



german

Erscheinungsweise vierteljährlich 15. Jahrgang Preis 3,- EURO

aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: 1.2015



50 Jahre Verband der Luftfahrtsachverständigen

Seit 1991 – nahezu ein Viertel-Jahrhundert – führt
er den Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.:
Wolfgang Hirsch



The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

15. – 18. April 2015

Messe Friedrichshafen, Bodensee

- über 600 Aussteller aus 35 Nationen
- 33.400 Fachbesucher, 63% mit Pilotenschein
- über 100 AERO Conferences



www.aero-expo.com

Gold-Sponsor:

aerokurier

FLUGREVUE



Rainer Taxis

Liebe Leserin, lieber Leser,

Den 50 Jahre VdL, Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. Ein Jubiläum, das gefeiert werden kann und muss. Allein um die Arbeit der Gründer zu würdigen, die erkannt hatten, wie wichtig es für einen Berufsstand ist, in Verbandsstrukturen eingebunden zu sein. Vordergründig sind der Erfahrungsaustausch, die Informationen zu veränderten Gesetzen und Verordnungen und ein gemeinsames Auftreten und Vertreten vor Instanzen und Öffentlichkeit. Die Gründungsphase war allerdings nicht ganz einfach, wie wir im Artikel von Wolfgang Hirsch, den wir in diesem Heft lesen, aufzeigt. Wie so häufig mussten auch die Gründungsväter erfahren, wie eine vorteilhafte Verbindung durch die Hürden der Verwaltung gebremst wird, aber mit Geduld und guter Argumentation das Ziel erreicht werden kann – und die Anerkennung gelingt.

Anerkennung erlangte der Verband auch nach und nach bei Verwaltung, Gerichten, bei Verbänden und Vereinen und wurde in den letzten zweieinhalb Jahrzehnten Beachtung als kompetente Institution anerkannt. Dies ist nicht zuletzt der Verbandsführung von Wolfgang Hirsch zuzuschreiben, der seit dem Jahr 1991 den Verband als Vorstand lenkt. Ihm sind viele Einrichtungen gelungen oder er hat sie zielführend ausgebaut, die das Erscheinungsbild des Verbands heute nach innen und außen prägen.

Ein großer Schritt war die Einführung der Ausbildung zum Diplom-Luftfahrtsachverständigen, die in Zusammenarbeit mit dem Transferzentrum „focos“ an der Universität Karlsruhe und in Abstimmung mit der IHK Duisburg (zuständig für anerkannte Luftfahrtsachverständige) erfolgte. Die Schaffung der Grundlage und die Verantwortung liegen bei Diplom-Ingenieur und öff. bestellten und vereidigten Luftfahrtsachverständigen Claus-Dieter Bäumer. Er organisiert, als stellvertretender Vorstand, neben Ausbildung auch die Refresher- & Weiterbildungskurse. Ziel ist vor allen Dingen, die stete Weiterbildung der Diplom-Luftfahrtsachverständigen in Technik und Recht – und hier stehen kompetente Lehrkräfte im Dienst der Sache. Die diesjährigen Termine werden in jeder Ausgabe dieses Magazins veröffentlicht. Interessierte können sich informieren. Zu diesem Thema findet Sie auch in dieser Ausgabe einen Beitrag von Claus-Dieter Bäumer.

Einem breiten Luftfahrt-Publikum präsentiert sich der Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

jährlich auf der AERO in Friedrichshafen. So auch in diesem Jahr vom 15. bis 18. April 2015. Sie finden uns in Halle 4 Stand 306. Es freut uns, wenn Sie uns in unserem Jubiläumsjahr wieder einen Besuch abstatten – wir freuen uns mit Ihnen, über Ihre Fragen und unsere Arbeit zu sprechen. Im Jahr darauf findet diese Messe vom 20. bis 23. April 2016 statt.

Eine Neuerung der AERO ist die AERO Asia in Zhuhai, China, vom 28. Oktober bis 01. November 2015. Wir werden dort allerdings mit keinem Stand vertreten sein.

Einen wesentlichen Teil unserer Verbandsarbeit nimmt die Aus- und Weiterbildung ein. Die, von Diplom-Ingenieur Claus Dieter Bäumer geleiteten und von kompetenten Dozenten durchgeführten und strukturell gut organisierten Lehrgänge, vermitteln ein anspruchsvolles Niveau.

Ein Plus sind die gemeinsamen Seminare mit dem „Arbeitskreis der Fliegenden Juristen und Steuerberater“ für beide Seiten, in punkto Wissenserweiterung – für den Arbeitskreis, um den Einblick in die Technik zu erweitern, für die Luftfahrtsachverständigen, um in luftrechtliche Prozesse Einblick zu erhalten. Diese gemeinsamen Seminare, vierteljährlich, werden von beiden Seiten, Juristen und Steuerberatern einerseits und Luftfahrtsachverständigen andererseits, zu jedem Termin voller Interesse besucht. Nicht zuletzt werden diese Termine wegen der zeitlich auf Samstage gelegten Seminare gerne angenommen.

Eine Neuerung in der dieser Ausgabe ist die Einrichtung einer Rubrik mit Leserbriefen.

Ausschlag gab, dass die Redaktion Leserbriefe erreichten, die sich auf meinen Leitartikel zum Pilotenstreik bezogen. Wir wollen Ihnen diese Zuschriften nicht vorenthalten, aus zwei Gründen: Erstens sollen Sie erfahren, wie unsere Leser unsere Veröffentlichungen sehen, zweitens wir diese Zuschriften Ihnen nicht vorenthalten wollen.

Dass unsere Autorenbeiträge nicht immer die Auffassung der Leser teilen, ist das Recht des Lesers. Ein Autor stellt mit seinen Beiträgen nicht nur seine Auffassung dar – er begründet oder verweist auf Gegebenheiten, die aktuell sind. Es freut uns, wenn Sie uns Ihre Meinung mitteilen. Schreiben Sie an aviation-leserbrief@web.de und wir werden Ihren Leserbrief veröffentlichen.

Ich wünsche Ihnen ein Jahr mit erlebnisreichen Flügen. Rainer Taxis.

Inhalt

HISTORIE 4-7
50 Jahre VDL

SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS 8-9
Aus- und Weiterbildung 2015

Interview GAN 10-12
Interview Herr Bosch

FLUGBETRIEB 13-15
Zurechnung der Betriebsgefahr

CENTERFOLD 16-17
Oldtimer-Fliegetreffen
Hahnweide

FLUGPRAXIS 18-19
Neue Waffe gegen Vuklanasche

HISTORIE 20-21
Gustav Weißkopf / Pressemeldungen

FLUGPRAXIS 22-23
Xwind Training Center Germany

EXCURSION 24-25
2015 Airbus Heilbronn

LESERBRIEFE 25
Ausgabe 4.2014

FLUGBETRIEB 26-28
Übertragungssicherheit

MITTEILUNGEN 30
Neue Mitglieder / Mediadaten

WAS ZUM SCHMUNZELN 31
Neues aus unserer Schmunzelecke

Impressum 15

Titel

Foto: © Reinhard Kircher
Seite 16-17

Foto: © Reinhard Kircher
U4

Foto: © Reinhard Kircher

50 Jahre Verband der Luftfahrtsachverständigen

Autor: RA Wolfgang Hirsch



Nach der üblichen Vorbereitungszeit zur Erstellung eines Satzungsentwurfs, der Aufgaben und des Zweckes eines neuen Vereins und insbesondere des Namens trafen sich am 11. September 1965 in Stuttgart insgesamt 15 Personen aus dem Bereich der Luftfahrt, um als Verein die „Deutsche Schätzstelle für Luftfahrzeuge (DSL)“ mit Sitz in Stuttgart zu gründen. Zu den Gründungsmitgliedern gehörten Georg Bauer (München), Wilhelm Sachsenberg (Wiesbaden), Wolfgang Wagner (Köln), Klaus Uebe (Oberwinter), Ferdinand Schatt (Essen), Wilhelm Röder (Kronberg), Richard Schreiber (Gauting), Eitel von Manteuffel (Wiesbaden), Reinhold Hagmann (Ulm), Herbert Zimmermann (Stuttgart), Heinrich Reck (Hamburg), Ernst Schade (Frankfurt), Dr. Joseph Dabrock (Frankfurt), Oskar Pflaumer (Herrnberg) und Dr. Horst Riepe (Frankfurt). Zum Vorsitzenden wurde Oskar Pflaumer, zu seinem Stellvertreter Eitel von Manteuffel gewählt.

Die Eintragung erfolgte allerdings erst, nachdem die Bedenken des Amtsgericht, es könne sich um einen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb handeln, der nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches nicht eintragungsfähig ist, beseitigt werden konnten.

Vorstandswechsel

Nach zehn Jahren wurde der bisherige Vorstand abgelöst durch Ferdinand Schatt als Vorsitzendem, der dem Verein bis 1991 zur Verfügung stand, Klaus Kühl (Baden-Baden) als Stellvertreter, sowie Reinhold Hagmann als Geschäftsführer, der das Amt bis zu seinem 84. Lebensjahr Ende 1999 ausübte. Klaus Kühl ließ sich 1985 von seiner Ehefrau Hannelore Kühl (bis 1991) ablösen. Nachdem Ferdinand Schatt sich 1991 aus Altersgründen nicht mehr zur Wahl stellte, wurde Wolfgang Hirsch (Kornwestheim) zum Vorsitzenden gewählt. Zum Stellvertreter wurde 1991 Prof. Dr.-Ing. Otto Künzel (Ulm) (bis 1997) gewählt, sein Nachfolger wurde 1997 bis

zu seinem Tod 2010 Ralf Wagner (Quickborn), öffentlich bestellter und vereidigter Luftfahrt-Sachverständiger.

Präsenz auf der IGM

Der Verein trat in der Öffentlichkeit in erster Linie regelmäßig auf der Internationalen Gebrauchtflugzeugmesse (IGM) in Baden-Baden-Oos auf und war mittels separaten Wohnwagens den Besuchern mit Rat und Tat präsent.

Mitgliederversammlungen beschlossen wurden. Der Beirat schloss sich auch der Auffassung des Vorstandes an, dass allein das Schätzen von Luftfahrzeugen nicht den Umfang deckt, der von luftfahrttechnischen Gutachten erwartet wird.

Namenserweiterung auf DSL / VdL

Auf der Hauptversammlung am 02.05.1992 wurde daher im Rahmen einer Überarbeitung der Satzung auch beschlossen, den



Erwin Joras, Wolfgang Hirsch, Lothar Abrakat, Michael Wacker (v.l.) auf der ILA

Die Jahreshauptversammlungen fanden am Rande der IGM statt, genau so die Sachverständigenbesprechungen am Freitag einer jeden IGM.

Beiratssitzungen in Nabern

Wichtig waren die regelmäßig ein- bis zweimal im Jahr durchgeführten Beiratssitzungen bei Wolff Hirth in Nabern.

Der Beirat bestand aus vom Vorstand berufenen besonders sachkundigen Personen aus der Mitgliedschaft und der Luftfahrt. Hier erfolgten die Diskussionen und Weichenstellungen für die Weiterentwicklung des Vereins, die sodann auf den folgenden

Verbandsnamen – vorerst – auf „Deutsche Schätzstelle für Luftfahrzeuge – Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL)“ zu erweitern. In einem monatelangen dauernden Schriftverkehr musste dem Vereinsregister Stuttgart allerdings der „Alleinvertretungsanspruch“ des Verbandes, „die Luftfahrtsachverständigen“ zu vertreten, plausibel gemacht werden. Am 22.12.1992 erfolgte der Eintrag im Register.

In der Versammlung am 02.05.1992 erfolgte eine grundsätzliche Weichenstellung, was die zukünftigen Aufgaben des Verbandes betraf. So wurden aufgeführt die Erarbeitung einer Datenbank,

die Erstellung von EDV-Programmen zur Arbeitserleichterung, z.B. für Kurzgutachten, Seminare zur Fortbildung, Fachvorträge, Gutachtenverfahren, Empfehlungen an Gerichte, Behörden, Versicherungen sowie – aufgrund der beruflichen Tätigkeit des Vorsitzenden als Rechtsanwalt – Rechtsberatung für Mitglieder. Vieles davon ist in der Zwischenzeit umgesetzt worden. Weiterhin wurde beschlossen, verstärkt um die Mitgliedschaft von möglichen Sachverständigen zu werben, wobei ausdrücklich betont wurde – und auch heute noch betont wird –, dass die Mitglied-

Auf der AERO mit eigenem Stand

Mit der Schließung von Baden-Baden-Oos fand die IGM noch für zwei Jahre in Karlsruhe-Baden statt, in der Folge noch einmal in Speyer, aber danach scheiterte die IGM nach über 30 Jahren am Gemeinderat der Stadt Speyer. Die Hauptversammlungen des VdL finden seitdem regelmäßig auf der AERO in Friedrichshafen statt, weshalb wir es begrüßen, dass die AERO jährlich stattfindet, auf der wir seit dem Umzug der AERO auf das neue Messegelände regelmäßig mit einem eigenen Stand vertreten sind.



Ralf Wagner

Ralf Wagner schied zwar 2006 aus dem Vorstand aus, für ihn wurde Michael Wacker (Groß-Gerau) gewählt, trat jedoch wieder in den Vorstand ein, als Erwin Joras 2007 nicht mehr kandidierte. Nach dem plötzlichen Tod von Ralf Wagner im Sommer 2010 übernahm Claus-Dieter Bäumer, Hamburg, Dipl.-Ing. und öffentlich-bestellter und vereidigter Luftfahrtsachverständiger, dessen Position. Als Michael Wacker wegen Arbeitsüberlastung aus beruflichen Gründen 2014 aus dem Vorstand ausschied, wurde Stefan Krause (Tussenhausen), Diplom- und öffentlich bestellter und vereidigter Luftfahrtsachverständiger, gewählt. 2013 schied Lothar Abrakat als Kassierer aus, sein Nachfolger wurde Rolf-Rainer Barenberg (Taunusstein), der lange Jahre bei der AOPA Germany Kassierer war.



Klaus-Dieter + Erwin Joras auf der AERO

schaft von luftfahrttechnischen Betrieben (LTB's) wegen deren Sachkunde für alle Mitglieder hilfreich ist.

Fortbildungsseminare ab 1995

Seit der IGM 1995 wurden und werden gemeinsame Fortbildungsveranstaltungen des Verbandes zusammen mit dem AOPA-Arbeitskreis der „Fliegenden Juristen und Steuerberater“ regelmäßig viermal jährlich durchgeführt, und zwar ab 1996 zunächst in Egelsbach und nach einigen Jahren im Steigenberger-Hotel in Langen. Die Juristen und Steuerberater sehen die Vorträge der Sachverständigen als Bereicherung an, die Sachverständigen auch die der Juristen und Steuerberater im luftverkehrsrechtlichen Bereich. Und der Vorsitzende Wolfgang Hirsch, der bis 2014 Leiter des AOPA-Arbeitskreises war (aus Altersgründen wurde auf seinen Wunsch sein Nachfolger gewählt) hatte es organisatorisch einfacher, da er jeweils nur eine Veranstaltung organisieren musste.

Namensänderung in VdL

Nach dem Ausscheiden von Reinhold Hagmann als Geschäftsführender Vorsitzender zum 31.12.1999 wurde am 12.02.2000 im Rahmen einer eigens dazu einberufenen Mitgliederversammlung die Satzung – soweit möglich – überarbeitet und neu gefasst. Insbesondere der Name wurde – wie bereits 1992 geplant – nunmehr in „Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL)“ geändert, also der ursprüngliche Name „Deutsche Schätzstelle für Luftfahrzeuge“ ersatzlos gestrichen. Der Vorstand wurde auf vier Personen erweitert, und zwar auf den Vorsitzenden, zwei stellvertretende Vorsitzende sowie den Kassierer. Nach recht zügiger Eintragung der Änderungen im Vereinsregister konnte auf der Jahreshauptversammlung 2000 der neue Vorstand bereits nach der neuen Satzung gewählt werden, und zwar Wolfgang Hirsch (Vorsitzender), Ralf Wagner (stv. Vorsitzender), Erwin Joras (stv. Vorsitzender) und Lothar Abrakat (Kassierer).



Michael Wacker auf der AERO

Auch nach dem Jahr 2000 wurden auf den Versammlungen Satzungsänderungen beschlossen. Die wichtigste stammt aus dem Jahr 2014, als mit Zustimmung aller Mitglieder ein Passus eingefügt werden konnte, nach dem Satzungsänderungen, auch des Vereinszweckes, mit einem Quorum der auf der jeweiligen Versammlung anwesenden Mitglieder und nicht mehr nur mit Zustimmung aller Mitglieder beschlossen werden können. Unsere Vereinsgründer hatten 1965 vergessen, diesen Passus in die erste Satzung mit aufzunehmen.

» Fortsetzung auf Seite 6

Internetpräsenz

Noch in den 90er-Jahren legte sich der Verband eine eigene Homepage zu. Die Internetpräsenz des VdL wurde ursprünglich von Wolfgang Hirsch erstellt und gewartet. 2013 ließ der Verband seine Internetseiten von IT-Spezialisten und insbesondere mit einer eigenen Sachverständigenliste auf der Grundlage einer Landkarte für die deutschen Bundesländer, Österreich und der Schweiz neu erstellen. Die freigeschalteten Sachverständigen können ihre kennwortgeschützten Einträge sodann selbst pflegen und warten. Wie wir feststellen konnten, wird unsere Sachverständigenliste häufig aufgerufen.



Mitgliederzeitschrift ab 2001

Was schon in den 90er-Jahren immer wieder diskutiert worden war, konnte ab dem Jahr 2001 umgesetzt werden: Die Erstellung einer eigenen Mitgliederzeitschrift. Die erste Ausgabe vom März 2001 bestand noch aus sechs Farbseiten mit einer Auflage von 1.000 Exemplaren, noch aus einem Farbkopierer. Nach einer Steigerung auf zwölf und sodann 16 Seiten wurden die Hefte mit dem Namen „VdL-Nachrichten“ ab der siebten Ausgabe professionell mit 32 Seiten in einer Druckerei mit einer Auflage von 4.500 Exemplaren gedruckt und werden kostenlos an Behörden, Versicherungen, Luftfahrtunternehmen, LTB's, Luftsportvereine, Geschäfts- und Privatpiloten und weitere Interessierte versandt. Die ursprünglich an die deutschen Gerichte versandten Exemplare haben wir eingespart, nachdem wir feststellen mussten, dass die Hefte über die Geschäftsstellen nicht hinaus kamen und daher die Rich-

ter des jeweiligen Gerichts keine Kenntnis vom Inhalt unserer Zeitschrift erlangten. Das ist bei den Luftfahrtbehörden anders: Dort werden die Hefte offensichtlich im Umlaufverfahren weitergegeben.

Die Finanzierung erfolgt zum einen durch Anzeigen (im Wesentlichen der Mitglieder), zum überwiegenden Teil jedoch durch Mitgliederumlagen. Ab 2006 wurde das Blatt umbenannt in „German Aviation News“ und von einem Mitarbeiterstab unserer Mitglieder betreut. Es erscheint viermal im Jahr. Ein Großteil der Artikel stammt von den Referenten unserer in Langen jeweils durchgeführten Seminare, also von unseren Sachverständigen und auch den Luftfahrt-Juristen und -Steuerberatern, aber auch von interessanten und interessierten Personen außerhalb dieser Gruppierungen aus dem Luftfahrtbereich.



Claus-Dieter Bäumer + Wolfgang Rieger auf der AERO

Ausbildung zum Diplom-Luftfahrt-SV

Unser „jüngstes Kind“ ist die Ausbildung zum Diplom-Luftfahrtsachverständigen. Nachdem unsere Gespräche sowohl mit der TÜV Aviation als auch mit der DEKRA Aviation nicht zu positiven Ergebnissen führten, konnten wir zusammen mit dem „focos Transferzentrum GmbH an der Hochschule Karlsruhe“ und in Abstimmung mit der IHK Duisburg (zuständig für die Überprüfung als öffentlich bestellter und vereidigter Luftfahrtsachverständiger) einen Ausbildungslehrgang zum Erwerb eines Diploms entwickeln und bereits dreimal durchführen. Er besteht aus insgesamt elf Fächern mit jeweiliger schriftlicher Prüfung und Benotung sowie fünf Gutachten mit jeweiliger Benotung. Um dem Ganzen eine rechtliche Grundlage zu geben, hat die Mitgliederversammlung am 21.04.2012 eine Ausbildungs- und Prüfordnung erstellt, die auch auf unserer Homepage einsehbar und ausdrückbar ist. Enthalten sind ein zweitägiges Grundseminar, Elektrik/Avionik, Instandhaltungspraxis, Aerodynamik/Flugleistungen, human factors, Flugzeug-



Claus-Dieter Bäumer



Stefan Krause (v.l.) auf der AERO & Andreas Scholz



Ralf Wagner, Sabine Hirsch, Claus-Dieter Bäumer



Rolf-Rainer Barenberg auf der AERO



Wolfgang & Sabine Hirsch

Theorie und Praxis, Fertigungsverfahren und Bauweisen im Flugzeugbau sowie Werkstoffkunde mit Übungen. Die Module sind wahlweise einzeln oder zusammenhängend buchbar. Wer die Prüfungen insgesamt erfolgreich absolviert hat, kann sich nach Erhalt des Diploms bei der IHK einem mündlichen Prüfungsgespräch stellen. Voraussetzung für unsere Ausbildung sind allerdings bereits erworbene Kenntnisse in der Flugzeugtechnik, entweder durch nachgewiesenes Studium oder durch langjährige Praxis. Allerdings wollen wir mit der Anzahl der durchzuführenden Lehrgänge etwas Rücksicht auf die Marktlage nehmen, damit in dem relativ kleinen Markt nicht zu viele Personen ausgebildet werden, die sodann Schwierigkeiten bekommen könnten, eine ausreichende Anzahl von Aufträgen zu erhalten.

Ausbildungsleiter Claus-Dieter Bäumer

Der ganze Komplex Ausbildung wäre nicht möglich gewesen, wenn nicht Claus-Dieter Bäumer sich federführend an der Entwicklung beteiligt und sodann die Position des Ausbildungsleiters übernommen hätte. Die Gespräche und Vereinbarungen mit focos, den Ausbildungsreferenten, den Inhalten der einzelnen Seminare, der schriftlichen Prüfungen, kurz: Inhalt und Organisation. Ohne ihn hätte der Verband dieses umfangreiche und erfolgreiche Ausbildungskonzept nicht realisieren können.

Hierauf aufbauend führt der Verband – ebenfalls unter Federführung von Claus-Dieter Bäumer – seit 2014 separate Weiterbildungsseminare durch, um die bisher erworbenen Fähigkeiten zu vertiefen. Hierzu gehören auch fiktive Gerichtsver-

handlungen mit Sachverständigenbefragungen. Dieser Bereich soll weiter ausgebaut werden.

Mitgliederzuwachs

Nachdem die Anzahl der Mitglieder bei der Gründung bei 15 lag, sich bis zum Jahr 1991 jedoch nur auf 17 erhöht hatte, haben wir uns in der Vergangenheit erfolgreich bemüht, geeignete Personen als Mitglieder zu interessieren, insbesondere bei jüngeren sachkundigen Personen. Dies ist uns innerhalb der letzten 24 Jahre gelungen. Unser Mitgliederbestand bewegt sich trotz altersbedingter und sonstiger Austritte durch Neuzugänge seit Jahren im dreistelligen Bereich. Das macht uns stolz und lässt uns auch für die Zukunft hoffen. Wir werden uns auch in Zukunft darum bemühen, den Sachverständigen unter unseren Mitgliedern qualitativ hochwertige Aufbau- und Weiterbildungsseminare anzubieten, um auch weiterhin sagen zu können: Wer sich an einen unserer Sachverständigen wendet, kann von Sachverstand und Qualität der Sachverständigen ausgehen.

© Wolfgang Hirsch, Kornwestheim

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

www.airbp.com

Besuchen Sie uns auf der
Aero Friedrichshafen
vom 15.–18. April 2015
Halle 4, Stand A4-205



Aus- und Weiterbildung von Sachverständigen im VdL e.V.



Claus-Dieter Bäumer

Neuer Sachverständigenlehrgang

Wir beabsichtigen wieder einen neuen Lehrgang in Zusammenarbeit mit dem Transferzentrum focus an der Hochschule Karlsruhe durchzuführen, wenn es mindestens 8 Teilnehmer gibt, die die Zulassungs-Bedingungen (siehe auf unserer Homepage www.luftfahrt-sv.de unter DER VERBAND/AUSBILDUNG/1. Ausbildungs- und Prüfordnung) erfüllen.

Bisher haben ca. 12 Interessenten ihr Interesse bekundet aber den Sachverständigenfragebogen - erhältlich auf unserer Homepage unter 2. Sachverständigenfragebogen - nicht geliefert. Daher können wir z. Z. einen neuen Lehrgang noch nicht planen.

Dieser Fragebogen ist wichtiger Bestandteil und einer der Voraussetzungen für die Zulassung zur Ausbildung.

Mindest-Teilnehmerzahl: 5 – maximal 8. Sollten sich mehr Teilnehmer für eine Veranstaltung anmelden, werden wir einen weiteren Termin organisieren.

Das Anmeldeformular ist auf unserer Homepage abrufbar



Lehrgang an der Hochschule Karlsruhe Bild: C.D.Bäumer

Weiterbildungsplan für 2015 / 2016

Die Befragung der bisher von uns ausgebildeten Diplom-Sachverständigen ergab Weiterbildungswünsche zu den Themen

1. Versicherungsgutachten üben
2. Ortsbesichtigung üben – beides wird am 13.11.2015 bei der DFS-Akademie in Langen/Frankfurt durchgeführt;
3. Gutachten im Gerichtssaal erklären/verteidigen (haben wir 2014 bereits einmal mit einem echten Richter und großem Erfolg durchgeführt) – werden wir erst in 2016 wieder durchführen;
4. Instandhaltungspraxis – Dauer: 2 Tage (02.-03.10.2015 in Bonn-Hangelar);
5. Kolbentriebwerke befunden – geplant bei Firma Dachsel, Baierbrunn (Termin ist voraussichtlich der 16.10.2015 (+ 17.10.2015?)) – noch nicht bestätigt.
6. Turbinentriebwerke befunden (wird zusammen mit Materialuntersuchung in Hamburg durchgeführt);
7. Bewertung eines Businessjets – 1 Tag in EDSB Karlsruhe-Baden (Termin: 21.08.2015)
8. Materialuntersuchungen, Brandversuche, Zertifizierungen im neuen Labor der Lufthansa Technik AG, Hamburg am 18.09.2015
9. Wir versuchen auch bei Rotax/Franz und MTU Ludwigsfelde Weiterbildungsveranstaltungen zu organisieren. Hier stehen wir allerdings noch am Anfang unserer Bemühungen. Vielleicht kommen wir auf der diesjährigen AERO schon zu einem Konzept.

Mindest-Teilnehmerzahl: 5 – maximal 8. Sollten sich mehr Teilnehmer für eine Veranstaltung anmelden, werden wir einen weiteren Termin organisieren.

Kosten/Tag: EUR 300 + Umsatzsteuer.

Anmeldung zur Weiterbildung 2015

Termine zu den Veranstaltungen noch offen

Datum	Modul	Thema	Dozent/Organisator	Nr.
1 Tag 21. August	AM001	Praktische Flugzeugbewertung, EDSB Flughafen Karlsruhe-Baden	Detlef Keinath/Martin Koch	7
1-2 Tage 16. (+ 17.) Oktober?	AM010	Befundung von Kolbentriebwerken, Fa. Dachsel, Baierbrunn	Holger Dachsel	5
2 Tage 02.-03.10.15	AM008	Instandhaltungspraxis LTB in Bonn-Hangelar	Stefan Krause/Reiner Möller	3
13.11.2015 1 Tag	AM001	Versicherungsgutachten Organisation einer Ortsbesichtigung Langen, DFS-Akademie	C.D. Bäumer/ Sebastian Herrmann	1+2
1 Tag 18.09.2015	AM010	Turbinentriebwerke und Materialuntersuchung, LHT Hamburg	Dr. Christian Siry	6+8

Kosten je Veranstaltungstag: EUR 300,00 + U-Steuer

Kosten für alle Veranstaltungen: EUR

Hiermit melde ich mich verbindlich zu folgenden Veranstaltungen an:
 (Zutreffendes bitte ankreuzen)

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

Name: Vorname:.....

Adresse:.....

Email:.....

Telefon:..... Fax:.....

Datum/Unterschrift:.....

Unterkunft gewünscht: JA/NEIN

Interview VdL mit Roland Bosch

Roland Bosch



Rainer Taxis GAN



GAN:

Die Geschichte der AERO Friedrichshafen begann 1977 mit der Rennsportmesse RMF. 1993 wurde die AERO Friedrichshafen zur eigenständigen Veranstaltung. Seit 2009 öffnet die AERO Friedrichshafen den Blick in die Technik der modernen General Aviation jährlich. Was gab den Ausschlag zu dieser jährlichen Strategie?

Herr Bosch:

Es stimmt, die AERO Friedrichshafen startete 1977 mit der Präsentation einiger Segelflughersteller im Rahmen aus der RMF (Rennsport, Motor, Freizeit) zu Ihrem Erfolgsflug.

Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die „kleine“ Luftfahrt in Deutschland keine eigene Plattform. Die ILA Berlin kümmerte sich vornehmlich um die Belange der Großluftfahrt und der Militärflugzeuge.

Die Allgemeine Luftfahrt fand dort aber kaum Beachtung. Das schnelle Wachstum der AERO Friedrichshafen, insbesondere durch den damals aufkommenden Bereich der Ultraleichtflugzeuge zeigte sehr schnell die Notwendigkeit einer speziellen Messe für den Bereich der Sportflieger. Heute hat sich die AERO Friedrichshafen zur wichtigsten europäischen wenn nicht sogar weltweit bedeutenden Fachmesse für die Allgemeine Luftfahrt entwickelt. In diesem Evolutionsprozess blieben und bleiben Veränderungen nicht aus. Messen sind ein Spiegelbild des Marktes und passen sich diesem an.

Die Innovationsgeschwindigkeit der Hersteller hat in den letzten Jahren durch die schnellen Informations- und Kommunikationsmöglichkeiten enorm zugelegt. Viele Firmen präsentieren daher Ihre Neuheiten im Jahresturnus. Die jährliche AERO hat sich diesem Turnus angepasst. Eine jährliche AERO ist auch wesentlich besucherfreundlicher. Wenn früher jemand aus irgendeinem Grund eine AERO verpasste, dann haben die Aussteller diesen Kunden im schlimmsten Falle vier Jahre lang nicht gesehen. In einer Zeit in der sich die Erde

schneller dreht denn je, ist somit ein jährlicher Turnus die richtige Zeitspanne.

GAN:

Haben die Befragungen der Aussteller bei jeder der vorausgegangenen AERO Messen den Entschluss gefördert?

Herr Bosch:

Alle wichtigen Entscheidungen basieren auf den Wünschen der Aussteller und des Marktes. Für uns sind die Befragungen ein sehr wichtiger Indikator.

GAN:

Worin sehen Sie die wesentliche Ausrichtung der AERO Friedrichshafen

Herr Bosch:

Auf einer klaren und eindeutigen Fokussierung als Fachmesse der Allgemeinen Luftfahrt. Sie ist die B2B Plattform zwischen Pilot und Hersteller.

Die AERO zeigt dabei alle Bereiche von der Avionik über Triebwerke und Ausrüstung bis hin zum fertigen Flugzeug.

Immer bedeutender wird der Bereich „supply chain“. Die AERO ist nicht nur für potentielle Flugzeugkäufer und Piloten interessant, sondern wird auch von Zulieferfirmen und Konstrukteuren besucht.

GAN:

... und worin sehen bei den Umfragen die Besucher – aus deren Sicht – das Hauptaugenmerk.

Herr Bosch:

Die Besucher haben sich der Innovationsgeschwindigkeit und den Möglichkeiten der schnellen Medienkommunikation angepasst.

Sie wollen nicht mehr geduldig alle zwei Jahre auf die Neuheiten warten. Für die Besucher ermöglicht die jährliche AERO eine wesentlich einfachere Marktübersicht und Kaufplanung.

Der Informationsbedarf ist heute stark auf Kurzfristigkeit ausgelegt.

GAN:

Nicht immer werden sich die Wünsche der Aussteller komplett erfüllen lassen. Wo müssen Sie beschränken? Sind es behördliche Auflagen, die Sie zu Einschränkungen veranlassen?

Herr Bosch:

Die AERO hat über 600 Aussteller. Trotzdem können wir die meisten Wünsche erfüllen. Durch die hervorragende Infrastruktur der neuen Messe FN mit dem direkten Flughafenzugang haben wir allerdings auch perfekte Voraussetzungen um die Aussteller zu verwöhnen.

Beschränkungen gibt es im Grunde keine. Es gibt hin und wieder den Wunsch nach der Möglichkeit für Vorführflüge. Da diese allerdings sowohl für den Messeablauf als auch für die Aussteller sehr großer Anstrengungen bedürften, ist der tatsächliche Bedarf sehr klein. Die Aussteller konzentrieren sich mittlerweile vornehmlich auf die Gespräche am Stand. Interessenten vereinbaren die späteren Testflüge bei den jeweiligen Herstellern oder Händlern vor Ort.

GAN:

In den letzten beiden Jahren entstand beim Besucher der Eindruck einer Zunahme von Ultraleichtflugzeugen und Gyrocopter. Wie stellt sich die Situation für Sie als Veranstalter?

Herr Bosch:

Die Hersteller von UL's, VLA's dominieren seit vielen Jahren das Geschehen auf der AERO. Durch die weltweite Bedeutung kommen immer mehr Aussteller aus allen Erdteilen hinzu.

Der Bereich der Gyrocopter ist aber tatsächlich erst in den letzten Jahren hinzugekommen und gewachsen.

Da wir über eines der modernsten und größten Messegelände in Europa verfügen, stellt uns dieses Wachstum derzeit noch keine Probleme. Ein großes Wachstum hat die AERO auch in anderen Bereichen. So ist der Bereich der Ausrüstung und Avionik in den letzten Jahren stark gewachsen. Ebenso stark zugenommen hat der Bereich der

Business Aviation. Wenn in diesem Jahr nun erstmal Learjet auf der AERO ist, können wir davon sprechen, dass alle wichtigen Hersteller von Business Jets die AERO für sich entdeckt haben. Auch die Segelflugzeug Hersteller sind in diesem Jahr wieder komplett vertreten.

GAN:

Im vergangen Jahr war in der General Aviation eine leichte Tendenz der Zunahme zu verspüren. Teilen Sie den Eindruck?

Herr Bosch:

Eine Zunahme, auch wenn diese gering ist, lässt sich sowohl an den veröffentlichten Zahlen der GAMA als auch an unserer Ausstellerstatistik nachlesen.

Nach dem enormen Einbruch der Branche mit der Bankenkrise 2008 gibt es seit einigen Jahren wieder deutliche Tendenzen einer Erholung in der Allgemeinen Luftfahrt Branche.

GAN:

Ihre Werbestrategie für die AERO FN: Setzen Sie auf Selbstläufer oder Medienpräsenz?

Herr Bosch:

Auch wenn die AERO Friedrichshafen unbestritten Europas Nummer 1 ist und heute weltweite Beachtung findet, darf man sich nicht auf den Lorbeeren ausruhen.

Wie gesagt, die Welt dreht sich schneller denn je. Die Informations- und Kommunikationstechnik hat einen enormen Speed. Informationen verbreiten sich im Sekunden-takt rund um die Welt.

Dies bedeutet, dass wir heute neben den wichtigen Fachmedien auch die Online Medien bedienen müssen. Das Internet bringt allerdings Vor- und Nachteile mit sich.

Teilweise ist nicht erkennbar wer hinter einer Page steckt und wie groß die tatsächliche Medienpower einer solchen Präsenz tatsächlich ist.

Wir arbeiten daher auch sehr gut und gerne mit den etablierten und geprüften Medien zusammen. Das gute alte Papier möchte letztlich doch keiner vermissen.

GAN:

Das Stichwort weltweit richtet den Fokus auf die AERO ASIA. Ist die AERO Friedrichshafen mit der Zhuhai Airshow eine längerfristige Partnerschaft eingegangen? In welchem Turnus wird diese Messe stattfinden.

Herr Bosch:

Die sehr stark wachsende Allgemeine Luftfahrt in China benötigt in Zukunft eine eigene Plattform.

Durch die seit 2010 sukzessive stattfindende Öffnung des unteren Luftraum in China entsteht dort ein stark wachsender neuer Markt. Der Weg in diesen Markt wird sehr spannend sein, da in China bisher keine Allgemeine Luftfahrt stattfand und daher eine gewisse Goldgräberstimmung vorherrscht. Wir haben diesen Markt in den letzten drei Jahren genau beobachtet und sehen mehr Chancen als Risiken.

Insbesondere weil wir mit der Zhuhai Airshow Ltd. einen sehr erfahrenen Partner gefunden haben. Zhuhai Airshow Ltd. organisiert seit 1996 sehr erfolgreich alle zwei Jahre die China Airshow.

Eine für China sehr bedeutende Messe für die Großluftfahrt und den Militärbereich. Allerdings geht der Bereich der Allgemeinen Luftfahrt dort völlig unter.

Die AERO ASIA in Zhuhai bildet nun alle zwei Jahre im Wechsel mit der China Airshow, ähnlich der AERO Friedrichshafen die kleine Luftfahrt exklusiv ab.

Zhuhai bietet dabei eine ähnliche Infrastruktur wie die AERO in Friedrichshafen. Messegelände und Flughafen liegen in unmittelbarer Nachbarschaft.

Dies war für uns sehr wichtig. Außerdem liegt Zhuhai in unmittelbarer Nähe zu Hongkong und Macao. Neben der ausgezeichneten Erreichbarkeit verfügt die Stadt über ein sehr gutes Hotelangebot.

Einen besseren Standort für eine erfolgreiche AERO ASIA können wir uns nicht vorstellen. Hier passt alles zusammen.

Zu Gute kommt uns hier, dass wir mit der Asia Outdoor und Asia Bike bereits seit 2006 bzw. 2010 Erfahrungen mit Messen in China haben.

GAN:

Wann wird die erste AERO ASIA stattfinden?

Herr Bosch:

Die erste AERO ASIA in Zhuhai findet vom 28. Oktober bis zum 1. November statt.

Die AERO ASIA findet zukünftig alle zwei Jahre im Wechsel mit der China Airshow auf dem Flughafengelände in Zhuhai statt.

GAN:

Von Interesse für Aussteller und Besucher sind die Lagebeschreibung der AERO ASIA und Hotelsituation in Zhuhai. Wie können Interessierte Informationen zu diesen Fragen bekommen?

Herr Bosch:

Zhuhai liegt in der Bucht gegenüber von Hongkong und direkt neben Macao. Vom Airport Hongkong sind es 70 Minuten mit der Fähre nach Zhuhai. Von Macao aus kommen sie quasi per Fuß nach Zhuhai.

Ab 2016 verbindet zusätzlich eine 50 Kilometer lange Brücke Hongkong mit Zhuhai. Die Hotelsituation in Zhuhai ist exzellent.

Interessierte Besucher und Aussteller erhalten auf der AERO Friedrichshafen am Stand der AERO ASIA in Halle A5 Stand 888 alle erforderlichen Informationen.

Im Internet sind die wichtigsten Kontaktdaten und Informationen demnächst unter der Page WWW.AEROASIA.COM zu finden.

GAN:

Die AERO Friedrichshafen ist Kernpunkt unseres Gesprächs. Die Messe bedarf einer großen logistischen und administrativen Anstrengung. Wie viele Mitarbeiter und in welchen Bereichen sind mit dieser Herkules Aufgaben beschäftigt?

Herr Bosch:

Das Kernteam der AERO ist relativ klein. Dies sind neben mir als Projektleiter meinen beiden Kolleginnen Kathrin John und Meike Abele und Greta Maier unsere Auszubildende.

Allerdings können wir auf diverse Stabstellen wie Presse und Marketing zurückgreifen. Außerdem haben wir eine sehr tatkräftige Technikkemannschaft und potente externe Dienstleister für die Reinigung, Bewachung etc. Während der AERO wächst das Team dann inklusive Aushilfskräften auf mehr als 100 Personen an.

GAN:

Wer unterstützt Sie bei der Hallen- und Standplanung, der Einteilung der Ausstellungsflächen in Hallen und Static Display.

Herr Bosch:

Die Standplanung ist eine diffizile und zeitintensive Puzzlearbeit. Diese erfolgt nach einer festgelegten Schematik.

Zunächst haben Aussteller bis zu einem bestimmten festgelegten Termin Anspruch auf Ihre bisherige Fläche. Aufgrund Veränderungen der Standgrößen gibt es hier allerdings ständige Veränderungen. Die Wünsche der Aussteller werden, so weit wie möglich, ermöglicht und in den wöchentlichen Teamsitzungen besprochen.

» Fortsetzung auf Seite 12

GAN:

... gehen die Aussteller immer mit der Planung konform?

Herr Bosch:

Ein Großteil der Aussteller sicherlich. Es gibt aber immer wieder auch Wünsche betreffend der Standplatzierung die wir nicht erfüllen können.

Wir haben zwar eines der modernsten Messegelände, das heißt aber nicht, dass alle Stände in der ersten Reihe liegen.

Manchmal muss ein Aussteller auch akzeptieren, dass sein Stand im Sichtbereich seines Konkurrenten liegt. Andere Aussteller dagegen möchten unbedingt in der Nähe des Wettbewerbs stehen.

Manche Aussteller benötigen kurzfristig mehr Fläche oder sagen ab. Das Messegeschäft und die Standplanung ist eine hoch spannende Angelegenheit.

GAN:

Müssen gelegentlich auch einem Aussteller aus rechtlichen Gründen Auflagen erteilt werden?

Herr Bosch:

Hin und wieder ja. Manche Ausstellerwünsche geben Ansatz zur Diskussion. Der eine Aussteller möchte tagsüber eine Partyband auf seinem Stand rocken lassen, der Andere eine Pyroshow abbrennen. Beliebte ist auch der Wunsch Fußstapfen vom Messeingang bis zum Messestand auf den Boden zu kleben.

Viele Wünsche können wir erfüllen, manche müssen wir leider abschlagen.

GAN:

Eine exzellente Einrichtung sind die Veranstaltungen im Rahmen der AERO Conference. Diverse Firmen bieten hier ihre attraktiven Berufe in der Luftfahrt an und versuchen Nachwuchs zu generieren. Haben Sie eine Erklärung, warum nicht auch Airliner, wie Lufthansa, Air Berlin, TUI Fly, Swiss, etc. diese Strategie verfolgen?

Herr Bosch:

Mit dem Programm der AERO Conference runden wir das Ausstellerangebot insgesamt ab. Ein sehr erfolgreicher Programmpunkt ist dabei die AEROCareer bzw. in

diesem Jahr die Aktion „Be a pilot“.

Dass die Airliner diese Aktion nicht in größer Form annehmen, liegt vermutlich daran, dass diese ohnehin eine relativ große Nachfrage haben. Pilot bei der Lufthansa zu sein, ist immer noch einer der vorrangigen Berufswünsche bei den Kids.

Aber auch die Allgemeine Luftfahrt bemüht sich mit der Aktion „Be a pilot“ um Nachwuchspiloten. Mehr als 15 Flugschulen haben sich hierzu bereits angemeldet. Dass man bereits mit 14 Jahren ein Segelflugzeug selbstständig fliegen darf, ist eine tolle Sache, aber sicherlich nicht ausreichend bekannt. Wenn einige Kids durch die Aktion „Be a pilot“ das Smart-Phone gegen den Steuerknüppel tauschen, wäre schon viel erreicht.

GAN steht für German Aviation News Interview & copyright Rainer Taxis



THE EUROPEAN TRADE SHOW
FOR GENERAL AVIATION

EXPLORE NEW HORIZONS
FRIEDRICHSHAFEN | GERMANY | APR 20 – 23, 2016



GOLD SPONSORS:
aerokurier
FLUGREVUE

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

www.aero-expo.com

ONE CONCEPT

TWO CONTINENTS



ASIAN TRADE SHOW
FOR GENERAL AVIATION

GET YOUR OWN WINGS
ZHUHAI | CHINA | OCT 28 – NOV 1, 2015



AERO ASIA IS A COMMON PROJECT OF
AIRSHOW CHINA AND AERO FRIEDRICHSHAFEN.

WWW.AEROASIA-EXPO.COM

Zurechnung der Betriebsgefahr

BGH Urteil vom 21.01.2014, VI ZR 253/13



RA Jochen Hägele

Stellen Sie sich vor, dass Sie nach einem schönen ereignisreichen Flugtag Ihr Flugzeug ordnungsgemäß in den Hangar stellen und danach nach Hause fahren.

Zwei Stunden später kontaktiert Sie ein Kollege aus dem Flugverein, Sie sollen doch bitte sofort zum Hangar auf dem Flugplatz kommen, es habe einen Brand an Ihrem Flugzeug gegeben, der die anderen Flugzeuge in Mitleidenschaft gezogen hat.

Nun stellt sich relativ unmittelbar die Frage, wer denn für die Fremdschäden an den anderen hangarierten Flugzeugen, sowie dem Hangar selbst aufzukommen hat.

Welche Versicherungsarten kommen denn in Betracht? Die eigene Kaskoversicherung, die eigene Privathaftpflichtversicherung oder die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung.

Die Kaskoversicherung kommt bedingungsgemäß nur für die Eigenschäden am Luftfahrzeug auf.

Die Privathaftpflicht wird sich auf die sogenannte „Benzinklausel“ berufen und den Anspruch mit der Begründung ablehnen, dass der Brand bei dem Betrieb des Luftfahrzeugs entstanden sei, und daher die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung der richtige Adressat für die Geltendmachung der Ansprüche sei. Als weiteres Argument für die Ablehnung kommt vermutlich die Begründung, dass hier im Übrigen kein vorwerfbares Verhalten seitens des Versicherungsnehmers im Sinne einer Schadensersatzhaftung gemäß §§ 823 ff., 276 BGB vorliege, so dass kein bedingungsgemäßer Haftungstatbestand vorliege. Der Brand sei weder fahrlässig - nicht einmal leicht fahrlässig - und erst Recht nicht vorsätzlich herbeigeführt worden.

Ihre Luftfahrzeug-Haftpflicht wird sich damit rausreden, dass der Schaden sich nicht bei Betrieb verwirklicht hat, da das Flugzeug in keinem nahen zeitlichen Zu-

sammenhang mit dem bestimmungsgemäßen Betriebsvorgang - also längere Zeit nach dem Abstellen des Flugzeugs - zu brennen begann und Fremdschäden an anderen Luftfahrzeugen und dem Hangar hervorrief.

Ist dies richtig? Kann es sein, dass in einem derartigen Fall kein Versicherungsschutz besteht und der Drittgeschädigte für den Schaden an seinem Flugzeug selbst aufkommen muss? Aus normativer Sicht kein dies kein gerechtes Ergebnis darstellen.

An dieser Stelle ist nun die Rechtsprechung des BGH vom 21.01.2014 - VI ZR 256/13 - wertend heranzuziehen.

In diesem Fall ging es darum, dass der Kläger, dessen Kraftfahrzeug in der Tiefgarage neben dem Fahrzeug des Beklagten Ziffer 2 stand und das bei der Beklagten Ziffer 1 haftpflichtversichert ist, durch den Brand am Fahrzeug des Beklagten Ziffer 2 stark beschädigt und damit in Mitleidenschaft gezogen wurde. Ermittlungen ergaben, dass kein Fremdverschulden den Brand verursacht hat, z.B. Brandstiftung oder fahrlässige Inbrandsetzung, sondern dass es aufgrund eines technischen Defekts am Fahrzeug des Beklagten zu Ziffer 2 zu einer Selbstentzündung kam.

Mit der Klage machte der Kläger gegen die Beklagten als Gesamtschuldner den ihm hierdurch entstandenen Schaden sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten geltend. Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung des Klägers hat das Landgericht die Beklagten in Abänderung des erstinstanzlichen Urteils antragsgemäß verurteilt. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision beantragten die Beklagten die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils, was letztlich nicht gelang.

Bislang sah die Rechtsprechung in gleich gelagerten Fällen so aus, dass die Betriebsgefahr entweder aufgrund Fehlens eines nahen örtlichen oder nahen zeitlichen Zusammenhangs mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer be-

stimmten Einrichtung des Kraftfahrzeugs nicht zugerechnet wurde, so dass die Kraftfahrzeughaftpflicht letztlich nicht den Drittschaden regulierte, vgl. u.a. Senatsurteil vom 27.11.2007, AZ: VI ZR 210/06, VersR 2008, 656.

Auch wurde die Haftung deshalb abgelehnt, dass der Schaden nicht im öffentlichen Verkehrsraum entstanden sei, sondern auf einem Privatgelände, z.B. eine private Tiefgarage, vgl. LG Bochum, Urteil vom 05.03.2004, AZ: 5 S 195/03; vgl. Greger in HaftungsR. § 7 StVG Rn.96 ff. m.w.N..

In der BGH-Entscheidung vom November 2007 ging es darum, dass ein Dritter vorsätzlich ein Fahrzeug in Brand gesetzt hat und die Rechtsgüter Dritter dabei ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen wurden. Dabei hat die Berufungsinstanz (OLG Rostock) den drittgeschädigten Klägern einen Haftungsanspruch gemäß §§ 7 Abs.1 StVG und 3 Abs. 1 Nr. 1 PflVG zugesprochen und die Haftung auf folgende Argumentation gestützt: Mit dem Brand habe sich eine typische Gefahr von Kraftfahrzeugen realisiert. In einem Kraftfahrzeug seien brennbare, explosive Stoffe wie Öl, Benzin oder Diesel. Beim Brand entwickle sich deshalb starke Hitzewirkung. Die unmittelbare Umgebung werde dadurch gefährdet. Es handle sich also um eine typische Gefahr, die von einem solchen Fahrzeug, das brennt, ausgehe.

Der Bundesgerichtshof hat diese Argumentation nicht gelten lassen, sondern aufgehoben und zurückverwiesen. Nach den bisherigen Feststellungen des Berufungsgerichts habe sich der Schadenfall allein durch das vorsätzliche Inbrandsetzen des ordnungsgemäß geparkten (Pkw), nicht aber durch dessen Betriebsgefahr verwirklicht.

» Fortsetzung auf Seite 14

Das Haftungsmerkmal „bei dem Betrieb“ sei, dem Schutzzweck der Norm entsprechend, weit auszulegen. Es genüge, dass sich eine vom Fahrzeug ausgehende Gefahr ausgewirkt habe und das Schadensgeschehen in dieser Weise durch das Fahrzeug mitgeprägt worden sei (BGH, Urteil vom 02.07.1991 - VI ZR 6/91, NJW 1991, 2568 sowie BGH, Urteil vom 18.01.2005 - VI ZR 115/04, NVwZ-RR 2005, 381).

Ob eine der Haftungsnorm entsprechende Betrachtung einen Zurechnungszusammenhang ergebe, müsse im Einzelfall beurteilt werden, denn an einem erforderlichen Zurechnungszusammenhang fehle es dann, wenn die Schädigung nicht mehr eine spezifische Auswirkung derjenigen Gefahren ist, für die die Haftungs Vorschrift Dritte schadlos halten will. Erforderlich sei, dass Fahrweise oder der Betrieb des Fahrzeugs zum Entstehen des Schadens beigetragen habe (BGH, Urteil vom 26.04.2005 - VI ZR 168/04, NJW 2005, 2081). Das angefochtene Urteil könne daher keinen Bestand haben, weil das Berufungsgericht dem Vorbringen der Beklagten nicht nachgegangen sei, ob der Motor durch den Brand in Gang gesetzt wurde. Allein der Umstand, dass Kraftfahrzeuge wegen der mitgeführten Betriebsstoffe leicht brennen, reiche nicht, um Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG zu begründen. Hinzu kommen muss, dass der Brand als solcher in irgendeinem ursächlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang steht (vgl. stellvertretend: OVG Koblenz, Urteil vom 11.09.2000 - 12 A 10497/00, NVwZ-RR 2001, 382).

Diese Rechtsprechung ist nunmehr durch das neue Urteil des BGH vom 21.01.2014 überholt. Bereits der Leitsatz des dieser Fallbesprechung zu Grunde liegenden Urteils lässt keine Zweifel daran aufkommen. So heißt es:

„Steht der Brand eines geparkten Kraftfahrzeugs in einem ursächlichen Zusammenhang mit dessen Betriebseinrichtungen, ist der dadurch verursachte Schaden an Rechtsgütern Dritter im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG regelmäßig der Betriebsgefahr zuzurechnen.“

In Abkehr zu der bisherigen Rechtsprechung wird nun darauf abgestellt, dass unter normativer Betrachtung des weiten Schutzzwecks der Norm § 7 Abs. 1 StVG



erst dann nicht mehr eingreife, wenn die Fortbewegungs- und Transportfunktion des Kraftfahrzeugs keine Rolle mehr spiele. Hieraus ergebe sich jedoch nicht, dass der ursächliche Zusammenhang von Schadensereignis und Betrieb des Kraftfahrzeugs durch den Zeitraum zwischen Beginn und Ende einer Fahrt begrenzt werde. Spezifische von einem Kraftfahrzeug ausgehende Gefahren könnten daher ebenso ausgehen für die Fortbewegungs- und Transportfunktion des Fahrzeugs erforderlichen Betriebseinrichtungen erwachsen, was auch nach dem Abstellen des Kraftfahrzeugs gelte. Dass Dritte durch den Defekt einer Betriebseinrichtung eines Kraftfahrzeugs an ihren Rechtsgütern einen Schaden erleiden, gehört zu den Auswirkungen derjenigen Gefahren, für die die Haftungs Vorschrift des § 7 StVG den Verkehr schadlos halten will.

Zwar ist diese Rechtsprechung aus dem Haftungsrecht des Verkehrsrecht, bei dem es im Hinblick auf die Luftfahrt einen gra-

vierenden Unterschied gibt, nämlich dass der geschädigte Dritte im Gegensatz zum Verkehrsrecht keinen Direktanspruch gegenüber dem Haftpflichtversicherer des Schädigers hat, wie es im Verkehrsrecht der Fall ist, §§ 7 Abs.1 StVG und 115 Abs.1 VVG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 PflVG.

Allerdings dürfte diese Rechtsprechung nach meinem Dafürhalten auch im Verhältnis zwischen dem Versicherungsnehmer und seiner Luftfahrt - Haftpflichtversicherung heranzuziehen sein, was letztlich zum Regress - wenn auch übers Eck, da ohne Direktanspruch - führt, dennoch eine nicht unwesentliche Erweiterung des Versicherungsschutzes bedeutet.

© RA Jochen Hägele, Stuttgart

Abb. Archiv: Rolf-Rainer Barenberg

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



Heli Austria GmbH

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

Dr. Harald Hanke

Professur für Avionik, ATPL
Dipl.-Luftfahrtsachverständiger

Unfallanalysen, Gutachten

Spezialgebiete:

Human Factors
Aircraft-Performance
Aircraft-Handling
Avionik

Tel. +49 (6430) 92 50 531
Mobil +49 (177) 2577 801
E-Mail: lfsv@hhanke.de



**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 Strafverfahren u. Bußgeldsachen
- bei Steuerfahndungen und Betriebsprüfungen und bei Selbstanzeigen
- Nachklärungen 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

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, Sebastian Hermann.

Lektorat: Vorstand VDL e.V.

Druck: C. Maurer Druck und Verlag

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2015

Verbreitete Auflage: 4.000 Stück

Erscheinungsweise: März, Juni, September, Dezember

Copyright: Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber





Neue Waffe gegen Vulkanasche



Werner Fischbach

Als am 29. August 2014 der isländische Vulkan Bárðarbunga ausbrach, wurden sehr schnell die Erinnerungen an den Eyjafjallajökull geweckt, der im April 2010 ausgebrochen war, jede Menge Asche in die Atmosphäre geschleudert und zumindest den Flugverkehr über Nord-europa lahmgelegt hatte. Denn Vulkanasche ist nicht ganz ungefährlich für den Luftverkehr, da sich Aschepartikel an den Triebwerksschaufeln festsetzen und zu Ausfällen der Triebwerke führen können. Zudem können bestimmte Sensoren an den Flugzeugen ausfallen. Allerdings hat der Bárðarbunga bis jetzt noch keine Asche ausgestoßen, sondern erhebliche Mengen an Schwefel, die inzwischen auch über Deutschland hinweggezogen sind.

Damals erwies sich die Art und Weise, wie die Behörden auf den Ausbruch reagierten, bestenfalls als suboptimal. So entbrannte ein Streit, ab welcher Konzentration Vulkanasche als Gefahr für den Luftverkehr anzusehen ist, wobei offensichtlich nicht nur die Fluggesellschaften eine andere Ansicht als die Luftfahrtbehörden hatten, sondern diese waren sich auch untereinander nicht so richtig einig. Inzwischen hat man sich in Europa auf einen Grenzwert von 2 mg/m³ festgelegt. Über dem Vereinigten Königreich darf es etwas mehr sein. Bei den Briten wird es erst ab 4 mg/m³ gefährlich. Zudem scheinen die Luftfahrtbehörden besser vorbereitet zu sein. „Alle notwendigen Vorbereitungen für den Fall eines Vulkanausbruchs auf Island sind getroffen. Wir haben einen 5-Punkte Aktionsplan erarbeitet, mit dem wir jederzeit auf aktuelle Situationen reagieren können“, erklärte Verkehrsminister Dobrindt.

Ein „Ascheradar“ für die Piloten

Schon während des Ausbruchs des Eyjafjallajökull wurde die Frage gestellt, ob es nicht sinnvoll wäre, ein System zu entwickeln, mit welchem man die Ausbreitung der Aschewolke feststellen und diese Information den Piloten im Cockpit

zur Verfügung stellen könnte. So wie dies heute mit dem Wetterradar getan und die Cockpitbesatzung damit in die Lage versetzt wird, Schlechtwettergebiete und insbesondere Gewitter zu umfliegen. Eine entsprechende Lösung wurde von Fred Prata, „Chief Technical Officer“ bei der norwegischen Firma Nicarnica Aviation, entwickelt. Das von Prata entwickelte System nennt sich AVOID (Airborne Volcanic Object Imaging Detector) und ist in der Lage, Aschewolken in einer Konzentration zwischen einem und 50 mg/m³ in einer Entfernung von 100 km festzustellen. Für die Piloten eines Flugzeugs ergibt sich dadurch eine Vorwarnzeit von sieben bis

tems) – Kameras der Firma Elbit Systems. Im Oktober 2013 wurde AVOID auf seine Praxistauglichkeit geprüft. Dabei wurde von einem A400M eine künstliche Aschewolke, die aus originaler Eyjafjallajökullasche bestand, ausgebracht und danach von einem mit AVOID-Technologie ausgerüsteten A340-300 in einer Entfernung von etwa 60 Kilometern entdeckt. Zusätzlich wurden mit einer von der FH Düsseldorf eingesetzten DA-42 detaillierte Messungen innerhalb der Aschewolke durchgeführt. Die britische Niedrigpreisgesellschaft Easy Jet hat bereits seit 2010 die Entwicklung von AVOID unterstützt und möchte in diesem Jahr ein erstes Flugzeug



Abb. 1. EZY-Jets_LFSB: Demnächst mit AVOID ausgerüstet? Easy Jet Flugzeuge in Basel (Foto: W. Fischbach)

zehn Minuten. Zeit genug, um der Aschewolke auszuweichen.

Anders als Radar ist AVOID kein aktives System. Es arbeitet mit Infrarotbildern und ist durch eine spezielle Technik in der Lage, das in der Atmosphäre befindliche Silikat von Wasser und Eis, also eine Aschewolke von „normalen“ Wolken, zu unterscheiden. Die Darstellung erfolgt zweidimensional und gleicht damit einem Blick aus dem Cockpit. Zum Einsatz kommen dabei EVS (Enhanced Vision Sys-

tem) ihrer Airbusflotte damit ausrüsten.

Allerdings hat AVOID auch einen Nachteil. Zwar können die damit gewonnenen Daten per Datalink an andere Flugzeuge und an Bodenstationen (z.B. an Flugsicherungsstellen und Wetterzentren) übermittelt werden, aber wenn sich in Bereich der Aschewolke kein mit AVOID ausgerüstetes Flugzeug befindet, dann können eben auch keine Informationen über die Ausdehnung der Aschewolke bzw. die Konzentration der darin enthaltenen

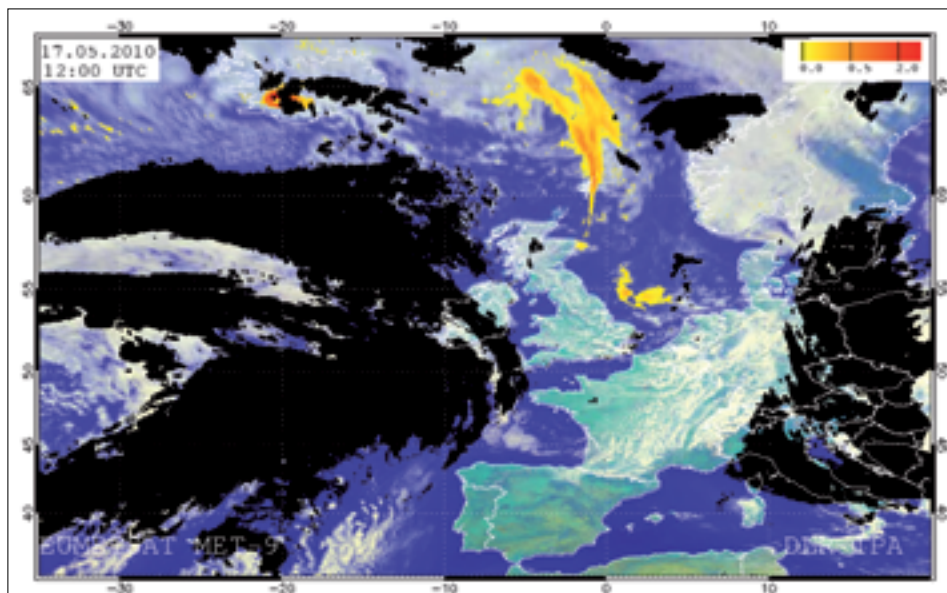


Abb. 2. Vulkan_Vaducs_DLR:
Durch VADUCS ermittelte Aschewolken des Eyjafjallajökull-Ausbruchs (Foto: DLR)

Aschepartikel übermittelt werden. Dazu gibt es noch einen weiteren Nachteil. Um die Zulassungsverfahren nicht zu sehr in die Länge zu ziehen, hat sich Nicarnica Aviation entschlossen, AVOID-Informationen nicht auf bereits in den Cockpits installierte Displays zu integrieren. Sie werden vielmehr auf Tabletcomputern bzw. ToughBooks (mit denen die Cockpits der Easy Jet – Maschinen ausgerüstet sind) dargestellt.

Aschebeobachtung durch Satellitentechnologie

Durch bessere Vorhersagen hätten bereits beim Ausbruch des Eyjafjallajökull, so hat es das Institut für Flugführung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) errechnet, trotz der festgestellten Aschewolken wesentlich mehr Flüge stattfinden können. Etwa 3 700 wären es am 21. April 2010 gewesen. Bereits 2012 haben sich Wissenschaftler des DLR-Instituts für Physik in der Atmosphäre im Rahmen des Projekts VolcATS (Volcaic ash impact on the Air Transport System) mit der Auswertung von Daten der Meteosat-Satelliten zur Feststellung von Vulkanasche befasst. Dabei ist es ihnen gelungen, Infrarotsignaturen von Aschewolken zu erkennen und in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Wetterdienst (DWD), der Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung (DFS) daraus das VADUGS (Volcanic Ash Detection Utilizing Geostationary Satellites) – System zu entwickeln. Mit den vom EUMETSAT-Satelliten in einem Abstand von 15 Minuten gelieferten Daten können Aschewolken erkannt und ihre

Zugrichtung präzise vorhergesagt werden. Dabei ist es durch entsprechende Instrumente (z.B. durch LIDAR) möglich, die vertikale Struktur, d.h. die vertikale Ausdehnung der Aschewolke und die Dichte der Aschepartikel festzustellen. Zurzeit arbeitet das DLR an einer präziseren Vorhersage, so dass sich die Verbreitung einer einmal festgestellten Aschewolke innerhalb einer Stunde vorhersagen lässt. Ein gutes Werkzeug also, um den Einflug in Aschewolken zu vermeiden und den Luftverkehr auch noch im Fall eines Vulkanausbruchs verlässlich abwickeln können.

Allerdings stößt auch die Satellitentechnologie an ihre Grenzen. Denn die Satelliten können nicht durch die Wolken schauen und wenn sich über dem Beobachtungsgebiet eine durchgehende Wolkendecke eingefunden hat, dann sind sie so gut wie blind. Deshalb setzt das DLR auf ein integriertes Beobachtungssystem, bei welchem neben den Satelliten auch bodengestützte Systeme wie Lidar, Flugzeugmessungen und Ballonsonden zum Einsatz kommen sollen. Die so erstellten Lagebilder können dann an den Wetterdienst, die Flugsicherungsstellen und die Luftverkehrsgesellschaften weitergeleitet werden. Und möglicherweise von dort auch an jene Flugzeuge, die sich in dem betreffenden Gebiet befinden.

© 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

AIR WORK & Heliseilerei GmbH
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

John Browns beflügelnde Entdeckungen

Flughistoriker sieht Durchbruch bei Forschung: Gustav Weißkopf flog vor den Brüdern Wright

Text zum Zeitungsausschnitt: Mit freundlicher Genehmigung der Fränkischen Landeszeitung veröffentlicht German Aviation News den von Herrn John Brown zugesandten Artikel.

John Brown



LEUTERSHAUSEN (mb) – „Die-Experimente von Gustav Weikopf in Bridgeport. ... Er hat bereits vorgeführt, wie er seine Maschine fliegen kann.“

„Er hat sein derzeitiges Flugzeug schon vor ein paar Wochen auf der früheren Trabbrennbahn im West-End der Stadt getestet. Die Tests verliefen erfolgreich.“

Es sind Zitate wie diese, die den Abend des 3. Dezember 2014 zu einem wichtigen Datum in der Geschichte der Luftfahrt machen. Zitate aus Artikeln der „Bridgeport

sehprojekt erfolgen soll. Deshalb waren sie nur kurz bei der Projektion mit einem Beamer zu sehen. Die Artikel seien eine wichtige Bestätigung für den seit langem bekannten Bericht einer anderen Zeitung, des „Bridgeport Sunday Herald“, erklärte Brown. „Für mich stand schon vorher fest, dass Gustav Weißkopf der erste war.“ Jetzt gehe es darum auch andere davon zu überzeugen, vor allem das Deutsche Museum in München als führende Forschungseinrichtung. „Ich fordere das Deut-

den Inhalt zusammen. „Dieser Artikel ist geschichtlich sehr bedeutsam. Er ist ein Durchbruch. Hoffentlich wird dieser Durchbruch auch anerkannt. Ich hoffe, dass das Deutsche Museum in München nun endlich einsieht, dass Gustav Weißkopf tatsächlich der erste Motorflieger war. Ich befürchte aber, die Leute dort werden sich eher eine neue Ausrede einfallen lassen als ihre Ansicht zu ändern.“

Wie viele Jahre Weißkopf vor den Brüdern Wilbur und Orville Wright flog, ist für Brown ebenfalls weiter offen. Denn für deren angeblichen Flug am 17. Dezember 1903 gebe es nur zwei Zeugen. Einer habe lediglich ausgesagt, den Flügel einen Hügel hinaufgetragen zu haben, von dem aus die Wrights den Strand angesteuert hätten. „Klingt das für Sie wie ein Flug ohne Höhenverlust?“, fragte er das Publikum in Leutershausen. Die allgemein gültige Unterscheidung sei zwischen einem Gleitflug nach unten und einem Motorflug in der Ebene. Danach könne der Flug nicht als Motorflug gewertet werden.

Und der zweite Zeuge, so Brown, habe nur gesagt. „Ich habe das Gleiche gesehen wie der andere.“

Das Foto dieses angeblichen Flugs sei erst mit fünfjähriger Verspätung vorgelegt worden und zeige einen Strömungsabriss in einer solchen Dimension, dass dabei kein Flug möglich gewesen sei.

Doch selbst wenn man den 17. Dezember 1903 als den ersten Motorflug der Wrights ansehen würde, lägen inzwischen Berichte von fünf Motorflügen von Gustav Weißkopf vor diesem Datum vor. Seine Flüge seien von 17 Zeugen (darunter Journalisten, Beamte und Ingenieure) bestätigt worden. „Sollen sie alle unabhängig voneinander über beobachtete Flüge gelogen haben?“, fragte Brown. Eine solche Verschwörungstheorie sei weder glaubhaft noch würdig, von Instituten wie dem Deutschen Museum oder dem amerikanischen Bundesmuseum für die Luft- und Raumfahrt in Washington vertreten zu werden.

Für ebenso sensationell wie die nun entdeckten Berichte in der „Bridgeport Evening Post“ von 1901 hält Brown Berichte



Abb.1: John Brown sieht in den neu entdeckten Artikeln aus der „Bridgeport Evening Post“ den endgültigen Beweis, dass Gustav Weißkopf vor den Brüdern Wright abhob. Foto: Jim Albright

Evening Post“, die der Flughistoriker John Brown im Lutherhaus von Leutershausen (Landkreis Ansbach) erstmals öffentlich präsentierte (wie gestern von der FLZ kurz berichtet). Er sprach vor rund 250 Zuhörern, die einen ersten Blick unter anderem auf einen Artikel werfen konnten, der am 26. August 1901 erschien, und auf zwei andere bisher unbekannte Artikel.

Brown stellte den Medien bisher keine Kopien der Artikel zur Verfügung, weil deren publizistische Verwertung in einem Fern-

sche Museum auf, es möge endlich einmal eine fundierte Prüfung der Faktenlage zu Gustav Weißkopf vornehmen.“

Die Behauptung, keine andere Zeitung als der „Bridgeport Sunday Herald“ habe über Weißkopfs Erstflug am 14. August 1901 berichtet, sei widerlegt. Ebenso läge nun die Beschreibung eines zweiten Flugs vor. „In einem Artikel steht exakt, wo Weißkopf geflogen ist, auf der alten Trabbrennbahn in Bridgeport und es wird auch angegeben, wer dort Zeuge war“, fasste Brown



Abb.2: John Brown präsentierte seine Beweise am Mittwochabend vor 250 Zuhörern im Lutherhaus in Leutershausen. Foto: Jim Albright

aus Pittsburg vom Juli 1899. „Diese belegen, dass Weißkopf Acetylgas in Druckbehältern an Bord nahm und daher keine Gewichtsprobleme hatte.“ Dies sei von den Instituten in München und Washington

„Für uns ist das sensationell“

Hans-Günter Adelhard: Meilenstein für die Forschungsgemeinschaft.



Abb.3: Gustav Weißkopf ist in Leutershausen geboren und unter anderem in Ansbach aufgewachsen, bevor er über Brasilien nach Amerika auswanderte.

aber immer wieder behauptet worden. „In Wirklichkeit haben diese Institute ganz offenkundig den Fall Weißkopf nie seriös untersucht.“

Vollends lächerlich sei die Forderung, Weißkopfs Erstflug wäre nur glaubhaft, wenn es davon ein Foto gebe. Nach dieser Logik müsse man auch feststellen, dass die Reformation nie stattgefunden habe, weil kein Foto von Martin Luther vorliege.



Abb.4: Hans-Günter Adelhard, Vorsitzender der Flughistorischen Forschungsgemeinschaft Gustav Weißkopf, erinnerte an die Briefmarke zum 140. Geburtstag des Leutershäusers, die derzeit in zweiter Auflage erhältlich ist. Foto: Jim Albright

LEUTERSHAUSEN (mb) – „Für uns ist das sensationell. Wir fühlen uns bestätigt.“ Mit diesen Worten kommentierte gestern Hans-Günter Adelhard, Vorsitzender der Flughistorischen Forschungsgemeinschaft Gustav Weißkopf, die neuesten Entdeckungen. „Diese Artikel haben einen ganz hohen Stellenwert“, ordnete Adelhard die Funde, die John Brown am Mittwoch präsentierte. Nun werde es für die Anhänger der Theorie, dass nicht Weißkopf, sondern den Brüdern Wright der erste Motorflug gelang, schwerer denn je. Dies gelte auch für das Deutsche Museum in München,

Entspannter Flugbetrieb ohne administrativen Stress

Sinnvoll für alles was fliegt und ein Flarm hat:

Basisversion:

Übertragung der Flugzeiten vom Flugzeug direkt ins Hauptflugbuch und weitere Dokumente

Erweiterte Version: Fly-BT mit vielen individuell nutzbaren Funktionen



Auskunft / Beratung:

**Flybook Software Bäume EDV
D-42489 Wülfrath Am Wasserturm 36**

Phone: +49 2058 74594

Mail: info@flybook-software.de

Web: www.flybook-software.de

das Weißkopfs Erstflug bisher nicht anerkennt. „Das Deutsche Museum hat jetzt die Chance zu reagieren. Ignorieren lassen sich die Artikel mit Sicherheit nicht.“ Die Flughistorische Forschungsgemeinschaft

5 Jahre Xwind Training Center Germany

Simulatorgestütztes Flugtraining für Seitenwindlandungen in EDHF

Anja Wolffson



Das Xwind Training Center Germany, spezialisiert auf simulatorgestütztes Flugsicherheitstraining für Seitenwindlandungen, hat sich als Fort- und Weiterbildungseinrichtung für lizenzierte Piloten am Flugplatz Hungriger Wolf etabliert, die Trainingseinheit inkl. Anja's Mandelkuchen gehört u.a. zur festen Angebotspalette des AOPA-Sicherheitstrainings in Stendal. Rund 20 professionell erfahrene Fluglehrer trainieren die Piloten an der europaweit einmalig existierenden Einrichtung in si-

aufgezeichnet werden (Bild und Ton). Der Einsatz lohnt sich, denn Luftfahrtversicherer creditieren den Trainingsnachweis mit einem nominalen bzw. prozentualen Nachlass auf die LFZ-Kaskoprämie der Halter-Kunden. Dazu optimieren verschiedene Zusatzangebote den Zeit- und Kostenaufwand der Piloten: am Trainingstag können gleichzeitig ICAO-Sprachprüfungen (L4+5) abgenommen oder auch Checkflüge und Helgolandeinweisungen absolviert werden – die Fluglehrer vom Xwind-Team sind

Mehrtägige Ausflüge, bei denen auch Tandemsprünge bei YUU-Skydive und eine Führung beim ortsansässigen Luftwerftbetrieb organisiert werden können, sind möglich.

Anmeldung: anja.wolffson@xwindsim.de
Infos und Trainingstermine unter www.xwindsim.de

Autor: © Anja Wolffson



cheren Verfahren bei Auftreten von Seitenwind, Böen und Turbulenzen auf dem Simulator (OTD) Xwind200. Bis zu 40 Landeanflüge bei unterschiedlichen Bedingungen können hier in einer Trainingsstunde generiert werden. Das eingeübte Habit-Pattern wird anschließend mit dem Trainer im actual Flighttraining auf unserer C 172 umgesetzt (optional).

Das Anflugtraining kann für das individuelle Debriefing ab Flugsaison 2015 erstmals mit einer im Flugzeug installierten Kamera

der Personal Coach des Pilotenkunden. Unterrichtsmaterial, Karten und Pilotenbedarf sind direkt im Xwind-Pilot's Shop erhältlich bzw. zum Termin bestellbar.

Der Platz EDHF verfügt seit Neuestem über eine Nachtflugbefehrerung der Asphaltbahn, so dass auch Trainingsflüge zum Erhalt der NVFR-Berechtigung möglich sind. Der Flugplatz Hungriger Wolf bietet Übernachtungsmöglichkeiten und Restaurant am Platz.





Alles ums
Fallschirmspringen.

Informieren Sie sich
auf unserer Webseite.

AIRCREW Fallschirmsport
AIRCREW Military
Frank Carreras, Mitglied des VdL

www.AIRCREW.de

Info@AIRCREW.de



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

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



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

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

We take care. Rotorcare.



Programm und Anmeldung zu unserer diesjährigen Exkursion

Rainer Taxis



Exkursion 2015

Verband der Luftfahrtsachverständigen und AK Fliegende Juristen und Steuerberater

Programm:

Donnerstag, 11.06.2015

Anreise. Das Hotel IBIS liegt im Zentrum von Heilbronn und zu Fuß nur 5 Minuten vom Bahnhof entfernt.

Freitag, 12.06.2015

09:15 Uhr Begrüßung durch Vorstand und Organisator

09:40 Uhr Abfahrt zu DLR & AIRBUS Defence & Space

10:30 Uhr Begrüßung bei DLR

10:35 Uhr Vorstellung und Vortrag DLR

11:00 Uhr Vorstellung und Vortrag AIRBUS D&S

11:35 Uhr Mittagspause in der DLR-Kantine (Essen & 1 Getränk im Preis enthalten)

12:45 Uhr Standortführung:

Fertigung AIRBUS D&S

Integration Airbus D&S

Testprüfstände AIRBUS D&S P1/P2

Testprüfstände DLR

14:45 Uhr Besichtigung Ausstellung, geführt von einem pensionierten DLR-Ingenieur

16:30 Uhr Rückfahrt zum Hotel

Freitag 12.06.2015

18:30 Uhr Abfahrt zur Besenwirtschaft mit der S-Bahn und Spaziergang zur Besenwirtschaft

18:45 Uhr Besenwirtschaft m. regionalen Speisen & Weinen -Open End- (entscheiden Sie persönl. über das Ende Ihres Aufenthaltes hier) (Kosten für das Essen sind im Gesamtpreis enthalten, Getränke sind separat zu begleichen)

Rückfahrt: Sie wählen selbst S-Bahn oder Taxi.

Samstag, 13.06.2015

09:30 Uhr Abfahrt zum Deutschen Zweirad Museum & NSU Museum in Neckarsulm. Diese Ausstellung zeigt Fahrräder und insbesondere Motorräder aus der Anfangszeit mit Daimler's Reitwagen bis in die jüngste Zeit. Ein Schaufenster der weltweiten Motorradgeschichte. Zudem hat die Stadt Neckarsulm ein separates Museum, zur Erinnerung an die in ihr einst gegründete und tätige Motorrad & Auto -Marke NSU, eingerichtet. Neben NSU Prinz, TT, Spider finden Sie auch den legendären NSU RO 80.

12:15 Uhr Mittagstisch in den Museumsstuben mit Hauptgericht & Nachtisch
(im Gesamtpreis enthalten, Getränke sind extra zu bezahlen)

13:30 Uhr Abfahrt zum staatlichen Weingut Weinsberg

14:00 Uhr Begrüßung und 2 Weinverkostungen

Führung durch den Kellereibetrieb Nochmals 2 Weinverkostungen & Verabschiedung

16:30 Uhr Rückfahrt zum IBIS Hotel

Ab 18:30 Uhr Abschiedsessen in Lehnerns Wirtshaus

das Wirtshaus finden Sie gleich neben dem Hotel.

(eines von 2 Menüs steht zur Auswahl und Nachtisch sind im Gesamtpreis enthalten)

Getränke bezahlen Sie bitte selbst. Nach dem Essen - Verabschiedung der Teilnehmer

Sonntag, 14.06.2015

Heimreise entsprechend Ihrer Planung.

Wir wünschen eine angenehme An- und Heimreise!

Ihre Rückfragen richten Sie bitte an Rainer Taxis, E-Mail rainertaxis-vdl-sv@web.de

Anmeldung zur Teilnahme an der Exkursion 2015

Senden Sie Ihre Anmeldung bitte an

Rainer Taxis, Wachtelweg 23, 73054 Eisingen Tel. 07161-9873132, Fax 07161-9873133,

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

Ich nehme mit folgenden Personen teil und bestätige die Richtigkeit der Angaben:

Name: _____ Vornamen _____

Geb.-Datum _____ Geb.-Ort _____

Nationalität: _____ Adresse: _____

PLZ/Wohnort: _____

Tel. _____ Fax _____

E-Mail _____

Mich begleiten:

1.Name: _____ Vornamen _____

Geb.-Datum _____ Geb.-Ort _____

Nationalität: _____ Adresse: _____

PLZ/Wohnort: _____

Aus Sicherheitsgründen sind alle Angaben vollständig auszufüllen. Weitere Personen werden auf dem nächsten Blatt aufgeführt!
Den Betrag von EUR 171,00 pro Person habe ich auf das Konto IBAN: DE 41 610 605 000 756 106 001,
VdL-Treuhandkonto Rainer Taxis einbezahlt. Erst nach Eingang der Zahlung hier, ist Ihre Teilnahme gebucht.
Wir bedanken uns höflich für Ihre Überweisung und freuen uns auf Ihre Teilnahme.

Leserbriefe:

Leitartikel 4/2014

Lieber Herr Taxis,

für Ihre guten Wünsche zu Weihnachten und das Neue Jahr bedanke ich mich.
Ich beglückwünsche Sie zu Ihrem lebenserfahrenen Leitartikel über den Pilotenstreik.

Mit fliegerischen Grüßen
Dipl.-Kfm. Thomas Gebhardt
Steuerberater

Artikel (MH17) in der Aviation News

Hallo Herr Taxis,

zu dem Artikel von Werner Fischbach in der Aviation News 4/2014 habe ich folgende Anmerkung:

1. ich vermisste Argumente, die GEGEN einen Abschuß der MH17 durch eine BUK-Rakete sprechen:
Eine solche Rakete kann NICHT unbemerkt abgefeuert werden.

Enorme Mengen an Rauch verbleiben mehrere Minuten in der Luft, ein Schweif zieht sich vom Boden bis zum Abschußpunkt.

Es ist nichts bekannt, daß so etwas beobachtet wurde. Würde man so eine BUK nicht auch auf dem Radar wahrnehmen?

2. Falls es sich um einen unbeabsichtigten Abschuß handeln sollte, so kommen dafür nicht nur die Rebellen (warum Separatisten?) in Frage.

3. Falls der Abschuß beabsichtigt war, dann zuerst fragen: Cui bono?

Wem nutzt so ein Abschuß? Den Rebellen eher nichts.

Viele Grüße,
Achim Beck

Editorial von R. Taxis

Sehr geehrter Herr Taxis,

als Sprachrohr des Verbandes der Luftfahrtsachverständigen e. V. hätte ich von Ihnen etwas mehr Mühe bei der Recherche erwartet. Hier sind nicht alle Aspekte

und die wahren Hintergründe angesprochen worden, sondern nur die üblichen Vorurteile kolportiert worden. Kein Pilot will den Streik !

Jeder Streik im Dienstleistungsgewerbe trifft nicht direkt den Vertragspartner, egal ob Eisenbahner, Lehrer oder Mülltonner. Aber vielleicht sollten Sie sich von der Pilotenschaft (dazu gibt Ihnen die VC bestimmt gerne Auskunft) einmal aufklären lassen, warum die LH-Firmenleitung die unterschrittsreifen Kompromiss- Verträge nicht unterschreiben will.

Mit freundlichen Grüßen
H.-D. Bonsmann, Flugkapitän a. D. und
Ex-VC-Mitglied

Übertragungssicherheit, Zuverlässigkeit und ETSI-Vorschriften in der Fernsteuerungstechnik



Schematische Darstellung zum Vortrag beim VdL/ Langen Nov. 2014

Prof. Dr.-Ing. Anselm Fabig

Sicher fliegen

Unterschiede und Funktionsweisen der 2,4 GHz Systeme:

- Warum 2,4 GHz ?
- Was ist neu im 2,4 GHz Band ?
- Was macht weatronic zusätzlich ?

Unterschiede zu 35 MHz

35 MHz	2,4 GHz
1 Kanal pro Sender/ Empfänger	80 Kanäle für alle Sender am Platz
10 kHz Bandbreite je Kanal	1 MHz Bandbreite je Kanal
FDMA	FHSS
AM oder FM	MSK, QPSK
PPM, PCM ohne CRC	PCM mit CRC
8,6 m Wellenlänge	13 cm Wellenlänge
zu kurze Antennen	angepasste Antennen

FDMA Frequency

FHSS Frequency Hopping Spread Spectrum

CRC Cyclic Redundancy Check, eine zuverlässige Checksumme zur Sicherung der Daten

PPM Puls Position Modulation, analoge Übertragung der Servoposition durch Variation einer Impulsbreite

PCM Pulse Coded Modulation, digitale Übertragung der Servoposition durch seriell Digitalsignal

MSK Minimum Shift Keying

QPSK Quadrature Phase Shift Keying

Die aktuelle Norm

Es gibt eine ETSI Norm für Fernsteuersysteme **EN 300 328**

- in der Version V 1.8.1 (aktuell gültig)
- legt die Signaleigenschaften fest, so dass niemand gestört wird und trotzdem sicher übertragen wird.
- z.B. die maximale Verweildauer auf dem Kanal
- Maximale Sendeleistung 100mW (EIRP)
- 80 MHz Breite des gesamten Bandes
- Minimale Kanalanzahl 15 im Kanalsprungverfahren
- und ganz neu ab V1.8.1 „Listen before Talk“ (LBT)
- weatronic ist der erste Hersteller am Weltmarkt der hiernach arbeitet und neue zulässt.
- Leider hält sich nicht jeder Hersteller an die Norm.

ETSI European Telecommunications

Standards Institute

EIRP Effective Isotropic Radiated Power

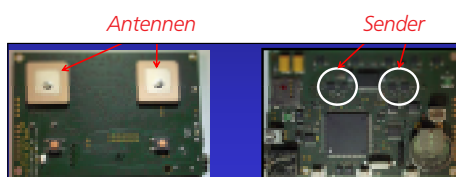
weatronic/navtec Ansatz im 2,4 GHz Band

• Integration folgender Komponenten:

1. Antennendiversity,
2. Frequenzdiversity mit
3. zwei redundanten Empfängern,
4. FHSS Spreizspektrumtechnik,
5. zirkulare Antennenpolarisation,
6. redundante Stromversorgung,
7. Servospannungs Regelung
7. Regelung,
8. Flugdatenschreiber,
9. Rudersynchronisation,
10. GPS Empfänger,
11. Servokurven Einstellung.
12. Telemetrie

Neu bei weatronic

- 80 Kanäle mit 300 kHz Bandbreite je Kanal, daher
- Auswahl 240 Kanälen
- Volldigitale Signalverarbeitung
- PCM mit 8 Bit CRC Checksumme und Fehlerkorrektur FEC
- Zwei redundante Empfänger und zwei redundante Sender arbeiten parallel.
- Zirkularpolarisierte angepasste Antennen



FDMA Frequency Division Multiple Access

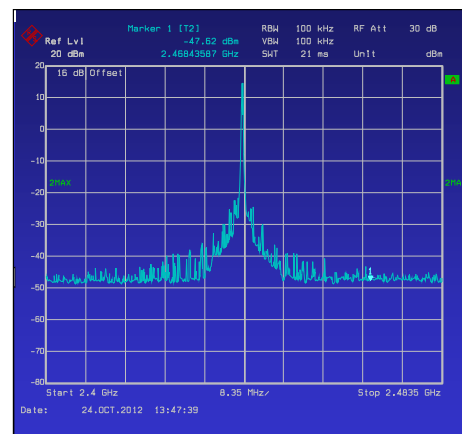
FHSS Frequency Hopping Spread Spectrum

CRC Cyclic Redundancy Check

FEC Forward Error Correction, vorausschauende Fehlerkorrektur, „repariert“ Übertragungsfehler

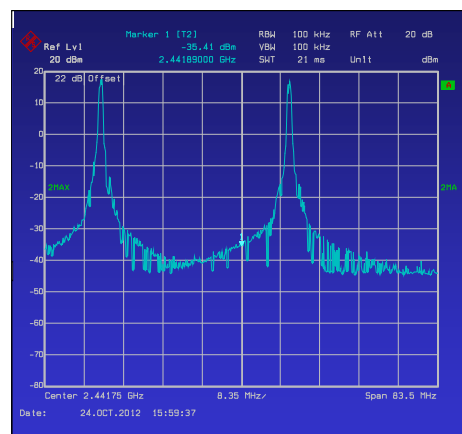
HF-Spektrum

- Ein einzelner Kanal im 2,4 GHz Band ...
- ... ist sehr leicht zu stören
- Das darf nicht verwendet werden und
- das gibt es nicht auf dem zugelassenen Markt.



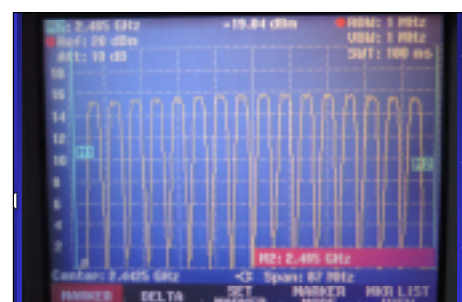
HF-Spektrum

- Manche Systeme nutzen schon zwei Kanäle.
- Das hier gemessene System S springt zwischen nur zwei Kanälen.
- Das ist zwar nicht zulässig, wird aber verkauft.
- Bei Störungen wird es jedoch eng.



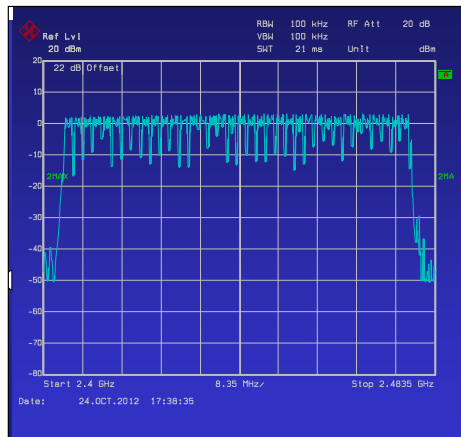
HF-Spektrum

- Ein System nutzt 16 Kanäle.
- Das hier gemessene System J springt auf Kanälen.
- Das ist zulässig, aber nicht sehr sicher



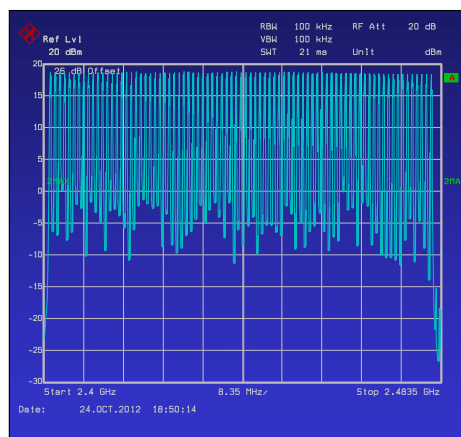
HF-Spektrum

- Andere Systeme nutzen 40 Kanäle
- Das hier gemessene System F springt schon zwischen 40 Kanälen.
- Die Störanfälligkeit ist wesentlich verbessert



HF-Spektrum

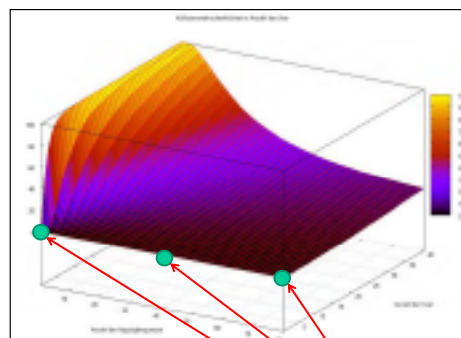
- weatronic nutzt 80 Kanäle!
- 100 hops/s
- Und Listen BeforeTalk (LBT)
- Ist ein Kanal gestört, fällt das gar nicht auf.
- Wir benötigen nur zwischen 25% und 50% ungestörte Kanäle



Kollisionswahrscheinlichkeit

Fazit

„Je mehr Frequenzen eine Anlage verwendet, umso sicherer ist die Übertragung“



weatronic (80 Kanäle)

Mitbewerber F (40 Kanäle)

Mitbewerber S (2 Kanäle)

Abb: rc-network.de, Frank Tofahrn, Aufruf 30.10.14

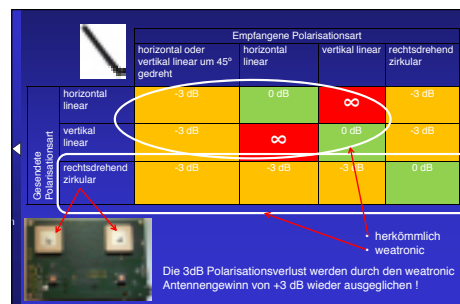
Kollisionswahrscheinlichkeit (Testaufbau)



16 Sender (80 Kanäle), 100 mW, 1,5m Abstand
-> fehlerfreier Betrieb gewährleistet

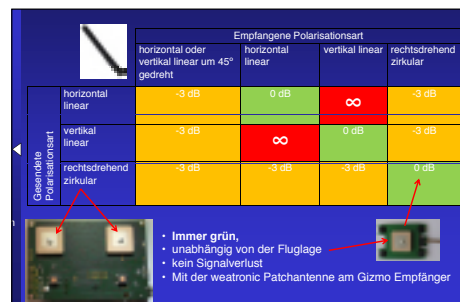
Antennenpolarisation

Zusammenhang zwischen Polarisation, Fluglage und Gewinn:



Antennenpolarisation

Zusammenhang zwischen Polarisation, Fluglage und Gewinn:



Antennenmontage Tips

Mit folgenden Tips wird die Empfangsleistung optimiert:

- Keine scharfen Knicke in Zuleitungen
- Unnötig lange Zuleitungen vermeiden
- Strahler/Antennen frei zugänglich und nicht parallel (parasitär) zu anderen Leitungen führen
- Strahler nicht abschirmen (GFK, CFK o.ä.)
- bei linear polarisierten Antennen müssen die Antennen gegeneinander um 90 Grad gedreht sein!

Flugdatenschreiber

Datenaufzeichnungen und Datenanalyse

- Alle weatronic Sender enthalten einen
- Datenrekorder Blackbox)

- Aufzeichnung der vom Empfänger gesendeten (!) Telemetrie, Positions- und Servodaten
- Der Gizmo Empfänger enthält eine eigene Datenaufzeichnung (redundant und detaillierter)
- Format exportierbar als CSV
- Kann weiterverarbeitet und analysiert werden

Flugdatenschreiber

Datenaufzeichnung im Gizmo Empfänger:

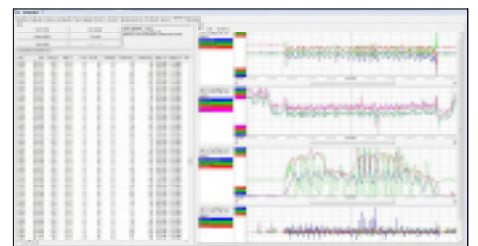
- Feldstärke (RSSI) beider Empfänger
- Verlorene oder zerstörte Empfangspakete (Lost frames)
- Failsafe Zeiten
- Gesamtstrom
- Batteriespannung 1
- Batteriespannung 2
- Servo Position 1 - 30 in %
- Modul Temperatur
- Gyro Drehrate

Flugdatenschreiber

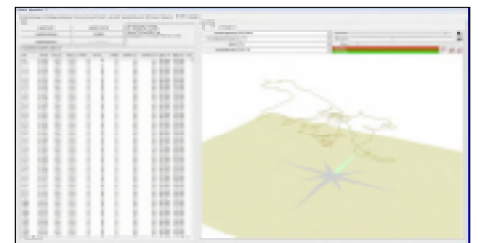
Datenaufzeichnung im Gizmo mit GPS:

- Time/Date
- Position
- Height
- Speed
- Direction
- Die Schrägentfernung und die Entfernung über Grund kann der Sender daraus berechnen und graphisch darstellen (look & find)

Flugdatenschreiber Auswertung in 2D

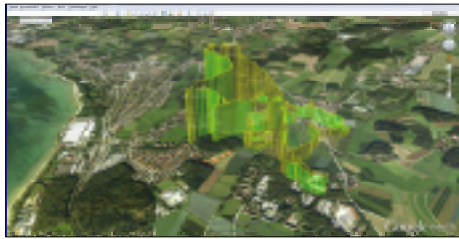


Flugdatenschreiber Auswertung in 3D

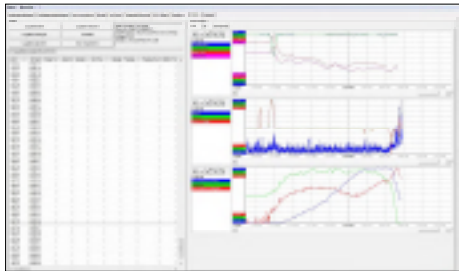


» Fortsetzung auf Seite 28

Flugdatenschreiber Auswertung in 3D und googleEarth®



Flugdatenschreiber (Crash) Aufzeichnung eines Unfall



Flugdatenschreiber

Der Flugdatenschreiber gestattet es:

- die eigenen Flugfiguren zu optimieren,
- Trimm und Auslegung zu optimieren,
- Extremwerte zu bestimmen
- max. Höhe,
- max. Entfernung (riskant)
- max. Geschwindigkeit
- Bereiche mit Aussetzern / Störern, etc.
- aber auch dem Hersteller nachzuweisen, dass der Sender NICHT defekt war.

Kommunikation und Interoperabilität

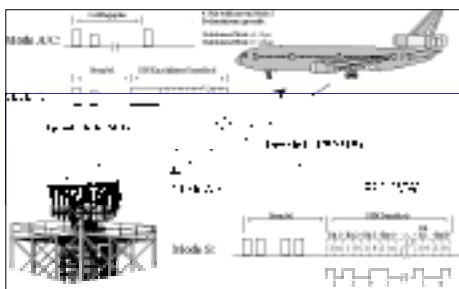
Fragestellung:

Wie können ATC und mannttragende Luftfahrzeuge UAV mit UAVs kommunizieren?

1. Proprietäre Systeme
2. Mode-S Transponder
3. ADS-B

Mode-S Transponder

- Mode-A/C und Mode-S Abfragen



Mode-S Transponder

- Mode-S Antworttelegramme:
- Im 56 oder 112 Bit Antwort Datenblock, der Mode-S-Transponder werden codiert:

- Adresse (24 Bit des LFzg.)
- Höhe, Auflösung 25 ft.
- Status (Boden / Luft) aktuelle TCAS Ausweichempfehlungen wenn eingebaut
- Informationen über die Übertragungs kapazität des aktuellen Transponders.
- Keine Positionsinformation in Mode-S
- zeitlich zufällig verteilte Antwortte gramme ohne Bodenabfrage werden Squitter genannt -> ADS-B
- Hier wird dann auch die GPS-Position übertragen

Mode-S Transponder

- Die Mode-S Antworttelegramme mit PPM Modulation
- Preamble dient der Synchronisation
- Chiprate 1 MHz (-> 1 μ s Bitlänge)
- Erklärung PPM (Puls Position Modulation):



Abb: c. Wolff, radartutorial.eu, Aufruf 10.11.14

„1“ = Signal vorhanden in der ersten Hälfte einer μ s
 „0“ = Signal vorhanden in der zweiten Hälfte einer μ s
 Bitlänge dadurch immer genau 1 μ s

ADS-B

- Automatic Dependent Surveillance - Broadcast (ADS-B)
- Sendet auf der Bord-Boden Frequenz des SSR / Mode-S Transponders von 1090 MHz
- spezielle Mode-S Betriebsart (Squitter-Modus)
- parallele Aussendung im 900 MHz Band möglich
- ADS-B Geräte senden direkt die eigenen Parameter :
- Position, Höhe
- Identifikation
- Richtung
- Geschwindigkeit
- Im Moment keine Ausrüstungspflicht
- Verschiedene Flächenversuche
- Schweden (Vorreiter)
- Australien
- Deutschland
- UPS (757&767-Flotte)

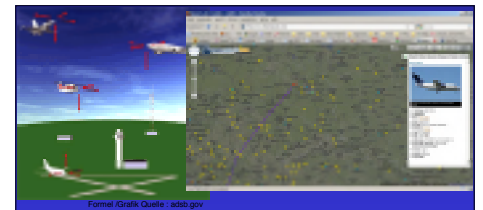
Mode-S Transponder

- Mode-S ADS-B / Squitter:



ADS-B

- Automatic Dependent Surveillance - Broadcast (ADS-B)
- Empfänger im Umkreis von ca. 200 NM empfangen die ADS-B Signale und nutzen sie zusätzlich zum TCAS II.
- Broadcast = ungerichtete Aussendungen an alle
- Empfangen vom Boden und von Luftfahrzeugen
- Position durch bordeigenen INS- oder GPS-Empfänger
- 2013 ca. 60% mit ADS-B ausgestattet, Quelle und Live-view: <http://www.flightradar24.com/>



ADS-B

- Arbeitsweise im Vergleich Mode-S / ADS-



© Prof. Dr.-Ing. Anselm Fabig
 Technische Hochschule Wildau (FH)
 Fachbereich Ingenieur- und
 Naturwissenschaften (INW)
 Hochschulring 1
 D-15745 Wildau

Phone : +49 / 3375 508 - 168

gsm: +49 / 172 3000 996

eMail : anselm.fabig@th-wildau.de

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



SIEGFRIED PESCHKE KG
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG

Tel: +49 (0) 89 744 812-0
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

We keep you in the air

Wir unterstützen Sie bei den kleinen und großen Aufgaben der Fliegerei.
Wir mischen uns ein wenn Pilotenrechte beeinträchtigt werden.
Verlassen Sie sich auf die weltweit präsenste 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 (Wilsbafen) 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 Wilsbafen 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 März: 16. Februar

Ausgabe Juni: 15. Mai

Ausgabe September: 17. August

Ausgabe Dezember: 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 2015:**

De Pilar, Carlos, Flugkapitän, Gräfelfing

Wagner, Dr. Jens Peter, Hamburg

Termine**Seminare 2015**

Seminaradresse: Steigenberger Hotel Raum MAXX6, Robert-
 Bosch-Str. 26, 63225 Langen
 21. Februar 2015, 10:00 Uhr
 09. Mai 2015, 10:00 Uhr
 12. September 2015 10:00 Uhr
 14. November 2015, 10:00 Uhr

Lehrgänge zum Diplom-Luftfahrtsachverständigen und Fortbildungslehrgänge

21. August 2015, 1 Tag
 Flugzeugbewertung in Baden-Baden, Dozent Detlef Keinath

18. September 2015, 1 Tag
 Turbinentriebwerke und Materialuntersuchung, LH-Technik
 Hamburg, Dozent Dr. Chr. Siry

02. & 03. Oktober 2015, 2 Tage
 Instandhaltungspraxis, Bonn-Handlar, Dozent Stefan Krause

16./ 17.Oktober 2015, 1 – 2 Tage (noch nicht bestätigt)
 Befundung von Kolbentriebwerken bei Fa. Dachsels, Baierbrunn,
 Dozent Holger Dachsels

13. November 2015, 1 Tag
 Versicherungsgutachten, Organisation einer Ortsbesichtigung,
 Langen DFS-Akademie, Dozent C. D. Bäumer

Anmeldeformular siehe Beitrag von C.D. Bäumer, Titel: Aus- und
 Weiterbildung in diesem Heft

Veranstaltungen und Exkursionen

18. April 2015 ab 10: Uhr, Jahreshauptversammlung 2015 &
 50-Jahr-Feier auf der AERO Friedrichshafen, Raum Liechtenstein,
 anschliessend Feierlichkeiten: VIP-Lounge Forum West

15. – 18. April 2015
 AERO 2015, Messe Friedrichshafen
 Gastkarten & Hotelreservierung Kontakt: Rainer Taxis,
 E-Mail rainertaxis-vdl-sv@web.de

11. – 14. Juni 2015 Exkursion Heilbronn zu AIRBUS, DLR und
 Rahmenprogramm u.a. Zweirad & NSU Museum, Neckarsulm,
 staatliches Weininstitut Weinsberg
 Unterlagen & Kontakt: Rainer Taxis,
 E-Mail rainertaxis-vdl-sv@web.de

Wenn du alt und krank bist und dir die Regierung sagt, dass sie kein Geld habe, um dir einen Platz im Altersheim zur Verfügung zu stellen?

Was tun?

Der Plan sieht wie folgt aus: Wir geben dir Munition für 4 Schüsse, 2 für Regierungsmitglieder und 2 für illegale Einwanderer.

Es ist klar, dass du danach ins Gefängnis gehst. Dort erhältst du 3 Mahlzeiten pro Tag, ein Dach über dem Kopf, Zentralheizung, Air-condition und medizinische Betreuung..und die Kuschelecke ist auch inkludiert !

Neue Brillen, neue Hüfte, alles was du benötigst und das noch gratis. Und deine Verwandten können dich besuchen so oft sie wollen.

Und wer zahlt für all dies? Die gleiche Regierung, die dir gesagt hat, dass sie es sich nicht leisten kann, dich in ein Altersheim zu schicken.

Und, da du ein Gefangener bist, brauchst du keine Einkommenssteuer zu zahlen.

Leben wir nicht in einem großartigen Land?

Warum ist Sex mit der Lehrerin besser als mit der Krankenschwester ?

Die Krankenschwester sagt "DER NÄCHSTE BITTE"

und die Lehrerin "WIR WIEDERHOLEN DAS GANZE !"

85% der Frauen finden ihren Arsch zu dick, 10% zu dünn.

5% finden ihn so okay wie er ist und sind froh, dass sie ihn geheiratet haben.

Ein Mann sprach zu Gott:

"Warum hast du die Frau so schön gemacht?" ?

"Damit sie dir gefällt!"

"Aber Gott, warum hast du sie dann so dumm gemacht?"

"Damit du ihr gefällst!"

Ein Österreicher im Mc Donalds: "I hätte gern ein Hendl!"

Der Angestellte: "Sie meinen Chicken?"

Der Österreicher: "Nein nicht schicken, ich ess' es gleich hier."

Er sagte: "Schatz, ich mache dich zur glücklichsten Frau der ganzen Welt !"

Darauf sie: "Ich werde dich vermissen."

Er: "Hast du mit anderen Männern geschlafen ?"

Sie: "Ich habe nur mit dir geschlafen, Schatz.

Bei den anderen war ich wach."

Hebamme zur Gebärenden :

Möchten Sie den Vater bei der Geburt dabei haben ?"

Diese antwortet: "Um Himmelswillen ! Nein !

Der versteht sich mit meinem Mann überhaupt nicht !"

"Ich glaube, im Bier sind weibliche Hormone."

"Wie kommst denn da drauf ?"

"Ganz einfach: Immer wenn ich zuviel davon trinke, kann ich nicht mehr Auto fahren."

Klein Fritzchen schaut durchs Schlüsselloch ins Schlafzimmer der Eltern.

Erstaunt meint er :

"Und mich schlägt sie, wenn ich nur schon mal am Daumen lutsche !"

Wer wird Millionär, letzte Frage für eine Million :

"Ist Ihre Frau rasiert?"

Der Kandidat :

"Ich nehme meinen letzten Joker und rufe meinen besten Freund an !"

Juanita verlangt eine Lohnerhöhung.

Madame ist erstaunt :

Warum soll ich ihnen mehr bezahlen ?

Weil ich besser als Sie bügele, Madame.

Ihr Mann hat es gesagt.

Wirklich?

-ah, und er sagt auch, dass ich besser koche als Sie.

Also, so etwas !

Und darüber hinaus bumse ich besser als Sie.

Madame (wütend):

Und das hat Ihnen auch mein Mann gesagt ?

Nein, Madame, der Gärtner.

Sie hat ihre Lohnerhöhung bekommen...

Eine Blondine watschelt aufs Eis hinaus und macht ein Loch, um zu fischen.

Wie sie gerade so angelt, hört sie eine Stimme von oben: "Hier gibt es keine Fische!"

Sie geht nicht darauf ein, plötzlich hört sie wieder die Stimme: "Hier gibt es keine Fische!"

Sie schaut sich um, aber sieht niemanden. Sie fischt weiter.

Dann hört sie die Stimme zum dritten Mal: "Hier gibt es keine Fische!"

Sie schaut auf und fragt ganz schüchtern: "Gott, bist du das?"

"Nein, ich bin der Sprecher der Eishalle!"

Definiere Deutschland. Treppe gesperrt, weil Stufen nicht normgerecht. Umbau nicht möglich wegen Denkmalschutz.



Wir haben die Technik und den persönlichen Service

Nutzen Sie unsere 20jährige Erfahrung

MT-Propeller Gerd Mühbauer GmbH

FAA MFNY 838 K, JAA-LBA-0115

Wartung, Überholung, Verkauf

MT-Propeller Entwicklung GmbH

JAA-LBA.G.0008, JAA-LBA.NJA.009

Entwicklung, Herstellung, Verkauf

Flugplatz Straubing - Wallmühle

D-94348 Aiting

Tel. 09429/9409-0 Fax 09429/8432

sales@mt-propeller.com

www.mt-propeller.com



