



german

Erscheinungsweise vierteljährlich 14. Jahrgang Preis 3,- EURO

aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: 3.2014

Der Erste Weltkrieg – Die Katastrophe zu Beginn des 20. Jahrhunderts

BGH-Urteil:

Verhüllte Obliegenheit contra Risikoabschluss

**Änderungen im Luftrecht – ab 05.12.2014
tritt die SERA in Kraft.**

Air Cargo Community



The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

15. – 18. April 2015

Messe Friedrichshafen, Bodensee

- AEROCareer
- APCC
- Avionics Avenue
- Engine Area
- e-flight-expo
- RPAS EXPO

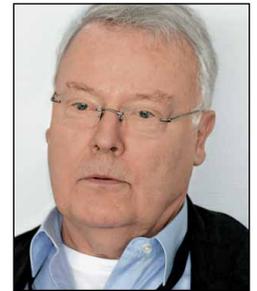


www.aero-expo.com

Gold-Sponsor:

aerokurier

FLUG REVUE



Claus-Dieter Bäumer, Dipl.-Ing.

Liebe Leserinnen und Leser,

Finden Sie sich noch bei den Luftfahrtvorschriften zurecht?

Als ich 1955 im zarten Alter von 13 Jahren auf dem Schulgleiter SG 38 die praktische Fliegerei begann, war alles noch sehr übersichtlich: Der Hausarzt gab sein OK und schon ging es los. Fünf Jahre später hatte ich schon die Silber-C und den Privatpilotenschein nach 14 Tagen Ausbildung in Bonn-Hangelar.

Auch bei der Bundeswehr, wo ich als flugzeugtechnischer Offizier in der Sportfluggruppe gegen einen monatlichen Beitrag von 1 DM (!) alles fliegen konnte, war es noch überschaubar. Im Laufe der folgenden Jahre ab 1970 konnte man eine Entwicklung zu komplizierteren Verfahren beobachten, z.B. beim Erwerb und Unterhalt der Lizenzen und Berechtigungen sowie auch in der Flugzeuginstandhaltung.

Bei den Lizenzen hatte man früher alles erledigt, wenn man von der zuständigen Behörde ein neues Beiblatt erhielt. Heute hat man mehrere Papiere mit unterschiedlichen Fälligkeiten. Schnell ist etwas übersehen und schon wird's kompliziert. Als Prüfungsrat / JAR-FCL-Prüfer hatte ich bis zur Beendigung meiner Fliegerei Ende 2012 gut zu tun.

In der Flugzeuginstandhaltung wurde es ab Inkrafttreten EASA Part M... kompliziert. Zuvor hatte ich die Werkstattelehrgänge des DAeC bei der JUBI Oerlinghausen erfolgreich passiert und konnte sogar im Verein Grundüberholungen und Reparaturen von Motorseglern und Kunststoff-Segelflugzeugen durchführen.

Den 1998 erworbenen Flugzeugwart konnte ich allerdings ab Inkrafttreten der EASA-Vorschriften vergessen. So musste mein Verein längere Zeit mit der Wartung zum gewerblichen Betrieb gehen, da das LBA sich mit der CAMO-Genehmigung unserer eigenen Technik ziemlich viel Zeit ließ. Da ich nicht gewillt war, im Alter von 70+ noch auf Lehrgänge zu gehen, die a) kosten und b) bei der bisherigen ehrenamtlichen Tätigkeit im Verein nicht erstattet werden, ist der teurere Weg zum gewerblichen Nachbarn unausweichlich geworden.

Als Sachverständiger bekomme ich die Folgen der Nichtbeachtung von Vorschriften häufiger in Form von Gutachtenaufträgen der Gerichte zu Gesicht.

Die Diskussionen um den Wegfall der TBO-Verlängerungen der Kolbentriebwerke bei Privatflugzeugen und das teilweise Zurückrudern der Behörden haben die Situation für die Beteiligten nicht unbedingt verbessert. Tatsache ist, dass privat betriebene Kolbentriebwerke sehr häufig in einem schlechteren Zustand sind als die Triebwerke von Flugschulen. Den Privateignern sind auf Befragen die Vorgaben der TriebwerkhHersteller zum Korrosionsschutz selten bekannt. Die Instandhaltungsbetriebe stehen immer wieder unter Druck, wenn der Kunde keine Grundüberholung des Triebwerkes haben will. Das Mittel der Freizeichnung von der Haftung wirkt im Ernstfall nicht immer. So hatte z.B. ein Flugzeugeigner die Werft trotz Enthaltungserklärung verklagt, als sein Triebwerk nach einer Überschreitung der TBO um 20 Jahre (!) in der Luft streikte.

Ähnliches gilt bei der Diskussion um die Cessna-SID. In unserem Verein bemerkten wir Anfang 2003, dass die Cessna 172 P, Baujahr 1982, Korrosion an beiden Tragflügeln hatte. Für unseren Vorstand war es selbstverständlich, die Flügel durch neue zu ersetzen. Das hat allerdings 1,5 Jahre gedauert. Die Cessnas sind wie viele andere Flugzeuge in die Jahre gekommen. Ich halte es für verantwortungslos, wenn man sich über die SID-Vorgaben hinwegsetzt.

Last but not least: bei der gewerblichen Vercharterung von Flugzeugen beziehen sich die Eigner oft auf die Zulassung zum nicht gewerblichen Verkehr und überziehen kräftig die Triebwerks-TBO. Des Öfteren habe ich bei Bewertungen diesen aus meiner Sicht unhaltbaren Zustand bemerkt. Warum macht man das nicht wie bei den Autovermietungen – hier kürzerer TÜV-Intervall - und legt die Verbindlichkeit der Einhaltung der TBO analog zu Schulflugzeugen oder gewerblich genutzten Flugzeugen fest?

Es ist selbstverständlich, dass sich im Laufe der Jahre Anforderungen an Personal und Fluggerät weiter entwickeln. Bei den Vorschriften sollten wir uns auf das wirklich Erforderliche begrenzen, sonst gibt es bald keinen Pilotennachwuchs mehr, und wie sollen wir dann in den Urlaub fliegen?

Always happy landings,

Claus-Dieter Bäumer

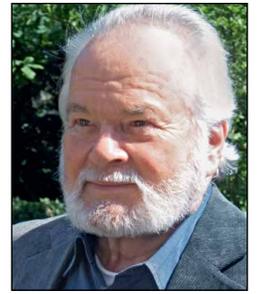
Inhalt

HISTORIE	4-9
Der Erste Weltkrieg – Die Katastrophe	
SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS	10
Bewertung von Hubschraubern	
FLUGRECHT	11-13
Versicherungsbedingungen	
PRESSEMELDUNGEN	14-15
Fracht-Community	
CENTERFOLD	16-17
Oldtimer-Fliegetreffen Hahnweide	
SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS	18-21
Die Flüge Gustav Weißkopfs Teil 1	
SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS	22–23
Der Flug der Kraniche	
FLUGRECHT	24-25
SERA	
FLUGBETRIEB	26-27
Immer auf (der) Linie bleiben	
STEUERRECHT	28
Finanzamt beteiligen	
MITTEILUNGEN	30
Neue Mitglieder / Mediadaten	
WAS ZUM SCHMUNZELN	31
Neues aus unserer Schmunzelecke	
Impressum	15
U4	
Seite 16-17	
Foto: © Reinhard Kircher	

Der Erste Weltkrieg – Die Katastrophe zu Beginn des 20. Jahrhunderts

Rückblick auf den 04. August vor 100 Jahren und ein mehrjähriges und mörderisches Inferno

Autor: Rainer Taxis



Hintergründiges

Der Mord an Thronfolger Erzherzog Franz-Ferdinand von Österreich-Ungarn und seiner Gemahlin Sophie von Hohenberg durch den 19-jährigen Gymnasiasten Gavrilo Princip, am 28. Juni 1914, löste in Europa Entsetzen aus. Princip war Mitglied einer Vereinigung, die sich „Junges Bosnien“ nannte und deren Bestreben war der Zusammenschluss Bosniens mit dem Königreich Serbien. Österreich-Ungarn bezichtigte Serbien der Mitwisserschaft am Attentat und erklärte am 28. Juli 1914 Serbien und Bosnien den Krieg.

Komplexe Vertrags- und Bündnisabkommen zwischen den Machtblöcken und das Machtstreben einzelner Staaten liessen politisch-diplomatische Rangeleien schon Jahre vorher einen nahenden Krieg vermuten. Schon 1905 erstellte der Preussen-Offizier Alfred Graf von Schlieffen einen Plan, durch Umgehung der französischen Grenzbefestigungen und über Belgien nach Frankreich einzufallen, dieses im Handstreich zu besiegen und dann Russland anzugreifen.

Im Jahr 1914 bestanden drei Machtblöcke. Im Westen hatten Frankreich und Grossbritannien 1904 die Entente Cordiale besiegelt. Der Mittelblock wurde gebildet von Deutschland, Österreich-Ungarn und Italien und der Block im Osten von Russland gehalten. Schon 1902 hatte Italien ein Geheimabkommen eines Nichtangriffspaktes mit Frankreich geschlossen – also eine Schwächung der Mittelmächte. Österreich-Ungarn führte Krieg gegen Serbien, letztlich stand das Deutsche Kaiserreich isoliert da. Damit hatte ein diplomatisches Ringen keinen Boden mehr und der Krieg war die nächstliegende Option.

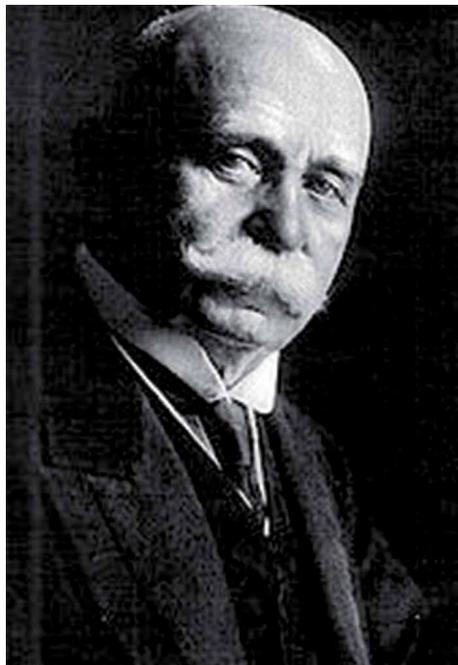
Den Lokalkrieg Österreich-Ungarns nutzten Kaiser Wilhelm und Reichskanzler Theobald von Bethmann Hollweg zur Kriegserklärung am 03. August 1914 an Frankreich. Wegen der Neutralitätsverletzung beim Einmarsch deutscher Truppen

in Belgien, bei der deutschen Offensive gegen Frankreich, erklärte Belgiens Schutzmacht Grossbritannien am 04. August dem deutschen Kaiserreich den Krieg. Für Österreich-Ungarn bedeutete das Bündnis im Mittelblock die Mobilmachung und den Eintritt in den ersten Weltkrieg.

Verbunden mit Kriegsvorbereitungen sind zwangsläufig die Hochrüstung der Streitkräfte. Dem deutschen Kaiser war das Aufrüsten der Marine das Anliegen. Er wollte den überlegenen See-Verbänden der Briten eine schlagkräftige eigene Marine entgegenstellen. In der Umkehr bedeutete dies, dass andere Waffengattungen geringere Unterstützung erfuhren, beispielsweise die Luftverteidigung.

Luftkrieg

Luftschiffe



Am Anfang steht das Luftschiff des **Ferdinand Graf von Zeppelin**. 1899 noch vom Kaiser als Dummster aller Süddeutschen verspottet, ob seiner Pläne ein Starrluftschiff zu bauen und dafür aus der Staatsschatulle finanzielle Unterstützung zu begehren.

Der zähe Graf konnte mit Spenden sein Vorhaben umsetzen und waren bis 1914 mehr als 1500 Zeppelin-Fahrten durchgeführt und 35.000 Personen befördert worden. Der Kaiser und seine Militärs hatten gelernt, was dieser General und geniale Konstrukteur von Zeppelin entwickelt und gebaut hatte. 1910 erwarb der Graf ein 25 ha grosses Anwesen an der Pirschheide bei Potsdam und errichtete dort 1912 die grösste Luftschiffhalle Deutschlands, in der ab 1914 nur noch Luftschiffe für den Kriegseinsatz gebaut wurden. Während die zivil eingesetzten Luftschiffe mit LZ (1,2,3....) bezeichnet wurden, bekamen die militärisch genutzten Luftschiffe die Kennung Z (1,2,3..).

Die militärischen Luftschiffe fanden zu Beginn des Krieges wichtige Verwendung als Bombenträger und Aufklärer. Zeppelins Vorstellungen gingen soweit, dass mit seinen Luftschiffen die Seeflotte Englands vernichtet werden könnte. Belegt ist, dass, durch die grosse Reichweite der Luftschiffe, tief ins Hinterland Englands vorgestossen und ausgespäht werden konnte, die 123 in Dienst gestellten Luftkreuzer unter anderem 50 Angriffsflüge gegen England flogen, dabei 5800 Bomben abwarfen und 550 Menschen dem Bombardement zum Opfer fielen. Bald konnten die phlegmatisch manövrierbaren Riesen nicht mehr eingesetzt werden – sie waren der neuen Waffe, den Jagdflugzeugen, ein leichtes Ziel geworden. 1917 wurde der Bau in Potsdam eingestellt.

Gerne wäre der Graf vom Bodensee selbst Kapitän eines solchen Luftkreuzers gewesen. Eine entsprechende Eingabe an Kaiser Wilhelm II, wurde beschieden, er dürfe als Berater an einem Flug nach London teilnehmen. Worauf der Graf entgegen hielt, dass er als Berater lediglich Ballast wäre, die Munitionslast um fast 100 kg verringern würde und beim Rückflug die Sicherheitshöhe geringer ausfalle. Dem Kaiser war ein lebender Konstrukteur wichtiger, denn ein verunglückter Luftschiffkommodore.

Piloten und ihre Flugzeuge

Mit der Erkenntnis, dass Flugzeuge wendiger und eben leichter zu manövrieren waren, denn die trägen Luftkruzer, wurden die einigenschnelleren Fluggeräte zunächst als Aufklärer eingesetzt. Begegneten sich zu Beginn der Einsätze zwei feindliche Flieger, so entwickelte sich der Luftkampf, indem die Piloten den Gegner und sein Flugzeug mit ihren Pistolen beschossen – falls sie sich nahe genug kamen – es sind aber kaum Erfolge erwiesen. Direkte Angriffe mit der vorhandenen Technik waren nicht möglich, ohne das eigene Flugzeug zu beschädigen.



Dies änderte sich entscheidend, als im April 1915 der Flugzeug-Konstrukteur und Hersteller **Anton Hermann Gerard Fokker** ein Synchronisationsgetriebe in seine Flugzeuge einbaute, das ein gezieltes Schießen mit einem Maschinengewehr nach vorne ermöglichte, ohne den Pro-



Fokkers erstes Flugzeug Spinne

peller zu beschädigen. Diese neue Entwicklung brachte den deutschen Piloten zumindest für ein halbes Jahr die Lufthoheit, - und dem Niederländer Fokker, auf Geheiß der Obersten Heeresleitung, die deutsche Staatsbürgerschaft - bis eben die anderen Nationen die Technik übernommen hatten. Für diese, seine Erfindung erhielt Fokker vom Kaiser das Eiserne Kreuz



Fokker DR 1 ILA 2004

verliehen. Fokker, vorher stets in finanzieller Hinsicht eingeeengt, wurde zu Kriegsbeginn von den Militärs mit dem Bau von Flugzeugen beauftragt, sodass er zunächst seine Werft in Schwerin ausbaute, in der Folge aber weitere Firmen zukaufte, um spezielles Fachwissen in seinen Flugzeugbau einzubringen. Unter Anderen kaufte er eine Pianofabrik auf, um an Fachleute für Holzverbauung zu kommen, um an Kapazitäten im Motorenbau zu kommen, erwarb Fokker die Motorenfabrik Oberursel AG und für den Bau von Waffen die Waffenfabrik Zimmermann in Berlin Reinickendorf.



Fokker E III

» Fortsetzung auf Seite 6

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

www.airbp.com



Eine Anordnung der Obersten Heeresleitung zwang Fokker ab 1917 zur Zusammenarbeit mit Hugo Junkers. Beide, Fokker und Junkers, hatten aber eigene Vorstellungen, sodass ausser einigen Eindeckerversuchen keine greifbaren Resultate erwachsen. Nach dem Krieg versuchten beide Konstrukteure wieder ihren Weg zu gehen, hatte der Versailler Vertrag doch ein Verbot von Flugzeugen und Flugmotoren für das Deutsche Reich verhängt.

Fokker aber verlegte seine Schweriner Werft 1919 innerhalb von sechs Wochen nach den Niederlanden und gründete dort mit Unterstützung eines Onkels und weiteren Geldgebern die Königliche Niederländischen Flugzeugwerke Fokker. Fokker wanderte 1922 nach den USA aus und gründete dort die Fokker Aircraft Corporation. Er starb nur 49-jährig, nach



F Albatros MZ2 1912

einem chirurgischen Eingriff, in New York. Wichtig für die Kriegsmaschinerie waren die Albatros Flugzeugwerke GmbH in Johannisthal bei Berlin. Hier wurden zunächst französische Lizenzmuster gebaut. 1911 entwickelten die Albatros Werke ihre ersten kompletten eigenen Neubauten, die MZ 1 und MZ 2. Die ersten Albatros F-2 – immer noch ein Lizenzbau – aber mit einem Argus Reihenmotor ausgerüstet wurden gebaut. Vier Maschinen wurden an Bulgarien ausgeliefert und während der Balkankriege kamen diese Flugzeuge zum Einsatz.



Albatros D.V.

Ein bedeutungsvoller Schritt war 1913 die Einstellung von Chefkonstrukteur Ernst Heinkel und Robert Thelen. Heinkel entwickelte von nun an zweisitzige Aufklärer und Bomber und Thelen widmete sich der

Sparte einsitzige Jagdflugzeuge. Die Produktionsstätten wurden erweitert um die Ostdeutschen Albatros Werke in Schneidemühl 1914 und das Werk in Friedrichshagen bei Berlin im Jahr 1916.



Albatros D.III

Neben der bereits erwähnten Albatros F-2, errangen die Albatros D I, D II und D IV und später D III und D V eine enorme Bedeutung bei Freund und Feind.

Für die Streitkräfte des Deutschen Kaiserreichs waren die Albatros Werke der bedeutendste Lieferant von Flugzeugen. Die wohl bekanntesten und besten Kampfflugzeuge waren gleichwohl die verbreitetsten Muster dieses Herstellers. Bis 1918 wurden in den Werften der Albatros Werke über 10.000 Flugzeuge gebaut und sie wurden gebraucht. Denn, wie insgesamt in diesem, dem ersten Weltkrieg, wurden Menschen und Material gnadenlos verheizt. Was als kurzer Spaziergang nach Frankreich und anschliessender Auseinandersetzung mit Russland in arroganter Weise angedacht war, entwickelte sich zu einem Monster, das Mensch und Material verschlang und so auch Flugzeuge und ihre Piloten und Besatzungen. Diese fatale Einschätzung und ihre Folgen in der Geschichte sind hinreichend bekannt.

Da waren unzählige Piloten, manche wurden schon bei ersten Einsätzen zu Opfern, andere werden bis heute als Idole und Helden verehrt und wenn wir diese Idole einer vergangenen Epoche in diesem Beitrag erwähnen, vergessen wir nicht all die unzähligen Opfer, die ihr Leben in diesem katastrophalen Krieg verloren, ohne einen Sieg zu erringen. Aber ihr Bemühen war dem Kaiser zu dienen und darum ist jeder von ihnen ein Held.

Piloten

Alle Flugzeugführer haben gemeinsam – sie hatten kaum oder gar keine Erfahrung mit Luftfahrzeugen, als sie in die Luftstreitkräfte eintraten. Beginnen wir bei **Oswald Boelke**, geboren am 19.05.1891 in Giebichenstein bei Halle. Sohn eines Gymnasialprofessors, wuchs Boelke in

Dessau auf, trat nach dem Abitur 1911 in ein Telegraphen-Bataillon in Koblenz ein. Nach Abschluss der Offiziersausbildung 1914 meldete er sich zur neu gegründeten Fliegertruppe, wurde in der Fliegerschule Halberstadt zum Flugzeugführer ausgebildet und erhielt im August 1914 den Flugzeugführerschein.

1915 wurde Boelke abkommandiert zur neuen Feldfliegerabteilung 62 in Döbritz, die kurz darauf nach Douai in Frankreich



verlegt wurde. Oswald Boelke war wohl weltweit der erste Pilot, der gezielt Jagd auf feindliche Flugzeuge machte. 1916 wurde Boelke Leiter einer Gruppe von sechs Jagdfliegern der Fliegerstaffel Sivry. Er und sein Freund Max Immelmann beherrschten zu dieser Zeit den Luftkampf an der Westfront. Nach dem Tod Immelmans am 18. Juni 1916 erhielt Boelke Flugverbot. Sein Wissen um die Jagdfliegerei sollte nicht vergeudet werden. Seine Bilanz bis dahin 40 anerkannte Luftsiege, davon bis Ende Oktober 1916 20 Abschüsse. Nach der von ihm angeregten Neuorganisation der Luftstreitkräfte wurde Boelke zum Kommandeur der Jagdstaffel 2, mit der Verfügung, seine Piloten selbst auszusuchen. Zu seinen jungen Fliegern gehörten, neben anderen, Leutnant Erwin Böhme und Leutnant Manfred von Richthofen. Boelke schuf jene, nach ihm benannte, Dicta Boelke. Ein Leitfaden, der zur Grundlage für Jagdflieger wurde und wie folgt jedem Jagdflieger an die Hand gegeben wird:

1. Sichere Dir Vorteile im Luftkampf durch Geschwindigkeit, Höhe, Position und zahlenmässige Überlegenheit, ehe Du angreifst. Greife immer aus der Sonne an.
2. Wenn Du einen Angriff begonnen hast, führe ihn zu Ende.

3. Feuere das MG nur aus sicherer Nähe ab und nur, wenn Du den Gegner im Visier hast.
 4. Lasse den Gegner nicht aus den Augen.
 5. In jeglicher Form des Angriffs ist eine Annäherung an den Gegner von hinten erforderlich.
 6. Wenn Dich der Gegner im Sturzflug angreift, versuche nicht dem Angriff auszuweichen, sondern wende Dich dem Angreifer zu.
 7. Wenn Du Dich über den feindlichen Linien befindest, behalte immer Deinen eigenen Rückzug im Auge.
 8. Für Staffeln: Greife prinzipiell nur in Gruppen von 4 bis 6 an. Wenn sich der Kampf in lauter Einzelgefechte versprengt, achte darauf, dass sich nicht viele Kameraden auf einen Gegner stürzen.
- Und unter seiner, Boelkes, Schulung gelangten viele spätere Jagdflieger zu Anerkennung.

Am 28. Oktober 1916 befanden sich Boelke und Böhme im Luftkampf über Bapaume im Nordwesten von Frankreich, dabei kollidierten die beiden Flugzeuge. Boelkes Maschine wurde die halbe Tragfläche abgerissen, das trudelnde Flugzeug konnte nicht abgefangen werden und Oswald Boelke verlor beim Aufprall das Leben. Seine Freunde und Wegbegleiter hatten Vorbild und Kamerad verloren:

Max Immelmann war einer von Ihnen.

Immelmann wurde am 21. September 1890 in Dresden geboren, 1905 trat er als Kadett in die sächsische Armee ein, verliess jedoch als Offiziersanwärter 1912 die Eisenbahntruppe um an der TH Dresden Maschinenbau zu studieren. Am 18. August 1914 erhielt Immelmann die Einberufung zur Eisenbahntruppe, hatte allerdings bereits Anfang August d.J. seine Bewerbung zu den Luftstreitkräften eingereicht, der im November stattgegeben wurde.

Max Immelmann war ein exzellenter Flieger und hervorragender Taktiker. Er war der erste Pilot, der den Angriff aus der Sonne flog, er entwickelte die Taktik der überraschenden Änderung von Richtung, Höhe und Geschwindigkeit. Unter den Fliegern wurde er bekannt als Adler von Lille.

Von einer Patrouille, zusammen mit drei weiteren Piloten, kehrte Immelmann nicht mehr zurück. Die Annahme, dass das Unterbrechergetriebe aussetzte und er seinen Propeller zerstörte, erwies sich als



falsch. Immelmann wurde im Luftkampf von der deutschen Flugabwehr getroffen und stürzte vor den Augen der Soldaten des Infanterieregiments „Lübeck“ ab – am 18. Juni 1916.



Manfred Albrecht Freiherr von Richthofen – oder der Rote Baron,

wie er nach seinem Tod von den Briten genannt wurde, kam am 02. Mai 1892 in Breslau zur Welt und wurde wohl der erfolgreichste Jagdflieger im ersten Weltkrieg.

Nach dem Besuch der Kadettenschule, wechselte er, inzwischen Fähnrich zum Ula-

nen Regiment „Kaiser Alexander III von Russland“ in Militsch.

Zu Beginn des ersten Weltkrieges wurde seine Truppe an die Westfront verlegt – Einmarsch in Luxemburg und Belgien. Von September 1914 an hatte von Richthofen verschiedene Fronteinsätze als Nachrichten- und Ordonnanzoffizier, bis er am 30. Mai 1915 seine Ausbildung zum Beobachter bei der Fliegerabteilung 7 in Köln antrat. Richthofen wurde abkommandiert zur Brieftauben-Abteilung, Tarnname des ersten Kampfgeschwaders, nach Ostende. Im September 1915 beantragte von Richthofen die Verlegung nach Metz. Auf der Eisenbahnfahrt nach Metz lernte er Oswald Boelke kennen, der ihn nach seiner Flugzeugführer-Ausbildung in seine Kampfstaffel holte.

Im Januar 1917 wurde von Richthofen die Führung der Jagdstaffel 11 übertragen und im Juni 1917, nach Zusammenlegung der Jagdstaffeln 4,6,10 & 11 zum Jagdgeschwader 1, dessen Kommando. Manfred von Richthofen erkannte, dass infolge der zahlenmässigen Unterlegenheit der deutsche Luftstreitkräfte, nur eine zielführende Kampftaktik seiner Verbände zu Erfolgen führen kann.

Die Engländer gaben dieser Taktik den Namen „Flying Circus“ und sie hatten Respekt. Am 21. April 1918 wurden von Richthofen und neun seiner Piloten in einen Luftkampf mit einer RAF-Squadron unter Führung von Arthur Ray Brown, einem Kanadier einbezogen. Von Richthofen bemerkte, dass sich ein Flugzeug der Gegner aus dem Verband zurückzog, und verfolgte den Flüchtenden. Brown setzte im Sturzflug von Richthofen nach, konnte aber keinen entscheidenden Treffer setzen. Die Verfolgung des Flüchtenden führte von Richthofen hinter die feindlichen Linien. Australische MG-Schützen feuerten auf das Flugzeug des Roten Barons. Der, von einer Kugel getroffen, landete seine Maschine nicht weit von der australischen Stellung, doch beim Eintreffen der MG-Schützen verstarb Manfred von Richthofen. Sein Geschwader erreichte die Nachricht vom Tod, als am 23. April 1918 ein Jagdflugzeug der Gegner ein Flugblatt abwarf mit dem ritterlichen Inhalt:

To the German Flying Corps.

Rittmeister Baron Manfred von Richthofen was killed in aerial combat on April 21st in 1918. He was buried with full military honours. Nach seinem Tod übernahm Wilhelm Reinhard das Kommando des Geschwaders bis auch er im Sommer 1918 abstürzte und sein Leben verlor. Darauf folgte Hermann Göring, jene spätere Nazi-Grösse, im Kommando.

» Fortsetzung auf Seite 8

Erwin Böhme im Bild rechts

Freund und Wegbegleiter von Oswald Boelke und Manfred von Richthofen wurde am 29. Juli 1879 in Holzminden geboren. Nach Abitur und Studium an der TH Dortmund war er Ingenieur bei verschiedenen Firmen bis er 1909 die Bauleitung der 116 km langen Usambara-Seilbahn in Deutsch-Ostafrika übernahm.

Während eines Urlaubs 1914 meldete er sich zum Kriegsdienst an. Im Herbst schon wurde er zum Piloten ausgebildet, kam zur Kampfstaffel 10 von Wilhelm Boelke und wurde im August 1916 von Oswald Boelke, zusammen mit Manfred von Richthofen, zur Jagdstaffel 2 geholt.

Am 28. Oktober des gleichen Jahres waren er und Oswald Boelke im Luftkampf, als sich die tragische Berührung ihrer beiden Maschinen ereignete, die Boelkes Maschine abstürzen liess, Böhme und seine Maschine blieben unversehrt. Nach einer Schussverletzung und der anschliessenden Genesung, wurde er im Februar als Fluglehrer nach Nordfrankreich beordert.

Im August 1917 übernahm Böhme die Jagdstaffel 2 „Boelke“. Anerkannte Luftsiege, 24 an der Zahl, konnte Böhme erringen, ehe er bei einem Luftkampf am 29. November 1917 im Luftkampf abgeschossen und getötet wurde. Erwin Böhme wurde von seinen Gegner, britischen Soldaten, beigesetzt.

Alle diese Männer wurden meist erst nach ihrem Tod mit dem Orden „Pour le Mérite“ ausgezeichnet. Aber noch viele Namen führt diese Liste der damaligen Helden, wie



Hans-Joachim Buddecke geb. 22. August 1890, abgeschossen 10. März 1918 – einst Chef der Fliegertruppe 5 in Gallipoli (Türkei), sein türkischer Ehrenname „El Schahin“ – der Falke

Karl Emil Schäfer geb. 07. Dezember 1891, starb am 05. Juni 1917 beim Aufprall seiner brennenden Maschine.

Josef Carl Peter Jacobs geb. 15. Mai 1894 kollidierte im Dezember 1917 mit einem deutschen Flieger, beide konnten ihre beschädigten Maschinen zu Boden bringen und unverletzt hinter den eigenen Linien sichern. Von Sommer 1917 bis

Kriegsende war er Führer der Jagdstaffel 7. Nach dem Krieg betätigte er sich in der Industrie, wurde von Göring als Mayor bei der neuen Luftwaffe eingeladen, was er als Gegner des Nationalsozialismus, ablehnte und liess sich in den Niederlanden nieder. Nach Deutschland kehrte er nach dem Weltkrieg 2 zurück und starb als letzter Träger des Ordens „Pour le Mérite“ am 29. Juli 1978 in München.

Max Müller geb. am 1. Januar 1887 verlor am 09. Januar 1918 sein Leben beim Absturz seiner brennenden Maschine über Westflandern. „Pour le Mérite“-Träger und Träger des bayerischen Militär-Max-Joseph Ordens und im Zuge dessen zum Ritter Max von Müller erhoben.

Jedem der Piloten in diesem ersten industriell geführten Krieg gebührt meine Hochachtung, auch wenn hier nur einige genannt werden konnten.

Sie alle wollten dem Kaiser und Vaterland dienen, sie waren tapfer und mutig, ihnen war Ritterlichkeit eine Verpflichtung. Sie wurden als Helden gefeiert, erhielten Orden und Ehrenzeichen. Am Ende überlebten nur wenige das Inferno und ihren Frauen und Kindern, ihren Angehörigen blieb die Trauer. Wie viele Tragödien über wie viele Familien kamen wird deutlich beim Betrachten der Anzahl der gebauten Flugzeuge. Auch Jene, denen das Schicksal schon vor dem ersten Feindkontakt oder gar bei der Ausbildung den Tod brachte, sind die Helden jener Zeit. Allesamt waren junge Männer. Jeder von Ihnen verdient unseren Respekt.



Albatros Manfred von Richthofen neu



Ernst Udet

geb. am 26. April 1896 begann den Militärdienst, wie alle Flieger jener Zeit, zunächst bei den Bodentruppen. Nebenbei absolvierte er die Prüfung zum Privatpiloten und erreichte bald die Feldfliegerprüfung. Er überlebte diesen höllischen Krieg und avancierte mit 62 Abschüssen zum zweiterfolgreichsten Jagdpiloten dieses mörderischen Infernos. Nach dem Krieg betätigte sich Udet nicht erfolgreich kurz mit dem Flugzeugbau, um dann Kunst- und Schauflüge vorzuführen und erhielt in vielen Filmen Rollen als grandioser Flieger. Das war sein Pfund, aber er hatte keinerlei technisches und organisatorisches Talent. Er trat 1933 der NSDAP bei, wurde auf Betreiben Görings zum Chef des Technischen Amtes im Reichsluftfahrtministerium und trotz seiner technischen und organisatorischen Schwächen, die er sich auch selbst eingestand, setzte sich Göring durch und ernannte ihn zum Generalluftzeugmeister. Die Aufgabe die Hersteller der Flugzeuge auf eine Richtung zu lotsen, konnte Udet nicht meistern, im Gegenteil die Hersteller Heinkel, Messerschmitt und Junkers konnten Udet steuern um ihre Projekte zu plazieren. Befehle, die Luftschiffe zu verschrotten und die Luftschiffhalle in Frankfurt am Main zu sprengen, fanden nicht allgemeinen Beifall. Nach der Niederlage in der Luftschlacht um England ertrug Udet die Anfeindungen seines einstigen Förderers Göring nicht mehr und erschoss sich am 17. November 1941 in Berlin. Und nicht anders zu erwarten, wurde sein Suizid geheim gehalten.

Dem Volk wurde mitgeteilt, Udet sei an den Folgen einer Waffenerprobung ums Leben gekommen und ein Staatsbegräbnis wurde von Hitler angeordnet.
© Rainer Taxis Fotos: Internet
(unter Vorbehalt der Richtigkeit)

... Nur für Sie gehen wir in die Luft ...

Heli Austria
www.heli-austria.at

Heli Austria GmbH
A-5600 St. Johann im Pongau, Heliport
Tel. +43 (0)6462 - 4200

**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

Kelber & Partner mbB, Steuerberater

Mandantenorientierte und individuelle Betreuung ist seit 1980 unser Ziel.

Schwerpunkte:

- Umstrukturierungen v. Unternehmen
- finanzgerichtliche Verfahren
- Vertretung in Steuerstrafverfahren u. Bußgeldsachen
- bei Steuerfahndungen und Betriebsprüfungen und bei Selbstanzeigen
- Nacherklärungen von Renten und Kapitaleinkünften
- selbstverständlich betreuen wir auch Existenzgründer und Arbeitnehmer

Bergstraße 9a, 24558 Henstedt-Ulzburg, Telefon 04193-92073
E-Mail: info@Kelber-Steuerberater.de, Internet: www.Kelber-Steuerberater.de

20 Jahre Friends Kinderhilfe International e.V.

Freundschaft schenken!

Jetzt spenden und notleidenden Kindern in Sri Lanka die Chance auf eine Zukunft schenken.

Spendenkonto:
IBAN: DE98 6106 0500 0303 0300 03
BIC: GENODE31VGP
www.friends-kinderhilfe.de

Friends
KINDERHILFE INTERNATIONALE e.V.



Claus-Dieter Bäumer

Ausgelöst durch den „Stresstest“ der EZB bei einer Bank, die u.a. Flugzeuge und Hubschrauber finanziert, erhielt ich den kurzfristigen Auftrag, Hubschrauber eines österreichischen Kunden zu besichtigen und zu bewerten. Zuvor hatte ich bereits in den letzten Jahren dessen Hubschrauberflotte anhand der technischen Dokumentation bewertet. Nun aber ging es ans Besichtigen.

Zur Vorbereitung erhielt dieser Kunde meine „Wunschliste“. Meine Tätigkeit sollte ja schließlich weder ihn behindern noch allzu lange dauern.

Es war mir eine Freude von den Angestellten der Station Karres/Tirol sehr freundlich und gleich per Anrede „Du“ begrüßt zu werden. Diese Station ist eine von mehreren Stützpunkten im Rettungsdienst der Heli Austria. Es herrscht einfach von vornherein ein kameradschaftliches Miteinander. Bei Ankunft konnte ich gleich die Dokumentation von zwei Hubschraubern sichten und anschließend besichtigen.



MD 902 Explorer Foto C.D. Bäumer

Am 2. Tag war auch der junge Chef des Unternehmens, Roy Knaus zugegen. Die Besichtigung konnte mit den Hubschraubern Bell 412, AS 350B3, MD 902 weiter gehen.

Es herrschte in der Station eine auffallend freundliche Stimmung. Chef Roy arbeitete unauffällig im Hintergrund und beschaffte mir die erforderliche Dokumentation. Während dessen ging der Flugbetrieb ohne großartig Anordnungen zu erteilen weiter. Um die fünfte Maschine zu besichtigen,

war es erforderlich mit der Bell 412 zur Station Hochgurgl zu fliegen. Das Wetter war allerdings nicht schön – es regnete ziemlich heftig. Die Station verschwand nach unserer Landung buchstäblich in den Wolken.



Station Hochgurgl nach der Landung Foto C.D. Bäumer

Auch dort empfing uns die Crew freundlich mit Kaffee und Kuchen. Es war ein Erlebnis, die Verbundenheit der Flieger zu spüren. Nach der Besichtigung der dort stationierten MD 902 warteten wir das „Loch vom Dienst“ ab, um wieder nach Karres zurückfliegen zu können.



Es tut sich ein Loch auf – schnell nach Hause Foto C.D. Bäumer

Es sollte noch eine weitere Station angefliegen werden, um die dort stationierte MD 902 zu besichtigen. Aufgrund des Wetters haben wir darauf verzichtet.

Nach der Besichtigung ging es zuhause in Hamburg an die Berechnungen. Wenig hilfreich ist inzwischen die Datenbank Helivalue\$ geworden. Der jährliche Preis für den Zugang wurde dieses Jahr erhöht, aber die früher üblichen Informationen über Kosten der Komponenten bzw.

Grundüberholungen gibt es nicht mehr.

Als Sachverständiger ist man nun auf Preise die der Kunde nachweislich gezahlt hat, angewiesen.

Bewertungen von Hubschraubern ist aufwändige Rechenarbeit, da sehr teure Komponenten mit unterschiedlichen Laufzeiten und Inspektionskosten zu berücksichtigen sind. Bei der Bewertung von Flächenflugzeugen z.B. mit Bluebook-Online geht es wesentlich einfacher. Da gibt man die aktuellen Betriebszeiten ein und schon hat man das meiste geschafft.

So hat die Auswertung der Besichtigungen mit der Dokumentation noch einen guten Arbeitstag gekostet.

Was die Bank normalerweise gerne hätte: Kalkulation der Preisentwicklung im Gebrauchtflugzeugmarkt, ist vom Sachverständigen seriös nicht darstellbar. Lediglich die technische Abnutzung mit voraussichtlicher Fälligkeit von größeren Überholungen/Austausch von Teilen ist mit Einschränkungen zu berechnen.

Als langjähriger Flächenflieger war der „Ausflug“ nach Tirol ein nachhaltiges Erlebnis. Was man mit einem Flächenflugzeug nicht kann – mit dem Hubschrauber kann man in der Luft „parken“ und das Wetter abwarten. Roy Knaus und seine Crew haben mir den Aufenthalt so angenehm wie möglich gemacht. Seine Hubschrauber sind sehr gepflegt.

Ich freue mich schon auf den nächsten Besuch.

© Claus-Dieter Bäumer

Ein genauer Blick in die Versicherungsbedingungen kann sich lohnen:



RA Jochen Hägele

Die BGH-Entscheidung des vierten Zivilsenats vom 14.05.2014, AZ: IV ZR 288/12, die dieser Fallbesprechung zugrunde liegt, verdeutlicht, dass man die Versicherungsbedingungen, die Versicherungsverträge letztlich beinhalten und als deren Vertragsinhalt zu werten sind - landläufig als das sogenannte „Kleingedruckte“ bezeichnet - bei einer Leistungsverweigerung durch den Versicherer nicht einfach hinnehmen, sondern gegebenenfalls kritisch hinterfragen sollte.

Dem Urteil des BGH ging folgender Sachverhalt voraus:

Bei der Flugschau in Eisenach 2008 war die Vorführung eines Feuerlöschensatzes mit dem Agrarflugzeug LET Z-37A «Cmelak» geplant, das einen ca. 680 l fassenden Chemikalienbehälter besaß, und aus dem Wasser aus niedriger Höhe abgeworfen werden sollte. Beim Startvorgang brach das Flugzeug nach rechts aus, kam von der Startbahn ab und raste in eine Gruppe von Zuschauern.

In einem Süßwarenwagen kam das Flugzeug zum Stehen. Die Tragflächen schlugen an einer Schießbude und einem Kinderkarussell an. Die 45-jährige Besitzerin des Süßwarenwagens überlebte den Unfall nicht. Sie verstarb noch an der Unfallstelle. Der Pilot wurde aus dem Flugzeug geschnitten und gerettet. Insgesamt wurden bei dem Unglück zwei Personen getötet und mehrere teils schwer verletzt.

Die Haftpflichtversicherung der Halterin hat die Regulierung der Schäden unter anderem mit der Begründung abgelehnt, dass der Luftfahrzeugführer, der das Flugzeug am fraglichen Tage führte, nicht über die für diesen Flug erforderlichen Erlaubnisse, Berechtigungen und Befähigungsnachweise verfügt habe, weil seine Klassenberechtigung für das Luftfahrzeug abgelaufen gewesen sei und er im Übrigen auch keine so genannte Streu- und Sprühberechtigung gehabt habe. Dies schließe nach den vereinbarten Versicherungsbedingungen eine Eintrittspflicht des Versicherers aus.

Die Frage, ob der beklagte Haftpflichtversi-

cherer der Halterin (Klägerin Ziffer 1) und dem Piloten (Kläger Ziffer 2) des bei der Flugschau in Eisenach verunglückten Flugzeugs wegen der von bei dem Unfall geschädigten Dritten erhobenen Ansprüche Versicherungsschutz gewähren muss, ist nunmehr erneut vom Berufungsgericht zu prüfen.

Dies hat der BGH in seinem zitierten Urteil entschieden.

Das erstinstanzliche Landgericht sowie das zweitinstanzliche Oberlandesgericht haben die Klage der Klägerin auf Leistung aus Versicherungsvertrag abgewiesen. Dabei sind beide Gerichte von einer fehlenden Klassenberechtigung des Piloten ausgegangen. Dieses Fehlen der Klassenberechtigung erfülle den so genannten Risikoausschluss nach § 4 der Haftpflichtversicherungsbedingungen (HVB) und führe letztlich dazu, dass der Versicherer nicht zu leisten habe.

So heißt es in den Versicherungsbedingungen: § 4 Ausschlüsse

1. kein Versicherungsschutz besteht,
- 1.2 wenn bei Eintritt des Schadensereignisses das Luftfahrtunternehmen, soweit gesetzlich vorgeschrieben nicht genehmigt war;
- 1.3 wenn der/die Führer des Luftfahrzeugs bei Eintritt des Ereignisses nicht die vorgeschriebenen Erlaubnisse, erforderlichen Berechtigungen oder Befähigungsnachweise hatten;

Die Kläger begehren mit der Klage die Feststellung, dass die beklagte Haftpflichtversicherung ihnen, hilfsweise im Rahmen der §§ 158 b ff. VVG a.F., insbesondere im Rahmen der Verpflichtung des § 158 c VVG a.F. Haftpflichtversicherungsschutz für den Unfall im April 2008 zu gewähren habe, was in den beiden Vorinstanzen abgelehnt wurde.

Vorangestellt sei zunächst einmal, dass auf das Unfallereignis, das im Jahre 2008 eingetreten ist, nach der Übergangsregelung Art. 1 Abs. 2 EGVVG noch das alte Versicherungsvertragsrecht Anwendung findet.

Dogmatisch stellen sich zunächst einmal mehrere Vorfragen:

1. Muss der Haftpflichtversicherer auch für das Verhalten des Piloten einstehen, der letztlich gar nicht der Versicherungsnehmer ist? Vom Versicherungsschutz der Haftpflichtversicherung mitumfasst sind - neben der persönlich gesetzlichen Haftpflicht des Halters - grundsätzlich auch Personen, die berechtigterweise, das heißt mit Wissen und Willen des Versicherungsnehmers, das versicherte Flugzeug führen oder bedienen. Denn grundsätzlich erstreckt sich der Umfang einer Halter-Haftpflicht-Versicherung auf die gesetzliche Haftpflicht aus dem Gebrauch des im Versicherungsschein (Police) oder im Nachtrag aufgeführten Luftfahrzeugs und der dort angegebenen Art seiner Verwendung. Es handelt sich insoweit um einen Vertrag zugunsten Dritter in Form der Versicherung für fremde Rechnung.

Vereinfacht kann man daher sagen, dass sich der Versicherungsschutz auf das Luftfahrzeug bezieht, solange es sich bei dem Luftfahrzeugführer um den Halter selbst oder aus der Sicht des Halters um eine zum Führen berechnete Personen handelt.

2. Wird durch die Leistungsverweigerung nicht der eigentliche Sinn und Zweck einer Haftpflichtversicherung unterlaufen?

Wenn man diesen Rechtsstreit betrachtet, ist dies tatsächlich der Fall. Letztlich betrifft der Haftpflicht-Versicherungsschutz als Schadensversicherung (Ausgleich des Vermögensschadens) die Versicherungsleistung an die geschädigten Dritten und deren Angehörigen als Rechtsnachfolger.

An dieser Stelle kommt nun die Regelung des § 158 c VVG a.F. zum Tragen, die die Leistungsverpflichtung im Dreiecksverhältnis zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer (Innenverhältnis) sowie dem Geschädigten (Außenverhältnis) regelt. Danach bleibt der Versicherer gegenüber dem geschädigten Dritten auch dann zur Leistung verpflichtet, wenn der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung dem Versicherungsnehmer gegenüber ganz

» Fortsetzung auf Seite 12

oder teilweise frei ist, vgl. § 158 c Abs.1 VVG a.F.

Dies bedeutet letztlich nichts anderes, als dass der Versicherer trotz eines „kranken“ Versicherungsverhältnisses aufgrund von vermeintlich bestehender Leistungsfreiheit im „Innenverhältnis“ zum Versicherungsnehmer, gegenüber dem Geschädigten zum Schadensausgleich verpflichtet ist, ohne dass diesem ein Direktanspruch gegenüber dem Versicherer eingeräumt wird, vgl. § 158 c Abs.6 VVG a.F.

Der Geschädigte ist daher darauf angewiesen, dass der Versicherungsnehmer klageweise den Haftpflichtversicherungsschutz gegenüber dem/den Geschädigten dem Grunde nach feststellen lässt, damit er diese festgestellten Ausgleichsansprüche (zu Gunsten der/des Geschädigten) sich pfänden und überweisen lassen kann.

Die Anspruchshöhe bestimmt sich in einer derartigen Fallkonstellation (krankes Versicherungsverhältnis) nach § 158 c Abs. 3 VVG a.F. Die Haftung des Versicherers ist danach auf die amtlich festgesetzten Mindestversicherungssummen und die im Versicherungsvertrag übernommene Gefahr begrenzt.

Soweit also der Versicherer den/die geschädigten Dritten nach § 158 c VVG befriedigt, geht die Forderung des/der geschädigten Dritten gegen den Versicherungsnehmer auf den Versicherer über. Das heißt letztlich, dass er gegenüber seinem Versicherungsnehmer im Innenverhältnis Regress nehmen kann, vgl. die Regelung des § 158 f VVG a.F., § 117 Abs. 5 VVG n.F.

3. Worin liegt die Abgrenzung zwischen einem so genannten Risikoausschluss und einer verhüllten Obliegenheit?

Wie bereits erwähnt, gingen sowohl das erst- sowie zweitinstanzliche Gericht davon aus, dass aufgrund des Umstandes, dass dem Führer des Luftfahrzeugs bei Eintritt des Ereignisses nicht die vorgeschriebene Klassenberechtigung nach § 4 LuftPersV für einmotorige Landflugzeuge (SE piston [land]) sowie auch keine Streu - und Sprühberechtigung nach § 86 LuftPersV und somit der so genannte Ausschlussstatbestand des § 4 1.1.3 HVB (Risikoausschluss) gegeben war, so dass der Versicherer nicht zur Leistung verpflichtet ist. Auf ein etwaiges Mitverschulden des Versicherungsnehmers bzw. des mitversicherten Piloten war danach nicht abzustellen.

Gegen diese Ansicht wendet sich nun die Entscheidung des BGH, indem der vierte Zivilsenat festgestellt hat, dass es sich bei der gegenständlichen Klausel § 4 Ziffer 1.1.3 HVB nicht um einen objektiven Risikoabschluss handelt, sondern um eine verhüllte Obliegenheit. An dieser Stelle möchte ich nochmals den eingangs erwähnten Hinweis aufgreifen, dass die Versicherungsbedingungen im Einzelfall genau anzusehen und zu hinterfragen sind.

Von einer verhüllten Obliegenheit ist dann zu sprechen, wenn es sich um eine Klausel in den Bedingungen handelt, die wie ein objektiver Risikoabschluss - letztlich nicht verhaltens- bedingt - formuliert sind, in Wahrheit den Versicherungsschutz aber von einem bestimmten Verhalten des Versicherungsnehmers abhängig machen. Ausschlaggebend ist daher der materielle Gehalt der Regelung, ob lediglich ein bestimmtes Wagnis (objektiv betrachtet) ausgeschlossen werden soll, oder ob der Versicherungsschutz von einem bestimmten Verhalten des Versicherungsnehmers abhängt, so die höchstrichterliche Rechtsprechung in mehreren weiteren Urteilen. Die Unterscheidung zwischen Risikoabschluss und verhüllten Obliegenheit ist für die Leistungsfreiheit von ausschlaggebender Bedeutung. Während bei einem Risikoabschluss die Eintrittspflicht des Versicherers ohne Weiteres und unabhängig von einem etwaigen Verschulden des Versicherungsnehmers entfällt, tritt bei einer (verhüllten) Obliegenheit die Leistungsfreiheit des Versicherers nur bei Verschulden und Kausalität ein.

Indem die streitgegenständliche Regelung des § 4 1.1.3 HVB anordnet, dass der Versicherer dann nicht haftet, wenn der Luftfahrzeugführer nicht über die für den konkreten Flug vorgeschriebenen Erlaubnisse, erforderlichen Berechtigungen oder Befähigungsnachweise verfügte, macht er den Versicherungsschutz davon abhängig, dass die Versicherten Luftfahrzeuge nur von für den jeweiligen Flugzeugtyp entsprechend ausgebildeten und lizenzierten Piloten geführt werden, die auch die für den konkreten Flug gegebenenfalls erforderlichen Zusatzberechtigungen besitzen. Der Haftungsausschluss soll in den Fällen greifen, in denen diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Dies liegt meist im Verantwortungsbereich des Versicherungsnehmers der Luftfahrthaftpflichtversicherung, bei dem es sich regelmäßig - aufgrund der in § 43 LuftVG geregelten Versicherungspflicht - um den Halter des Luftfahrzeugs handelt.

Da die beiden Vorinstanzen einheitlich von einem Risikoabschluss ausgingen, für den es in letzter Konsequenz ausreichte, dass dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer die Klassenberechtigung nach § 4 LuftPersV fehlte, darüber hinaus auch die Streu - und Sprühberechtigung nach § 86 LuftPersV, musste auf ein etwaiges Verschulden/Mitverschulden des Luftfahrzeugführers und/oder der Halterin nicht abgestellt werden.

Der Einwand der Klägerseite, dass die Klassenberechtigung des Klägers Ziffer 2 mit der Eintragung des Fluglehrers im Flugbuch wirksam durch hoheitliches Handeln im Sinne des § 4 Abs. 2 S. 3, 4 LuftPersV verlängert worden sei, wurde seitens der Vorinstanzen und auch seitens des BGH damit entgegengesetzt, dass es nicht ausreiche, wenn der Fluglehrer wie im vorliegenden Fall lediglich die Durchführung eines Übungsfluges gemäß § 4 Abs. 2 LuftPersV im Flugbuch eintrage. Vielmehr handele sich um ein zweistufiges Verfahren, wonach der Fluglehrer den Übungsflug gemäß JAR-FCL 1.245 (c) (1), Buchstabe ii, Buchstabe C mit dem Erwerber durchzuführen hat, dies jedoch nur nach Prüfung des Vorliegens der in JAR-FCL 1.245 (c) (1) Buchstabe ii, Buchstabe A und B festgelegten Voraussetzungen. Somit hat der eintragende Fluglehrer nicht nur, wie in diesem Fall geschehen, auf der Rückseite der Pilotenlizenz die Durchführung des Übungsfluges einzutragen, sondern auch die von ihm durchgeführte Prüfung der weiteren Voraussetzungen.

Dies sei vorliegend nicht geschehen, weshalb vom Vorliegen einer wirksamen Verlängerung der Klassenberechtigung nicht auszugehen sei. Im Übrigen würde ja auch die Streu - und Sprühberechtigung nach § 86 LuftPersV fehlen.

4. Auf wessen Verhalten wird bei (verhüllten) Obliegenheiten abgestellt?

Obliegenheiten sind Verhaltensanforderungen, die zunächst einmal an den Versicherungsnehmer und damit im vorliegenden Fall an die Klägerin Ziffer 1 in ihrer Funktion als Halterin gerichtet sind. Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, ist die mitversicherte Person (Luftfahrzeugführer) zwar nicht Vertragspartei, genießt aber Versicherungsschutz im Verhältnis gegenüber Dritten und ist dadurch begünstigt.

Da er hierdurch in den Versicherungsvertrag einbezogen ist, treffen ihn auch die verhaltensbezogenen Obliegenheiten aus dem Versicherungsvertrag, soweit sein eigenes Verhalten und seine eigenen Wahrnehmungen vor oder nach Eintritt des Versicherungsfalles betroffen sind (vgl. BGH

VersR 1988, 1062; BGH VersR 1968, 185; KG Berlin VersR 2011, 254.

Im Hinblick auf Obliegenheiten ist es dann so, dass den Mitversicherten grundsätzlich diese Obliegenheiten wie den Versicherungsnehmer treffen. Die Obliegenheitsverletzung durch den Mitversicherten beeinträchtigt jedoch den Deckungsanspruch des Versicherungsnehmers nicht, sofern der Mitversicherte nicht dessen Repräsentant ist. Repräsentant ist derjenige, der von dem Versicherungsnehmer mit der tatsächlichen Risikoverwaltung betraut und an die Stelle des Versicherungsnehmers getreten ist, letztlich die „wirtschaftliche Stellung“ des Halters vollumfänglich einnimmt (Übernahme aller Betriebskosten und Verpflichtungen (50h/100h-Kontrollen, Lufttüchtigkeitsprüfung, TBO, SID, usw.)). Vorliegend nimmt der Kläger Ziffer 2 keine Repräsentantenstellung ein, so dass das Verhalten des Klägers Ziffer 2 der Klägerin Ziffer 1 nicht zuzurechnen ist.

Fraglich und umstritten ist lediglich die Frage, ob der Versicherer die Deckung gegenüber dem Mitversicherten verweigern kann, wenn die Obliegenheit nur durch den Versicherungsnehmer verletzt wurde. Dies wird sowohl in der Rechtsprechung als auch in der Literatur nicht einheitlich gesehen.

In Anbetracht dieses Wertungsansatzes ist es aus Sicht des überprüfenden Gerichtes durchaus richtig, zunächst auf das Verhalten des Versicherungsnehmers, hier der Klägerin Ziffer 1, abzustellen, nachrangig auf das Verhalten des mitversicherten Piloten.

Wie sich aus den Entscheidungsgründen des vorliegenden BGH-Urteils ergibt, reichte es dem Senat für die Rückverweisung an das Berufungsgericht aus, dass die Klägerin Ziffer 1 das Flugzeug von einem Luftfahrzeugführer hat fliegen lassen, dem die erforderliche Erlaubnis nicht formell erteilt wurde.

Daher wird das Berufungsgericht, das Hanseatische Oberlandesgericht, an das die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung zurückverwiesen wurde, vorrangig das (vorwerfbare) Verhalten der Klägerin Ziffer 1 zu überprüfen haben.

Zu beachten ist dabei aber noch, dass für die vermeintliche Leistungsfreiheit des Versicherers noch weitere, in § 6 VVG a.F. geregelte formelle Voraussetzungen unabdingbar sind. So reicht die bloße Feststellung einer objektiven Verletzung der Obliegenheit durch die Klägerin Ziffer 1 nicht für die Leis-

tungsfreiheit der Beklagten aus. § 6 Abs. 1 S.1 VVG a.F. stellt zunächst darauf ab, ob die Obliegenheitsverletzung als verschuldet oder unverschuldet anzusehen ist. Auch wenn es nicht ausgeschlossen erscheint, dass die Frage des Verschuldens der Klägerin Ziffer 1 zu deren Lasten ausfällt, so muss dennoch die Beurteilung dem Tatrichter vorbehalten bleiben.

Des weiteren erfordert die Leistungsfreiheit des Versicherers wegen Verletzung einer Obliegenheit nach § 6 Abs. 1 S.3 VVG a.F. grundsätzlich die Kündigung des Versicherungsvertrages binnen eines Monats nach Kenntnis des Versicherers von der Obliegenheitsverletzung. Weder das erstinstanzliche noch das zweitinstanzliche Gericht haben dazu Feststellungen getroffen. Auch dies bleibt der erneuten Prüfung vorbehalten.

Nicht zuletzt ist gemäß § 6 Abs. 2 VVG a.F. auf die Kausalität zwischen vermeintlicher Obliegenheitsverletzung und Eintritt des Schadensfalles einzugehen. So heißt es in dieser Regelung, dass sich der Versicherer auch dann auf die vereinbarte Leistungsfreiheit aufgrund Obliegenheitsverletzung nicht berufen kann, wenn die Verletzung keinen Einfluss auf den Eintritt des Versicherungsfalles oder den Umfang der obliegenden Leistung gehabt hat.

Hier spricht man von dem so genannten Kausalitätsgegenbeweis, nach welchem der Versicherungsnehmer darzulegen und zu beweisen hat, dass die Obliegenheitsverletzung keinen Einfluss auf den Eintritt des Versicherungsfalles hatte. Auch hierzu wurden in den beiden Vorinstanzen keinerlei Feststellungen getroffen.

5. Gesamtbetrachtet lässt sich daher festhalten, dass der Fall aufgrund der Feststellung des BGH, dass es sich bei der streitgegenständlichen Regelung des § 4 1.1.3 HVB um keinen Risikoausschluss, sondern um eine verhüllte Obliegenheit handelt, in vielen Facetten umfangreich neu geprüft werden muss.

Für den Fall, dass das Berufungsgericht nunmehr eine Leistungsfreiheit der Beklagten im Zusammenhang mit der fehlenden Klassenberechtigung des Klägers Ziffer 2 aufgrund ergänzender Feststellungen verneinen sollte, wird es die bislang noch offenen gebliebenen Fragen zu prüfen haben.

Darunter die Punkte, ob der Kläger Ziffer 2 für den geplanten Flug auch eine Streu- und Sprühberechtigung benötigte, ob er den Schaden (bedingt) vorsätzlich herbeigeführt hat

im Sinne des § 152 VVG a.F., da er den Start bewusst nicht abgebrochen und das Verbot, Menschen zu überfliegen, missachtet hat.

Ferner, ob der Flug von den im Versicherungsschein angegebenen Verwendungszwecken gedeckt war und welche rechtlichen Konsequenzen sich verneinendenfalls hieraus ergeben.

Und auch bei Überprüfung des Verhaltens des mitversicherten Piloten sind selbstverständlich die weiteren Voraussetzungen des § 6 VVG a.F. zu berücksichtigen, die zwingend vorliegen müssen, damit sich der Versicherer auf Leistungsfreiheit berufen kann.

Insofern ist der Ausgang des Verfahrens völlig offen, insbesondere auch die Frage, ob sich der Versicherer auf Leistungsfreiheit im Innenverhältnis berufen kann oder nicht. Und dies trotz zunächst eindeutiger Entscheidungen der Vorinstanzen, die eine Leistungsfreiheit des Versicherers bejaht haben.

© RA Jochen Hägele, Stuttgart

HMS – the experts voice
in blade quality.

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



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

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

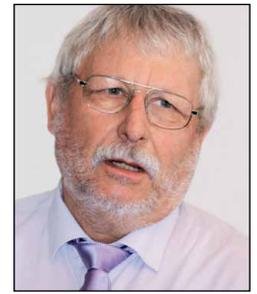
We take care. Rotorcare.



Pressemeldung 12.06.2014

Starker Zusammenschluss der Fracht-Community

Bundespolizei nimmt teilautomatisierte Grenzkontrolle am Frankfurter Flughafen in Betrieb



RA Wolfgang Hirsch

In den vergangenen Wochen erreichten mich zwei Pressemitteilungen, die ich Ihnen nicht vorenthalten möchte. Zunächst eine Mitteilung der Bundespolizei, die zu einer Verbesserung in der

personenbezogenen Erkennung und beschleunigten Schleusung der Passagiere führt. Ein Profitieren durch Zeitgewinnung für jeden Passagier. Die Mitteilung über die Air Cargo Community

Frankfurt e.V. dürfte insbesondere für unsere Kollegen Luftfrachtsachverständige und Havarie-Kommissare von Bedeutung sein. Ihr Wolfgang Hirsch.

Vorstand des "Air Cargo Community Frankfurt e.V." konstituiert sich und nimmt die Geschäfte auf FRA - Um den Luftfrachtstandort FRA weiter zu stärken, hat die Luftfrachtbranche am Frankfurter Flughafen die "Air Cargo Community Frankfurt e. V." gegründet. Der Verein vertritt und fördert die gemeinsamen Interessen der in der Luftfracht tätigen Akteure, wird die übergreifenden Prozesse optimieren und als gemeinsames Sprachrohr der Branche fungieren.

Der Air Cargo Community Frankfurt gehören derzeit 15 Unternehmen der Spedition- und Logistikbranche an, die in ihrer Gesamtheit die komplette Prozesskette der Frachtabfertigung repräsentieren. Das Ziel aller Mitgliedsunternehmen ist, der Zusammenarbeit am Frankfurter Flughafen einen neuen, verbindlichen Rahmen zu geben. Gemeinsam den Luftfracht-Standort Frankfurt bis zum Jahr 2020 zur modernsten Cargo-Drehzscheibe Europas auszubauen, ist das übergeordnete Ziel.

Im Rahmen der Mitgliederversammlung am 22. Mai wählten die Unternehmen aus den vier Mitgliedergruppen Airlines, Frachtabfertiger, Spediteure und weitere Dienstleister im Frachtgeschäft ihre Vorstandsmitglieder. Für die Airlines wurde Michael Hoppe (BARIG e.V.), für die Frachtabfertiger Patrik Tschirch (LUG aircargo handling GmbH), für die Spediteure Markus Kampa (Cool Chain Group DE GmbH) und für die weiteren Dienstleister Andreas Heil (KEWILL GmbH) in den Vorstand gewählt. Daneben besetzen die Fraport AG mit Anke Giesen und die Lufthansa Cargo AG mit Dr. Karl-Rudolf Rupprecht den Vorstand. Alle Vorstandsmitglieder sind für zwei Jahre berufen. Der Vorstand wird sich dafür einsetzen, integrativ zu wirken und die Interessen aller beteiligten Unternehmen auszugleichen. Laut Satzung werden alle Entscheidungen im Gremium einstimmig getroffen. In ihrer Sitzung am 10. Juni wählten die Vorstandsmitglieder Dr. Karl-Rudolf

Rupprecht als ihren Vorsitzenden und Anke Giesen als seine Stellvertreterin. Anschließend wurden von dem Gremium Roland Weil als Geschäftsführer sowie Siegfried Burghardt als dessen Stellvertreter ernannt.

"Die Stärke dieses Vereins ist, dass er die Gesamtheit der Luftfracht-Branche abbildet und somit eine starke Interessensvertretung darstellt", sieht der Vorstandsvorsitzende Dr. Karl-Rudolf Rupprecht einen entscheidenden Schritt für die konstruktive Zusammenarbeit aller Akteure. "Wir bündeln unser Know-how und setzen es zielgerichtet zum Nutzen aller Beteiligten ein."

Die stellvertretende Vorstandsvorsitzende Anke Giesen erwartet positive Impulse für die Zukunft Frankfurts: "Wir wollen uns im Wettbewerb behaupten und unsere Position als Europas führender Frachtflughafen ausbauen. Unter Einbeziehung aller Prozessbeteiligter erhoffen wir uns eine zielgerichtete Weiterentwicklung der Infrastruktur und der Prozesse sowie neue, gewinnbringende Formen der Zusammenarbeit."

Der jetzige Verein ist aus der "CargoCity Frankfurt Task Force" hervorgegangen, die vor über zwei Jahren ihre Arbeit aufnahm. Der Verein vertritt und fördert die gemeinsamen Interessen der in Frankfurt am Luftfracht-Umschlag beteiligten Unternehmen. In verschiedenen Arbeitsgruppen werden die Vereinsmitglieder die bisherigen Themen der Taskforce Frankfurt fortführen und die Themen der Neumitglieder mit aufnehmen. Die ersten inhaltlichen Schwerpunkte der Arbeit liegen auf der Prozess- und Infrastrukturoptimierung am Standort, Produktentwicklungen wie z.B. temperaturgeführte Transporte sowie Community-Building und Standortmarketing.

Über den Luftfrachtstandort Frankfurt und die "Air Cargo Community Frankfurt e.V." Der Frankfurter Flughafen ist mit 2,05 Millionen Tonnen Fracht im Jahr 2013 (plus

1,4 Prozent gegenüber 2012) der größte Fracht-Flughafen Europas und unter den Top 10 weltweit. Rund 49 Prozent des deutschen Luftfrachtvolumens werden hier abgewickelt. Dabei werden durchschnittlich 60 Prozent der Luftfracht mit Frachtmaschinen transportiert, 40 Prozent als Beiladefracht in Passagiermaschinen. Dank der zentralen Lage inmitten Deutschlands und Europas und der idealen intermodalen Anbindung über das Schienennetz und den meistbefahrenen Autobahnknotenpunkt Europas verfügt das Luftfrachtdrehkreuz Frankfurt über weltweit einmalige Rahmenbedingungen. Damit bietet es der exportorientierten deutschen Wirtschaft beste Voraussetzungen für ein erfolgreiches globales Engagement.

Die "Air Cargo Community Frankfurt e.V." ist ein Verein zur Vertretung und Förderung der gemeinsamen Interessen der in der Luftfracht tätigen Unternehmen am Flughafen. Aktuelle Mitglieder sind die Fraport AG, Lufthansa Cargo, LUG aircargo handling, Agility Logistics GmbH, Perishable Center Frankfurt, Board of Airline Representatives in Germany e.V., Air Canada Cargo, Cool Chain Group DE GmbH, DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, Emirates Sky Cargo, Emons Air & Sea GmbH, Fachhochschule Frankfurt am Main, InterCityHotel Frankfurt-Airport, KEWILL GmbH sowie Sotracom Air Transit GmbH. Der Verein verfolgt die Herausbildung einer Standort-Identität und betreibt damit ein klassisches lokales Community-Building und eine pro-aktive Standortkampagne für Frankfurt.

Pressekontakt Air Cargo Community Frankfurt e. V.
Roland Weil Frankfurt Airport Center
Hugo-Eckner-Ring, Hausbriefkasten 15
60549 Frankfurt am Main
Tel.: +49 69 690 23555
E-Mail: rweil@flughafen-frankfurt.de

Bundespolizei nimmt teilautomatisierte Grenzkontrolle am Frankfurter Flughafen in Betrieb

Am 18.06.2014 nahmen der Präsident der Bundespolizeidirektion Flughafen Frankfurt/Main Herr Joachim Moritz und der Vorstandsvorsitzende der Fraport AG Herr Dr. Stefan Schulte im Terminal 2 des Frankfurter Flughafens das neueste Modell der teilautomatisierten Grenzkontrolle namens "EasyPASS" in Betrieb.

Warum EasyPASS?

Steigende Fluggastzahlen stellen die Bundespolizei und den Flughafenbetreiber vor neue Herausforderungen. Mit der Einführung von EasyPASS wird der Grenzkontrollprozess bei Reisen aus beziehungsweise in das europäische Hoheitsgebiet der Schengener Vertragsstaaten bei einem Höchstmaß an Sicherheit beschleunigt und die an den Grenzkontrollen eingesetzten Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten entlastet. Zitat Präsident Moritz: "Die herausragenden Merkmale von EasyPASS sind die Optimierung der grenzpolizeilichen Sicherheit durch modernen Technikeinsatz und die Beschleunigung der grenzpolizeilichen Kontrolle für den unbescholtenen Reisenden." Volljährige Bürgerinnen und Bürger der EU, der EWR-Staaten und der Schweiz die ein elektronisches Reisedokument, den sogenannten ePass, besitzen, profitieren von einer schnelleren grenzpolizeilichen Kontrolle. Deutsche Staatsangehörige können auch den neuen deutschen Personalausweis im Scheckkartenformat nutzen, wobei je nach Reiseziel der Besitz eines Reisepasses weiterhin Voraussetzung zur dortigen Einreise sein kann.

Zitat Dr. Schulte: „Der Wettbewerb um den Passagier der Zukunft ist auch ein Wettbewerb mit dem leistungsfähigsten Serviceangebot. Deshalb begrüßen wir die Einführung von EasyPASS am Flughafen Frankfurt. Die teilautomatisierte Grenzkontrolle trägt dazu bei, dass Sicherheit und Komfort keinen Widerspruch darstellen.“

Wie funktioniert EasyPASS?

Der Ablauf der Grenzkontrolle mit EasyPASS ist sehr einfach. Der Reisende legt die Personaldatenseite seines elektronisch lesbaren Reisedokumentes auf das Dokumentenlesegerät am Eingang der Schleuse auf. Bei diesem Prozessschritt werden neben einer Echtheitsprüfung des Dokumentes auch die personenbezogenen Daten aus der maschinenlesbaren Zeile und dem RFID-Chip ausgelesen. Liegen alle Nutzungsvoraussetzungen vor, öffnet sich der Schleuseneingang. Nach Betreten blickt der Reisende in eine Kamera und sein Gesichtsbild wird mit dem im Chip gespeicherten Bild verglichen. Gleichzeitig werden die aus dem Reisedokument ausgelesenen Daten unter Einhaltung der Vorgaben des Schengener Grenzkodex für eine Fahndungsabfrage genutzt. Ist die Identitätsfeststellung erfolgreich und liegen keine polizeilich relevanten Erkenntnisse vor öffnet sich der Ausgang der Schleuse und die Grenzkontrolle ist beendet.

Warum ist EasyPASS seit dem 26. Februar 2014 im Probetrieb?

Im Probetrieb wurden die optischen Sensoren der Systeme optimal auf die Umgebungsbedingungen des jeweiligen Standortes eingestellt. Während dieser

Phase erfolgt eine enge Begleitung des Betriebes durch die Bundespolizei. Gibt es nur noch EasyPASS?

Alternativ zu EasyPASS können auch weiterhin die herkömmlichen Grenzkontrollen genutzt werden.

Wie viele EasyPASS - Spuren gibt es am Frankfurter Flughafen?

Im Zuge der flächendeckenden Ausstattung mit EasyPASS erhält der Flughafen Frankfurt am Main bis Jahresende 36 automatisierte Kontrollspuren der neuesten Generation. Zudem wird die im Flugsteig C seit dem Jahr 2009 eingesetzte EasyPASS-Anlage mit vier Kontrollspuren weiter betrieben. Die Bundespolizei setzt damit ab Ende des Jahres 2014 insgesamt 40 automatisierte Kontrollspuren im grenzpolizeilichen Kontrollprozess in beiden Terminals des Frankfurter Flughafens ein.

Was passiert mit der automatisierten biometriegestützten Grenzkontrolle?

Die im Flugsteig B betriebenen Kontrollspuren der automatisierten biometriegestützten Grenzkontrolle, kurz ABG, die auf Basis der Iriserkennung nach vorheriger Registrierung funktioniert, werden demnächst rückgebaut. Die in der ABG registrierten Personen werden in EasyPASS überführt. EasyPASS steht auch vielreisenden, visumsfreien Drittstaatsangehörigen nach erfolgter, vorheriger Registrierung für eine beschleunigte und komfortable Ein- und Ausreise - bundesweit - zur Verfügung. Ein dafür erforderliches Registrierungsbüro wird am Frankfurter Flughafen im Flugsteig A durch die Bundespolizei betrieben

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

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

Redaktion: Rainer Taxis (V.i.S.P.), Rolf-Rainer Barenberg, Claus-Dieter Bäumer, Wolfgang Hirsch, Helmut Wolfseher

Lektorat: Vorstand VDL e.V.

Druck: C. Maurer Druck und Verlag

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2014

Verbreitete Auflage: 4.000 Stück

Erscheinungsweise: März, Juni, September, Dezember

Copyright: Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber





Die Flüge Gustav Weißkopfs aus sachverständiger Sicht

1. Teil



John Brown

Vom deutschstämmigen Luftfahrtpionier, Gustav Weißkopf, wird behauptet, dass er im Jahre 1899 in Pittsburgh, sowie ab dem 14. August 1901 bis September 1903 in Bridgeport, jeweils in den USA, mehrere Motorflüge – die ersten der Welt – gemacht haben soll.

Wie würde ein Luftfahrt-Sachverständiger diesen Sachverhalt beurteilen?

Vorgehensweise:

Historiker interpretieren gerne. Luftfahrt-Sachverständige dürfen das nicht. Sie halten sich an dieselben Beweisregeln, wie Gerichte. In erster Linie zählen Beweise (Zeugen/Dokumente), manchmal auch Indizien, aber niemals Spekulation.

Gibt es also zunächst Indizien, die Weißkopfs Geschichte plausibel erscheinen lassen?: Hatte er das Wissen, die Erfahrung sowie die Flug- und Motoren-Technologie, um die behaupteten Flüge zu machen? Und gab es ausreichend Zeugen bzw. Belege für seine behaupteten Motorflüge?

Flugerfahrung:

Gustav Weißkopf, geb. 1.1.1874, war Sohn eines Eisenbahn-Brückenbau-Ingenieurs. Sein Bruder erzählte von Flug-Experimenten mit einem selbstgebauten Hängeleiter in seiner Jugend in Deutschland. Nach seiner Auswanderung erzählte er selbst von langen Gleitflügen in den Jahren 1891/1892 in Brasilien. Die Aussagen von Verwandten und Parteien haben jedoch keinen Beweiswert. Erst ab 1893 gibt es verwertbare Beweise

In diesem Jahr reiste Weißkopf (laut Volkszählung) in die USA ein. Bis Ende 1894 arbeitete er im Wetter-Observatorium der Harvard Universität als Drachenbauer. Ab Januar 1895 bis Mai 1897 war er festangestellter Mechaniker für den ersten Luftfahrtverein Amerikas – die Boston Aeronautical Society (BAS). Dieser war offizieller Vertreter Otto Lilienthals in den USA. Weißkopfs Aufgabe dort war es, Lilienthalgleiter nach Originalplänen zu bauen und zu fliegen. [Am 24.6.2013 bestätigte das US-Bundesmuseum, Smithsonian, diesen Sachverhalt (Harvard/BAS).]

Von den Gleitflügen Weißkopfs während dieser Zeit gab es Fotos. Im Dezember 1899 wurden diese durch einen Journalisten gesichtet. Die Fotos waren, so der Journalist, geeignet, ihn davon zu überzeugen, dass Weißkopf Gleitflüge über mehr als 1.000 Meter gemacht hatte. [Wegen eines bevorstehenden TV-Dokus wird die Quelle hierfür erst zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben. Hierfür wird der Leser um Verständnis gebeten.]



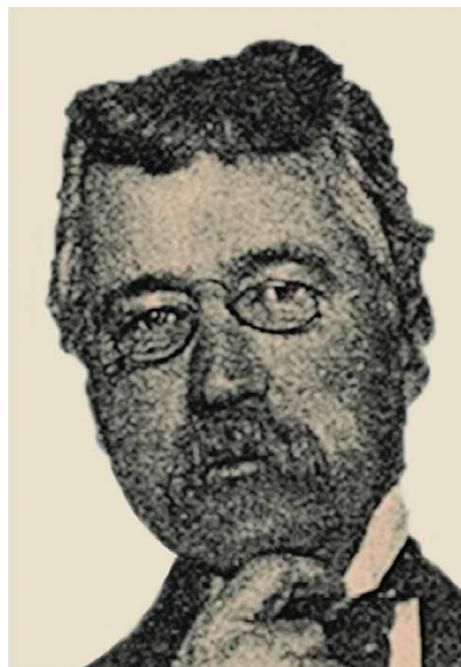
Gustav Weißkopf, 01.01.1874 - 10.10.1927

Über Weißkopfs Gleitflugexperimente wurde durch deutsche und österreichische Luftfahrt-Journale 1897/98 berichtet. Ausdrücklich wurden kurze Gleitflüge durch die Zeugen Albert Horn (Mechaniker), James Crowell (Tischler) und Samuel Cabot (Chemiker) bestätigt. Cabot war Weißkopfs unmittelbarer Chef bei der BAS. Im Spätsommer 1897 berichtete die Lokalpresse über deren Zusammenarbeit. Dabei nannte ihn Cabot respektvoll „Professor Whitehead“.

Am 11. April 1896 ist Cabot zusammen mit einer Delegation von Ingenieuren und

Flugsportlern zu Otto Lilienthal nach Berlin gereist. [Am 25.4.2014 wurde diese neue Erkenntnis durch das Lilienthal Museum bestätigt.] Bekannt ist bislang nur, dass Weißkopfs deutschstämmiger Mitbewohner und Luftschiffbauer Herrn Cabot auf dieser Reise begleitete.

„Hr. Cabot ist am letzten Samstag von einer



Samuel Cabot, 18.02.1850-26.11.1906

Europareise zurückgekehrt, wo er bei den Wissenschaftlern Europas unterschiedliche Arten der Fortbewegung durch die Luft untersuchte. Er verbrachte einen ganzen Tag nahe Berlin mit dem seither verunglückten Professor Lilienthal und wurde Zeuge des erfolgreichen Einsatzes jenes Flugzeugs, das der deutsche Wissenschaftler verwendete.“

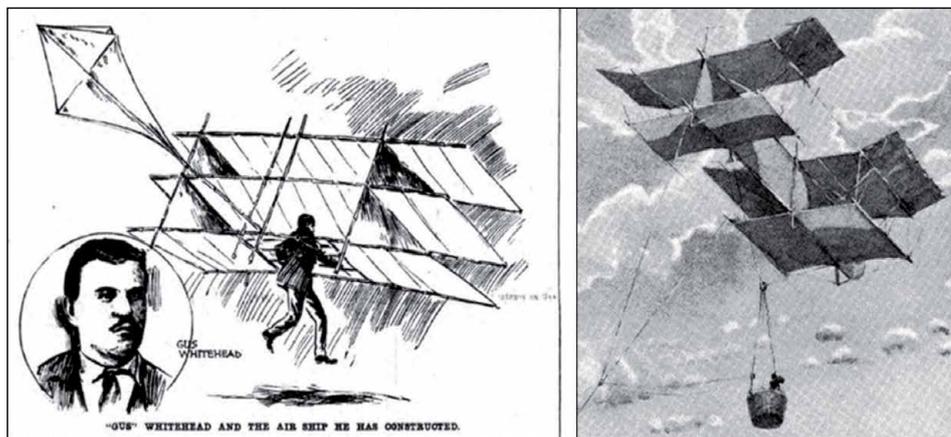
Mr. Cabot returned from Europe last Saturday and while abroad examined the different methods of aerial propulsion employed by the scientists of Europe. He spent a whole day with the late Professor Lilienthal near Berlin and witnessed the successful workings of the aeroplanes which the German scientist employed. Experi-

Boston Evening Transcript, 14. Oktober, 1896, S.5

Auch Weißkopf gab an, Lilienthal zu dieser Zeit besucht zu haben. In späteren Jahren zeigte er gerne ein Bild von Lilienthal

mit persönlicher Widmung. Die US-Presse berichtete ab 1897 (NY Press, 6.10.1897, S.16) bis 1911 – deutsche Medien sogar bis 1943 (Flugsport, 18. Aug. 1943) – über Weißkopfs Verbindung zu Lilienthal. Allerdings, trotz starker Indizien für eine Begegnung im Mai/Juni 1896 gibt es hierfür bislang keinen direkten Beweis. Immerhin ist seine Behauptung, mit Lilienthal zusammengearbeitet zu haben (über die BAS), zutreffend.

Unmittelbar nach Ende seiner Tätigkeit für die BAS baute Weißkopf mehrere manntragende Drachen fürs BAS-Mitglied, J.B. Millet, sowie für die New Yorker Firma Horsman. Am 6.10.1897 im New Yorker Vorort machte Weißkopf eine Flugvorführung vor Hunderten von Zuschauern mit einem von ihm selbst gebauten Dreiecker. Hierüber wurde sowohl in Amerika als auch international berichtet (El Liberal, Spanien, 26.10.1897, S. 3). Es gilt daher als gesicherte Erkenntnis,



Weißkopf und sein Dreiecker, NY Herald, 5. Okt., 1897, S.11 (links), Millet Drachen, Century Magazine,

dass Weißkopfs aeronautische Erfahrung spätestens im Jahre 1894 mit Wetterbeobachtungs-Drachen begann, und dass er bemannte Gleitflüge spätestens ab 1896 machte.

Flugmotoren und Propeller

Im Feb. 1888 wurden die sechs Weißkopf-Kinder Vollwaisen. Daraufhin brach Gustav seine Buchbinderlehre ab. Im Sommer 1888 begann er eine 2-jährige Maschinenbaulehre bei einer Vorgängerfirma der M.A.N. in Augsburg. Diese schloss er im Frühling 1890 ab. [Am 24.6.13 stimmte das US-Bundesmuseum, Smithsonian, auch diesem Sachverhalt zu.]

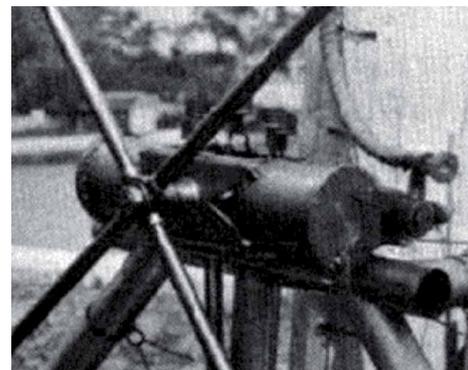
Oberster Chef bei Weißkopfs zweiten amerikanischen Arbeitgeber (BAS) war James Means. (Über einen unbekanntes, deutschen Übersetzer hielt Means laufenden Briefkontakt zu Lilienthal). Bereits ab

1896 veröffentlichte Means diverse Artikel über seine eigenen Experimente mit Flugmotoren. Da Weißkopf Mechaniker der BAS war, ist die Annahme fundiert, dass Weißkopf in diesen Experimenten eingebunden war. Dabei ging es um die Erprobung unterschiedlicher Antriebsarten, z.B. Dampf, Säuregas, Druckluft, Gasolin, Kerosin oder sogar Schießpulver.

Wenige Monate nach seinem Verlassen der BAS stellte Weißkopf am 5.10.1897 sein erstes Motorflugzeug auf einer Pressekonferenz in New York vor. Beim Antrieb handelte es sich um einen 3 PS Gasolin-Motor. Weißkopf gab an, berechnet zu haben, dass diese Motorleistung ausreichend sei, um ihn im Hängegleiter im stabilen Flug ohne Höhenverlust zu tragen.

Schon zu dieser Zeit begann Weißkopf, Flugmotoren an andere Pioniere zu verkaufen. 1898 kaufte der Texaner Custead einen Druckluftmotor, 1900 der Australier

flugzeug mit zwei Flüssiggas-Motoren zu je 6 PS. Zu diesem Anlass erklärte er, gerade an einem Säuregas-Antrieb zu arbeiten (vermutlich Acetylen). Zunächst unternahm er jedoch Flugversuche mit Dampftrieb. [Aus dieser Zeit stammt ein Dampfmotor-



Weißkopf-Kerosinmotor, 1901, Sydney, Australien

Modell, welches im Museum an Weißkopfs Geburtsort, Leutershausen (Franken), aufbewahrt ist.]

Weißkopfs nächstes Fluggerät (1901) wurde, wie angekündigt, durch zwei Calcium-Carbid (Acetylen-) Motoren zu jeweils 10 PS und 20 PS angetrieben. Acetylenmotoren wurden bereits Mitte des 19. Jh. erfunden und ab 1895 in Autos, sowohl in Amerika als auch in Italien, Frankreich, England und Deutschland verwendet. Bei Weißkopfs Flugzeug wurde Acetylen-gas im Tank mitgeführt. Die Leistung des Motors wurde durch Hinzumischung von Wasserstoff-Peroxid (und vermutlich auch Eisenoxid – wird gerade erforscht) so gesteigert, dass nur eine geringe Menge Betriebsstoff mitgeführt werden musste. Das durch den Motor erzeugte Hochdruckgas konnte über Schläuche nach Bedarf teilweise an den Radantrieb (für den Start) oder ganz an den Propeller-Antrieb (für den Flug) zugeleitet werden.

Acetylen-gas wird ab 13bar zum Selbstzündler. Wegen dieser Gefahr wechselte Weißkopf beim nächsten Flugzeug (im Januar, 1902) zum Kerosinantrieb. Schon im Februar 1902 begann er, über Kleinanzeigen in Fachblättern, Flugmotoren gewerblich zu verkaufen. Ab 1903 baute er nur noch Gasolin Motoren. Mit einem dieser Motoren betrieb er ein eigenes Fluggerät im Sommer 1903.

Weißkopf ließ seine Gussformen und Motorblöcke durch die Bridgeporter Gießerei, Coulter & McKenzie, bauen. Deren technische Zeichner, Frank Brennen, sagte unter Eid aus, Weißkopf sei ständig damit befasst gewesen, seine Motoren leichter und leistungsstärker zu machen, und dass seine Motoren stets funktionierten.

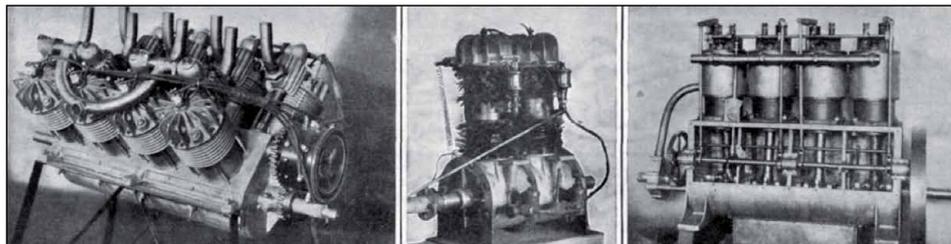
Hargraves' Flying Machine.

Engine, is a 2-cylinder Whitehead, 3½ inches diameter and 3¼ inches stroke cut off at .7 by 1¼ inch piston valves driven by one eccentric. Shaft is 1 inch.

Aeronautical World, 1. September, 1902, S.13

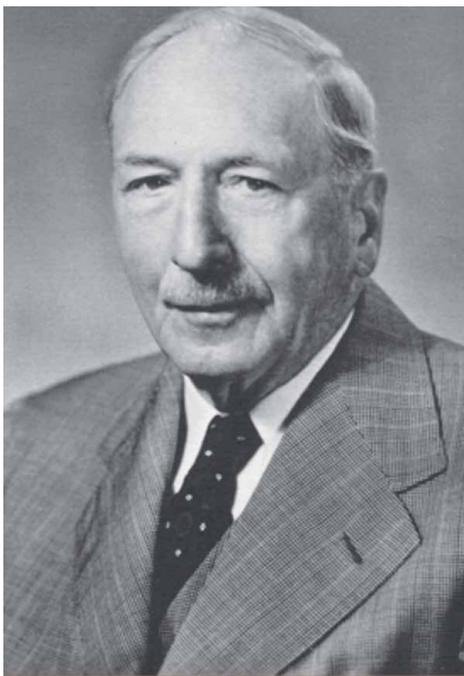
Hargrave einen Kerosinmotor, sowie 1901 die New Yorker Arnot/Herring und Meyer jeweils Gasolin- und Acetylen-Motoren. Letzterer wurde in ein Luftschiff eingebaut. Aus der Korrespondenz zwischen dem Präsidenten der US-Ingenieursvereinigung, Octave Chanute, und Wilbur Wright, geht hervor dass Chanute einen Weißkopfmotor an die Brüder empfahl. In seiner Antwort lobte Wilbur Wright Weißkopfs Motor. Im Verlauf des Jahres 1899 hielt Weißkopf mindestens zwei Pressekonferenzen in Pittsburgh ab. Bei der ersten stellte er ein Fluggerät mit Druckluftantrieb vor. Bei der zweiten handelte es sich um ein Motor-

Im Dezember 1906 auf der zweiten Luftfahrt-Ausstellung überhaupt in den USA, präsentierte Weißkopf insgesamt vier Motoren, darunter auch seinen alten Motor aus 1901. Dieser wurde durch einen deutschen Luftfahrt-Journalisten begutachtet. Dieser schätzte die Leistung des Motors auf ca. 18 bis 20 PS (Illustrierte Aeronautische Mittelungen S.298 & L'Aerophile S.14, jew. Jan. 1907). Er nahm auch den Propeller in Augenschein, der aus einem ganzen Stück Holz gefertigt und ausbalanciert war.



Curtiss, Weißkopf & Wright Motoren neben einander, Scientific American, 15. Dezember, 1906, S. 449

Anfang 1908 bekam Weißkopf Besuch von



US-Luftfahrtsachverständige, Charles R. Wittemann, Presidential Aeronautics Council

Charles R. Wittemann. Im 1. Weltkrieg wurde Wittemann durch den US-Präsidenten, Wilson, zum höchstrangigen Luftfahrt-Sachverständigen der USA berufen. Wittemann nahm Weißkopfs Motor aus 1901 persönlich in Augenschein. Hierüber verfasste er eine Eidesstattliche Versicherung. Unter anderem bezeugte er, dass Weißkopfs Maschine aus 1901, einschließlich des Motors, flugfähig war. Nach seinem Besuch bestellte Wittemann mehrere Weißkopf-Motoren. Er

verbaute diese in viele Flugzeuge, die in den Jahren 1910-1913 flogen. Neben Wittemann gab es bis 1912, jeweils an der US-West- und Ost-Küste Vertriebs-Niederlassungen für Weißkopfmotoren. Sogar in Europa wurde Werbung dafür betrieben.

In der Rangordnung der Beweiswürdigung ist die beeidete Aussage des Chefs des nationalen Luftfahrt-Sachverständigenrates, der über eigene Wahrnehmungen berichtet, kaum zu übertreffen, zumal diese Erklärung keine Vorbehalte enthält. Auch das Urteil eines Luftfahrt-Fachjournalisten

sowie jenes eines Gießerei-Technikers haben jeweils einen hohen Beweiswert. Der weltweite Motorenvertrieb, 1898 - 1912 kommt als Indiz hinzu. Demnach war nach allen Maßgaben einer fundierten Beweisführung Weißkopfs Motor flugfähig.

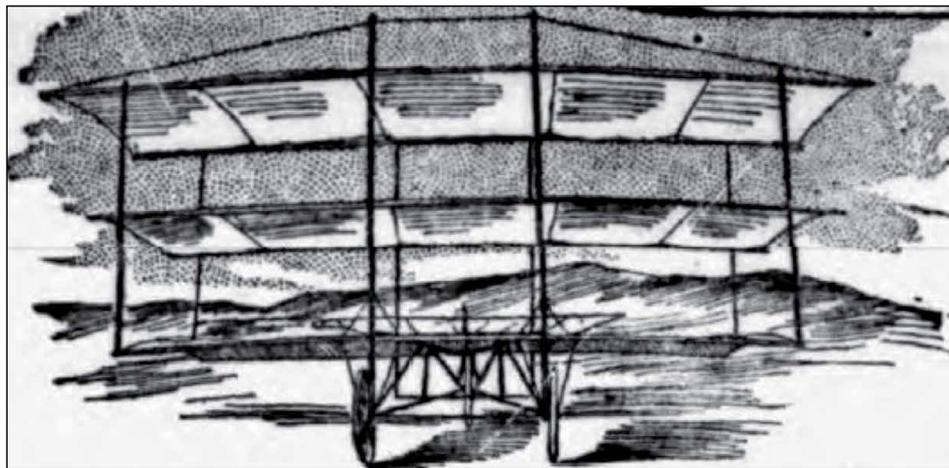
Flügel & Steuerung

Die ersten, von Weißkopf gebauten, bemannten Fluggeräte waren Lilienthalgleiter. Lilienthal machte fast 2.500 Gleitflüge mit Geräten dieses Typs. Deren Flugtaug-

sein erstes, eigenes Motorflugzeug vorstellte, hatte es eine andere Bauart. Es handelte sich dabei um eine Dreidecker-Fachwerk-Konstruktion nach dem Prinzip des Hargrave-Kastendrachens. Zu dieser Zeit bauten auch andere US-Luftfahrt-Pioniere wie Herring und Chanute, ähnliche Gleiter. (Chanute hatte Weißkopf zuvor, \$50 für den Bau eines Gleiters bezahlt.)

In der Presse wurde Weißkopfs Flugzeug ohne Motor abgebildet (s. Abb unten). Es hatte symmetrisch gekrümmte Tragflächen sowie ein Fahrwerk bestehend aus pneumatischen Hauptreifen und einem steuerbaren Spornrad, das mit dem Seitenruder gekoppelt war. Das Höhenruder wurde mittels Steuerstangen bedient. Viele dieser Eigenschaften waren erstmalig in der Luftfahrtgeschichte.

Im Jahre 1899 verkündete Weißkopf gegenüber der örtlichen Presse in Pittsburgh, dass er nun Finanzierungsmittel zum Bau eines großen Flugzeugs erhalten hatte. Viereinhalb Monate später stellte er auf einer weiteren Pressekonferenz einen Eindecker mit 30 Fuß (9m) Spannweite und Hecksteuerung vor. [Quellen hierfür werden erst nach Erscheinen eines TV-Dokus zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.] Als einem Zeugen dieser Pittsburgher Maschine Fotos von Weißkopfs Maschine aus 1901 gezeigt wurden, stellte er eine große Ähnlichkeit in der Auslegung und Flügelkonstruktion mit der Pittsburgher-Maschine fest.

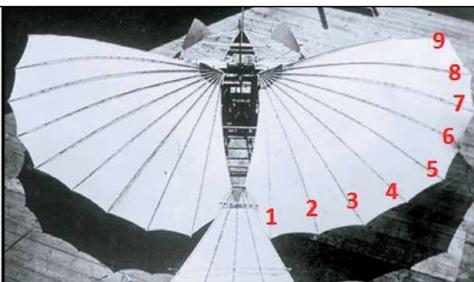
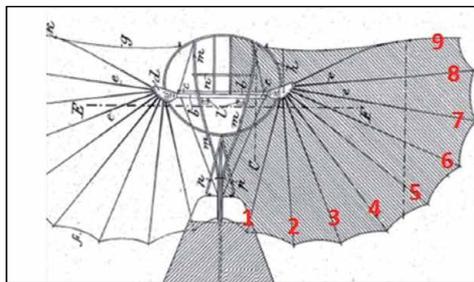


Weißkopfs Dreidecker mit pneumatischem Fahrwerk und steuerbarem Spornrad, Seiten- & Höhenruder, NY World, 4. März, 1898, S. 15

lichkeit steht daher außer Zweifel. Über die BAS kam diese Technik nach Amerika. Während seiner Zeit in Boston baute Weißkopf sowohl einen Eindecker- als auch einen Doppeldecker-Lilienthalgleiter. Als er sodann nach New York umzog und dort auf einer Pressekonferenz am 5.10.1897

Im Folgejahr zog Weißkopf nach Bridgeport an die US-Ostküste. Dort baute er zunächst eine kreisrunde Piste um einen zentralen Pfosten. Wie vor ihm der britische Flugforscher, Horatio Philipps (der 1891 die ersten Flügelprofile patentierte), so fesselte auch Weißkopf seine Flügel-

spitze am Pfosten und flog im Kreis um den Pfosten herum. Im Folgejahr, 1901, entstand seine bekannteste Maschine, die Nr. 21. Laut Pressberichte sollen bereits ab dem 3. Mai 1901 unbemannte, kurze Starttests damit durchgeführt worden sein. Am 8. Juni 1901 sind die ersten Fotos davon in Amerikas führenden Wissenschaftszeitung, Scientific American, erschienen. Die Maschine hatte einen fast exakt nachgebauten Lilienthal-Flügel. Sogar die Rippenanzahl war identisch (s. Bildvergleich). Auf der Grundlage von Fotos, die eine höhere Auflösung als Bisherige aufwiesen, konnte festgestellt werden, dass die Rollsteuerung der Nr. 21 über eine Seilvorrichtung, die sowohl innerhalb als auch außerhalb der Stützseile eine Biegung der



Lilienthals Normalsegelapparat (1895), links, Weißkopfs Maschine Nr. 21 (1901), rechts (begutachtete Weißkopfs 1901-Motor)

Bambusrippen bewirkte, erfolgte (Flügelverwindung). Das Höhenruder wurde mittels Steuerstange bedient. Eine Seitensteuerung wurde anfangs durch Differentialschub (möglicherweise auch mittels Kippen des horizontalen Leitwerks nach dem Vorbild der Vögel), später mittels herkömmlichen Seitenruders bewirkt. [Details hierüber werden in einem späteren Artikel veröffentlicht.]

Am 1. Dezember, 1902 legte Weißkopf seine Steuerung im Luftfahrt-Fachjournal, Aeronautical World wie folgt offen:

Der [] Einstellwinkel der Flügel wird [] durch einen Hebel so gesteuert, dass [] die Flügel schräggestellt werden, um einen Rundkurs fliegen zu können... "

Am 26. Jan 1902 veröffentlichte Weißkopf als Gastredakteur in einer Tageszeitung einen Artikel, in welchem er die Stabilität, Steuerung und Gewichtsausgleich eines Motorflugzeugs zutreffend beschrieb. (Bridgeport Sunday Herald, S. 4 & 9)

The set, or angle, of the aeroplanes will be altered and controlled by levers, which will regulate the force of compressed air which actuates them in order to deflect the aeroplanes so as to incline or steer a circular course without shifting the position of the ballast or aeronaut. The tail or rudder will likewise be lowered or raised by means of compressed air controlled by levers.

Aeronautical World, 1. Dezember, 1902, S. 100

Am 30. Mai, 1903 machte Weißkopf Flugvorführungen für die Presse mit einem Dreiecker-Gleiter. Er begründete seinen Wechsel vom vogelähnlichen Lilienthalflügel zurück zur Fachwerk-Konstruktion damit, dass er ein stabileres Auftriebsprofil wollte. Im selben Interview zeigte er, dass er die Grundprinzipien der Aerodynamik verstand als er die Wirkung der Krümmung einer Flügeloberseite zutreffend beschrieb. Auch seine Offenheit gegenüber der Presse belegte er, indem er das Steuer an einen Reporter übergab. Dieser machte damit sodann einen selbständigen Gleitflug.

Sowohl die Anwendung eines nahezu identisch nachgebauten Lilienthalflügels im Eindecker (1899, 1901 & 1902) als auch die fachlich beanstandungslose Anwendung

gekrümmter Tragflächenprofile im Dreiecker (1897, 1898 & 1903), die zudem im Gleitflug durch einen Vertreter der Presse gesteuert wurde, zeugen davon, dass Weißkopfs Flugzeuge in aerodynamischer Hinsicht flugfähig waren.

Gustav Weißkopf, 30. Mai, 1903:

erator. The arch shape of the aeroplanes made by bending the frame work bows gives two and a half times the lifting power of a flat surface.

Bridgeport Sunday Herald, 31. Mai, 1903, S.4

Die gekrümmte Form der Tragflächen [] erzeugt zweieinhalb mal so viel Auftrieb wie eine gerade Fläche."

Die Flugtauglichkeit der weißkopfschen Konstruktion konnte zudem, wie in der Wissenschaft vorgeschrieben, repliziert werden. Replikas wurden, jeweils 1986 auf dem Testgelände der Fa. Sikorsky (in den USA), sowie 1997 auf dem NATO-Testfluggelände in Deutschland, erfolgreich geflogen. Zwar mussten dabei, aufgrund heutiger Sicherheitsvorschriften, moderne Motoren eingesetzt werden. Bei den deutschen Flügen wurden diese jedoch auf insgesamt 16 PS gedrosselt, um die ursprünglichen, historischen Umstände getreu wiederzugeben.

Hinzu kommt, dass zwölf Fotos von der

Maschine existieren, die sie aus unterschiedlichsten Perspektiven (u.a. Drauf-/Seiten-/Front-/Rück-Ansicht) zeigen. Personen mit aeronautischem Sachverstand (können demnach beurteilen, dass es sich dabei um ein mit ausreichend Festigkeit



Weißkopf-Replika in Flug, 1997 auf dem NATO-Testgelände in Manching, Bayern (Motoren auf 16PS gedrosselt)

konstruiertes, dynamisch eigenstabiles Flugzeug handelte.

Zusammenfassung der Indizien:

Bei der Beantwortung der Frage, ob es überhaupt plausibel war, dass Gustav Weißkopf seine behaupteten Motorflüge vollzog, dienen seine

1. Flugerfahrung,
2. Motorenbau-Erfahrung und
3. Erbaute Flügel- & Flugsteuerung als Indizien.

Bis zu seinem behaupteten Motorflug von 1901 verfügte Weißkopf über mindestens sechs Jahre Segelflug-Erfahrung. [Im Vergleich hierzu behaupten die Brüder Wright nach ersten Gleitflügen im Jahre 1901 schon 1903 erste Motorflüge absolviert zu haben.]

Neben anderen Fachleuten bezeugte auch der ranghöchste Luftfahrt-Sachverständige der USA auf der Grundlage eigener Wahrnehmungen die Flugfähigkeit des Weißkopfschen Motors unter Eid. So steht dessen Flugtauglichkeit außer Zweifel.

Und Weißkopf verwendete einen nachweislich flugfähigen Lilienthal-Flügel Mit einem Flügel dieser Art wurden zuvor Tausende Flüge gemacht. Dessen Flugfähigkeit dürfte ebenfalls außer Zweifel stehen.

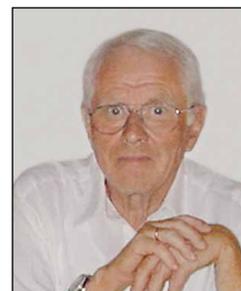
Einige der wichtigsten Grundlagen fürs Gelingen eines erfolgreichen Fluges sind daher durch den Werdegang Weißkopfs erfüllt. Damit ist die Plausibilität seiner späteren Flugbehauptungen erhöht.

Im nächsten Teil dieses Artikels werden Beweise für seine behaupteten Flüge ausgewertet.

© John Brown

» Fortsetzung Ausgabe 4-2014

Der Flug der Kraniche



Hans-Ulrich Ohl



Abb. 1: Übliche Kranichformation im Fluge

Zweimal im Jahr sind sie in unterschiedlichen Himmelsrichtungen auch über unsere Bundesrepublik unterwegs, tausende Kraniche auf ihren Flugreisen zu ihren angestammten Sommer- oder Winterquartieren. In Gruppen von mehreren hundert Vögeln fliegen sie in der bekannten Keilformation wetterabhängig in unterschiedlichen Flughöhen zwischen 200 und 2000 Metern über Grund. Während Störche sich ebenfalls in Gruppen auf die Reise begeben, unterscheidet sich ihr Flugverhalten grundsätzlich von denen der Kraniche. Sie bilden keine geordneten Flugformationen, sondern fliegen zwar ebenfalls in größeren Gruppen, jedoch nur sehr selten in einem organisierten Verband. Der Grund für diese andere Strategie sind die unterschiedlichen Flugtechniken dieser beiden Vogelarten. Störche sind hervorragende Segler, die auf ihrer Flugreise thermische Aufwindfelder ansteuern und durch Kreisen in diesen Aufwindgebieten versuchen soviel Höhe wie nur irgend möglich zu gewinnen. In einem sich daran anschließenden optimierten Gleitflug versuchen sie dann das nächstgelegene Aufwindfeld zu erreichen. Insofern haben diese beiden Vogelarten auch keine identischen Flugwege auf ihren Langstreckenflügen

zu ihren Sommer- oder Winterquartieren. Störche orientieren sich überwiegend an thermisch besonders günstigen Streckenführungen, während die Kranichformationen den direkten Flugweg zu ihren Zielgebieten wählen. Und noch etwas unterscheidet den Storchenflug von denen der Kraniche: Ihre Flüge absolvieren sie meist lautlos und überwiegend am Tag, während die Kraniche auch im Flug trompetenartige Rufe erschallen lassen und so akustisch auf sich aufmerksam machen. Flüge bei Nacht sind zwar schon mal beobachtet worden, sind jedoch mehr die Ausnahme als die Regel.

Hubschrauber der Bundeswehr haben in den sechziger/siebziger Jahren sogenannte Erkundungs- und Kranichbegleitflüge durchgeführt und dabei aus dem Zugverhalten der Kranichformationen erstaunliche Erkenntnisse gewinnen können. Nicht nur dass diese Vögel über hervorragende navigatorische Fähigkeiten verfügen. Auch marginale Schlechtwetterlagen mit stark reduzierten Sichtverhältnissen führen keineswegs zu ernsthaften Orientierungsproblemen. Selbst bei Nebellagen oder geringen Wolkenuntergrenzen setzen sie ihre Flüge unbeirrt und zielgerichtet

fort. Überrascht hat auch ihre Fähigkeit, intensive Schlechtwettergebiete rechtzeitig zu erkennen und sie erfolgreich zu umfliegen. Dabei wurde auch beobachtet, wie bei erschwerenden Wind- und Wetterverhältnissen ein Altvogel, begleitet von zwei Jungvögeln, zur Erkundung des Wetterumfeldes aus der Formation ausscherte und Wettererkundungsflüge vornahm. Das führte besonders während der Herbstmonate zu erkennbaren Neuausrichtungen der Flugrouten mit günstigeren Wind- und Wetterverhältnissen, wie die sie verfolgenden Hubschrauberpiloten mehrfach beobachten konnten.

Während dieser zahlreichen Verfolgungsflüge durch Hubschrauber der Bundeswehr wurde auch beobachtet, wie jede Formation von einem erfahrenen Altvogel angeführt wird. Ihm folgen drei bis vier Jungvögel, die wiederum von einem Altvogel begleitet werden. Trifft ein neuer kleinerer Verband auf eine relativ größere Formation, so kommt es in aller Regel zu einer Vereinigung der beiden Gruppen. Die Eingliederung durch ein seitliches Einordnen der kleineren Gruppe erfolgt völlig unproblematisch und absolut sozialverträglich. Jeweils ein Altvogel mit zwei bis drei Jungvögeln reiht sich seitlich in die vorhandene Formation ein. Der eine Formation anführende Altvogel wird nach etwa zwei bis drei Stunden Flugzeit abgelöst, indem er sich zusammen mit den ihn begleitenden Jungvögeln ans Ende des Verbandes zurückfallen lässt. Die beobachtete durchschnittliche Reisefluggeschwindigkeit dieser Formationen bewegt sich im Mittel um die 40 Stundenkilometer. Ein ausgewachsener Kranich erreicht ein durchschnittliches Gewicht zwischen vier und sieben Kilogramm bei einer mittleren Lebenserwartung von ungefähr zwanzig Sommern.

Vogelkundler in aller Welt haben sich sehr intensiv mit dem jeweils artspezifischen Verhalten dieser Vögel beschäftigt und konnten in diesem Zusammenhang ganz erstaunliche Verhaltensmuster registrieren.

Von Haus aus sind Kraniche Bodenbrüter, wobei sie für ihre Nistplätze Feuchtgebiete oder Hochmoore bevorzugen. Diese Orte bieten einen gewissen Schutz vor Nesträubern wie Fuchs oder Marder. Das Gelege besteht meistens nur aus zwei Eiern. Während der Brutzeit von etwa 30 Tagen in den Monaten März und April wird das Gelege von den Eltern akribisch bewacht. Erstaunlich ist auch, dass die Jungvögel als sogenannte Nestflüchter ihr Brutnest bereits nach etwa 24 Stunden verlassen. Danach werden sie von ihren Eltern teilweise auch außerhalb des eigentlichen Brutplatzes versorgt. Bereits nach etwa zehn Wochen ist ihr Federkleid soweit gediehen, dass sie ernsthaft zu Flugschülern mutieren. Nach drei Jahren erlangen sie dann auch Geschlechtsreife. Zu dieser Zeit gehen die männlichen Vögel dann auf Brautschau. Eine erfolgreiche, in jeweils beiderseitigem Einvernehmen erfolgte Damenwahl führt dann in aller Regel zu einer lebenslangen monogamen Partnerschaft.

Diverse Verhaltensmuster dieser Vogelart setzen Vogelkundler immer wieder in Erstaunen und Bewunderung. Obwohl sie während der gesamten Sommermonate ihre Reviere kaum verlassen, begeben sie sich während der Monate Oktober/November immer wieder zu den gleichen örtlichen Sammelpunkten. Erst nachdem die Gruppe, die schon leicht einmal aus mehreren hundert Vögeln bestehen kann, vollständig versammelt ist, erfolgt das Signal zum Aufbruch. Dabei spielen auch die Großwetterlage und die allgemeinen Windverhältnisse eine mitentscheidende Rolle. Ungünstige Voraussetzungen können eine Abflugverzögerung von mehreren Tagen durchaus zur Folge haben.

Dies alles wird von den unterschiedlichen Vogelwarten entlang der zu erwartenden Flugstrecke durchaus aufmerksam verfolgt und auch gemeldet. Besonders der kontrollierte Luftverkehr im Umfeld der Ein- und Abflugschneisen internationaler Verkehrsflughäfen ist an solchen Informationen brennend interessiert. Sichtflugverkehr der „Allgemeinen Luftfahrt“ unterhalb von 10 000 Fuß sollte in den kritischen Monaten März/April (nördliche Flugrichtung) und September/Oktober (südliche Flugrichtung) dem Luftraum besonders aufmerksam beobachten und jede geortete Kranichformation der Flugsicherung auf einer der FIS – Frequenzen zur Kenntnis bringen. Die Meldung sollte die folgenden Informationen enthalten:

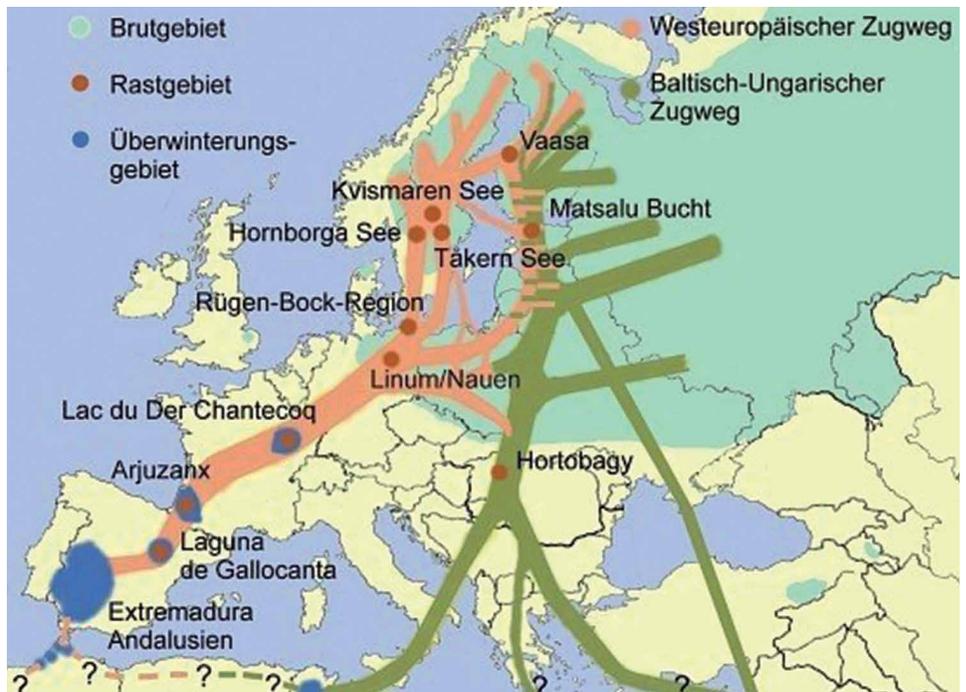


Abb. 2: Bekannte europäische Kranichflugrouten

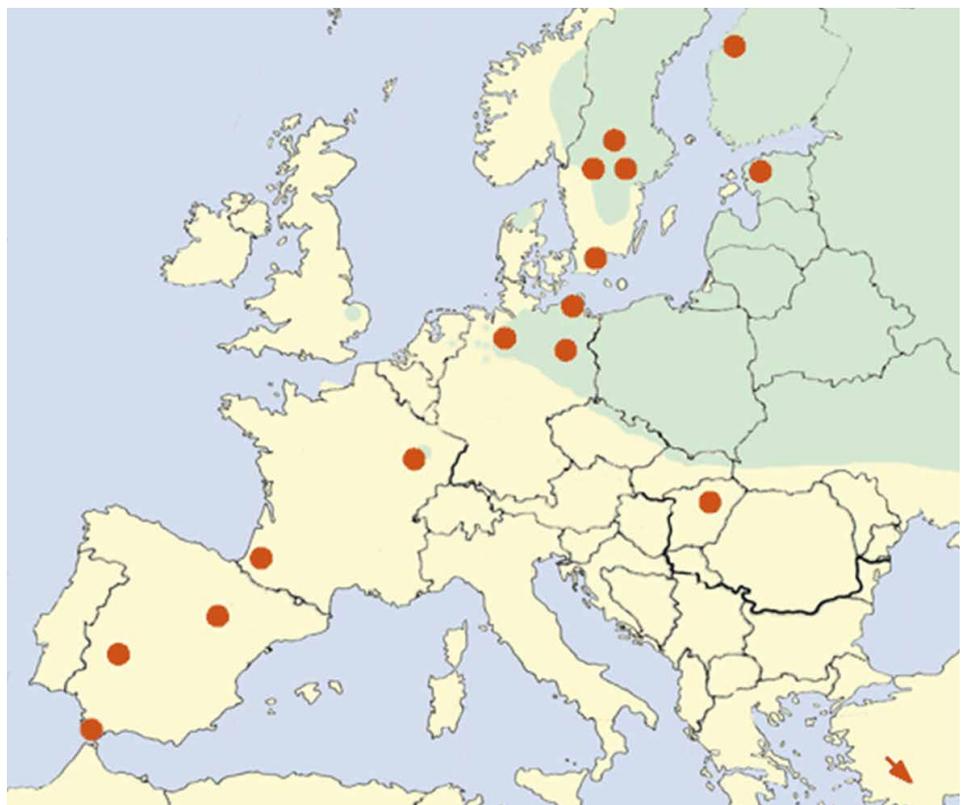


Abb. 3: Bevorzugte europäische Kranichrastplätze // Alle Bilder NABU

- > Ort der Beobachtung
- > Geschätzte Flughöhe und Flugrichtung der Formation
- > Geschätzte Anzahl der Kraniche in der Formation

Eine solche Kranichformation stellt auch für Verkehrsflugzeuge im Umfeld von Verkehrsflughäfen eine ernstzunehmende Gefahr dar, wie wir spätestens seit der Notwasserung eines Airbusse kurz nach dem Start in New York auf dem „Hudson

River“ wissen. So ist es denn auch gängige Praxis, den jeweiligen Flugverlauf einer beobachteten Kranichformation den Fluglotsen in den Kontrollzentren und auf den Kontrolltürmen zur Kenntnis zu bringen, um eventuelle Gefährdungspotentiale für den an- und abfliegenden Flugverkehr rechtzeitig zu erkennen.

© Hans-Ulrich Ohl

Änderungen im Luftrecht - ab 05.12. 2014 tritt die SERA VO(EU) 923/2012 in Kraft!

Beitrag von Frank Peter Dörner - Abdruck mit freundlicher Genehmigung des aerokurier.

RA Frank Dörner



Ab dem 5. Dezember 2014 wird in ganz Europa ein einheitliches Regelwerk zu den Luftverkehrsregeln (Rules of the air) zu beachten sein. Die europäische Verordnung VO(EU) 923/2012 (Regulation SERA-Standardised European Rules of the Air) trat bereits am 5. Dezember 2012 in Kraft. Die Mitgliedstaaten konnten jedoch einen Opt-Out-Zeitraum bis längstens 5. Dezember 2014 nutzen. Davon hat auch Deutschland Gebrauch gemacht.

Im Mai letzten Jahres hat das Verkehrsministerium eine Ausschreibung für ein Forschungsprojekt "Entwicklung des Luftraumkonzepts zur Einführung des sicheren Flugbetriebs unter Instrumentenflugbedingungen (IFR) im unkontrollierten Luftraum der Klasse G" veröffentlicht. Damit ist auch der Hauptfokus beschrieben, der während der Kommentierungsphase zum Erlass der Europäischen Verordnung und zum Erlass der EASA AMC und GM (Acceptable Means of Compliance and Guidance Material/anerkannte Nachweisverfahren und Anwendungshilfen) seitens deutscher Teilnehmer herausgegriffen wurde. Insgesamt ist die Beteiligung an diesem Europäischen Gesetzgebungsverfahren recht überschaubar ausgefallen. SERA beschränkt sich nicht darauf, dass zukünftig Flüge nach IFR-Regeln auch im unkontrollierten Luftraum möglich werden. Eine Vielzahl von Regeln wird zurückgeführt auf den internationalen Ausgangspunkt der „Rules of the Air“- nämlich ICAO Annex 2. Abweichungen von ICAO werden in einem eigenen Anhang zur EU-Verordnung dargestellt. Nachfolgend eine Zusammenstellung der wichtigsten Änderungen. Teilweise mit Kommentaren des Autors dazu, warum sich mit einzelnen Änderungen im Vergleich zur jetzigen LuftVO Probleme oder zusätzliche Aufwände ergeben können. Artikel 1 der SERA-Verordnung stellt klar, dass die Regeln für sämtliche Luftraumnutzer und Luftfahrzeuge im Europäischen Luftraum gilt und auch für alle Behörden und Flugsicherungsdienste verbindlich ist. Artikel 2 nimmt 143 Begriffsbestimmungen vor. Die meisten entsprechen der gängigen Verwendung im bisherigen Luftrecht.

Eine Besonderheit (beziehungsweise die Abschaffung einer deutschen Besonderheit) scheint erwähnenswert: SERA besichert dem VFR-Tag-Flug im Vergleich zu heute rund 24 Minuten mehr mögliche Flugzeit. Nacht bedeutet gemäß SERA Definition Nr. 97: 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. Die Vereinfachung aus § 33 Satz 2 der LuftVO ist damit Geschichte und weicht der ICAO-konformen Berechnung zur Bürgerlichen Dämmerung. Die beginnt beziehungsweise endet in unseren Breitengraden rund 42 Minuten vor bzw. nach Sonnenuntergang. Die SERA-Definitionen Nr. 102 und 104 weisen an exponierter Stelle bereits darauf hin, was in der Luftfahrt nichts zu suchen habe (vgl. SERA.2020): „problematischer Konsum psychoaktiver Substanzen- der Konsum psychoaktiver Substanzen durch Luftfahrtpersonal auf eine Weise, die eine direkte Gefahr für die Person, die die Substanz(en) konsumiert, darstellt oder das Leben, die Gesundheit oder das Wohlergehen Dritter gefährdet und/oder berufliche, soziale, geistige oder körperliche Probleme oder Störungen verursacht oder verstärkt.

Abweichungen von ICAO-Standards sind anzuzeigen

Dabei sind psychoaktive Substanzen unter anderem Alkohol, Beruhigungsmittel, Schlafmittel, sonstige Psychostimulanzien und Halluzinogene, jedoch nicht Kaffee und Tabak. Artikel 3 und 4 stellen klar, dass die Mitgliedstaaten für die Einhaltung der SERA-Regelungen verantwortlich sind. Artikel 5 verpflichtet die Mitgliedstaaten spätestens zum Zeitpunkt der Anwendung, der ICAO die Aufgabe aller früheren nationalen Abweichungen von ICAO-Standards anzuzeigen. Die darauf folgenden Artikel befassen sich mit Änderungsverfahren und weiteren Formalien zum Inkrafttreten. Der Anhang zur Verordnung beschreibt die

eigentlichen „Rules of the Air“. Dabei werden -wie in allen EU-Verordnungen keine Paragraphen sondern eine Nummerierung mit vorangestelltem Regelungsbereich verwendet.

SERA.2001 bis SERA.3130 enthalten Regelungen die in abgeänderter Reihenfolge bereits inhaltsgleich aber teilweise etwas differenzierter in der LuftVO zu finden sind. SERA.3135 enthält deutlich weitergehende Regelung zu Verbandsflügen (die bislang lediglich in § 12 Abs. 2 LuftVO erwähnt waren).

Dabei wird zwischen Verbandsflügen im kontrollierten und unkontrollierten Luftraum unterschieden, einem Verbandsführer Koordinationsaufgaben zugewiesen und klare Maximalabstände beschrieben. Der erste große Unterschied ist in den Ausweichregeln zu finden :SERA.3210 übernimmt hier (bis auf einen Unterschied bezüglich dem gegenseitigem Überholen von Segelflugzeugen) komplett die Vorgaben aus ICAO Annex II Kapitel 3 (3.2.2). Dadurch entfallen die bislang in der „Ausweichreihenfolge“ des § 13 Abs. 2 LuftVO enthaltene Verweise auf Hängegleiter und Gleitsegel. Hier wird der nationale Gesetzgeber hoffentlich in der anzupassenden und abzuändernden LuftVO über die SERA-Verordnung hinausgehende Differenzierungen beibehalten und der EU-Kommission sowie der EASA solch zusätzliche Maßnahmen gern. Art. 8 der SERA-Verordnung melden. Neu ist die Darstellung in SERA.3210c)3.i) enthaltene Regelung, dass Segelflugzeuge einander auch links überholen dürfen. Hierzu gab es -soweit ersichtlich- von den Beteiligten im Gesetzgebungsverfahren keine Anmerkungen. Es bleibt abzuwarten, ob der nationale Gesetzgeber hier versucht, zusätzliche Maßnahmen/Klarstellungen zu bestimmen. Über die Ausweichregeln des § 13 LuftVO hinaus geht nun auch SERA.3210d) womit die Ausweichregeln auch für Bodenbewegungen beschrieben werden. Eine Vereinheitlichung, die insbesondere Betreiber von Luftsportgeräten und Segelflugzeugen erfreuen dürfte, ist die Vorschrift SERA.3215

bezüglich der zu führenden Lichter. Diese werden nunmehr nur "nachts" gefordert. Bislang sah §17 LuftVO die Pflicht zum Führen von Lichtern von Sonnenuntergang bis - aufgang vor. Damit können nun auch alle Luftfahrzeuge die Dämmerungszeit nutzen ohne Lichter zu führen. Weitere Änderungen betreffen die Pflicht zur Flugplanaufgabe, Sichtflugminima und Sonder VFR.

Nur noch bis zum 5. Dezember 2014 wird die Luftverkehrsordnung Anwendung finden. Damit kommen Änderungen im Flugbetrieb auf die Piloten zu. Die bislang in § 22 LuftVO enthaltene Regelung zum **Flugbetrieb** an Flugplätzen ist in SERA.3225 deutlich ausgedünnt worden. Es bleibt abzuwarten, ob die Bundesrepublik zusätzliche Maßnahmen in der zu ändernden LuftVO beschreibt.

Der wohl größte „Brocken“ dürfte der Abschnitt 4 der SERA-Verordnung insbesondere für die Sportfliegerei (nicht zuletzt den Segelflug) und vor allem für die Flugsicherung bedeuten. SERA.4001 beschreibt die Pflicht zur **Flugplanaufgabe**. Dabei wird die Pflicht zur Aufgabe von Flugplänen unter anderem auch für alle Flüge aufgestellt, bei denen ein einzelner Flugabschnitt der Flugverkehrskontrolle unterliegt. Das heißt, auch der Ein- und Ausflug aus Kontrollzonen! Damit wird eine unüberschaubare Anzahl von Flügen ab 5. Dezember dieses Jahres flugplanpflichtig. Eine vorsichtige Abmilderung der für Piloten, Flugberater und Flugverkehrskontrollstellen gleichermaßen erschreckenden Regelung verspricht jedoch die Begriffsdefinition „Flugplan“.

Nach SERA.4001a) wird der Begriff „Flugplan“ sowohl zur Bezeichnung der vollständigen Informationen über alle Punkte der Flugplanbeschreibung (also dem klassischen Flugplan) verwendet, als auch zur Bezeichnung von beschränkten Informationen, die unter anderem zu übermitteln sind, um eine Freigabe für einen kleinen Flugabschnitt, beispielsweise für das Kreuzen einer Luftstraße oder für Start oder Landung auf einem kontrollierten Flugplatz, zu erhalten.

Die AMC/GM zu SERA.4001 differenzieren zwischen den Begriffen „submit a flight plan“ und „filed flight plan“. Der „filed flight plan“ wird in Nr. 73 der Begriffsdefinitionen bereits erwähnt und entspricht dem klassischen, von der Flugberatung angenommenen Flugplan.

„Submit a flight plan“ -in der deutschen-

Version der SERA-Verordnung als "Flugplan abgeben" übernommen, heißt also nicht zwingend ein komplettes Flugplanformular via AIS aufzugeben. Es liegt am nationalen Gesetzgeber, die durch SERA geforderte Regelung zu Flugplänen für Teilabschnitte zu regeln. Dazu könnte bereits die bislang in § 23 Abs. 4 LuftVO enthaltene und gegebenenfalls etwas zu erweiternde Regelung zu per Funkkontakt abzugebenden Informationen und Freigaben ausreichen.

Abschnitt 5 der SERA-Verordnung bringt bezüglich der Sichtflugminima Veränderungen: Einheitlich wird zukünftig in allen Lufträumen eine Flugsicht von 8 km lediglich für Flüge über 3050 m (10000 ft) MSL vorgeschrieben. Das heißt, die deutsche Besonderheit in Luftraum "Echo" ohne Rücksicht auf die Flughöhe eine Flugsicht von 8 km zu fordern, wird damit hinfällig werden. Einheitlich gilt unter 10000 ft innerhalb und außerhalb von Kontrollzonen eine Flugsicht von 5 km.

IFR-Betrieb künftig auch im unkontrollierten Luftraum

Und dies grundsätzlich auch für den unkontrollierten Luftraum (aktuell Golf und Foxtrott), wobei dies explizit von der Behörde noch bestimmt werden muss. Sie kann auch für Flüge mit Flächenflugzeugen unterhalb einer Geschwindigkeit von 140 kts IAS anordnen, das lediglich 1500 m ausreichen oder im Fall von Hubschraubern- wie bisher- sogar 800 m. Hierzu ist ebenfalls eine Bestimmung durch den Mitgliedstaat Behörde nötig.

Auch die als Sonder-VFR-Flug nach § 26 Abs. 4 zulässige Durchführung eines Fluges innerhalb einer Kontrollzone ohne die dort erforderlichen VMC bleibt möglich.

Für Deutschland ungewohnt - und daher mit dem im ersten Teil erwähnten Forschungsauftrag belegt – ist der zukünftig zulässig im unkontrollierten Luftraum durchführbare IFR-Betrieb. Damit entfällt auch das Erfordernis des Luftraum F. Dieser ohnehin nicht ICAO-konforme Luftraum wird ausdrücklich in der SERA-Verordnung als "Übergangsmaßnahme" beschrieben, die zu ersetzen sei, sobald eine andere Klasse hierfür bemüht werden kann (SERA.6001h).

Die AMC/GM zu SERA.6001h) sehen die Luftraum-F-Übergangsmaßnahme lediglich für einen Maximalzeitraum von drei Jahren.

SERA.6005 beinhaltet auch Regelungen

zu TMZ (Transponder Mandatory Zone) und RMZ (Radio Mandatory Zone). Die bislang in Deutschland nur außerhalb der LuftVO zu findenden Hinweise zur TMZ (z.B. in§ 4 FSAV- Flugsicherungs-aus-rüstungsverordnung) werden durch SERA um die Möglichkeit eines RMZ ergänzt. Genau mit Hinweis auf TMZ und RMZ wurden von der Kommission und der EASA auch Einwendungen gegen die grundsätzliche Abschaffung von Luftraum F begegnet. Durch die Einrichtung von TMZ und RMZ sei es auch in Luftraum G möglich, IFR-An- und Abflüge zu ermöglichen wenn man von der Einrichtung eines Kontrollzone absehen wolle.

SERA Abschnitt 8 beschreibt umfänglich den **Flugverkehrskontrolldienst** (ATC) einschließlich Freigaben, Staffellungen, Einhaltung von Flugplänen und der Pflicht zur Hörbereitschaft.

SERA Abschnitt 9 beschreibt Aufgabe und Umfang des **Fluginformationsdienstes** (AFIS). Zudem die Verwendung und den Inhalt von ATIS (Automatic Terminal Information Service).

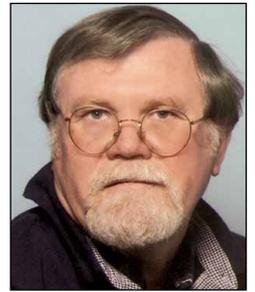
SERA Abschnitt 10 beschreibt den **Flugalarmdienst** und SERA Abschnitt 11 Verhalten und Verfahren bei rechtswidrigen Eingriffen, **Notfällen** und beim Abfangen von Luftfahrzeugen. SERA Abschnitt 12 beschäftigt sich schließlich mit der Meteorologischen Flugsicherung - dem **Wetterdienst**.

Die Anlage 1 enthält - ebenso wie bislang die Anlage 2 zur LuftVO - Signale und Zeichen wobei nun auch Standardhandzeichen für Notfälle hinzukommen.

Anlage 2 enthält Bestimmungen für den Aufstieg von unbemannten Freiballonen. Anlage 3 eine Tabelle der Reiseflughöhen analog der Anlage 3 zur LuftVO (Halbkreis-Flughöhen)

Anlage 4 enthält (ebenso wie die bisherige Anlage zur LuftVO) die Luftraumklassen und eine Übersicht über die Flugverkehrsdienste und wird ergänzt durch Anlage 5, die eine Darstellung von Meldungen für besondere Flugmeldungen (Meteorologische Besonderheiten, Vulkanaktivitäten und ähnliches) enthält.

Es bleibt abzuwarten, wann und in welchem Umfang der deutsche Gesetzgeber reagiert und einen Entwurf zur Änderung der LuftVO vorstellt. Betreiber von Luftfahrzeugen, Flugschulen, Flugsicherungsunternehmen und Behörden müssen sich heute schon auf die in knapp zehn Monaten kommenden Änderungen einstellen.



Werner Fischbach

Abkürzungen können ja manchmal ganz nützlich sein. Wenn sie zum Beispiel dabei helfen, schneller ans Ziel zu kommen. Aber wenn es um die Sicherheit geht, dann ist unumgänglich, sich an die vorgeschriebenen Verfahren zu halten. Also immer schön auf Linie bleiben. Was kein Plädoyer für absolute Gefolgschaft, sondern, wie der nachfolgend geschilderte Fall zeigt, ein Hinweis sein soll, verfahrensmäßig immer auf der vorgegebenen Linie zu bleiben. In diesem Fall der Rollleitlinie.

Der Zwischenfall, um den es hier geht, ereignete sich am 13. April 2012 auf dem Flughafen von Sevilla. Darin waren zwei B737-8AS der irischen Ryanair verwickelt. Die beiden Boeings waren auf den Parkplätzen R10 und R11 abgestellt. Die eine davon (EI-EBA) sollte als RYR7724 nach Gran Canaria (GCLP) fliegen, die andere (EI-EVC) mit dem Rufzeichen RYR1966 zum Flughafen Teneriffa Süd (GCTS). Die Besatzung der EI-EBA war etwas schneller als ihre Kollegen der rechts von ihnen geparkten Schwwestermaschine. Sie hatte die Triebwerke bereits gestartet und als sie die „before taxi-list“ abgearbeitet hatte, bat sie um 20:16 UTC um Rollfreigabe und wurde dann zum Rollhalt der Piste 27 freigegeben.

Der Zwischenfall

Daraufhin setzte der Kapitän, der als „Pilot Flying“ die B737 nach Gran Canaria fliegen sollte, das Flugzeug in Bewegung. Dazu musste er eine ziemlich starke Rechtskurve einleiten, um an der Schwwestermaschine vorbei zur Rollbahn G-8 zu gelangen (siehe Abbildung Nr 1). Unterstützt wurde er dabei von einem Ramp Coordinator, der durch entsprechende Handbewegungen der Besatzung signalisieren sollte, ob sie nun auf dem rechten Weg war oder nicht. Bei der Schwwestermaschine (EI-EVC) war das Boarding zwar abgeschlossen, aber die Besatzung hatte ihre Flugvorbereitung noch nicht beendet. Die Türen waren noch nicht geschlossen und die Gangways noch nicht entfernt worden. Der Kapitän der EI-EBA hatte zunächst die erforderliche

Rechtskurve eingeleitet, sie jedoch nicht konsequenterweise bis zum Erreichen der Rollbahn durchgehalten. Wie Abbildung Nr. 1 zu entnehmen ist, war nach der Rechtskurve danach eine starke Linkskurve erforderlich. Zugegebenermaßen ein ziemlich umständliches Verfahren. Nachdem die Rechtskurve zu früh beendet worden war, rollte die Boeing nun auf direktem Weg zur Rollbahn G-8. Kurz vor Erreichen derselben kollidierte die linke Tragfläche der EI-EBA mit dem Seitenleitwerk und dem Höhenruder der Schwwestermaschine. Verletzt wurde dabei niemand, aber an beiden Boeings entstand beträchtlicher Sachschaden. Die Passagiere beider Maschinen wurden zum Terminal zurückgebracht. Der Rollvorgang wird in Abbildung 2 dargestellt.

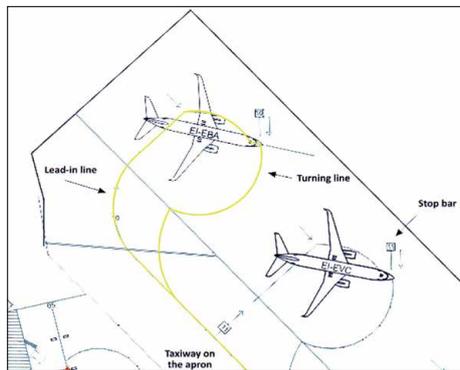


Abb. 1: Die Skizze zeigt die Position der beiden Flugzeuge und die für EI-EBA erforderliche Rechts- und nachfolgende Linkskurve (Quelle: CIAIAC)

Wie war es zu diesem Zwischen- bzw. Unfall gekommen. Bei ihren Untersuchungen stellte die CIAIAC (Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil) fest, dass sich die Drehrate des Flugzeugs („change rate in the heading“) von sieben Grad pro Sekunde auf 185 erhöhte und von dort auf etwa ein Grad zurückging. Das erklärt jedoch nicht, weshalb der Kapitän die erforderliche Rechtskurve nicht zu Ende geführt hatte und auf dem Weg zur Rollbahn G-8 etwas abkürzte. Er führte aus, dass er vor dem Rollen sah, wie der Ramp Coordinator seinen Daumen nach oben gerichtet hatte und dass dies für ihn das Signal zum Losrollen war. Etwas später sah er, wie der Coordinator mit dem

erhobenen Daumen eine Art Wellenbewegung durchführte („with thumbs pointed up and what looked like a wave“). Da der Koordinator nicht mehr mit dem Flugzeug mitging, interpretierte er dies als Zeichen, dass er von der anderen B737 frei wäre. Nach der Kollision kam der Koordinator wieder nach vorne und signalisierte der Besatzung, anzuhalten.

Der Ramp Coordinator war nicht beim Flughafen, sondern bei einem privaten Dienstleister („handling agent“) angestellt. Er war jedoch im Besitz der erforderlichen Lizenz, hatte allerdings nur eine Erfahrung von 30 Tagen. Seinen Aussagen zufolge war er, nachdem die Besatzung den Rollvorgang eingeleitet hatte, um das Flugzeug herumgegangen und hatte sich zum Heck der auf R11 geparkten EI-EVC begeben. Von dort konnte er seiner Meinung nach den Rollvorgang der B737 und vor allem die Position der linken Tragfläche am besten beurteilen. Als EI-EBA die vorgegebene Rollleitlinie plötzlich verlassen hatte und die Cockpitcrew auf seine Signale hin nicht angehalten hatte, kollidierte die linke Tragflächenspitze mit dem Höhenleitwerk der Schwwestermaschine.

Contributing Factors?

Ryanairs Betriebshandbuch („Flight Crew Operations Manual – FCOM“) enthält genaue Anweisungen hinsichtlich der Rollverfahren. Dort wird ausgeführt, einer gekrümmten Rollleitlinie mit dem Bugrad zu folgen und keine „Ecken zu schneiden“ („to follow the turning line with the nose wheel when the taxi line is shifted and not to cut corners“). Deshalb ist zu fragen, weshalb der Kapitän dieser Anweisung nicht gefolgt ist. Ob er die Rollleitlinie nicht mehr visuell verfolgen konnte oder ob er wirklich abkürzen wollte, konnte nicht festgestellt werden. Gegen die erstere Vermutung spricht, dass zum Zeitpunkt sehr gute Sichtverhältnisse herrschten (mehr als zehn Kilometer). Dem Untersuchungsbericht kann jedoch nicht entnommen werden, ob es in Sevilla bereits dunkel war, als sich die B737 in Bewegung setzte (der Zwischenfall).



Abb. 3: Immer schön auf der Rollleitlinie bleiben – wie diese B737 der nicht mehr existenten Hapag-Lloyd Express (Foto: W. Fischbach)

fall ereignete sich kurz nach 20 Uhr UTC). Aber das dürfte kein Problem gewesen sein, denn bekanntlich verfügen Verkehrsflugzeuge über ziemlich leistungsfähige Scheinwerfer. Ob der Kapitän nun wirk-

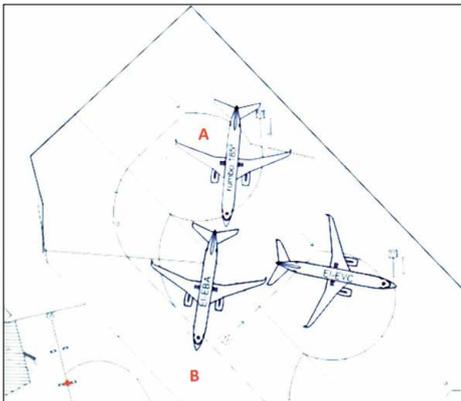


Abb. 2: Die Abweichung von EI-ABA von der Rollleitlinie und die Kollision mit der Schwestermaschine (Quelle: CIAIAC)

lich versucht hatte (er war übrigens schon mehrmals nach Sevilla geflogen), auf dem Weg zur Rollbahn ein wenig abzukürzen, kann wohl kaum bewiesen werden. Denn auf der einen Seite war der Flug „in time“; die Besatzung musste ihrem Flugplan nicht „hinterherfliegen“. Auf der anderen Seite dürfte er wohl kaum dazu gezwungen werden, etwas zu tun, was er nicht zu tun bereit ist. Schließlich kann niemand gezwungen werden, sich selbst zu beschuldigen. Möglicherweise gab es auch Kommunikations- bzw. Verständnisprobleme zwischen der Cockpitcrew und dem Ramp Coordinator. Es ist nicht auszuschließen, dass der Kapitän die Handzeichen des Coordinators nicht richtig deuten konnte. Doch dies kann den Schlußfolgerungen der CIAIAC nicht entnommen werden.

Abgesehen von der Tatsache, dass die Reaktion des Ramp Coordinators nach Meinung der CIAIAC verbesserungswürdig war, gab es für die Untersuchungsbehörde nur eine Ursache für die Kollision der beiden B737 – das Nichtbefolgen der Rollleitlinie durch die Besatzung der EI-EBA.

Nun ist dieser Zwischen- oder Unfall nicht der erste dieser Art. Leider kommt es immer wieder vor, dass zwei Flugzeuge auf dem Boden beim Rollen miteinander kollidieren. Der (zum Zeitpunkt dieser Berichterstattung) letzte Zwischenfall ereignete sich am 28. Juni auf dem Flughafen von London-Stansted. Dass dabei erneut zwei B737 der Ryanair verwickelt waren, ist wohl eher dem Zufall geschuldet. Da kollidierte eine aus Frankfurt-Hahn kommende Maschine mit einer, die zur Startpiste unterwegs war und nach Warschau fliegen wollte. Beide Maschinen wurden beschädigt; der Flug nach Warschau musste mit einer Ersatzmaschine durchgeführt werden.

Meist gehen Rollunfälle glimpflich ab und meist ist lediglich ein Sachschaden zu verzeichnen. Wer jedoch nicht mit einem anderen Flugzeug kollidieren möchte, der sollte sich ganz einfach an die Rollleitlinien halten. Denn schließlich wurden diese nicht auf die Rollbahnen und auf die Vorfelder gepinselt, weil die Flughäfen zufällig zuviel Farbe eingekauft haben. Sondern um Unfälle wie den in Sevilla zu vermeiden. Deshalb immer schön auf der Linie bleiben.

© Werner Fischbach

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



Engineering
Equipment
Services
Experts

Enrico Ragoni
CEO

Sachverständiger VdL

Seile, PSA und Zubehör für
Helikoptertransporte (HESLO)
und Luftrettung (HEC), PCDS
Expertise Helikopteroperation und
Arbeitsmittel, EASA PCDS
EU-Recht Sicherheitstechnik

Bahnhofweg 1
CH-6405 Immensee
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

Wie kann ich das Finanzamt an den Kosten meines Flugzeugs beteiligen ?



Klaus-Rudolf-Kelber



Als Mitglied des Arbeitskreises "Fliegende Juristen und Steuerberater" der AOPA erreichen mich immer wieder Anfragen von Piloten, ob und wie Kosten für die berufliche Nutzung eines einmotorigen Luftfahrzeuges steuerlich geltend gemacht werden können.

Um solche Fragen richtig zu beantworten, muss im Einzelfall der Sachverhalt genau ermittelt und differenziert werden.

Der einfachste Fall wäre der, dass ein Luftfahrzeug gelegentlich für einen beruflichen Flug genutzt wird. Die Aufwendungen hierfür sind steuerlich in voller Höhe abzugsfähig, so weit die Aufwendungen nicht unangemessen hoch sind und die berufliche Veranlassung zweifelsfrei nachgewiesen werden kann. Anders als bei den Aufwendungen für einen PKW, bei dem die Kosten auch mit einem Kilometersatz pauschaliert werden können, sind die Kosten für das Luftfahrzeug immer in der tatsächlichen Höhe zu ermitteln. Der so gefundene Stundensatz ist auf die Zeit der beruflichen Nutzung anzuwenden.

Die Frage der Angemessenheit kann durch einen Vergleich der Aufwendungen mit den Kosten für einen kurzfristig gebuchter Linienflug in der Businessklasse geklärt

werden. Selbst dann, wenn die Kosten für den Linienflug niedriger sein sollten, gibt es noch genügend Argumente, um das Finanzamt von den Vorteilen der Nutzung des "eigenen" Flugzeugs zu überzeugen.

Nach ähnlichen Grundsätzen können auch Kosten für ein gechartertes Luftfahrzeug oder für ein Vereinsflugzeug steuerlich abgesetzt werden.

Nicht ganz so einfach ist der Fall, dass das Flugzeug häufiger für berufliche Zwecke betrieben wird. Hier ist zunächst einmal zu prüfen, in welchem prozentualen Verhältnis die berufliche Nutzung des Flugzeugs zur gesamten Nutzung steht.

Ist das Nutzungsverhältnis so, dass das Flugzeug überwiegend (mehr als 50%) beruflich genutzt wird, gehört das Luftfahrzeug zum notwendigen Betriebsvermögen, wenn der Eigentümer und Nutzende selbständig oder gewerblich tätig ist. Alle Aufwendungen auch die Abschreibung - sind als Betriebsausgaben zu buchen und steuerlich berücksichtigungsfähig, soweit die Grenze der Unangemessenheit nicht überschritten wird. Selbstverständlich sind die Aufwendungen für die private Nutzung auszuscheiden und gehören zu den

steuerlich irrelevanten privaten Kosten der allgemeinen Lebensführung

Allerdings ist auch der Erlös durch einen späteren Verkauf des Flugzeugs als Einnahme zu erfassen, wenn das Flugzeug nach den obigen Grundsätzen dem Betrieb zugeordnet werden musste.

Etwas anderes gilt dann, wenn das Luftfahrzeug im Rahmen einer unselbstständigen Arbeitnehmertätigkeit oder zu weniger als 10 % für eigenbetriebliche Zwecke verwendet wird.

Wird das LFZ zu mehr als 10 % aber zu weniger als 50 % für eigenbetriebliche Zwecke verwendet, ergeben sich steuerliche Gestaltungsspielräume, die aber mit einem Steuerberater erörtert werden sollten.

Andere Regelungen gelten dann, wenn das Luftfahrzeug für eine oder durch eine Kapitalgesellschaft (GmbH) betrieben wird. Weitere Aspekte und Gestaltungsmöglichkeiten, um das Finanzamt legal an den Kosten zu beteiligen, sollten gemeinsam mit dem steuerlichen Berater besprochen werden.

© Klaus-Rudolf Kelber
Henstedt-Ulzburg im Juni 2014



**VON FLIEGERN FÜR FLIEGER:
IHR KOMPETENTER PARTNER
FÜR LUFTFAHRTVERSICHERUNGEN
SEIT ÜBER 50 JAHREN.**



SIEGFRIED PESCHKE KG Tel: +49 (0) 89 744 812-0
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG www.peschke-muc.de

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



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

**Piloten-
SERVICE**

Robert Rieger GmbH

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

Ihr Spezialist für Malibu,
Mirage, Meridian, Jet Prop

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

Piloten-Service Robert Rieger GmbH
DE.145.0170

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

piloten-service.rieger@gmx.de

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

piloten-service@web.de

Heftformat: B: 210mm H: 297mm

Ihre Anzeige soll erscheinen in der Größe:
 Ganze Seite A 4 EUR 1.200,-
 1/2 - Seite EUR 600,-
 1/3 - Seite EUR 400,-
 1/4 - Seite EUR 300,-
 1/6 - Seite EUR 200,-
 1/8 - Seite EUR 150,-

Preise zuzüglich gesetzl. Mehrwertsteuer

Querformat Hochformat

Einzelauftrag Dauerauftrag

Format und Auftragsart bitte ankreuzen!
 Bitte senden Sie Ihre Anzeige als druckfähige
 PDF-Datei an Mail: info@aviationnews.de

Firma:

Str./Nr.:

PLZOrt

TelFax

E-Mail

Datum

Unterschrift

Stempel

Anzeigenschluss ist jeweils 14 Tage vor

Erscheinungstermin:

Ausgabe 1-2014: 16. Februar

Ausgabe 2-2014: 15. Mai

Ausgabe 3-2014: 15. August

Ausgabe 4-2014: 16. November

AE-Provision 15%

(gilt nicht für Anzeigen von Mitgliedern des VdL)

Zahlungsbedingung innerhalb von 10 Tagen

ohne jeden Abzug

Kontakt:

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

Geschwister.-Scholl-Str. 8

70806 Kornwestheim

Tel. +49 (0) 7154-21654 Fax +49 (0)7154-183824

Mitteilungen**Neue Mitglieder in 2014:**

Bader, Dipl.-LuftfahrtSV, Alois
 Angelbergstr. 6 a, 86874 Tussenhausen

Erckmann, Kai
 Siebigteroth 23,53783 Eitorf

Freytag, Jürgen
 Ziegeleistr. 2, 94554 Moos

Glück, Dipl.-Ing. Sebastian
 Kleine Wust 9, 67280 Quirnheim

Gorzitza, Thomas
 Am Lohschälerhof 5, 41352 Korschenbroich

Hafner, Klaus
 Südstr. 24, 73770 Denkendorf

Hägele, RA Jochen
 Breite Str. 2, 70173 Stuttgart

Hanke, Prof. Dr.-Ing. Harald
 Amselweg 9, 65623 Hahnstätten

Kornblum, Dipl.-Ing. Thomas
 Waldstr. 17, 76532 Baden-Baden

Meinhold, Jochen
 Fohrenberg 14, 88709 Meersburg

Rogge, Klaus
 Alte Dorf Str. 13, 29690 Schwarmstedt

Schell, Dipl.LuftfahrtSV Michael
 Ahornweg 39, 19065 Pinnow

Wagner, Sven-Ulrich
 Lebretstr. 5, 70327 Stuttgart

Westphal, Dr-Ing. Peter
 Bayerstr. 103, 80335 München

Ausserordentliche Mitgliederversammlung

13. September 2014, 10:00 Uhr – Thema Satzungsänderung

Seminare 2014

Seminaradresse: Steigenberger Hotel, Robert-Bosch-Str. 26,
 63225 Langen bei Frankfurt

13. September 2014, 10:10 Uhr,

15. November 2014, 10:00 Uhr

Lehrgänge zum Diplom-Luftfahrtsachverständigen und Fortbildung

29. August 2014

Praktisches Training – Flugzeugbewertungen am Verkehrslandeplatz Mannheim

12. September 2014

Gutachten erstellen & im Gerichtssaal beantworten/erklären in 63225 Langen, DFS Akademie

03. & 04. Oktober 2014

Training Flugzeug-Instandhaltung & -Dokumentation, AAI – Sonderlandeplatz Neuhausen ob Eck

4. Quartal 2015 in Planung

Weiterbildung und/oder Lehrgang

Veranstaltungen und Exkursionen

Excursion nach Duxford & Cambridge vom 02. Okt. bis 05. Okt. 2014,

Information & Anmeldung bei Rainer Taxis

E-Mail rainertaxis-vdl-sv@web.de

AERO 2015, Messe Friedrichshafen am Bodensee vom 15. April bis 18. April 2015

Hotelreservierung & Gastkarten

Kontakt: Rainer Taxis E-Mail rainertaxis-vdl-sv@web.de

Jubiläum 50 Jahre Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

Feierlichkeiten am 17. April 2015, AERO 2015 Restaurant

An elderly gentleman had serious hearing problems for a number of years. He went to the doctor and the doctor was able to have him fitted for a set of hearing aids that allowed the gentleman to hear 100%

The elderly gentleman went back in a month to the doctor and the doctor said, 'Your hearing is perfect. Your family must be really pleased that you can hear again.' The gentleman replied, 'Oh, I haven't told my family yet.

I just sit around and listen to the conversations. I've changed my will three times!

Two elderly gentlemen

from a retirement center were sitting on a bench under a tree when one turns to the other and says: 'Slim, I'm 83 years old now and I'm just full of aches and pains. I know you're about my age. How do you feel?'

Slim says, 'I feel just like a newborn baby.' 'Really!? Like a newborn baby!?'

'Yep. No hair, no teeth, and I think I just wet my pants.'

An elderly couple

had dinner at another couple's house, and after eating, the wives left the table and went into the kitchen.

The two gentlemen were talking, and one said, 'Last night we went out to a new restaurant and it was really great... I would recommend it very highly.'

The other man said, 'What is the name of the restaurant?'

The first man thought and thought and finally said, 'What is the name of that flower you give to someone you love?'

You know... The one that's red and has thorns.'

'Do you mean a rose?'

'Yes, that's the one,' replied the man. He then turned towards the kitchen and yelled, 'Rose, what's the name of that restaurant we went to last night?'

I love this one!

Hospital regulations require a wheel chair for patients being discharged. However, while working as a student nurse, I found one elderly gentleman already dressed and sitting on the bed with a suitcase at

his feet, who insisted he didn't need my help to leave the hospital.

After a chat about rules being rules, he reluctantly let me wheel him to the elevator. On the way down I asked him if his wife was meeting him.

'I don't know,' he said. 'She's still upstairs in the bathroom changing out of her hospital gown.'

Couple in their nineties

are both having problems remembering things. During a checkup, the doctor tells them that they're physically okay, but they might want to start writing things down to help them remember...

Later that night, while watching TV, the old man gets up from his chair. 'Want anything while I'm in the kitchen?' he asks.

'Will you get me a bowl of ice cream?'

'Sure..'

'Don't you think you should write it down so you can remember it?' she asks.

'No, I can remember it.'

'Well, I'd like some strawberries on top, too. Maybe you should write it down, so as not to forget it?'

He says, 'I can remember that. You want a bowl of ice cream with strawberries.'

'I'd also like whipped cream. I'm certain you'll forget that, write it down?' she asks.

Irritated, he says, 'I don't need to write it down, I can remember it! Ice cream with strawberries and whipped cream - I got it, for goodness sake!' 'I'd also like whipped cream. I'm certain you'll forget that, write it down?' she asks.

Irritated, he says, 'I don't need to write it down, I can remember it! Ice cream with strawberries and whipped cream - I got it, for goodness sake!'

Then he toddles into the kitchen. After about 20 minutes, The old man returns from the kitchen and hands his wife a plate of bacon and eggs. She stares at the plate for a moment.

'Where's my toast?'

A senior citizen

said to his eighty-year old buddy:

'So I hear you're getting married?'

'Yep!'

'Do I know her?'

'Nope!'

'This woman, is she good looking?'

'Not really.'

'Is she a good cook?'

'Naw, she can't cook too well.'

'Does she have lots of money?'

'Nope! Poor as a church mouse.'

'Well, then, is she good in bed?'

'I don't know.'

'Why in the world do you want to marry her then?'

'Because she can still drive!'

Three old guys are out walking.

First one says, 'Windy, isn't it?'

Second one says, 'No, it's Thursday!'

Third one says, 'So am I. Let's go get a beer.'

A man was telling his neighbor, 'I just bought a new hearing aid. It cost me four thousand dollars, but it's state of the art. It's perfect.'

'Really,' answered the neighbor.

'What kind is it?'

'Twelve thirty..'

Fragt die eine Blondine die andere: "Was meinst Du, was ist weiter entfernt, London oder der Mond"? Sagt die andere: "Haalllooooooo, siehst du London von hier aus?!"

mt-propeller

Wir haben die Technik und den persönlichen Service

Nutzen Sie unsere 20jährige Erfahrung

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

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

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

