



The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Mi. 24. – Sa. 27. April 2013

Friedrichshafen, Germany



www.aero-expo.com

Gold-Sponsor:

aerokurier

TECNAM QUALITY AIRCRAFT SINCE 1948

FLUGREVUE



Wolfgang Hirsch

Liebe Leserinnen und Leser,

wie doch ein Jahr dem anderen gleicht, ohne dass sich etwas bewegt: Auf der AERO 2012 waren eines der vorherrschenden Themen die EU-VO 1178/2011 (Verordnung zur Festlegung technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt ... vom 24.11.2011) und die als Anhänge befindlichen EU-FCL-Regelungen sowie die Frage, wie mit den Neuerungen in der VO umzugehen sei. Obwohl in Art. 12 der VO ursprünglich gar nicht vorgesehen, wurde am 30.03.2012 noch der Abs. 1b) eingefügt, wonach die Nationalstaaten entscheiden konnten, ob sie das Inkrafttreten der VO zum 08.04.2012 um längstens ein Jahr bis zum 08.04.2013 verschieben wollten (sog. „horizontal opt-out period“), um genügend Zeit zu haben, die in der EU-VO erkennbaren Regelungen und Probleme innerhalb dieses Jahres dergestalt zu lösen, dass mit Durchführungsverordnungen etc. ein reibungsloser Ablauf im nationalen Bereich gewährleistet ist. Die Bundesrepublik Deutschland hat von dieser Verlängerungsmöglichkeit bereits Gebrauch gemacht, als über eine Verlängerung noch diskutiert wurde, bevor der Abs. 1b) in Art. 12 der VO überhaupt ergänzend eingefügt worden war (um diese weitere Jahresfrist zu nutzen !?!).

Und jetzt? Die Probleme sind nicht zügig an- und aufgegriffen, geschweige denn gelöst worden. Es treten zwar die Regelungen über die Verantwortung für wesentliche Aspekte der Tauglichkeitsentscheidung für Verkehrspiloten zum 08.04.2013 in Kraft, damit wird allerdings auch die Verantwortung von den flugmedizinischen Sachverständigen (AME) und Zentren (AeMC) auf das Luftfahrtbundsamt verlagert, weiterhin sollen sogar die Tauglichkeitsentscheidungen für Privatpiloten nach Braunschweig verlagert werden. Wie dies bei der spartanischen Ausstattung des LBA, das weder die personellen noch die technischen Möglichkeiten zur Bewältigung dieser Aufgaben hat, klappen soll, ist unerfindlich.

So hat bereits am 28.10.2012 der Deutsche Fliegerarztverband vor dieser Regelung gewarnt und allen Piloten dringend empfohlen, noch vor dem 08.04.2013 vorsorglich ein aktuelles Medical wie bisher zu beantragen, da nicht prognostiziert werden kann, wann ein Antragsteller ab 08.04.2013 mit einem aktuellen Medical vom LBA rechnen kann.

Auch die „Regelungen“ in den EU-FCL-010-Begriffsbestimmungen führen nach wie vor zu Unsicherheiten und Unklarheiten. So wird mit „gewerblicher Verkehr“ bezeichnet die entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post, eigentlich klar. Weiterhin wird als „Privatpilot“ bezeichnet eine Person, die eine Lizenz besitzt, die das Führen von Luftfahrzeugen gegen Entgelt untersagt, mit Ausnahme von Anleitungen oder Prüfungen im Sinne dieser EU-FCL, eigentlich auch klar. Dies bedeutet, dass Rundflüge auf Fliegerfesten, weil nicht nachhaltig, trotz § 20 LuftVG zwar ohne luftrechtliche Genehmigung als Luftfahrtunternehmen zulässig sind, obwohl gegen Entgelt geflogen wird. Allerdings muss der PIC im Besitz einer CPL sein. Und wie ist dies beim Einsatz von UL, Motorseglern, Segelflugzeugen? Die Vorschriften kennen für diesen Bereich keine CPL. Fragen über Fragen.

Es könnte eine Vielzahl anderer Probleme aufgezeigt werden, die innerhalb des Jahres „opt-out“ noch nicht einmal angedacht worden, geschweige denn gelöst worden wären, aber den Rahmen eines Editorial sprengen würde. Meines Erachtens hat das Verkehrsministerium die gewonnene Zeit nutzlos verstreichen lassen. Wir sind nicht weiter als vor einem Jahr, nur dass es jetzt keine „opt-out“, keine Verlängerungsmöglichkeit mehr gibt.

Kommen Sie auf der AERO zu unserem Stand in Halle A4, Stand 306, wir diskutieren gerne mit Ihnen über diese, aber auch über andere Themen. Ein Besuch lohnt sich immer.

Ihr Wolfgang Hirsch

Inhalt

DÜSENZEITALTER 2012 – Ein gutes Jahr für die Sicherheit	4-5
BEHINDERTENRECHT Die Rechte der PRM-Passagiere bei der Beförderung im Luftverkehr – und die Wirklichkeit	6-7
PRAKTISCHE AUSBILDUNG Bericht zum Besuch der Firma Dachsel am 17./18. November 2012	8-9
STEUERRECHT Reisekoffer vs. Reisekoffer	10-11
LESERBRIEF	11
BALLONFAHRT Der Flug des Inka	12-14
STEUERRECHT Ein Pilot hat seine regelmäßige Arbeitsstätte im Cockpit des ihm zugewiesenen Flugzeuges ... nicht im Heimatflughafen	15
EU-LUFTRECHT Dämmert's? Neue Zeiten in der EU-Luftfahrt brechen an	16
PRESSEMITTEILUNG / NACHTFLUG ÜBER STUTTGART	17
FLUGSICHERHEIT Als der Luftverkehr den Himmel eroberte	18-19
PRAKTISCHE AUSBILDUNG Ausbildung zum Diplom-Luftfahrtsachverständigen – FFB-Module	20
AERO 2013 Die weite Welt der Drehflügler auf der AERO	21
HISTORIE TEIL 29 Wettbewerbsbetrieb	22-23
STEUERRECHT Rettungsanitäter retten bisher die Pilotenausbildung, Piloten retten die Rettungsanitäter	24-25
WIE IN SCHILDA Lärmschutz am Flugplatz Hangelar	26
WAS ZUM SCHMUNZELN Neues aus unserer Schmunzelecke	31
Impressum	15
Titel / U4 Foto: © Ingolf Panzer	



Werner Fischbach

Bereits im Dezember letzten Jahres hatte der Dachverband der zivilen Fluggesellschaften IATA (International Air Transport Association) darauf hingewiesen, dass 2012 eines der sichersten Jahre des zivilen Luftverkehrs weltweit werden würde. Im Januar hatte dann sowohl die deutsche JACDEC (Jet Airliner Crash Data Evaluation Center) als auch



„Runway Excursions“ spielen bei den Un- bzw. Zwischenfällen eine bedeutende Rolle; dieser Unfall ereignete sich allerdings schon im Jahr 2010 auf Jamaica (Foto: AVWeb)

das niederländische Aviation Safety Network (ASN) dies bestätigt. Beide Organisationen beobachten seit Jahren das Luftfahrtgeschehen sehr genau und notieren akribisch, welche sicherheitsrelevanten Zwischen- und Unfälle weltweit vorkommen. Nach Angaben des ASN haben sich im letzten Jahr insgesamt 23 Unfälle mit 475 Todesopfern ereignet, wobei zusätzlich noch 36 Menschen am Boden ihr Leben lassen mussten. Nach JACDEC belief sich die Zahl der Todesopfer im letzten Jahr auf 496 und die Zahl der verunglückten Flugzeuge, die danach abgeschrieben werden mussten („Hull Losses“) auf 44. Die Angaben der beiden Organisationen sind zwar nicht identisch, sie liegen jedoch dicht zusammen. Und lassen den Schluss zu, dass 2012 ein gutes Jahr für die Sicherheit war. Und die IATA? Erstmals hätten alle 240 unter ihrem Dach organisierten Fluggesellschaften keinen Jet westlicher Bauart bei einem Unfall verloren, erklärte sie. Dummerweise verunglückte am 25. Dezember eine Fokker 100 der Air Bagan beim Anflug auf den Flughafen von Heho in Myanmar, wobei ein Passagier und ein Motorradfahrer ums Leben kamen. Allerdings – Air Bagan ist kein IATA-Mitglied. Natürlich ist jeder Unfall und jeder Mensch, der dabei sein Leben verliert, einer zu viel.

Dennoch stellt ASN fest, dass 2012 die niedrigste Zahl an Flugzeugunfällen seit 1945 gezählt wurde. Wobei bei den Passagierflügen ein noch besserer Wert erreicht wurde – da haben sich lediglich elf Unfälle ereignet. Das waren fünf weniger als im Durchschnitt der letzten zehn Jahre. Und nach Angaben der IATA waren im letzten Jahr nur bei 15% aller Unfälle Menschenleben zu beklagen. Dies wäre der statistische Beweis, dass Fliegen der sicherste Weg des Reisens wäre, meinte denn auch der Generalsekretär der IATA, Tony Tyler. Und fügte hinzu, dass man gegenwärtig etwa 14.000 Jahre am Stück in der Luft bleiben müsse, um mit statistischer Wahrscheinlichkeit beim Fliegen in einen Unfall verwickelt zu werden.

Auf der anderen Seite war am 30. Januar 2012 mit dem Absturz einer Antonov 28 in der Demokratischen Republik Kongo die längste Periode, in welcher sich kein Unfall mit Todesopfern ereignet hatte, nach 68 Tagen zu Ende gegangen. Noch länger dauerte es, bis sich ein Unfall ereignete, bei welchem mehr als 100 Todesopfer verzeichnet werden mussten. 632 Tage ohne entsprechendes Unglück waren vergangen, als am 20. April eine B737 der Bhoja Airlines beim Anflug auf den Flughafen von Islamabad abstürzte und völlig zerstört wurde. Dabei kamen 127 Menschen (121 Passagiere und sechs Besatzungsmitglieder) ums Leben. Die meisten Todesopfer waren beim Unfall einer Dana Air MD-80 beim Anflug auf Lagos zu beklagen – 153 an Bord des Flugzeugs und zehn am Boden.

Die Sicherheitsstatistik

Wie in den letzten Jahren befindet sich der afrikanische Kontinent beim „Sicherheits-Ranking“ auf dem letzten Platz. Laut ASN ereigneten sich dort 22% aller Unfälle mit Todesopfern. Und dies, obwohl nur drei Prozent des Weltluftverkehrs in Afrika abgewickelt wurde. Über die Gründe hierfür kann spekuliert werden. Aber sicherlich spielen Bürgerkriege, Aufstände, mangelnde Infrastruktur und nicht zuletzt die Tatsache, dass die Korruption in einigen Staaten endemische Ausmaße angenommen hat, eine wesentliche Rolle. So teilte der Hersteller der am



Darstellung ASN-Unfallstatistik (Quelle: ASN)

30. Januar verunglückten Antonov 28 mit, dass das Lufttüchtigkeitszeugnis des Flugzeugs bereits am 12. Juni 1993 abgelaufen war! Deshalb darf es nicht verwundern, dass viele afrikanische Fluggesellschaften auf der „Schwarzen Liste“ der EU und der Vereinigten Staaten gelandet sind. Denn wenn es einer Luftfahrtbehörde nicht auffällt, dass das Lufttüchtigkeitszeugnis seit fast 20 Jahren abgelaufen ist und das betreffende Flugzeug eigentlich schon längst „gegründet“ sein müsste, so ist die Frage nach der Effizienz dieser Behörde durchaus berechtigt.



Finnair ist Spitzenreiter beim JACDEC Safety Ranking 2012 (Foto: Finnair)

Konsequenterweise stellt sich deshalb die Frage, ob Fliegen in Afrika weniger sicher ist als in anderen Teilen der Welt und ob bestimmte Fluggesellschaften als sicherer angesehen werden müssen als andere. Mit anderen Worten: wie sicher ist „meine“ Fluggesellschaft, bei welcher ich meine Urlaubs- oder Geschäftsreise gebucht habe? JACDEC macht sich seit langem die Mühe, jährlich ein „Safety-Ranking“ sämtlicher Airlines aufzustellen, das dann von einer renommierten Luftfahrzeitschrift veröffentlicht wird. Wobei allerdings in dieser Veröffentlichung nur die 60 größten Fluggesellschaften der Welt aufgelistet werden. Bei diesem „Safety Ranking“ berücksichtigt JACDEC alle Totalverluste von Flugzeugen und bedeutende Zwischenfälle der letzten 30 Jahre in Bezug auf die Passagierkilometer („revenue passenger kilometers – RPK“). Ferner werden dabei die Bewertungen des IATA Operational Safety Audits (IOSA) und des Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) der internationalen Zivilluftfahrtbehörde ICAO (International Civil Aviation Organisation) betrachtet. Spitzenreiter des „JACDEC Safety Ranking 2012“ ist die Finnair; auf den Plätzen zwei und drei folgen Air New Zealand und Cathay Pacific. Alle drei Fluggesellschaften hatten in den letzten 30 Jahren keinen schweren Unfall mit Todesopfern zu beklagen. Dass Finnair vor den beiden anderen Airlines dabei den ersten Platz einnimmt, liegt allein in der Tatsache begründet, dass die finnische Fluggesellschaft bereits 1924 an den Start ging. Air New Zealand wurde erst 1940 und Cathay Pacific erst 1946 gegründet. Lufthansa kam im letzten Jahr „nur“ auf Platz 11, Air Berlin auf Platz 23 und die Condor auf Platz 34.

Sicherheit ist mehr als nur eine statistische Zahl

Bedeutet dies nun, dass es mit der Sicherheit bei der Lufthansa schlechter bestellt ist? Ganz zu schweigen von Air Berlin und der Condor? Ganz sicherlich nicht und es ist anzunehmen, dass die JACDEC-Betreiber dies mit ihrem „Safety-Ranking“ auch gar nicht behaupten wollen. Schließlich hat sich die Lufthansa für ihre Sicherheitsmaßnahmen

und vor allem ihre Sicherheitskultur einen hervorragenden Ruf erworben.

Un- und Zwischenfälle haben meist verschiedene Ursachen. Ursachen, die allein für sich keine besondere Risiken bedeuten, aber dann im Zusammenspiel (oder auch im unglücklichen, zufälligen Zusammentreffen) zu einer Katastrophe führen können. Und nicht immer kann die Schuld für einen Unfall einer Airline bzw. ihren Piloten zugeschrieben werden. So können die betroffenen Fluggesellschaften weder für den Zusammenstoß einer DC-9 der Adria mit einer HS-121 Trident der British European Airways (BEA), der sich am 10. Dezember 1976 über Zagreb ereignete, noch für die Katastrophe von Überlingen vom 1. Juli 2002 verantwortlich gemacht werden. Ähnliche Fälle können beliebig aufgeführt werden.

Desweiteren sollte auch berücksichtigt werden, in welchem Teil der Welt Fluggesellschaften überwiegend operieren. Wer in Gegenden tätig ist, in welchen die Infrastruktur nicht im selben Maße ausgebaut ist wie zum Beispiel in Europa, der läuft viel eher Gefahr, in einen Un- bzw. Zwischenfall verwickelt zu werden. Schlecht ausgebaute Start- und Landebahnen mit mangelnder Beleuchtung, fehlende Präzisionsanflugverfahren, lediglich sporadische Radarüberdeckung bei der Flugsicherung, schlecht bezahlte und demotivierte Fluglotsen sind einige Faktoren, die sich auf das „Safety Ranking“ einer Fluggesellschaft oder gar eines ganzen Landes auswirken können. Und letztlich spielt auch die Größe einer Fluggesellschaft eine Rolle. Je mehr Flugzeuge betrieben und damit eine große Zahl von täglichen Flügen durchgeführt wird, desto größer ist die rechnerische „Chance“, in einen Zwischenfall verwickelt zu werden. Es erinnert irgendwie ans Lottospielen. Je mehr Lottoscheine man abgibt, um so höher ist die Chance, einen Treffer zu landen.

Wenn nach Angaben des ASN seit 1997 die durchschnittliche Zahl der Unfälle mit Verkehrsflugzeugen kontinuierlich abgenommen hat, so ist dies nicht zuletzt auch den Anstrengungen internationaler Organisationen wie der ICAO, der IATA, der Flight Safety Foundation und der internationalen Luftfahrtindustrie zu verdanken. Und Programmen wie das „Safety Management System (SMS)“, auf das in diesem Zusammenhang nicht eingegangen werden soll. Es ist inzwischen für die deutschen Fluggesellschaften verbindlich vorgeschrieben. Doch solange dieses SMS nicht gelebt wird, läuft es Gefahr, als Papiertiger auf dem Bettvorleger des Sicherheits- bzw. des Chefpiloten zu landen. Es kommt also ganz entscheidend auf die Sicherheitskultur eines Unternehmens an.

Wie es um diese bestellt ist, kann von außen nur sehr schwer beurteilt werden. Letztlich kann dies nur von jenen getan werden, die sich täglich damit auseinandersetzen müssen. Also den Angestellten der jeweiligen Airline. Und, so nebenher bemerkt, auch jenen der Flugsicherung.

Auch renommierte Fluggesellschaften können sich nicht auf ihrem guten Ruf und hohen Sicherheitsstandard ausruhen. Ganz einfach, weil sich immer wieder Zwischenfälle ereignen, die eben nicht zu einem Unfall führen und ein solcher nur durch gut ausgebildete Piloten, Techniker und Fluglotsen verhindert wird. Nicht immer gelangen sie an das Licht der Öffentlichkeit wie jener vom 20. Dezember, als ein A330 der Air Berlin nach dem Start in Phuket einen Triebwerksausfall erlitt und zum thailändischen Flughafen zurückkehren musste. Oder wenn ein Flugzeug

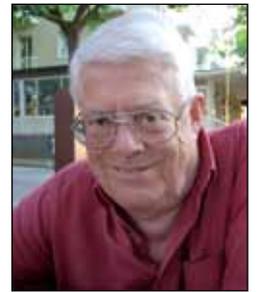


Das Einrollen auf eine „Piste“ ohne entsprechende Freigabe („runway incursion“) stellt ein sicherheitsrelevantes Problem dar – diese Fk100 rollte allerdings mit entsprechender Freigabe über die Piste 28 in Zürich (Foto: W. Fischbach)

nach der Landung über die Piste hinausrollt („runway excursion“) oder eine Besatzung ohne Freigabe auf die Piste rollt („runway incursion“) und dann ein anfliegender Luftfahrzeug zu einem Durchstartmanöver zwingt. Nicht alle Zwischenfälle werden dann auch veröffentlicht und das ist auch gut so. Nicht weil sie von den Sicherheitsabteilungen der Fluggesellschaften (und auch bei der Flugsicherung) nicht ernst genommen würden. Sondern weil sie meist – mit den entsprechenden Schlagzeilen versehen – als Katastrophengeschichten in der Presse auftauchen und zur Erhöhung der Auflage oder der Einschaltquote auch ordentlich aufgebauscht werden. Und dies nicht nur vom Boulevard, sondern auch von seriösen Medien. Der Sache, also der Verbesserung der Sicherheit, dienen derartige Meldungen nicht unbedingt. Ganz wichtig ist dabei, dass sie nach der Devise „aus Fehlern lernen“ aufgearbeitet werden. Denn dies ist der entscheidende Faktor, um später auch dieses Jahr hinterher als ein sehr sicheres bezeichnen zu können. Denn schließlich nützt es wenig, zufrieden auf die gute Statistik des letzten Jahres zu schauen und sich dann auf seinen Lorbeeren auszuruhen. Entscheidend ist die Zukunft. Und für die gilt es, Sicherheit jeden Tag neu zu schaffen. © Werner Fischbach

Die Rechte der PRM-Passagiere bei der Beförderung im Luftverkehr – und die Wirklichkeit

Rechtsbeistand Ing. Horst Knoche



Das Kürzel PRM steht für Passenger [nachstehend: Paxe genannt] with Reduced Mobility, oder Passagiere mit eingeschränkter Mobilität. Die Rechtsgrundlage ergibt sich aus den Artikeln 1 bis 18 sowie den Anhängen I, II der EU-VO 1107/2006 vom 05.07.2006.

Als behinderte Menschen gelten Menschen, deren Mobilität eingeschränkt ist, und die eine angemessene Unterstützung benötigen, die an ihren besonderen Bedürfnissen ausgerichtet ist [§ 2 SGB IX, Artikel 2a EU-VO 1107/2006].

Welche Arten von Behinderungen gibt es, die als internationale Kürzel bei der Flugbuchung im Luftverkehr ihre Anwendung finden?

Arten der Behinderung	Code
WCHR	<i>Pax ist gehfähig, benötigt aber vom Check-In zum Flugzeug einen Rollstuhl</i>
WCHS	<i>Pax ist total immobil-Rollstuhlerfordernis</i>
WCHC	<i>Pax ist total immobil, auf Rollstuhl und Begleitperson angewiesen</i>
BLND	<i>Pax ist sehbehindert</i>
DEAF	<i>Pax ist hörgeschädigt</i>
DUMB	<i>Pax ist stumm</i>
DEAF/DUMB	<i>Pax ist taubstumm</i>
STCR	<i>Pax Beförderung nur auf Tragbare</i>
MAAS	<i>Pax benötigt Betreuung und Rollstuhl</i>

Das Recht auf entsprechende Hilfeleistung am Flughafen ist zwingend vorgeschrieben [Artikel 7 EU-VO 1107/2006].

Als Leistungserbringer gilt in erster Linie das Luftfahrtunternehmen. Es ist ein Unternehmen, das Luftverkehrsleistungen erbringt. Dafür bedarf es durch die Aufsichtsbehörde einer gültigen Betriebsgenehmigung [Art. 2a bis 2d der EU-VO 1107/2006 und EU-VO 2407/1992].

Da zwischen dem Luftfrachtführer und der zu befördernden behinderten Person ein Beförderungsvertrag zustande kommt, ist es Pflicht, den beabsichtigten

Flug beim Luftfrachtführer mindestens 48 Stunden vor Abflug anzumelden [Artikel 6 Absatz 2 EU-VO 1107/2006] anzumelden.

Für den Luftfrachtführer besteht Beförderungspflicht [Artikel 3 EU-VO 1107/2006] Der Luftfrachtführer kann die Beförderung nur aus gravierenden Sicherheitsgründen verweigern [Artikel 4 Absatz 1 EU-VO 1107/2006, EU-OPS 1.260].

Der Luftfrachtführer hat für die Hilfeleistung geeignetes Material zur Verfügung zu stellen [z.B. Begleitperson, Lift, Mobilitätshilfen]. Dies gilt gleichermaßen für abfliegende, ankommende oder Transitpaxe [Artikel 10 EU-VO 1107/2006].

In aller Regel verfügt der Luftfrachtführer nicht über geeignetes Handling-Equipment. Er bedient sich daher des jeweiligen Flughafenbetreibers vor Ort als Erfüllungsgehilfe. Als Flughafen gelten Unternehmen, die Luftverkehrsleistungen nach internationalem Standard der ICAO-Richtlinien betreiben [Artikel 2, ff EU-VO 1107/2006]. Für den Luftfrachtführer besteht eine Anmeldepflicht der zu befördernden behinderten Person beim Flughafenbetreiber, mindestens 36 Stunden vor Abflug [Artikel 6 Absatz 2 EU-VO 1107/2006]. Die Verantwortung für Hilfeleistungen auf dem Flughafen obliegt dem Flughafenbetreiber, wenn

mehr als 150.000 Paxe jährlich befördert werden [Artikel 8, 9 EU-VO 1107/2006]. Als Erfüllungsgehilfen des Flughafenbetreibers kommen unterschiedliche Hilfsdienstleister, wie Groundhandlingspartner und eigenständige Behindertenbetreuer [z.B. ASD, DRK, Johanniter, Krankenbeförderungsunternehmen] zum Einsatz [Einführung und Vorwort Ziffer 7 vor EU-VO 1107/2006]

Wie wird diese EU-VO 1107/2006 wirklich umgesetzt? Die Vorschrift über die Beförderung behinderter Menschen ist blanke Theorie. Die Wirklichkeit sieht anders aus. Vor dem Hintergrund des starken Kostendrucks bei den Luftfrachtführern und Flughafenbetreibern wird diese EU-Verordnung nur widerwillig praktiziert.

Viele Fluggesellschaften übersehen, dass sie Vertragspartner der zu befördernden Paxe und nach EU-OPS 1.260 (a) verpflichtet sind, konkrete Verfahren zur Beförderung von PRM festzulegen. Vertragsbestandteil des Beförderungsvertrags ist nicht nur der Flugschein, sondern allgemein gültige Verpflichtungen ergeben sich insbesondere aus den Regelungen in EU-OPS1. Wegen des Kostendrucks wälzen sie trotz allem ihre Verpflichtung auf die Flughafenbetreiber als Erfüllungsgehilfen ab, weil sie als Fluggesellschaft nicht über das entsprechende Equipment verfügen (wollen). Die Flughafenbetreiber können mit dem Groundhandling der Behindertenbeförderung kein Geld verdienen. Sie beauftragen mit der zwingend vorgeschriebenen Dienstleistung Groundhandlingagenten oder Hilfsdienste [s.a.a.O.] Diese Dienstleister sind völlig überfordert, weil ihnen das entsprechende Equipment und größtenteils die fachliche Qualifikation fehlen.

Das Handling der behinderten Menschen bei auf Außenpositionen geparkten Luftfahrzeugen ist menschenunwürdig, da sie wegen fehlender Überdachungen Wind und Wetter ausgesetzt sind. Sie werden wegen ihrer Mobilitätseinschränkung auf

Tragestühle oder in Tragesäcke 'flaschen-zugähnlich' in das Flugzeug hineingezo- gen und beim Ausstieg wieder herab- gelassen. Nicht selten kommt es vor, dass sich bei diesem Handling korpulente Behinderte nicht unerheblich verletzen.

Den Liniengesellschaften wird bei auf Außenpositionen geparkten Regional- Luftfahrzeugen, wie Bombardier CR 7, CR 9 oder Dash 8-Q400 auf internationalen Flughäfen, z.B. in Köln [CGN] und Düsseldorf [DUS] kein Hubwagen zur Verfügung gestellt; Begründung: Kostendruck.

Besonders dreist sind die Low-Cost-Carrier. Deren Luftfahrzeuge werden fast ausschließlich auf Außenpositionen geparkt, weil das jeweilige Andocken an Fluggast- brücken zu kostenintensiv ist [je nach Flug- hafenbetreiber zwischen 600,00 Euro bis 1.200,00 Euro netto je Luftfahrzeug]. Hinzu kommen Start- und Landegebühen, Kos- ten für Parkpositionen, Lärmschutz und PRM-Gebühren, nur um einige wenige zu nennen. Die Paxe werden größtenteils nicht als bedürftige Menschen behandelt, sondern, egal wie, transportiert. Dieses Handling ist weit von der Achtung der Menschenwürde und Behindertenwürdi- gung [Artikel 1 und Artikel 3 GG] entfernt.

Obwohl das Allgemeine Gleichstellungs- gesetz [AGG], auch Antidiskriminierungs- gesetz genannt, bei der Gleichbehandlung die Benachteiligung behinderter Menschen in Bereichen des privaten Vertragsrechts verbietet, haben die Low-Cost-Carrier eine neue Einnahmequelle entdeckt. Den Behinderten werden Sitze mit der zwin- gend benötigten größeren Beinfreiheit nur gegen zusätzliche Sitzplatzentgelte [meist 15,00 Euro je Flug und Person] zur Verfü- gung gestellt. Diese Vorgehensweise ist gemäß § 305, Absatz 1, 2 Ziffer 2 BGB, § 1, ff AGG, § 2 SGB IX sowie Artikel 1 und Artikel 3 Absatz 3, Satz 2 GG unzulässig.

Im Notfall werden behinderte Menschen auf der Strecke bleiben. In aller Regel muss ein Luftfahrzeug, bei nur 50% der geöff- neten Notausstiege, in 90 Sekunden eva- kuiert sein. In keinem Emergency-Training wird die Evakuierung mit behinderten Menschen geübt; ist auch gesetzlich nicht vorgeschrieben. Die gesetzlich geforderte Evakuierungszeit von 90 Sekunden ist zu kurz bemessen.

Die internationalen Verkehrsflughäfen, beispielsweise Köln [CGN], Düsseldorf [DUS] etc., können sich ein Beispiel an

den italienischen Flughäfen in der Region Emilia Romagna, beispielsweise Aero- porti di Bologna [BLQ], Rimini [RMI] etc., nehmen. Dort sind für alle Luftfahrzeuge, egal ob Regional- oder Verkehrsflugzeu- ge, spezielles behindertengerechtes Ser- vicepersonal und geeignetes Equipment vorhanden. Der behinderte Pax wird als Mensch und nicht als unliebsamer Kos- tenverursacher behandelt.

Es ist gesetzlich vorgeschrieben, dass für die Beschädigung oder verlorengedange- ne Sachen der behinderten Personen zu haften ist [Artikel 12 EU-VO 1107/2006]. Weder der Luftfrachtführer noch der Flug- hafenbetreiber zahlen freiwillig Schaden- ersatz. Da bleibt nur der Klageweg inner- halb der gesetzlich vorgeschriebenen Fristen [§ 194, ff BGB, Artikel 35 MÜ], des- sen Gerichtsstand nach deutschem oder internationalem Luftverkehrsrecht frei wählbar ist [§ 15, ff ZPO, Artikel 35 MÜ]

Es ist an der Zeit, dass sich die Aufsichts- behörden mit dieser fragwürdigen Praxis und vor allem den AGB der Fluggesell- schaften befassen. Das Recht dazu ergibt sich § 46a LuftVG.

© Rechtsbeistand Horst Knoche, Düsseldorf

**BESUCHEN SIE UNS
AUF UNSEREM STAND**



HALLE A4 / STAND A4-306

VOM 24. – 27.04.2013

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

www.airbp.com

Besuchen Sie uns auf der
Aero Friedrichshafen
vom 24.-27. April 2013
Halle 3, Stand A3-309



Bericht zum Besuch der Firma Dachsel am 17./18. November 2012



Dipl.-Ing. Klaus Rogge

Mit großem Interesse trafen sich an einem Wochenende im November die Teilnehmer der Luftfahrtsachverständigenausbildung 2012, zu dem der Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL) eingeladen hatte. Die Ausbildung wird in Zusammenarbeit mit dem Transferzentrum focus an der Hochschule Karlsruhe – Technik und Wirtschaft (focus = Forschung Consulting Studium) durchgeführt.

Der Leiter des Ausbildungslehrgangs zum Luftfahrtsachverständigen, Claus-Dieter Bäumer, stellvertretender Vorsitzender im VdL, hatte auch dieses Wochenende hervorragend vorbereitet.

Im Waldgasthof Buchenhain in Baierbrunn war für die Unterbringung der Teilnehmer alles organisiert, und so konnte es bei schönstem Frostwetter am frühen Morgen in den nahe gelegenen Räumlichkeiten der Firma Dachsel beginnen. Einige Kursteilnehmer aus der näheren Umgebung waren direkt angereist.

Die 16 Kursteilnehmer kommen aus verschiedenen Bereichen der Luftfahrt. So war es immer wieder interessant zu erleben, wie Themen aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet, diskutiert und beurteilt wurden. So war es niemals langweilig, wenn sie sich in verschiedenen Dialekten in so unterschiedlichen Disziplinen wie Technik, Luftrecht, Lizenzen, gewerbliche und private Fliegerei, Flugzeugentwicklung, -Produktion und Wartung von Flugzeugen und mit der Zulassung von Ultraleichtflugzeugen austauschten.

Die Firma Dachsel in Baierbrunn hatte eigens für die Teilnehmer dieses Ausbildungsganges ihren Betriebsablauf für den 17. und 18.11.2012 umgestellt und sämtliche Räumlichkeiten den Teilnehmern für Ausbildungszwecke zur Verfügung gestellt.

Der Unterricht und die praktische Unterweisung bezogen sich auf die Module:

- ▶ **AM009** Grundlagen der Flugzeugantriebe (Kolben- und Turbinentriebwerke) / (1 Tag) unter Leitung von Stefan Krause sowie
- ▶ **AM003** Praxis der Flugzeugantriebe, Übungen in einem Werftbetrieb (1 Tag), geleitet von Claus-Dieter Bäumer.



Nach umfassender theoretischer Einweisung wurden die Teilnehmer in Gruppen aufgeteilt und an verschiedenen Stationen unterrichtet und in die jeweiligen Schwerpunkte eingeführt.

Im Rahmen der Ausbildung hatten die Teilnehmer über den Zustand eines Kolbenmotors zu befinden. Hierzu wurde eigens ein komplett montiertes Triebwerk gemeinsam in seine Einzelteile zerlegt und zur weiteren Beurteilung Messungen und Prüfverfahren unterzogen. Hintergrund dieses realen Falles war früherer Spänebefund sowie Fremdmaterial im Motoröl bzw. im Ölfilter.



Der Gegenstand der Untersuchung, ein Kolbenflugmotor Typ Lycoming O-235 L2C, hatte zum Zeitpunkt des Schadens eine Betriebszeit von 825:00 Stunden (TSO) bei einer vom Hersteller empfohlenen maximalen Betriebszeit von 2400 Stunden (TBO). Verwendet wurde dieser Motor in einer Cessna 152, überwiegend im Einsatz als Schulflugzeug mit ca. 3-5 Minuten Platzrunden.



Als Fazit der Untersuchungen wurde festgestellt, dass der frühere Spänebefund mit Fremdmaterial im Motoröl und Ölfilter wohl auf den erhöhten Abrieb der Kolbenbolzenendkappen, vor allem bei Zylinder 1, zurückzuführen ist. Offensichtlich ist diese Beanstandung auf Temperaturprobleme im Bereich der vorderen Zylinderlaufbuchsen zurückzuführen. Sämtliche Kolben zeigen an den Kolbenhemden schwarz-braune Verfärbungen, was auf ungenügende dynamische Abdichtung durch die Kolbenringe im Betrieb hinweist. Die deutlich erkennbare Korrosion an den Kipphebelwellen sowie Innenseiten der Ventildeckel ist auf die lange Standzeit zurückzuführen.





Zu besichtigen war außerdem der Teststand für Motorenstandläufe.

Von allen Teilnehmern waren durchweg positive Kritiken zu vernehmen, ihre Erwartungen wurden weit übertroffen.

Somit gilt es, ein großes Dankeschön auszusprechen an unsere Ausbilder Stefan Krause und Claus-Dieter Bäumer, die diese Ausbildungseinheiten vorbildlich vorbereitet und uns darin unterwiesen haben.



Ein ganz besonderer Dank gilt der Firma Dachsel und ihren Mitarbeitern, die sich für unsere Ausbildung am Wochenende uneigennützig zur Verfügung gestellt haben.

Es muss dazu erwähnt werden, dass die Großzügigkeit der Firma Dachsel, die uns in den entscheidenden Phasen des Seminars köstlich bewirtet hat, und der unkomplizierte Umgang miteinander entscheidend zum Gelingen beigetragen haben.



Ein weiterer Schwerpunkt war die Vorführung von Prüfverfahren zur Erkennung von Rissbildungen. Verschiedene Beispiele aus der Praxis wurden vorgeführt und konnten bestaunt werden.

Nachdem hiermit die meisten der insgesamt 9 Module absolviert sind, erfolgt einige Wochen später noch die Ausbildung zu den Themen Fertigungsverfahren und Bauweisen im Flugzeugbau sowie Werkstoffkunde.

Ein weiterer Schwerpunkt war die Darstellung der Funktionsweisen und Besonderheiten verschiedener Vergaser-Typen. Insbesondere Fehler und Ursachen wurden sehr differenziert und anschaulich erklärt und anhand von Beispielen gezeigt.



Nach Abschluss sämtlicher bestandener Module und zusätzlich 5 selbständig erstellter Gutachten erhalten die Teilnehmer die Anerkennung als Diplom-Sachverständiger Luftfahrt.



© Dipl.-Ing. Klaus Rogge,
Alte Dorfstr. 13, 29690 Schwarmstedt



StB Lothar Abrakat

Gleiche Lebenssachverhalte sollten in Deutschland, dem Land der Einzelfallgerechten, gleich besteuert werden.

Gleichwohl gleichen sich die Urteile des Hessischen Finanzgerichts (12.10.2006 – 13K 2035/06) und die des FG Berlin-Brandenburg (31.05.2011 – 10K 10202/09) nicht. Beide sind rechtskräftig in der Welt. Es ging in den beiden Fällen u.a. um die steuerliche Abzugsfähigkeit von Reisekoffern.

Im früheren Fall des Hessischen FG aus 2006 klagte ein WP/StB auf die Anerkennung der Aufwendungen für zwei Koffer in Höhe von insgesamt 1.056,00 Euro als Werbungskosten für seine Einnahmen aus nicht-selbständiger Tätigkeit als Vorstandsmitglied einer WP-Gesellschaft.

Das Finanzamt erkannte die Aufwendungen in einer geänderten Veranlagung plötzlich nicht mehr an, da eine leichte und einwandfreie Trennung zu den Lebensführungs-Kosten nicht möglich sei.

Hiergegen legte das Vorstandsmitglied Klage ein und begründete diese mit seiner Tätigkeit im Rahmen eines globalen Konzerns und der im fraglichen Veranlagungszeitraums eine Million (oder mehr) zurückgelegten Flugmeilen.

Er habe damit zwangsläufig, einen größeren Bedarf an Koffern als der Otto Normalverbraucher. Er besitze insgesamt 9 Reisekoffer. Insoweit seien 3 ausschließlich für berufliche Zwecke bestimmt. Er benötige unterschiedliche Koffergrößen für 2- bis 4-Tagesreisen sowie für Reisen von 1 Woche und mehr. Eine ausschließliche berufliche Nutzung der beiden Objekte der Begierde zur Absetzbarkeit sei gewährleistet.

Das Finanzamt folgte dem nicht und nahm Bezug auf eine Entscheidung des FG Hamburg aus 1975, wonach es sich bei der Anschaffung eines „normalen“ Koffers, der auch dem Transport von Reiseutensilien dient, um nicht abzugsfähigen Mischaufwand handelt. Der Kläger erhob Klage, mit Hilfe seines Prozessbevollmächtigten vertiefte und wiederholte er sein außergerichtliches Vorbringen und bekräftigte in der mündlichen Verhandlung erneut, dass die Koffer ausschließlich beruflich genutzt würden.

Dieser Vertrag überzeugte den Vertreter der Finanzverwaltung so, dass er sich diesen Ausführungen anschloss, wie im allerersten Bescheid.

Allerdings nicht mit dem Ergebnis, dass die Koffer nun zu Werbungskosten würden, vielmehr sah diese nun die Nichtabsetzbarkeit in dem Umstand, dass in dem Koffer Inhalte transportiert würden, die rein privater Natur seien. Zum Schlagabtausch der Parteien verwies im Urteil das Finanzgericht auf die gewechselten Schriftsätze. Es hatte wohl genug Lebenssachverhalt gehört und gelesen.

Die Richter gaben dem Kläger recht und ließen den Abzug als Werbungskosten zu. Vorliegend steht aufgrund der Einlassung des Klägers in der mündlichen Verhandlung auch für das Finanzamt fest, dass die Koffer ausschließlich beruflich genutzt wurden. (leider gibt es keine Audio- und Videodokumente zu dem offenbar filmreifen Auftritt). Die in ähnlich gelagerten Fällen häufig auftretenden Abgrenzungsprobleme dergestalt, dass unklar ist, in welchem Verhältnis die Koffer beruflich einerseits und privat andererseits genutzt werden, stellen sich daher hier nicht.

An einer privaten Mitbenutzung fehlte es. So das Gericht.

Das Gericht folgt nicht der Rechtsauffassung des Finanzamtes, dass allein durch den Transport von privater Kleidung in den Koffern eine Abzugsfähigkeit der Aufwendungen für die Koffer selbst als Werbungskosten ausscheiden müsse. Zwar ist es zutreffend, dass Aufwendungen für bürgerliche Kleidung grundsätzlich nicht als Werbungskosten abgezogen werden können (BFH 19.1.1996, VI R 73/94, BStBl 1996 II S. 202, ständige Rechtsprechung). Jedoch färbt der Transport bürgerlicher Kleidungsstücke nebst anderen privaten Reiseutensilien nicht auf die Anschaffung der Koffer dergestalt ab, dass die ausschließlich berufliche motivierte Anschaffung wieder in die nicht steuerlich relevante Privatsphäre gezogen wird. Auch die Entscheidung des Niedersächsischen Finanzgericht vom 15.6.2000, 5K 491/98, Juris, ist nicht einschlägig. Dort wurde ein

Abzugsverbot von Aufwendungen bejaht, weil nach den allgemeinen Lebenserfahrung (da ist sie mal wieder zum Einsatz gekommen) davon auszugehen sei, dass der Koffer auch privat genutzt werde. Diese Frage stellt sich im vorliegenden Fall jedoch nicht. Deshalb sind Werbungskosten gegeben.

Dieses Urteil und die Begründung könnte im Fall einer Stewardess eine Rolle gespielt haben.

Sie wollte einen Koffer für ihre beruflichen Flugeinsätze absetzen. Das FG Berlin-Brandenburg grätschte dazwischen und hielt im Urteil vom 31.5.2011 K 10202/09 fest, dass nach deren Lebenserfahrung für private Reisen keine anderen Koffer verwendet als sonst. Vielleicht waren die Richter in Urlaubsstimmung? Jedenfalls stellten die Richter(innen) fest, dass es eine private Mitbenutzung schon allein aus der Mitnahme privater Dinge des täglichen Bedarfs sowie der privaten Kleidung ergäbe. Die Steuerpflichtige begehrte neben dem Koffer auch noch die Aufwendungen für Schuhe und Strumpfhosen als Werbungskosten. Sie sei als Flugbegleiterin nicht-selbstständig tätig und machte geltend, dass ihr Arbeitgeber das äußere Erscheinungsbild bis ins Kleinste geregelt habe.

So seien zur Uniform klassische dunkelblaue/ schwarze Glattlederschuhe zu tragen. Derartige Schuhe entsprechen nicht den modischen Vorstellungen der jungen Frauen. Ein Tragen im Privatbereich sei daher unwahrscheinlich. Auch die Beschaffenheit und Farbe der zu Uniform zu tragenden Strumpfhosen sei vorgeschrieben. Diese entsprechen in Farbe und Material auch nicht dem, was „Frau“ sonst trage. Zudem sei das Tragen von Strumpfhosen aus flugmedizinischen Gründen vorgeschrieben. Die geltend gemachten Aufwendungen betrafen im Wesentlichen die in Orthopädiegeschäften erworbenen Stützstrumpfhosen, für die ein Eigenanteil von 5,00 Euro zuzuzahlen sei.

Das FG und seine Richter(innen) zeigte sich gnadenlos. Geschlossene Glattlederschuhe und Strumpfhosen eignen sich gleichermaßen als privat wie beruflich getragene

bürgerliche Kleidung. Diesen Kleidungsstücken fehle jeglicher Uniformcharakter. Es handelt sich dabei nicht um Berufsbekleidung im steuerlichen Sinne. Ob die Klägerin diese Kleidungsstücke auch privat verwende, ist nach Sinn und Zweck des Aufteilungsverbotes nicht entscheidungserheblich.

Es gibt zudem eine Reihe von anderen Berufsgruppen (z.B. Rechtsanwälte, Bankangestellte und Versicherungsvertreter – Steuerberater wurden nicht erwähnt), bei denen eine konservative Kleidung (Anzug, Kostüm etc.) erwartet wird oder üblich ist. Auch deren Kleidung ist ohne weiteres privat einsetzbar und es kommt nicht darauf an, ob der Berufsangehörige in seiner Freizeit zum Beispiel dem klassisch-konservativen, den sportlich-legeren oder dem extravaganteren Modestil zuneigt.

Dies gilt auch für die Kosten, die in Zusammenhang mit dem Erwerb eines durch auch private Reisen nutzbaren Koffers entstanden sind.

© StB Lothar Abrakat

Leserbrief Anmerkung der Redaktion

Mir liegt die German Aviation News Ausgabe 3.2012 vor. Als ich den unkommentierten Beitrag Modellflug "Wunder des Segelfluges" auf braunem (!!) Hintergrund gelesen habe, dachte ich, mich tritt ein Pferd!!! Muss man wie ich studierter Historiker sein, um zu wissen, dass der "Reichsluftsportführer" mit dem entsprechenden faschistischen Lametta sowie die übrigen "Kameraden" nicht Luftfahrt-verliebt waren, sondern sich massiv mit Kriegsvorbereitung, befassten? Loerzer war ein über Nazischuft! Diesen ganzen Dreck unkommentiert zu veröffentlichen, auch noch mit dem Sonnenscheinmotiv der Nazis ist ein Stück aus dem Tollhaus.

Mit freundlichen freizeithlichen Grüßen

Prof. Dr. Martin Maslaton,
Rechtsanwalt, Leipzig

Wir drucken seit Jahren die uns aus den Anfängen des Segelfluges vorliegenden Einzelberichte mit Fotos ab, um sie dem Leser zugänglich zu machen. Allerdings sind wir nicht so weit historisch gebildet, dass wir ohne Hinweis unter den Bildern Personen erkennen und in die NS-Riege einordnen könnten. Dass NS-Schergen ab 1933 auf Bildern des Segelfluges abgebildet waren, war zumindest im Hinblick auf die damalige weitere Entwicklung des Segelfluges hinnehmbar. Wären uns Namen und Funktion des abgebildeten „Reichsluftsportführers“ bekannt gewesen, hätten wir zumindest von einem Abdruck des Bildes abgesehen. Diese Farbwahl hatten wir bereits mit unserem ersten Historienartikel getroffen – ein Bericht über den Flug Otto Lilienthals im Jahre 1896 – und seitdem beibehalten.



**Flugmotoren-Reparatur
Dachsel GmbH**
EASA - Nr.: DE.145.0199

Instandsetzung und Grundüberholung von:
Continental - und Lycoming Kolbenflugmotoren
Prop-Strike-Service („Shockloading“)
Kraftstoff- und Zündanlagen
Komponenten und Anbaugeräte
Zylinderinstandsetzungen
Experimental Engines

Unterstützung bei
Unfalluntersuchungen und Gutachten

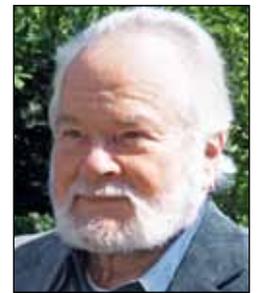
Ersatzteilservice und Verkauf

Instandsetzung und Grundüberholung von:
Oldtimer Flugmotoren wie z.B.:
DB 605 - BMW 132 - Siemens - Argus

Weitere Informationen:
Heinz Dachsel GmbH
Fon: +49 (0) 89 / 793 72 10
Fax: +49 (0) 89 / 793 87 61
Oberdillerstr. 29
D-82065 Baierbrunn bei München
E-mail: motors@dachsel.de
www.flugmotoren.com

 www.expengine.aero

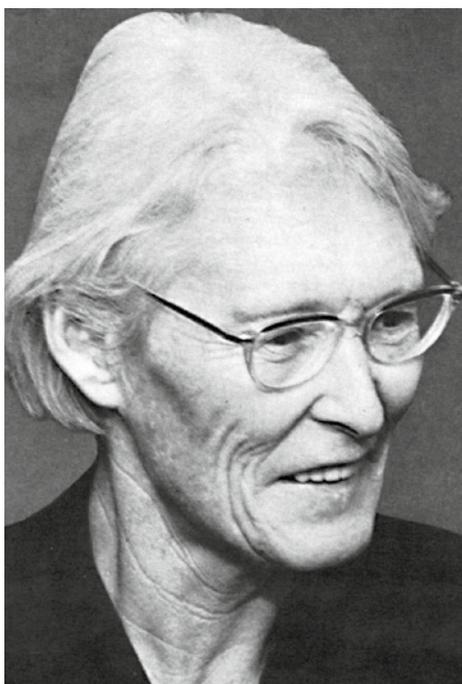
Der Flug des Inka – Nazca, die junge Erforschung einer alten Kultur



Rainer Taxis

Im Jahr 1931 erhielt Prof. Paul Kosok von der peruanischen Regierung den Auftrag, nach historischen Bewässerungssystemen in der Nazca-Wüste zu suchen. Bei seinen Aufzeichnungen stellte der nordamerikanische Agronom und Archäologe fest, dass nur flache Linien zwischen losen Steinrändern keine Wasserkanäle, sondern riesige Darstellungen und Linien in geometrischer Form waren. 1941 besuchte die Deutsche Maria Reiche, eine Mathematikerin und Geografin, Kosok bei seiner Arbeit. Und eine Leidenschaft für diese Wüstenzeichnungen entbrannte in Maria Reiche.

Ab 1946 begann Maria Reiche mit wenigen Mitteln und in äußerst bescheidenen Lebensverhältnissen diese weitläufigen Erscheinungen einer versunkenen Kultur freizulegen und zu kartografieren. Zwar stellte die peruanische Regierung ihr ein kleine Hütte am Rand der Wüste zur Verfügung, ansonsten war Maria Reiche auf sich gestellt, einzig – und das hat sie immer wieder betont – unterstützt vom Servicio Aerofotográfico Nacional, das der peruanischen Luftwaffe zugehörig war.



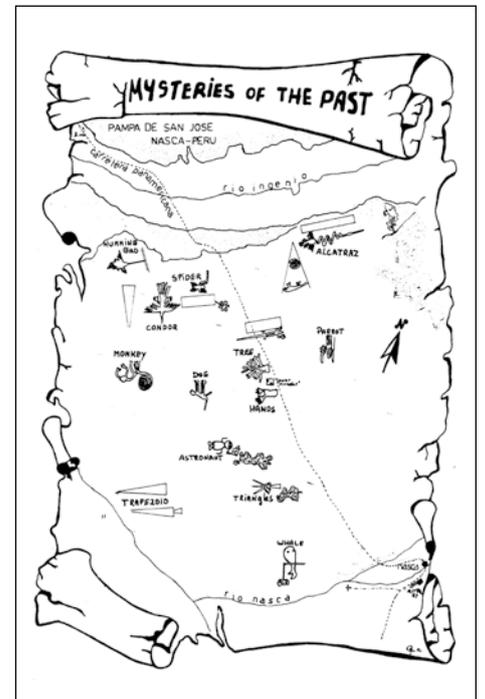
Maria Reiche

Ihre akribische Arbeit machte die ganze Pracht und das ganze Ausmaß dieser frühen Inkakultur, die ca. 600 – 700 nach Christus unterging, sichtbar. Tierbilder, Trapeze, Rechtecke und menschliche Darstellungen sind dank Maria Reiche heute kartografiert und deutlich erkennbar. Aber wer konnte diese Scharbilder erkennen? Am Boden sieht man zwar Linien, die Figuren und geometrische Darstellung in Ihrer Gänze sind so nicht erkennbar. Der Astro-Spekulant Erich von Däniken sah in den Trapezen und Rechtecken gar Landebahnen für außerirdische Raumschiffe. Der Münchner Patentanwalt Georg A. von Breunig hielt sie für Sportstätten für Läufer. Die Eindrücke, die diese bis zu acht Kilometer langen Linien und die mehrere hundert Meter messenden Artefakte vermitteln, führten zu den spektakulärsten Vermutungen – auch zu jener, die die experimentelle Archäologie für Nazca interessierte: Flog der Inka?

Flog der Inka – das Experiment

Maria Reiches Veröffentlichungen fanden zu Beginn der 1970er Jahre die Aufmerksamkeit der International Explorers Society. IES beauftragte Jim Woodman mit der Erkundung des Nazca-Mythos. Im Oktober 1973 überflog Woodman zum ersten Mal dieses ausgedehnte peruanische Wüstengebiet. Der Anblick der Artefakte unter ihm und deren Ausmaße begeisterte ihn und er kam zu dem einzigen Resultat: Der Inka muss geflogen sein!

Woodman besuchte Museen, um sich ein Bild dieser frühen Inkakultur zu machen und fand auf Textilien und Scherben wiederholte Darstellungen von ballonähnlichen Gefährten. Auch peruanische Grabräuber, die Huaqueros, zeigten ihm Gegenstände, die dieses Gefährt erahnen ließen. Woodman's Resümee: Die frühen Inkas mussten den Heißluftballon gekannt haben. Jim Woodman war so auf diese, seine Theorie fixiert, dass



er sofort begann, nach den entsprechenden Materialien zu suchen.

Bei diesen Nachforschungen bediente er sich auch der Kenntnisse der Huaqueros. Sie lieferten ihm Stoffreste und Seile aus Gräbern, die sie geplündert hatten. Woodman unternimmt mit Bill Spohrer, einem Ballonpiloten aus Florida und Inhaber einer Fluggesellschaft, die zwischen den USA und Südamerika verkehrt, eine Ballonfahrt über der Nazca-Wüste, und beide sind überzeugt: der Inka flog der Sonne entgegen. Die Sonne war der Mittelpunkt der religiösen Kultur dieser untergegangenen Inka-Periode. Doch da waren die vielen Gräber im Boden, also war der Flug dem Fürsten oder dem Hohen Priester vorbehalten und erst nach dessen Ableben. – Der Flug ein Totenkult? Woodman entdeckte bei seinen Erkundungen im Nazca-Gebiet auch etliche Steinhügel, die stark verwittert und wohl durch starke Hitze und Rauch verharzt waren. Hier könnten die Himmelsgefährte aufgeheizt worden sein. Ein weiterer Rückschluss Woodman's war, dass der Rauch die Rußpartikel in die Hülle trug und diese Partikel dem Baumwollstoff eine höhere Dichte gaben.

Mit den Stoffresten aus den Gräbern und der Erfahrung der Ballonfahrt, reiste Woodman zu Raven Balloons nach Sioux Falls, South Dakota, USA. Raven ist Hersteller riesiger Wetter- und Erkundungsballone und Produzent von Ballonen zum Transport von Passagieren und Heben schwerer Lasten. Woodman hoffte auf die Unterstützung der Firma für sein Vorhaben.

Die leitenden Ingenieure bei Raven zu der Zeit, Ken Terkrony und Jim Winkler, nehmen die Herausforderung an, Woodman's Projekt zu unterstützen. Bei der Untersuchung der Stoffreste im Raven eigenen Labor offenbart sich eine Sensation. Ken Tenkroy erklärt, dass der über tausend Jahre alte Nazca-Baumwollstoff dichter gewoben ist als das Kunstfasertuch ihrer modernen und maschinell gewobenen Ballonstoffe. Die Dehnfähigkeit, die Tests ausgeführt in einem Institut außerhalb der Firma Raven, ergab positive Ergebnisse. Im weiteren Verlauf der Gespräche kam Ken Tenkroy noch auf weitere, Woodman's Theorie untermauernde und auf der langjährigen Erfahrung der Firma Raven basierende Erkenntnisse zu sprechen: die mögliche Form und Farbe des einstigen Nazca-Ballones. Ken's Überzeugung nach war das Gefährt in dunkler Farbe und der Form nach ein riesiger Tetraeder. Entsprechend den Klimatologiebüchern der Fa. Raven könnte der Inka-Ballon in des Tagesfrühe abgehoben haben, stieg in große Höhen auf und wurde – dank der dunklen Farbe – mit dem Tagesverlauf und der Solarwirkung weiter aufgeladen und begann mit Sonnenuntergang abzukühlen und dann unterzugehen. Während der Flugdauer und der ständigen



Condor 1

Luftströmungen hat sich der Ballon so weit fortbewegt, dass er weit entfernt nach dem Abkühlen, von Nazca aus betrachtet, mit der Sonne unterging. Der tote Inka fuhr der Sonne entgegen. Möglicherweise ging der Ballon erst über dem Pazifik nieder und versank.

Entwicklung und Umsetzung

Konkret wurde die Entwicklung des Ballons angegangen. Vorrangig kam die Erfahrung der Ingenieure von Raven Balloons zum Tragen, aber auch Woodman's phantasievolle Ideen, wie das Gefährt ausgesehen hat, welche Verzierungen auf seiner Hülle angebracht waren, flossen in die Konstruktion ein. Letztendlich entstand auf dem Reißbrett ein 25 Meter hohes und 25 Meter breites Ungetüm. Die Schwierigkeiten der Umsetzung des Vorhabens begannen bei der Frage nach dem Baumwollstoff, der jenem der Nazcastoffe am nächsten kommt. Jim Winkler ließ eine Vielzahl an Stoffproben aus aller Welt anfordern, um den Baumwollstoff zu verifizieren, der den Kriterien des Inkastoffes in Qualität und Reißfestigkeit am Nächsten kam. Eine Angelegenheit der Geduld! Der Baumwollstoff wurde gefunden. Die Hülle gebaut, natürlich mit den heute üblichen Techniken und Maschinen. Das Gewicht: 250 kg!

Und Jim Winkler stellte eine, in der kalkulatorischen Umsetzung des Experimentes, wichtige Überlegung an: Wie viele Ballone muss Raven bauen, wenn in der Unerfahrenheit Woodman's mit einem derartigen Ungetüm, dieses zerstört wird?

Für die Konstruktion der Gondel musste der Fokus auf die Materialien gerichtet werden, die zu jener frühen Inka-Zeit zur Verfügung standen. Und das konnten wiederum nur natürliche und regional vorhandene Materialien sein. Jim Woodman entschied sich, in Absprache mit den Ingenieuren von Raven, für die Totorabinsen. Die Frage war, wer kannte die Verarbeitung der Binsen und ihre traditionelle, handwerkliche Bearbeitung.

Woodman's Recherchen waren erfolgreich. Auf der Sonneninsel des Titicacasees fand er einen 85-jährigen Bootsbauer, der Woodman's Ansinnen zum Bau eines Flugbootes erfasste und die Fertigung durchführen wollte. Verwunderung machte sich bei Auftraggeber und Begleitung breit, als der Alte bekannt gab, er werde das fliegende Boot innerhalb von drei Tagen fertigen. Und er baue das Boot in der, wie er



Woodmann und Nott in der Gondola

sagte, jahrhunderte alten, traditionellen, handwerklichen Art, nur mit Händen, einem Stein und einem Holzhaken – in drei Tagen. Am Ende war ein Boot gefertigt – nach technischen Angaben der Raven-Ingenieure: wie lang das Boot sein darf, unter die Feueröffnung des Ballones passte und die Stärke der Halteseile, die Boot und Hülle verbinden – das einer venezianischen Gondel ähnelte, nur aus Totorabinsen bestand, 2,50 Meter lang war und, für dieses Vorhaben wichtig, nur ganze 65 Kilogramm wog.

Hülle und Boot, das Fluggefährt war in seinen Bestandteilen komplett.

Vorbereitung und Flug

Wer, fragten sich Woodman und die Ingenieure von Raven, wer kann uns den Ballon über dem Feuer räuchern, um die Poren der Hülle zu schließen und mit der erforderlichen Hitze für den Flug zu füllen, ohne das befürchtete Verbrennen des Hüllenstoffes zu riskieren. Und es gab diesen „Wer“! William M. „Doc“ Crane aus Adair, Iowa. Crane war im zweiten Weltkrieg Fachmann für die Sperrballone des Heeres. Wahrscheinlich der Letzte, der Ballone über offenem Feuer befüllte und diese Technik beherrscht.

Doc Crane erkannte zwar die Steinhügel als Feuerstellen, die Woodman in Nazca gefunden hatte, liess aber, zum Schutz der Hülle, Feuergruben ausheben, 3 x 3 m Seitenlänge und 1,20 m tief und von dort in die vorwiegenden Windrichtungen je einen 60 x 60 cm messenden, leicht ansteigenden Kanal von acht Meter Länge graben, diesen mit Adobeziegeln abdecken bis zur Austrittsöffnung unter dem Ballon. So sollte vermieden werden, dass Funken in die Hülle gelangten und Schaden anrichten konnten.

» Fortsetzung auf Seite 14

Die Wahl eines geeigneten Piloten gestaltete sich für Jim Woodman schwierig: Es musste der Beste, der Erfahrendste sein, der den Umgang mit einem Heißluftgefährt vollkommen beherrschte. Julian Nott aus Campden House, Kensington, hatte einzig Erfahrung in Ballonen bei Expeditionen. Um ihn für sein Experiment zu gewinnen, flog Jim kurzerhand zu einem Treffen mit Julian nach London. Der Deal war perfekt, ehe Jim Woodman zurück nach Amerika flog. Und Julian, der zu der Zeit Weltmeister im Heißluftballonfahren war, kam nach Nazca.

Um die Hülle zu füllen – erst mit Rauch zum Abdichten und dann zum entgültigen Start –, wurde sie an zwei 12 m langen Stangen aufgerichtet und mit Seilen an Pflöcken befestigt. In der Startphase, die Hülle ist mit ausreichender Heißluft gefüllt, werden die Stangen entfernt und das Ungetüm halten nur noch die Seile.

Ende November 1975 wurde in einer mehrtägigen Phase der Start vorbereitet. Erst wurde die Hülle tagelang geräuchert. Bei diesem Vorgang trug der Rauch die feinen Rußpartikel in die Hülle und versiegelte die Poren des Stoffes. Ganz allmählich füllte sich die Hülle mit Hitze, bis sie endlich aufgebläht und kraftvoll an den Festmachseilen zerrte. Das Binsenboot wurde befestigt, die Hitzezufuhr unterbrochen. Den Start erlebten Woodman und Nott wie alle Ballonfahrer, beim Kappen der Lei-



Flugboot mit 85-jährigem Bootsbauer

nen, ein leichter Ruck und dann ein sanftes Gleiten in die Höhe und über Grund. Bei diesem Gerät aber war die Hitzezufuhr abrupt nach dem Start zu Ende, erreicht der Ballon den Zenith seiner Flugkurve, sinkt er zunächst langsam, dann jedoch immer schneller. Um bei einem längeren Flug in der Höhe noch einige Zeit zu verweilen und einen sehr harten Aufschlag zu vermeiden, hatten die beiden Luftfahrer eine Ladung Ballastsäcke mitgenommen.

Die Landung von Condor I in der Wüste war nicht sanft, aber gelungen. Der Ballon flog der Sonne entgegen, wenn auch nur von kurzer Dauer und gerade mal in fünfhundert Fuß.

Die Theorie Woodman's liess sich nachvollziehen. Ein Beweis ist sie nicht. Julian Nott, der Pilot von „Condor I“, hat sich so geäußert: „Unser (Nott's und Woodman's) Flug mit Condor I ist gelungen, aber kein Nachweis, dass die Nazca-Leute flogen, aber auch keinen Zweifel lässt, dass sie es hätten können, - ebenso andere Kulturen.“

Tatsächlich wird von Naturstämmen aus Südamerika berichtet, die bei rituellen Zeremonien kleine Rauchballone aufsteigen ließen. Kann hier eine Verbindung bestehen zu den Abbildungen auf Scherben und Textilien die die Huaqueros aus den Gräbern geplündert hatten und Woodman in den Museen bestaunte?

Eben einen solch ähnlichen Ballon hatte im Jahr 1709 der Jesuitenpater Bartholomeu Laurencio De Guzmao bei seiner Vorführung am Hof des Portugiesischen Königs angewandt und – er kam aus Brasilien.

Die Historikerin Katherine Reece widerspricht Jim Woodman, dass die Nazca-Leute die Geoglyphen nicht hätten sehen können. Von den Hügeln entlang der Nazca-Wüste könnte man die Scharbilder erkennen. Sie sähe Woodman's Theorie „as coming from a modern and incorrect viewpoint“.

Maria Reiche, geboren am 15. Mai 1903 in Dresden, wächst als erstes Kind des Amtsgerichtsrats Dr. Felix Reiche-Grosse und seiner Frau Elisabeth auf. Mit 13 Jahren geht sie auf die städtische Studienanstalt, studiert von 1924 bis 1928 in Dresden und Hamburg und legt 1928 ihre Lehramtsprüfung in Mathematik, Physik, Philosophie, Pädagogik und Geographie



Maria Reiche, die betagte Forscherin

ab. 1932 fährt sie nach Peru, um die Stelle der Hauslehrerin im Haus des deutschen Konsuls in Cuzco wahrzunehmen.

Maria Reiche wird ab 1946 systematisch die Linien und Artefakte vermessen, kartografieren und sich bis zu Ihrem Lebensende für den Schutz der Scharbilder einsetzen. Sie gründet die Schutzgemeinschaft für dieses Kulturgut und lässt einen Aussichtsturm aus eigenen Mitteln erstellen, mit der Auflage, dass niemals eine Benutzungsgebühr erhoben wird. Dieser Turm wurde an der Carretera Panamericana erstellt, um den Touristen auf dieser Straße den Blick auf die großartigen Darstellungen zu ermöglichen. 1995 werden die Bodenzeichnungen, die sie in fast lebenslanger Arbeit freigelegt und behütet hat, zum Weltkulturerbe erklärt. Maria Reiche erhält mehrmals die Ehrendoktorwürde verliehen und erhält das Bundesverdienstkreuz 1. Klasse.

Am 08. Juni 1998 endet dieses, einer Passion gewidmete Leben in Peru's Hauptstadt Lima. Begraben ist Maria Reiche bei Ihrer Hütte bei den Bodenzeichnungen von Nazca, und diese Hütte birgt heute ein kleines Museum, das ihr und ihrer Arbeit gewidmet ist.

Maria Reiche hat das Unternehmen Condor I beachtet, von Jim Woodman's Theorie überzeugt war sie nicht. Für sie sind diese Geoglyphen Zeugnisse einer Kultur, die einen hohen Stand an mathematischen Kenntnissen hatte und über agrometeorologisches und astronomisches Wissen verfügte.

© Rainer Taxis

Photos: Internet & Dr. A Hövelborn

Ein Pilot hat seine regelmäßige Arbeitsstätte im Cockpit des ihm zugewiesenen Flugzeuges... nicht im Heimatflughafen



StB Lothar Abrakat

Dieser bedeutende Grundsatz führt zu Aufruhr in Kreisen der Finanzverwaltung, die gefordert ist, gegen ein Urteil des FG Rheinland-Pfalz in die Revision zu ziehen.

Es stellte sich damit die Frage, ob Fahrtkosten nach den Grundsätzen des Reisekostenrechts oder den Bestimmungen für die steuerliche Absetzbarkeit für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte im Rahmen der Entfernungspauschale abzusetzen sind.

Das FG Rheinland-Pfalz hat in dem Urteil vom 21.9.2012 – 3 K 1740/10 – festgestellt, dass die Fahrten nach Dienstreisegrundsätzen 0,30 Euro pro tatsächlich gefahrenem Kilometer zu berücksichtigen sind. Ein Pilot verfüge nicht über einen dauerhaften angelegten ortsgebundenen Bezugspunkt seiner beruflichen Tätigkeit und geht daher einer

Auswärtstätigkeit nach. Der Abzug der Fahrtkosten des Klägers vom und zum Flughafen ist daher nicht auf die Entfernungspauschale begrenzt. Im Streitfall bedürfte es jedoch für die Tätigkeit des Klägers zwingend einer betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers als ortsgebundenen Ausgangs- und Endpunkt der Flugtätigkeit im Cockpit des ihm zugewiesenen Flugzeuges für Starts und Landungen. Es bedürfte daher der höchstrichterlichen Klärung, ob der Heimatflughafen eines Piloten nicht doch eine regelmäßige Arbeitsstätte im Sinne der Abzugsbeschränkung der Entfernungspauschale sei. Die Revision für das Finanzamt wurde zugelassen.

Vielleicht entschließt sich der Gesetzgeber für den sicheren Weg der Gesetzesänderung oder des Nichtanwendungserlasses durch die Finanzverwaltung? Aber bis zu einer möglichen Änderung

sind die Piloten berechtigt, Fahrtkosten von der Wohnung zum Flughafen und zurück konkret geltend zu machen.

© StB Lothar Abrakat

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-vc.com

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

Redaktion: Wolfgang Hirsch, Lothar Abrakat, Claus-Dieter Bäumer, Rolf-Rainer Barenberg (V.I.S.P.), Harald Meyer

Lektorat: Vorstand VDL e.V.

Grafik-Design: token GmbH & Co.KG

Druckvorstufe: token GmbH & Co.KG

Druck: C. Maurer Druck und Verlag

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2013

Verbreitete Auflage: 4.000 Stück

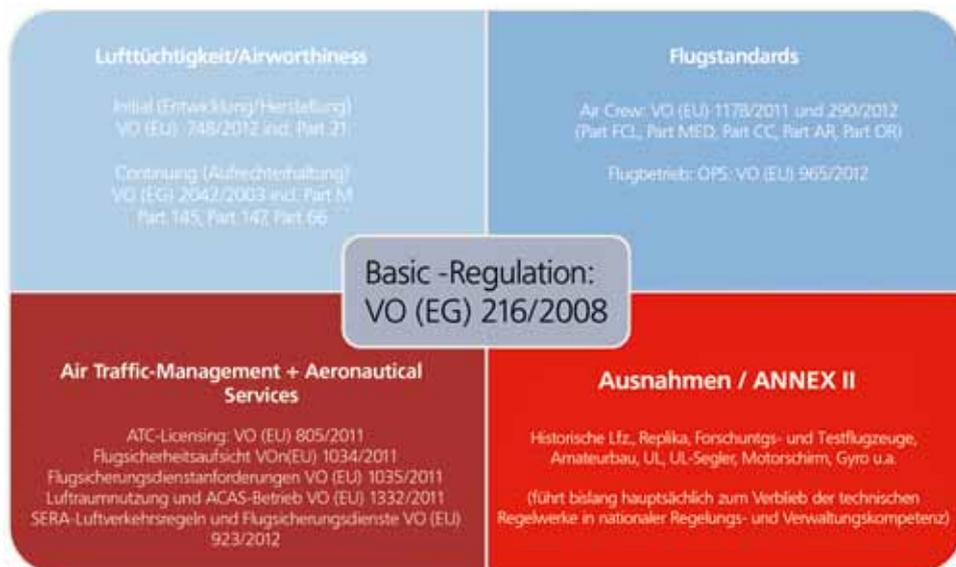
Erscheinungsweise: März, Juni, September, Dezember

Copyright: Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber

Dämmert's? Neue Zeiten in der EU-Luftfahrt brechen an



RA Frank Dörner



Den Satz „Als Nacht gilt der Zeitraum zwischen einer halben Stunde nach Sonnenuntergang und einer halben Stunde vor Sonnenaufgang“ haben im Theorieunterricht für den Erwerb einer deutschen Luftfahrtlizenz alle schon gelernt. Er steht in § 33 Satz 2 der Luftverkehrsordnung (LuftVO).

Spätestens ab dem 5. Dezember 2014 müssen wir uns jedoch einen anderen Satz dazu einprägen: „Nacht: die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung. Die bürgerliche Dämmerung endet am Abend und beginnt am Morgen, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet“.

Das klingt zunächst recht befremdlich, ist jedoch bereits im Anhang 2 zum ICAO-Abkommen schon so angelegt. Die tatsächliche Dauer der „Bürgerlichen Dämmerung“ ist von der geographischen Breite und der Jahreszeit abhängig. In Mitteleuropa dauert sie etwa 40 Minuten, und damit wurde für Deutschland in der Luftverkehrsordnung der eingangs verwendete Satz festgelegt.

Mit der europäischen Verordnung VO(EU) 923/2012 werden nun – genauso wie in den anderen Regelungsbereichen des Luftrechts – einheitliche europäische Luftverkehrsregeln festgelegt. Die SERA-

Verordnung (Single European Rules Of The Air) entspricht zu sehr weiten Teilen ICAO-Annex II (Rules Of The Air) und tritt grundsätzlich am 5. Dezember 2012 in Kraft. Die Mitgliedstaaten können jedoch (ebenso wie z.B. zum Thema Lizenzierung/FCL) einen Opt-Out-Zeitraum bis längstens 5. Dezember 2014 nutzen.

Der Bundesrepublik scheint Europa für den Luftverkehr zu schnell zu gehen. Und so vermeldet die Bundesregierung mit der NfL I 288/12 (Bekanntmachung vom 29.11.2012), dass sie mit der Anwendung bis zum Jahr 2014 warten wolle.



Gleichwohl sollten sich Piloten, Flugschulen und Flugsicherungsunternehmen die Verordnung genau anschauen. Für die Bundesrepublik ist sie zwar erst ab 2014 relevant, aber ausgebildet werden die Piloten oder z.B. die Fluglotsen auch für einen Zeitraum über 2014 hinaus. Zudem ist zunächst nicht klar, wie die anderen Mitgliedstaaten damit umgehen werden. Diese könnten wesentliche kürzere Opt-Out-Zeiträume in Anspruch nehmen oder auch noch in diesem Jahr nach den Europäischen „Rules Of The Air“ fliegen.

„Opt-Out“ oder nicht: Die deutsche Luftfahrt muss sich nun schnellstens auf die Europäischen Luftrechtstrukturen einrichten und mit Ihnen umgehen.

Aus der LuftPersV wird Part-FCL, aus der LuftVO der Part-SERA, aus der LuftBO wird Part-OPS, und dass für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Part „M“ = „Maintenance“ gilt, hat sich mittlerweile herum gesprochen. Europäische Verordnungen gelten direkt und unmittelbar. Es bedarf keiner „Umsetzungen“ im jeweiligen nationalen Recht! Die Opt-Out-Zeiträume können allenfalls dazu dienen, nationale Besonderheiten noch an das Europäische System zu adaptieren und den Verwaltungsbehörden Zeit zu geben, Ihre Strukturen und Programme anzupassen.

Der Part-SERA ist ein plakatives Beispiel dafür, dass sich eigentlich nicht alles ändert oder gar schwieriger würde. Einzelne, der deutschen Regelungsfreude geschuldete Bestimmungen, die über die Grundsätze von ICAO hinausgehen, fallen sogar weg. Aber die Änderungen müssen gelernt und verstanden werden. IFR in Luftraum „G“, Segelflugzeuge, die auch links überholen dürfen oder die Flugplanpflicht für alle Flüge (Flugabschnitte), die in Lufträumen mit Flugverkehrskontrollfreigaben führen, sind neben der Definition der luftrechtlichen Nachtzeit nur einige wenige Feinheiten, die es wert sind, dass man sich mit ihnen beschäftigt. Dämmert's?

© Frank Dörner, Dipl.-Luftfahrt-SV und Rechtsanwalt in München, www.air-law.de



Deutscher
Fliegerarztverband e.V. DFV
German Association of
Aeromedical Examiners GAAME

Hauptstraße 85
D-49635 Badbergen
fon +49 5433-9134-70
fax +49 5433-9134-71
info@fliegerarztverband.de
www.fliegerarztverband.de

Oldenburgische
Landesbank AG
Konto 8 163 266 300
BLZ 284 200 07
IBAN: DE21 2802 0050 8163 2663 00
SWIFT-BIC: OLBO DE H2

Betr.: Implementierung der europäischen Tauglichkeitsvorschriften für Piloten (Vorschriften EU 216/2008, EU 1178/2011, EU 290/2012)

Nach Ablauf der von Deutschland in Anspruch genommenen „horizontal opt-out period“ werden am 08.04.2013 die oben genannten Regelungen zur Tauglichkeitsuntersuchung von Piloten in Deutschland verbindlich in Kraft gesetzt.

Im Rahmen dieser Umsetzung wird die Verantwortung für wesentliche Aspekte der Tauglichkeitsentscheidung für Verkehrspiloten (Klasse I) von den flugmedizinischen Sachverständigen (AME) und den flugmedizinischen Zentren (AeMC) in das Luftfahrtbundesamt (LBA) in Braunschweig als Aufsicht führende Behörde verlagert, obwohl dort weder die personellen Voraussetzungen noch die technischen Möglichkeiten für die Bewältigung dieser Aufgabe gegeben sind. Zusätzlich ist seitens des LBA vorgesehen, auch die Tauglichkeitsentscheidungen für Privatpiloten (Klasse II) nach Braunschweig zu verlagern.

Ein über Jahre in Deutschland funktionierendes, effektives und flexibles System der Tauglichkeitsuntersuchungen für Piloten durch flugmedizinische Sachverständige und flugmedizinische Zentren wird zugunsten eines zentralistisch organisierten Verfahrens verlassen, dessen kostspielige Auswirkungen die deutsche Luftfahrt schon in den Anfangsjahren der derzeit noch gültigen Tauglichkeitsvorschriften nach (JAR-FCL3) erfahren musste. Die damals gemachten negativen Erfahrungen mit einem durch das LBA zentralistisch geregelten und ineffektiven Tauglichkeitsverfahren führten nach massiven Protesten von Piloten, Luftfahrtunternehmen und Flugmedizinern zur Veränderung des Verfahrens hin zu einer effektiven, dezentralen und auf der fachlichen Kompetenz der AME und AeMC basierenden Verfahrensweise, die sich bis heute hinsichtlich Verfahrensqualität und -geschwindigkeit bewährt hat und von allen Beteiligten positiv bewertet wird.

Eine weitgehende Erhaltung dieses Systems wäre nach Auffassung des DFV und namhafter Flugmediziner auch im Rahmen der neuen EU-Verordnungen möglich gewesen.

Der ursprüngliche Stichtag der Einführung der EU-FCL war bereits der 08.04.2012 gewesen. Den Verantwortlichen im Verkehrsministerium und im LBA stand per „horizontal opt-out“ Regelung somit ein zusätzliches Jahr zur Organisation und Vorbereitung zur Verfügung, welches nicht genutzt wurde. Sie wurden seit Anfang 2011 wiederholt vom DFV auf die Notwendigkeit der zeitgerechten Einführung eines in der EU-Regelung geforderten geeigneten EDV-Verfahrens zur Übermittlung der Pilotendaten hingewiesen.

Ein geeignetes Übertragungsverfahren wird nach Aussage des LBA auch zum 08.04.2013 in Deutschland nicht zur Verfügung stehen.

Diese Aussage ist für den DFV nicht nachvollziehbar. Die Datenübermittlung ist in 15 europäischen Staaten mit dem System EMPIC bereits erfolgreich eingeführt und zwingend erforderlich für das Funktionieren des geplanten zentralistischen Entscheidungssystems.

EMPIC ermöglicht dem LBA, den Landesluftfahrtbehörden als auch den AME und AeMC eine dezentrale Mitarbeit an der vom LBA/EASA gewünschten zentralen Luftfahrerdatei. Zudem vermeidet die Nutzung dieser bereits existenten Software die kostspielige Eigenentwicklung einer zweifellos anfangs insuffizienten deutschen Insellösung.

Die deutschen Fliegerärzte fordern daher das LBA nachdrücklich auf, das System EMPIC unverzüglich zu beschaffen und verbindlich einzuführen.

Darüber hinaus werden die fehlenden personellen Kapazitäten im LBA zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen und zusätzlichen Kosten bei den nach dem 08.04.2013 anstehenden Tauglichkeitsentscheidungen führen. Dieses wird sowohl Berufs- als auch Privatpiloten treffen.

Der DFV weist nachdrücklich darauf hin, dass diese Verzögerungen nicht von den untersuchenden Fliegerärzten zu verantworten sind.

Der DFV empfiehlt daher in Übereinstimmung mit dem LBA allen Piloten, deren Medical zeitnah nach dem 08.04.2013 abläuft, die Tauglichkeitsuntersuchung auf ein Datum vor dem 08.04.2012 vorzuziehen.

Nachtflug über Stuttgart

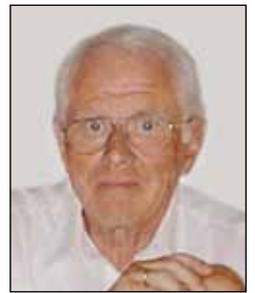
Da haben wir also den "Übeltäter" – Kurzbericht aus der Stuttgarter Zeitung vom 06.03.2013

Fernwärme

Enbw untersucht Netz mit Flugzeug

Beunruhigte Anrufer haben sich in der Nacht zum Dienstag bei der Polizei erkundigt, warum mehrere Stunden lang ein Tiefflieger seine Kreise über der Stadt zog. Die Ursache war aber kein Polizeieinsatz. Das Flugzeug war im Auftrag des Energieversorgers Enbw unterwegs. Die Besatzung filmte mit einer Wärmebildkamera die 200 Kilometer langen Fernwärmeleitungen ab, die in der Stadt verlegt sind. Alle fünf Jahre werde eine solche Kontrolle vorgenommen, sagte eine Unternehmenssprecherin. Die Aufnahmen können nur in kühlen Nächten gemacht werden, da nur dann die abgestrahlte Wärme für die optischen Geräte sichtbar seien. Ursprünglich war der Flug für Ende Februar geplant, musste aber wegen des trüben Wetters verschoben werden. In der Nacht zum Mittwoch wurden die Esslinger Leitungen abgeflogen. ceb

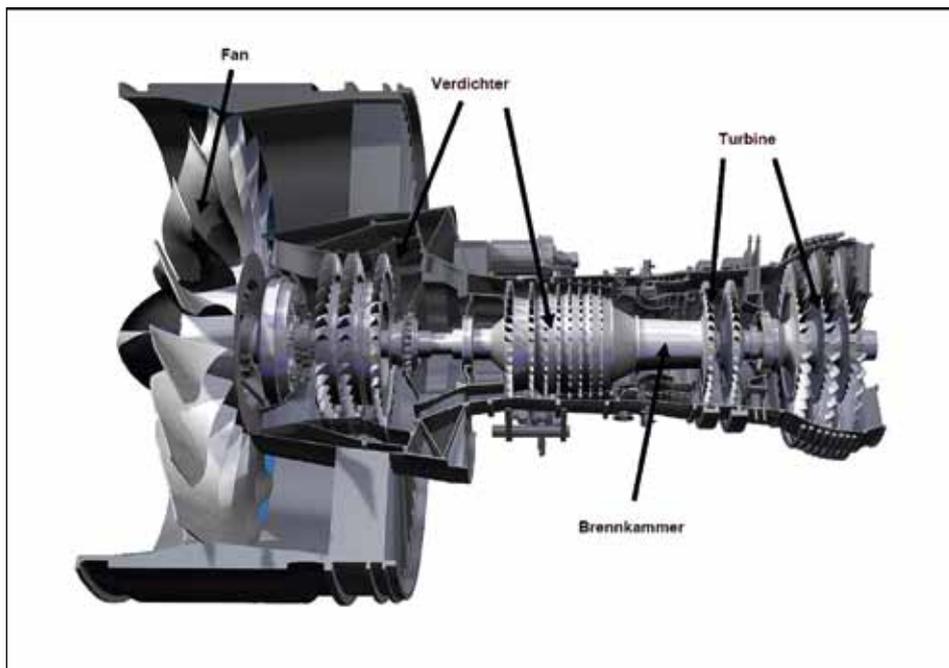
Als der Luftverkehr den Himmel eroberte



Hans-Ulrich Ohl

Als in den 30er Jahren der Luftverkehr als ein akzeptiertes Transportmittel den Luftraum über uns eroberte, waren es vor allen Dingen mehrmotorige, kolbengetriebene Propellerflugzeuge für bis zu 25 Passagiere

leistungsfähiger und die Reiseflughöhen verlagerten sich weiter nach oben, in wettergünstigere, turbulenzärmere Regionen. Passagierflugzeuge wagten schon bald den Sprung über den großen Teich.



Modernes Fantriebwerk. Die Zapfluft wird hier noch am Ende des Verdichters abgenommen und versorgt danach die Kabine und verhindert durch Heizluft einen Eisansatz am Flugzeug. Bild: MTU

mit mittleren Reisegeschwindigkeiten um die 300 Km/h. Die Reichweiten lagen meistens noch unterhalb von 1500 Kilometern. Man flog nicht unbedingt komfortabel, da die Reiseflughöhen normalerweise zwischen 1000 und maximal 3000 Metern lagen. Abhängig von den Wetterverhältnissen konnten solche Flüge durchaus schon mal recht turbulent verlaufen. Zwar handelte es sich bei diesen Flugzeugen bereits um Metallkonstruktionen, jedoch mit einem angemessenen Kabinenkomfort hatte man damals noch so seine Probleme. Die Luftfahrttechnik steckte halt noch in den Kinderschuhen. Flugzeugvereisungen während des Fluges wurden schnell zu einer ernst zu nehmenden, die Sicherheit bedrohenden Gefahr.

Das änderte sich schon wenige Jahre nach dem zweiten Weltkrieg. Die Flugzeuge wurden größer, die Kolbentriebwerke

Zwischen den USA und Europa entwickelte sich so etwas wie ein regelmäßiger Luftverkehr, allerdings zu exorbitant hohen Ticketpreisen. Zum Einsatz kamen fast ausschließlich Flugzeuge aus amerikanischer Produktion. Mit Sitzplätzen für bis zu 100 Passagiere benötigte man, abhängig von den vorherrschenden Wind- und Wetterverhältnissen, durchaus 15 bis 17 Stunden, um den Atlantik zu überqueren. Die damals noch kolbengetriebenen Propellerflugzeuge erreichten Reisegeschwindigkeiten bis zu 500 Km/h. Da man sich bei diesen Flügen in Flughöhen um die 6000 m bei Außentemperaturen von bis zu minus 50°C bewegte und die Atmosphäre hier bereits erheblich an Dichte eingebüßt hatte, musste man sowohl für die Kabine als auch für die Kolbentriebwerke die Außenluft entsprechend verdichten, um ein ausreichendes Druckpotential sicher zu stellen. Für eine Wohlfühlatmosphäre

in den Flugzeugkabinen wurde die Außenluft darüber hinaus zusätzlich entsprechend erwärmt. Für die erforderlichen atmosphärischen Druckverhältnisse in der Kabine kamen mechanische Luftdruckkompressoren zum Einsatz, die Aufladung der Kolbentriebwerke besorgten sogenannte Abgasturbolader. Um die Druckunterschiede zwischen Kabinen- und Außendruck auf einem akzeptablen Niveau zu halten, wurden die Druckverhältnisse in der Kabine auf knapp 3000 Höhenmeter eingeregelt. Das führte zu einer entscheidenden Materialentlastung der Rumpfsktion, ohne dass dadurch spürbare Komforteinbußen für die Passagiere entstanden.

Als dann Ende der 50er Jahre das Düsenzeitalter auch im Passagierreiseflugverkehr eingeläutet wurde, kamen neben den Kolbenmotoren schon bald auch Turbinentriebwerke zum Einsatz. Zwei Philosophien wurden von den Triebwerkherstellern zur Druckerzeugung von Warmluft in der Kabine und Heißluft zur Verhinderung von Außenvereisung diskutiert. Die amerikanischen Triebwerkhersteller Pratt & Whitney und General Electric folgten der Philosophie einer Trennung von Kabinenluft und der Flugzeug-Vereisungsvorsorge. Die Kabine sollte danach getrennt über externe Kompressoren mit Außenluft versorgt werden, während gegen eine mögliche Flugzeugvereisung heiße Zapfluft (Bleed Air) aus dem Verdichterteil der Turbine zum Einsatz kommen sollte. So wurden dann auch die ersten amerikanischen



Die Einlassöffnungen für die Kabinenluft befanden sich bei der Mc Donald Douglas DC 8 der fünfziger Jahre vorne in der Flugzeugnase.

Bild: Douglas



Der Lufteinlass für die Kabinenluft befindet sich seitlich an der Rumpfssektion, unterhalb der Tragflächenwurzel.
Bild: Boeing

Düsenflugzeuge für den Passagierluftverkehr, wie die Mc Donald Douglas DC 8 und die Boeing B 707, entsprechend dieser Philosophie für den Luftverkehr zugelassen. Anders der englische Triebwerkhersteller Rolls Royce. Er vertrat die Philosophie einer gemeinsamen Versorgung von Kabine und Vereisungsvorsorge mittels Zapfluft (Bleed Air) aus dem Verdichterteil der Turbine. Das funktionierte anfangs auch ohne größere Probleme, so dass sich die amerikanischen Triebwerkhersteller nach einer gewissen Erprobungsphase entschlossen, sich dieser Versorgungsphilosophie anzuschließen. Diese Lösung war vor allen Dingen konstruktiv weniger aufwendig, da nur ein System alle Funktionen abdeckte. Erst als den Turbinen im Laufe der Jahre immer höhere Leistungen abverlangt wurden, stellten sich teilweise geringe Undichtigkeiten an den Achslagern im Verdichterteil der Turbine ein. Kleinere Ölmengen gelangten so in die Verdichterssektion. Da in diesem Bereich die Lufttemperaturen durch den enormen Verdichtungsdruck auf bis zu 500° C ansteigen können, verdampfte das Öl und gelangte danach kontaminiert auch in die Druckleitungen für die Kabinenluft. Ummauch bei solch kritischen Situationen die Achsschmierung der Turbine sicherzustellen, wurde das dort zum Einsatz kommende Öl mit dem toxischen Weichmacher TCP angereichert. Dies ist eine Substanz, die beim Menschen durch Einatmen erheblichen Gesundheitsbeeinträchtigungen führen kann. Die sich daraus für die Airlines ergebende Konsequenz: Gelangten Öldämpfe im Flugbetrieb mit der Zapfluft in die Kabinenluft, musste das betroffene Triebwerke ausgebaut, überholt und neu abgedichtet werden.

Diesem Problem hat man bei der Konstruktion von Boeings B 787 „Dreamliner“ bereits Rechnung getragen. Hier wurde, der ursprünglichen amerikanischen

Philosophie folgend, die Versorgung der Kabine mit einem eigenen, autonomen Druckluftsystem verwirklicht. Eine Kontamination der Kabinenluft durch eine Versorgung über Luft aus dem Turbinenverdichter kann somit zukünftig ausgeschlossen werden. Dafür sind in der Nähe der Tragflächenwurzel Lufteinlässe an der Rumpfssektion vorhanden, so dass die erforderliche Außenluft für die Kabine unabhängig, über ein eigenes mechanisches Luftdrucksystem angesaugt und aufbereitet werden kann.

Probleme bei der Einführung des Düsenluftverkehrs Ende der fünfziger Jahre ergaben sich auch durch die Neugliederung der Verkehrsabläufe. Es waren vor allem die unterschiedlichen Flugeschwindigkeiten während der An- und Abflugphase rund um die internationalen Verkehrsflughäfen, die anfangs zu einer Herausforderung wurden. Hoch anfliegende, rund 180 Km/h schnellere Düsenflugzeuge mischten sich mit tiefer fliegenden, langsameren Propellermaschinen. Für die Fluglotsen auf den Kontrolltürmen und an den Radargeräten in den Kontrollzentralen eine Herausforderung, den Luftverkehr trotzdem sicher und zügig abzuwickeln. Die Reisefluggeschwindigkeiten erhöhten sich von den ursprünglich 500 Km/h nun auf bis zu 900 Km/h. Auch ein Teil der Reiseflughöhen verlagerte sich in Bereiche von 10.000 Meter und mehr. Damit vergrößerte sich für diese Flugzeugeneration auch der Differenzdruck zwischen Kabine und dem atmosphärischen Außendruck. Die Rumpfszelle musste also konstruktiv den neuen Druckverhältnissen angepasst werden. Diese Doppelgleisigkeit im Luftraum von Propeller und Turbine änderte sich erst, als im Laufe der achtziger Jahre die Propellerflugzeuge nach und nach ausgemustert wurden und aus dem täglichen Verkehrsgeschehen verschwanden.

Auf Grund der wiederholten Vorkommnisse von kontaminierter Kabinenluft muss die Luftfahrtindustrie nun alle Anstrengungen unternehmen, eine sachgerechte, akzeptable Lösung für dieses Problem zu finden. Der von Boeing für den „Dreamliner“ eingeschlagene neue/alte Weg wird sicherlich mit dazu beitragen, dieses technische Problem nachhaltig zu lösen. Bleibt zu hoffen, dass sich auch beim Bau des neuen Airbus A 350 diese Erkenntnisse durchsetzen werden.

© Hans-Ulrich Ohl



Alles ums
Fallschirmspringen.

Informieren Sie sich
auf unserer Webseite.

AIRCREW Fallschirmsport
AIRCREW Military
Frank Carreras, Mitglied des VdL

www.AIRCREW.de

Info@AIRCREW.de

Claus-Dieter Bäumer, Dipl.-Ing.

von der Handelskammer Hamburg

öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger

für Schadensbeurteilung und Bewertung von

Luftfahrzeugen bis 5,7 t. MTOW

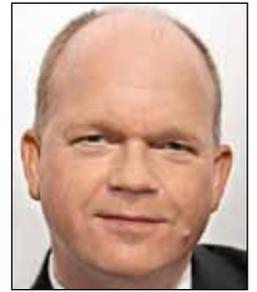
Telefon: (+49) 40- 410 21 46

Fax: (+49) 40- 44 80 95 89

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

Ausbildung zum Diplom- Luftfahrtsachverständigen – FFB-Module

Frank Winkelmann



Im Rahmen der Ausbildung zum Diplom-Sachverständigen Luftfahrt besuchten wir das zweite von insgesamt vier Modulen auf dem Fliegerhorst Fürstenfeldbruck. Unser Dozent, Herr Harald Meyer, hatte sich, wie auch beim vorherigen Modul, wieder viel Mühe mit der logistischen Vorbereitung gemacht, so dass wir uns ganz auf den Lehrstoff konzentrieren konnten. Kaffee und jede Menge Süßigkeiten sorgten für den appetitlichen Rahmen. Bei den Themen dieses Moduls handelte es sich um Aerodynamik, Flugleistung und Performance, die uns anhand zahlreicher praktischer Fallbeispiele vom Dozenten Herrn Meyer mit großer Begeisterung und eigener Erfahrung verständlich erklärt wurden. Die Schulungsunterlagen, die mit vielen Fotos, Tabellen und Artikeln gefüllt waren, rundeten den theoretischen Unterricht sehr gut ab.



Besichtigung mit Erläuterungen zum Jagdbomberflugzeug Fiat G.91

Höhepunkt der praktischen Ausbildung war die Flugdatenermittlung in den Flugsimulatoren, die für das Auswahlverfahren (Screening) der Bewerber für die Pilotenlaufbahn in der Luftwaffe Verwendung finden. Geflogen wurde von uns unter anderem die BAE Systems Hawk 200, wobei das Cockpitlayout des Simulators sehr übersichtlich und einfach gestaltet wurde, damit der Prüfling sich



Erklärungen am Alpha Jet durch einen ehemaligen Luftwaffenpiloten

voll auf das eigentliche Fliegen konzentrieren konnte. Jeder von uns Teilnehmern hatte ausreichend Zeit, selbst den Knüppel in die Hand zu nehmen und die vorgegebenen Kommandos abzufliegen. Unsere Aufgabe bestand darin, in Gruppenarbeit während der verschiedenen Flugphasen zahlreiche Flugdaten wie z.B. die gesuchte KIAS bei einer Stall Warning in Clean Configuration, anhand vorbereiteter Checklisten zu ermitteln und dann untereinander die Ergebnisse zu vergleichen.

Die Theorie der Flugleistung und Performance wurde anhand originaler Flughandbücher von ehemaligen Luftwaffenflugzeugen wie Fiat G91, Piaggio P149 D und Lockheed T-33 in Gruppenarbeit studiert. Zahlreiche Informationen wie z.B. die maximale Seitenwindkomponente bei der Landung in Knoten, mussten aus den in Englisch geschriebenen Flughandbüchern herausgefunden werden.

Herr Meyer sorgte für unser leibliches Wohl, indem er uns zum Mittagessen in einem chinesischen Restaurant in der Nähe einlud. Der gesamte zweitägige Unterricht wurde so interessant gestaltet, dass selbst nach dem Mittagessen, an dem sich der Körper normalerweise am biologischen Tiefpunkt befindet, keine Müdigkeit aufkam.

Das Thema Aerodynamik wurde anschaulich an den Museumsflugzeugen des Fliegerhorstes erklärt.

Herr Meyer, der diese Flugzeuge jahrelang selber aktiv flog, konnte uns etliche Anekdoten darüber erzählen.

Auch der Besuch des kleinen, aber feinen Museums im Fliegerhorst, der die Geschichte der Deutschen Luftwaffe anhand zahlreicher Artefakte, wie zum Beispiel ein Schleudersitz eines Starfighters, eine Bordkanone einer Fiat G91 und verschiedene Cockpitinstrumente beheimatet, war lohnenswert. Dieses Museum wurde durch den Verein IG-Fursty mit viel Fleiß sehr schön aufgebaut und noch heute aktiv betreut.



Ein Zeitzeuge schildert die Erlebnisse des Olympia-Attentats von 1972 am Ort des Geschehens

Sogar politischer Unterricht wurde anhand einer Schautafel, die die Opfer des Anschlags der Olympiade in München vom 05.09.1972 zeigt, am Platz des Anschlags vermittelt. Als beteiligter Zeitzeuge konnte Herr Meyer uns seine Eindrücke von damals spannend vermitteln.

Wie auch bei den vorherigen Modulen hatten wir abends beim Bier und deftiger Brotzeit die Möglichkeit, uns in geselliger Runde auszutauschen und voneinander zu lernen, wobei der Spaß nicht zu kurz kam. Ein schriftlicher Test mit 63 Fragen bildete den Abschluss des Moduls, den jeder Teilnehmer mit Erfolg bestand. Insgesamt kann man sagen, dass nach den bereits drei abgeschlossenen Modulen die Gruppe super zusammengewachsen ist und man eine tolle Kameradschaft aufgebaut hat.

© Frank Winkelmann, Wunstorf

Helikopter auf der AERO 2013 stark vertreten

Vom ultraleichten Gyro- und Helikopter bis zum Turbinen-Großhubschrauber

Die weite Welt der Drehflügler auf der AERO

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit einem umfassenden Drehflügler-Bereich innerhalb der Luftfahrtmesse wird sich die AERO von 24. bis 27. April 2013 präsentieren: Neben den etablierten Helikoptern vor allem US-amerikanischer und europäischer Hersteller sind auch zahlreiche Gyrocopter auf der AERO präsent, die in der sogenannten Ultraleichtflugzeug-Klasse derzeit boomenden Absatz finden. Zudem werden Turbinen-Großhubschrauber etwa der Bundespolizei und des Militärs präsentiert sowie die Bereiche Pilotenausbildung und Berufe in der Helibranche vorgestellt.



21. Internationale Fachmesse für Allgemeine Luftfahrt
24. - 27. April 2013
Friedrichshafen, Bodensee



21st International Trade Exhibition for General Aviation
April 24 - 27, 2013
Friedrichshafen, Germany



HALLENELEGUNG

- Halle A1 Segelflugzeuge, Modellflug
- Halle A2 Tent City
- Halle A3 Allgemeine Luftfahrt, Geschütze/Luftfahrt
- Halle A4 Allgemeine Luftfahrt, Geschütze/Luftfahrt
- Halle A5 Allgemeine Luftfahrt, Geschütze/Luftfahrt, ENGINE AREA, Maintenance
- Halle A6 AVIONICS AVENUE, Helikopter
- Halle A7 Allgemeine Luftfahrt, Geschütze/Luftfahrt
- Halle B1 Ultraleichtflugzeuge, VLA, LSA
- Halle B2 Ultraleichtflugzeuge, VLA, LSA
- Halle B3 Ultraleichtflugzeuge, VLA, LSA, e-flight expo, EAA
- Halle B4 Tragocrauber, Ultraleichtflugzeuge
- Statisches Display Allgemeine Luftfahrt, Verbrauchflugzeuge, Geschütze/Luftfahrt
- Foyer Ost AERO Konferenz-Zentrum

HALL ALLOCATION

- Hall A1 Gliders, Model Aircraft
- Hall A2 Tent City
- Hall A3 General Aviation, Business Aviation
- Hall A4 General Aviation, Business Aviation
- Hall A5 General Aviation, Business Aviation, ENGINE AREA, Maintenance
- Hall A6 AVIONICS AVENUE, Helicopter
- Hall A7 General Aviation, Business Aviation
- Hall B1 Ultralight Aircraft, VLA, LSA
- Hall B2 Ultralight Aircraft, VLA, LSA
- Hall B3 Ultralight Aircraft, VLA, LSA, e-flight expo, EAA
- Hall B4 Autogyro, Ultralight Aircraft
- Statisches Display General Aviation, Used Aircraft, Business Aviation
- Foyer East AERO Conference Center

www.aero-expo.com

Wettbewerbsbetrieb



Bild 1. Meßtrupp bei der Arbeit

Die nächsten Bilder führen uns noch einmal in den Betrieb eines Rhön-Wettbewerbes. Auf Bild 1 sehen wir den Meßtrupp bei der Arbeit. Auf einem hohen Turm in der Nähe des Starts sind die Entfernungsmesser aufgebaut, mit deren Hilfe der Meßtrupp den Flug der Segelflugzeuge verfolgt und vermißt. So werden die Leistungen der Segelflieger auch von der Erde aus kontrolliert zur Ergänzung der in den Flugzeugen selbst mitgeführten Meßinstrumente, die jeden Flug genauestens registrieren. Die nächsten drei Bilder zeigen uns das Wirken der gefürchteten »Teko«, der technischen Kommission, die jedes Flugzeug vor Beginn eines Wettbewerbes

genau untersuchen muß, ob es den Anforderungen der Sicherheit entspricht. Bild 2 zeigt uns den berühmten Segelflugzeug-Konstrukteur Alexander Lippisch, wie er gerade als Leiter der »Teko« einem Tragflügel mit kritischem Blick in die »Eingeweide« schaut. Was dieser in langen Jahren geschulte Blick noch nicht entdeckte, wird noch genau mit dem kleinen Hämmerchen untersucht (Bild 3), mit dem man genau feststellen kann, ob die Leimung zwischen Flügelrippen und Sperrholzbeplankung überall gefaßt hat. Kein Wunder, wenn die Wettbewerbsteilnehmer den »Klopfgeistern« der technischen Kommission den Spitznamen »Spechte« verliehen. Auf Bild 4

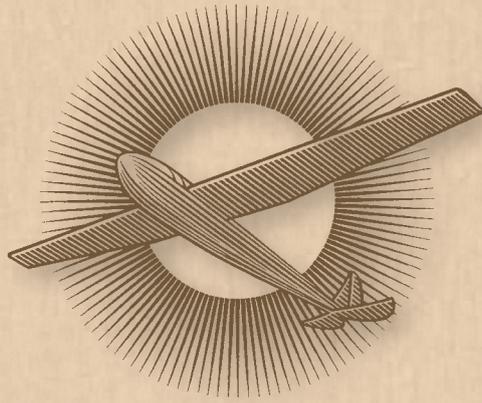
wird eine Reparatur durchgeführt, die infolge Beanstandung durch die technische Kommission notwendig wurde. So hat diese technische Kommission, die auf allen Rhön-Wettbewerben bisher arbeitete, hervorragenden Anteil an der Entwicklung des Segelflugwesens. Diese Durchentwicklung in den Jahren seit Bestehen des motorlosen Flugsports zeigen noch einmal die beiden nächsten Bilder an einem Konstruktionsdetail. Bild 5 zeigt uns den verhältnismäßig primitiven Führersitz des »Vampyr«, des Rekordflugzeuges aus dem Jahre 1922, im Gegensatz zu dem auf Bild 6 zu sehenden Führersitz von Heini Dittmars Hochleistungs-Segelflugzeug »Kondor«.



Bild 2. Die technische Kommission bei der Prüfung



Bild 3. Kontrolle eines Modells vor Wettbewerbsbeginn



Wunder des SEGELFLUGES

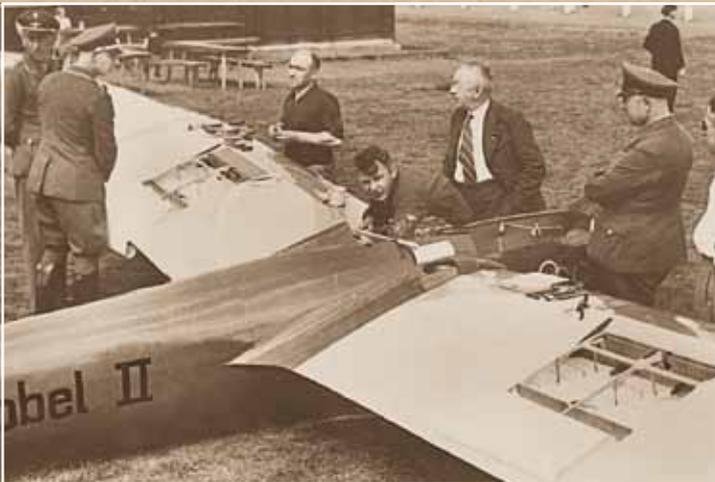


Bild 4. Technische Kommission



Bild 5. Führersitzverkleidung 1922



Bild 6. Führersitzverkleidung des »Kondor«

Rettungssanitäter retteten bisher die Pilotenausbildung, Piloten retten die Rettungssanitäter



StB Lothar Abrakat

Wieder einmal ein tolles Stück aus dem Leben eines Steuerbürgers – Ein retten-der Einfall des Gesetzgebers zur Verhin-derung von Werbungskosten

BFH Urteil vom 27.10.2011 VI R 52/10

Sachverhalt

Der R. leistete nach dem Abitur den Zi-vildienst beim Deutschen Roten Kreuz als Rettungssanitäter, nachdem er die Ausbildung entsprechend der Ausbil-dungs- und Prüfungsverordnung dazu erfolgreich absolviert hatte. Danach be-gann R. eine Ausbildung zum Verkehrs-flugzeugführer und schloss im Juni 2006 einen Ausbildungsvertrag zum Erwerb der Berechtigung für „eine Boing 737“ ab. Seit Dezember 2006 ist er als Flug-zeugführer beschäftigt. R. beantrage in seiner Einkommensteuererklärung die Ausbildungskosten (31.433 Euro) als vor-weggenommene Werbungskosten zu berücksichtigten und den verbleibenden Verlustabzug festzustellen. Das Finanz-amt berücksichtigte die Aufwendungen nur als Sonderausgaben i.H.v. 4.000 Euro und lehnte die gesonderte Verlustfest-stellung ab. Rettungssanitäter sei keine Berufsausbildung

Ergebnis:

1. Eine erstmalige Berufsausbildung i.S.v. § 12 Nr. 5 EStG setzt weder ein Berufs-ausbildungsverhältnis nach dem Berufs-bildungsgesetz noch eine bestimmte Ausbildungsdauer voraus.
2. Die Ausbildung zum Rettungssanitäter ist eine erstmalige Berufsausbildung

Begründung:

Werbungskosten, nämlich Aufwendung zur Erwerbung, Sicherung und Erhaltung der Einnahmen (i.S.d. § 9 Abs. 1 Satz 1 EStG) liegen vor, wenn sie durch den Be-ruf oder durch die Erzielung steuerpflich-tiger Einnahmen veranlasst sind. Sie sind

beruflich veranlasst, wenn ein objektiver Zusammenhang mit dem Beruf besteht und die Aufwendungen subjektiv zur Förderung des Berufs getätigt werden. Dies gilt grundsätzlich auch dann, wenn der Steuerpflichtige gegenwärtig noch keine Einnahmen erzielt. Dann sind die Aufwendungen als vorab entstandene Werbungskosten abziehbar, wenn sie in einem hinreichend konkreten, objektiv feststellbaren Veranlassungszusammen-hang mit späteren Einnahmen stehen.

§ 12 Nr. 5 EStG (die Begrenzung der Aus-bildungskosten) findet vorliegend keine Anwendung, weil die Steuerpflichtige vor Beginn ihrer Ausbildung zur Ver-kehrsflygzeugführerin eine „erste“ Be-ruftsausbildung absolviert hatte.

Nach ständiger Rechtsprechung des BFH ist unter Berufsausbildung die Ausbil-dung zu einem künftigen Beruf zu verste-hen. In Berufsausbildung befindet sich, wer sein Berufsziel noch nicht erreicht hat, sich aber ernstlich darauf vorberei-tet. Der Vorbereitung auf ein Berufsziel dienen alle Maßnahmen, bei denen es sich um den Erwerb von Kenntnissen, Fähigkeiten und Erfahrungen handelt, die als Grundlage für die Ausübung des angestrebten Berufs geeignet sind.

Die Ausbildung zum Rettungssanitä-ter ist Berufsausbildung i.S.d. § 12 Nr. 5 EStG. Denn der Beruf wird regelmä-ßig im Vollerwerb ausgeübt, setzt eine mehrmonatige, landesrechtlich geregel-te Ausbildung voraus und befähigt den Steuerpflichtigen, aus der angestreb-ten Tätigkeit, Einkünfte zu erzielen. Die Berufsausbildung verlangt keine Min-destausbildungszeit, keine Ausbildung im dualen System oder irgendwelcher innerbetrieblichen Berufsbildungsmaß-nahmen und auch kein Berufsausbil-dungsverhältnis nach dem Berufsausbildungsgesetz. Maßgebend ist, ob die Ausbildung den Steuerpflichtigen befähigt, aus der angestrebten Tätigkeit Ein-künfte zu erzielen.

Nach Ansicht des BFH ist es ohne Belang, dass R. im vorliegenden Fall die Ausbil-dung während der Zivildienstzeit durch-laufen und auch nur in diesem Zeitraum den Beruf ausgeübt hat.

Damit sind die Aufwendungen für die „zweite“ Ausbildung zum Berufspiloten dem Grunde nach anzuerkennen. Der BFH hob daher die Vorentscheidung auf und verwies die Sache an das Finanzge-richt zur Prüfung der im Einzelnen geltend gemachten Aufwendungen.

Diese Entscheidung ist angesichts der neuesten gesetzlichen Änderung von be-sonderer Bedeutung. Denn das Gesetz zur Umsetzung der Beitreibungsrichtlinie vom 07.12.2011 bestimmt in § 9 Abs. 6 EStG mit (Rück-)Wirkung ab 2004, dass Aufwendungen des Steuerpflichtigen für seine erstmalige Berufsausbildung keine Werbungskosten sind.

Soweit, so bekannt. Nun war die Berufs-ausbildung dann auch noch zum Ärger der Finanzverwaltung in der Zeit des ein-kommenmäßigen Zivildienstes entstan-den. Die Werbungskosten der Pilotenausbildung wirken sich später bei höheren Einkommen entsprechend höher aus.

Das konnte keine fiskalisch gewollte Kon-struktion sein. Mit dem BFH hatte man sich in den letzten Jahren bezüglich der Absetzbarkeit der Ausbildungskos-ten schon ziemlich gefetzt. Niederlagen musste man als Verbesserungen der Ge-setzeslage (nicht von Rechtsfragen) ver-kaufen und behaupten, die neue Rechts-lage der alten Gesetzeslage, auch mit Rückwirkung, nur „klarzustellen“.

Nun kam man auf eine weitere Maßnah-me, diesen nervigen Piloten mit der teu-eren Ausbildung, die die auch noch abge-setzt haben wollten, Schwierigkeiten zu machen.

In einem Gesetzentwurf der Bundesre-gierung (DS 17/11689 v. 28.11.2012) über



ein Gesetz über den Beruf der Notfallsanitäterin und des Notfallsanitäters sollen die Anforderungen eines Auszubildenden nach dem Berufsbildungsgesetz jetzt mit einer Mindestausbildungsdauer umgesetzt werden.

Nach der Gesetzesbegründung stammt das derzeitige Rettungsassistentengesetz aus dem Jahre 1989. Die darin geregelte Ausbildung wird den Anforderungen an einen modernen Rettungsdienst nicht mehr gerecht. Unter anderem wird die Ausbildungsdauer von bis zu 2 auf 3 Jahre verlängert. Weitere Neuerungen betreffen die Berufsbezeichnung sowie die Einführung einer Auszubildendenvergütung. Diese beträgt nach dem Gesetzesentwurf 40.000 Euro für die gesamte dreijährige Ausbildung. 9.900,00 Euro Kosten entstehen pro Ausbildungsplatz durch die schulische Verlängerung, zuzüglich 9.000,00 Euro pro Ausbildungsverhältnis bei den praktischen

Ausbildungsstätten wie Krankenhäuser und Lehrrettungswachen.

Die Bundesregierung geht dabei von Einsparungen in nicht quantifizierbarer Größe wegen Vermeidung unnötiger Notarzteinsätze und Einsparungspotential bei Krankenhausbehandlungen aus. Was immer damit gemeint sein möge, die Gesamtkosten sind pro Kandidat in einer der des Piloten vergleichbaren Größenordnung.

Gut ist aber, dass der bisherige offenbare Missstand, der zu Lasten der Gesundheit der Betroffenen, um deren Leib und Leben es gehen kann, jetzt abgestellt ist und dass das Gesundheitswesen durch Einsatz des neuen, vermutlich billigeren Personals entlastet wird. Auch wenn nach der Änderung der Ausbildungsstellen weniger zu den Piloten wechseln werden.

Danke an die Piloten, die diese Einsichten erst gefördert haben.

P.S. Wenn ein Pilot den umgekehrten Weg ginge, wäre das nach der BFH-Rechtsprechung eine anerkennende Zweitausbildung. Auch könnte die Suche nach anderen Berufsbildungsgängen letztlich zu dessen schnelleren Aufwertung führen.

© StB Lothar Abrakat

Lärmschutz am Flugplatz Hangelar

Laser-Fernglas liefert wegen eines Fehler keine verwertbaren Daten

Von Michael Lehnberg / Bonner General-Anzeiger

Sankt Augustin. Große Hoffnungen hatte die Flugplatzgesellschaft in das neue Lasermess-Fernglas gesetzt. Doch sie hat eine klassische Bruchlandung hingelegt. 400 Messungen von Flugzeugen in der Platzrunde sind seit April durchgeführt worden. Doch die Ergebnisse sind nicht brauchbar. Das gab der Aufsichtsrat der Flugplatzgesellschaft gestern bekannt.

"Das ist sehr ernüchternd", musste der Aufsichtsratsvorsitzende, der Bonner Bürgermeister Helmut Joisten, eingestehen. "Es gibt Riesenprobleme mit dem Messgerät", schloss er allerdings Bedienungsfehler aus.

Die Technik des Gerätes sei nicht in Ordnung. Man habe alles tun wollen, um eine Entlastung für die Bürger zu bekommen. Aber das habe leider nicht funktioniert.

Die Flugplatzgesellschaft hatte das Lasermessgerät im Oktober 2011 für 20.000 Euro angeschafft, um damit – auf freiwilliger Basis – die Flugzeuge in der Platzrunde zu kontrollieren und Abweichungen der Piloten festzuhalten.

Die Auswertungen, für die Mitarbeiter der Stadt Bonn eigens eine Software und Internetplattform entwickelt haben, sollten dann der Luftaufsicht bei der Bezirksregierung in Düsseldorf weitergegeben werden.

Die hätte gegebenenfalls ein Ordnungswidrigkeitsverfahren einleiten können. Der Grund für den hohen Aufwand: Anlieger des Flugplatzes beklagen sich häufig über vermehrten Lärm, weil die Platzrunde nicht eingehalten würde.



In der Platzrunde: Nicht alle Piloten fliegen so vorbildlich den Flugplatz Bonn-Hangelar an wie Betriebsleiter Jürgen Unterberg. Foto: Holger Arndt



Das Laser-Fernglas im Einsatz auf dem Gelände des VLP Bonn-Hangelar. Foto: Holger Arndt

Es handelt sich um ein Gerät, das ein Ingenieur in der Schweiz entwickelt hat und das es in der Form nicht ein zweites Mal gibt. "Wir haben insofern Neuland beschritten. Dass es so blöde läuft, ist aber nicht unsere Schuld", beteuerte Joisten. Das hätten Überprüfungen an dem Gerät ergeben. "Wir haben versucht, genaue Daten zu bekommen, das ist uns aber nicht gelungen", sagte Walter Wiehlpütz, einer der Geschäftsführer der Flugplatzgesellschaft.

Die Fehler in den Messungen seien geblieben, obwohl man das Gerät bei jeder Messung kalibriert habe, was laut Lieferant nicht notwendig sei. Klar ist laut Vermessungstechniker Bernhard Schäfer, dass im Gerät ein Winkelmessfehler bei Kurven vorliegt.

Die Flugplatzgesellschaft will trotz des Ärgers und des Aufwandes – immerhin

sind vier Vermessungstechniker des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Bonn extra geschult worden – an dem Gerät festhalten.

"Wir pochen auf die Garantie und Nachbesserungen", so Joisten. Auch Schadenersatz soll eingefordert werden. Neben der Anschaffung sind zusätzliche Kosten in Höhe von 1200 Euro in der nutzlosen Messperiode entstanden. "Dass das nicht funktioniert, ist enttäuschend", sagte auch Landrat Frithjof Kühn. "Aber wir können uns nicht erlauben, ungenaue Daten aufgrund willkürlicher Abweichungen weiterzugeben."

© Michael Lehnberg,
Fotos: Holger Arndt

Mit freundlicher Genehmigung aus dem Bonner Generalanzeiger vom 8. Dezember 2012

HMS – the **experts** voice
in blade quality.

Aviation & Wind Turbine
Ingenieurbüro für
**Blade-
Engineering**



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



HKD | Business
Büro Ing. Horst Knoche, VDI

Begutachtung Engineering
Sachverständigen-Verfahren,
Schaden- und Wertgutachten
an Luftfahrzeugen bis 5,7 t MTOW,
Luftfrachtverkehre und Schadenanalysen.

materiellrechtliche Beratung [RDG, IIC*]
mandantenorientierte Beratung
bei Schadenersatz- und
versicherungsrechtlichen Problemlösungen
aus der Nutzung eines Luftfahrzeugs,
Luftfracht- und Transportrecht

Büro Ing. Horst Knoche, VDI
D 40474 Düsseldorf
Meineckestrasse 63
Telefon +49 [0]211 45 17 77
Telefax +49 [0]211 43 11 28
E-Mail: hknochedus.claimsoffice@t-online.de
*) Lizenz-Nr. OLG Düsseldorf 3712 E 06.74

Mitglied im VdL und AK-Jur
Verband der Luftfahrtsachverständigen und
Arbeitskreis der Luftfahrtjuristen und -Steuerberater

* Startlisten automatisch erstellen
* Live Bild der Flugplatzumgebung
alles mit 1 Flarm "Bodenstation"

wir sind auf der AERO erreichbar:
Mobil: 0172 2630629
oder bei Luftfahrtsachverständigen e.V.
oder bei Ulis Segelflugbedarf

web: flybook-software.de mail: info@flybook-software.de

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

Ziel aller Hilfsmaßnahmen ist Anregung
und Unterstützung zur Selbsthilfe.

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

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



Stiftung Mayday

Frankfurter Straße 124,
63263 Neu-Isenburg
Telefon: 0700 – 77 00 77 01
Fax: 0700 – 77 00 77 02

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

Spenden: Frankfurter Sparkasse
BLZ 500 502 01, Kontonummer: 4440
IBAN: DE36 5005 0201 0000 0044 00
SWIFT-BIC.: HELADEF1822

Engineering
Assessment
Training

Enrico Ragoni
CEO

Sachverständiger VdL
Seile, PSA und Zubehör für
Helikoptertransporte (HESLO)
und Luftrettung (HEC)
BAZL-Experte EASA Part SPO
Ausbildung Flughelfer
Zertifizierte Sicherheitsfachkraft

Chli Ebnet 1
CH-6403 Küssnacht am Rigi
FON +41 41 420 49 64
FAX +41 41 420 49 62
MOB +41 79 477 54 13
ragoni@air-work.com
www.air-work.com

**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

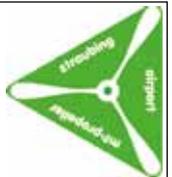
MT-Propeller Entwicklung GmbH

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

Flugplatz Straubing - Wallmühle
D-94348 Aiting

Teil. 09429/8409-0 Fax 09429/8432

sales@mt-propeller.com
www.mt-propeller.com



mt-propeller

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 · i.abrakat@abrakat.de

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

Wegen des großen Interesses auch aus der Versicherungswirtschaft wollen wir doch noch einen Lehrgang im Jahre 2013 durchführen

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.
Geschwister-Scholl-Str. 8

D-70806 Kornwestheim

Anmeldung zur Luftfahrtsachverständigenausbildung in Zusammenarbeit mit dem Institut focus an der Hochschule Karlsruhe – Technik und Wirtschaft

Zeitraum: 26.-30.08.2013 + drei Einzelwochenenden
Veranstaltungsort: Hochschule für Technik und Wirtschaft Karlsruhe
Ziel: Diplom-Sachverständiger Luftfahrt
Weitere Ziele: Anerkennung durch die EASA/EU-Zertifizierung
 Vorbereitung auf die IHK-Fachkundeprüfung bei angestrebter öffentlicher Bestellung

Vorläufiger Unterrichtsplan:

Datum	Modul	Thema	Dozent	Credits
26./27.8.KA (Karlsruhe)	AM001	Grundseminar	RA Eisenbraun Bäumer, Dipl.-Ing.	8
28.08.KA	AM007	Elektrik/Avionik	Klaus Attig, Dipl.-Ing	3
29.08.KA	AM008	Instandhaltungspraxis	St. Krause, Dipl.-Ing	3
30.08.KA	AM005	Human factors	Harald Meyer	3
11./12.10.FFB	AM004	Aerodyn./ Flugleistung	Harald Meyer	6
15./16.11. Baierbrunn	AM010	Flugzeugantriebe-Theorie Flugzeugantriebe - Praxis	Bäumer, Krause Dachsel	3 3
06.12. KA	AM006	Fertigungsverf. Flugzeugb.	St. Krause, Dipl.-Ing	3
07.12- KA	AM002	Werkstoffkunde m. Übung.	B. Muth, Dipl.-Ing	3
ohne	AMG01..5	5 Gutachten	Bäumer, Dipl.-Ing.	45

Gesamt: 80creditpoints

Kosten je Veranstaltungstag: EUR 600,00
Kosten für alle Veranstaltungen (11): EUR 6.000,00
Hiermit melde ich mich verbindlich zu folgenden Modulen an:
(Zutreffendes bitte ankreuzen)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	Gesamt:.....EUR

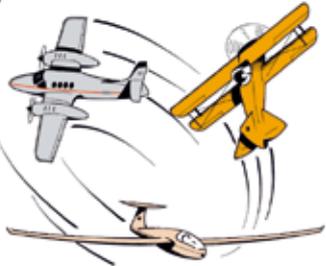
Name: Vorname:.....
 Adresse:.....
 Email:.....
 Telefon:..... Fax:.....
 Datum/Unterschrift:.....

Anmeldung per Fax 07154-183824 oder per Mail seminare@luftfahrt-sv.de

Peschke versichert Luftfahrt

Von Fliegern – für Flieger

Wir versichern Ihnen einen guten Flug.



<http://peschke-muc.de>

Siegfried Peschke KG • Versicherungsvermittlung

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

Fliegende Juristen und Steuerberater

Luftrecht:

Haltergemeinschaften - Lizenzen

Regulierung von Flugunfällen

Ordnungswidrigkeiten - Strafverfahren

Steuerliche Gestaltungen etc.

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

Internet: www.ajs-luftrecht.de

Phone: (049) 6103 / 42081

E-Mail: Info@ajs-luftrecht.de

Fax: (049) 6103 / 42083



Ein Arbeitskreis der AOPA Germany

AOPA
GERMANY

We keep you in the air

Wir unterstützen Sie bei den kleinen und großen Aufgaben der Fliegerei.
Wir mischen uns ein wenn Pilotenrechte beeinträchtigt werden.
Verlassen Sie sich auf die weltweit präesente Gemeinschaft der AOPA!

www.aopa.de

AOPA-Germany - Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V.
Ausserhalb 27
63329 Egelsbach | Deutschland

Email: info@aopa.de
Telefon: 0049 6103-42081
Telefax: 0049 6103-42083

aircraft service sales maintenance and
new Helicopter service Bell 206

Robert Rieger GmbH

Piloten.
SERVICE

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

Ihr Spezialist für Malibu,
Mirage, Meridian, Jet Prop

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

Piloten-Service Robert Rieger GmbH
DE.145.0170

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

piloten-service.rieger@gmx.de

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

piloten-service@web.de

Heftformat: B: 210mm H: 297mm

Umschlag:

Heftformat-Anzeigen für Umschlag U2-U4
1.200,- Euro

Innenteil:

1/1 Anzeigenseite

B: 200 mm H: 286 mm
1.200,- Euro

1/2 Seite Satzspiegel 3-spaltig Querformat

B: 190 mm H: 125 mm
600,- Euro

1/2 Seite Satzspiegel Hochformat

B: 93 mm H: 270 mm
600,- Euro

1/3 Seite Satzspiegel Hochformat

B: 60 mm H: 270 mm
400,- Euro

1/3 Seite Satzspiegel Querformat

B: 190 mm H: 90 mm
400,- Euro

1/4 Seite Satzspiegel Hochformat

B: 93 mm H: 125 mm
300,- Euro

1/4 Seite Satzspiegel Querformat

B: 190 mm H: 60 mm
300,- Euro

1/4 Anzeige

1-spaltige Anzeige Satzspiegel Hochformat
B: 60 mm H: 193 mm
300,- Euro

1/6 Anzeige

1-spaltige Anzeige Satzspiegel Hochformat
B: 60 mm H: 125 mm
200,- Euro

1/8 Seite

Anzeige Querformat
B: 93 mm H: 60 mm
150,- Euro

1/8 Seite

Anzeige Hochformat
B: 60 mm H: 93 mm
150,- Euro

Leserkreis der aviationnews

Auflage: 4.000 Stück

Hersteller und Zulieferer der
Luft und Raumfahrt (z.B. Airbus, Boeing)

Luftfahrttechnische Betriebe (D, CH, A)

Luftsportvereine (Sämtliche in Deutschland)

Luftverkehrsgesellschaften (z.B. Lufthansa, Air Berlin)

Verkehrs- und Regionalflughäfen, Landeplätze

Wetterdienste, Klimaforschung (z.B. DWD, Kachelmann)

Luftfahrtverbände, -Organisationen (z.B. AOPA, VC, DACC)

Versicherungsgesellschaften (z.B. Allianz, VHV, VGH)

Presse, Rundfunk, Fernsehen (z.B. ARD, ZDF, BILD, WAZ)

Bundes- u. Landesbehörden der Luftfahrt (z.B. BMVBS, LBA, BFU)

Industrie- und Handelskammern (IHK, DIHK)

Forschung, Wissenschaft (z.B. Universitäten, ESA, DLR)

Juristen, Steuerberater, Politik

Gewerbliche und private Piloten (ATPL, CPL, PPL)

Messe, Seminare und Veranstaltungen

Sonderformate auf Anfrage

Anzeigenschluss ist jeweils 14 Tage vor Erscheinungstermin
Ausgabe März: 16. Februar, Ausgabe Juni: 15. Mai,
Ausgabe September: 15. August, Ausgabe Dezember: 16. November.
Preise zuzüglich gesetzl. MwSt.
AE-Provision 15% (gilt nicht für Anzeigen von Mitgliedern des VdL +
Luftfahrt-Akademie)
Zahlungsbedingung innerhalb von 10 Tagen ohne jeden Abzug
Bei Vorauszahlung 2% Skonto

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.
Geschwister-Scholl-Straße 8
70806 Kornwestheim
Email: anzeigen@luftfahrt-sv.de

Wer vor 18 Monaten 1.158,48 Euro in die Aktien der Commerzbank investiert hat, musste sich 18 Monate lang über fallende Kurse ärgern und hat heute noch 215,28 Euro übrig.

Wer aber vor 18 Monaten 1.158,48 Euro in Krombacher Pils investiert hat,

- ▶ konnte 18 Monate lang jede Woche einen Kasten herrliches Pils genießen
- ▶ war ständig heiter
- ▶ hatte viel Spaß
- ▶ hat den Regenwald gerettet
- ▶ und hat heute noch ... Leergut im Wert von 223,20 Euro !!!

Habe gelesen, dass letztes Jahr 4.153.237 Leute geheiratet haben. Ich will keinen Stress machen, aber sollte das nicht eine gerade Zahl sein?"

Führung in der Anstalt

Da fragt einer aus der Gruppe der Besucher den Doktor: "Wie entscheiden sie denn nun, ob jemand bleiben muss oder gesund ist?" „Eine sehr gute Frage, Wir füllen eine Badewanne mit Wasser und geben den Leuten einen Löffel, eine Tasse und einen Eimer und bitten sie dann, die Badewanne zu leeren.“ "Verstehe, die Gesunden nehmen den Eimer." „Nein, ein Gesunder würde den Stöpsel ziehen. Wollen sie ein Zimmer mit Aussicht oder ohne?"

Die Nachbarskinder haben mich zur Wasserschlacht herausgefordert. Bin dabei! Warte nur noch, bis das Wasser kocht.

Ein Mann erwischt seine Frau mit seinem besten Freund im Bett. Er zerrt ihn nach draußen und in seinen Bastelschuppen. Dort klemmt er ihm ein nicht unbedeutendes Körperteil in die Werkbank ein und holt eine riesige Säge. Der Freund winselt: "Bitte nicht abschneiden, bitte tu's nicht." Darauf legt der Ehemann die Säge auf die Werkbank und sagt mit einem diabolischem Grinsen: "ICH nicht, ich gehe jetzt den Schuppen anzünden..."

Zoe (8) rennt nackt durch die Wohnung. Vor dem Stall ihrer Zwergkaninchen bleibt

sie stehen und sagt zu einem der Tiere: „Schau mal, Frieda, so sehe ich ohne Fell aus.“

Malte (5) hat auf die Frage, warum morgens all seine Sachen in einer Ecke liegen, eine plausible Erklärung: „Das ist, weil sich nachts die Erde dreht und dann alles auf die andere Seite rutscht.“

"Was hast denn deiner Frau zu Weihnachten geschenkt?"

"Einen Mantel und eine Kette"

"Boah, da ist aber ganz schön viel"

"Naja, aber reparieren muss sie das Fahrrad schon selbst"

Ein Herr kommt in sein Stamm-3-Sterne-Restaurant. Er hat gerade den ersten Gang verspeist, da erblickt er in einer Ecke die wunderschönste Frau der Welt. Er winkt den Ober zu sich und lässt der Frau die teuerste Flasche des edelsten Tropfens an den Tisch bringen, in der Hoffnung, sie mit dieser Einladung erobern zu können. Als der Ober ihr die Flasche bringt, wirft sie einen Blick darauf und übergibt dem Ober eine Nachricht für den Herrn: "Wenn ich diese Einladung akzeptieren soll, muss in Ihrer Garage ein Mercedes stehen, auf Ihrem Bankkonto eine Million liegen und in ihrer Hose müssen sich 18 Zentimeter befinden!" Nachdem der Herr diese Nachricht gelesen hat, schreibt er zurück: "In meiner Garage stehen ein Mercedes, ein Maserati und ein Rolls-Royce. Auf jedem meiner Konten liegen zwei Millionen. Aber so wundervoll sie auch sind, für nichts in der Welt würde ich mir sechs Zentimeter von meinem Penis abschneiden. Geben Sie die Flasche doch einfach zurück!"

Treffen sich zwei Kumpels

"Na, wie hast Du heute geschlafen?"

"Wie ein Mofa!"

"Häh?"

"Na, die ganze Nacht auffem Ständer!"

Was ist, wenn drei Schwule nackt, hintereinander in einer Reihe stehen? Der Mittlere hat Geburtstag.

Hamburg, Einschulung 1. Klasse.

Die Lehrerin will sich gleich am 1. Schultag beliebt machen und sagt voller Stolz, dass sie HSV-Fan ist und fragt die Klasse, wer sonst noch HSV-Fan ist. Alle Hände gehen nach oben, nur ein kleines Mädchen meldet sich nicht. Die Lehrerin fragt: "Warum meldest du dich denn nicht?" "Weil ich kein HSV-Fan bin!" "Ja so was. Zu welchem Verein hältst du denn dann?" "Ich bin Werder Bremen-Fan und stolz darauf!" "Werder Bremen? Ja, um Himmels willen, warum denn ausgerechnet Werder Bremen?" "Weil mein Vater aus Bremen kommt, bei der Bremer Bank arbeitet und als Jugendlicher bei den Bremer Amateuren gespielt hat und meine Mutter auch aus Bremen kommt und Bedienung bei Becks ist. Beide sind natürlich SV Werder-Fans, also bin ich es auch!" "Aber mein Kind, du musst doch deinen Eltern nicht alles nachmachen!! Stell dir doch nur mal vor, deine Mutter wäre eine Prostituierte und dein Vater ein alkoholabhängiger Arbeitsloser, was wäre denn dann?!" "Ja gut, dann wäre ich wohl auch HSV-Fan..."

Steht ein Mann in Badehose mitten in der Pegnitz, füllt einen Maßkrug mit Flusswasser und will gerade zu trinken anfangen, als vom Ufer ein Franke zu ihm hinüber brüllt: "Häi, Du dou, woss machsd'n ner Du dou? Bisd aweng bläid? Du kohsd doch ned di dreggerde Brih saufm. Dou wers doch grang und grigsd an saggrischen Dümpffiff und schbeia mousd beschdimmd a! Di'Hund und Kadssn scheiss'n nei; des is dou alles mit Baggderien und Vir'n versaichd. Wenn's bläid kummd, mousd sugor ganz elendiglich verreggn. Dou hilfder dann fei ka Kubbfwähdabledn!!!" Der Mann in der Pegnitz schaute ihn an und fragte: "Woss soagst? Redsd du ka bayrisch, Bazi ?"

Darauf schreit der Franke im perfekten Schriftdeutsch noch lauter: "Gaaanz langsam trinken, das Wasser ist seeehr kalt"

Der Wertsack ist ein Beutel, der aufgrund seiner besonderen Verwendung nicht Wertbeutel, sondern Wertsack genannt wird, weil sein Inhalt aus mehreren Wertbeuteln besteht, die in den Wertsack nicht verbeutel, sondern versackt werden. (Merkblatt der Deutschen Bundespost)

