Verband der Luftfahrtsachverständigen

© p.a.r.k.

Erscheinungsweise vierteljährlich 19. Jahrgang Preis 3,- EURO

german aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: 1.2020

Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

Vorsicht Wildwechsel!

Altersgrenzen für Piloten in der gewerblichen Luftfahrt

Vorsicht beim Kauf von Gebrauchtteilen von Luftfahrzeugen über Plattformen wie Ebay

» » » AERO Messe Friedrichshafen verschoben auf 2021 » » »

aviation news Ausgabe 57 · 1.2020 · ISSN 1862-6815 · Presseveröffentlichung des Verband der Luftfahrtsachverständigen

Junkers F 13 · Pilot Oliver Bachmann · Motor Pratt & Whitney 450 PS · 14,82 m Spannweite Max. Abfluggewicht 1.800 kg

Editorial

Reinhard Kircher

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Jetzt treffen die Regierungen Europas und der Welt weitreichende Entscheidungen, die das öffentliche Leben in seiner gewohnten Form zum Erliegen bringen werden.

Nach der AERO trifft die weltweite Corona-Krise die nächsten Luftfahrtmessen. Die ILA Berlin, die Geschäftsluftfahrtmesse EBACE, die im Mai in Genf stattfinden sollte, wurden abgesagt. In den USA haben die Veranstalter Sun'n Fun verschoben.
Die European Business Aviation Association (EBAA) und die US-amerikanische National Business Aviation Association (NBAA) haben entschieden, die European Business Aviation Convention & Exhibition (EBACE) wegen des Corona-Virus abzusagen.

Trotzdem gilt es auch bei der Messe Friedrichshafen, den Blick nach vorne zu richten. Nach der Entscheidung, die für das Zeitfenster 1. bis 4. April 2020 geplante Leitmesse der allgemeinen Luftfahrt abzusagen, musste ein neuer Termin gefunden werden. Die nächste AERO Friedrichshafen findet nun vom 14. bis 17. April 2021 statt.

Die vorliegende Ausgabe beinhaltet folgende Artikel und Beiträge:

Aufkommende Fragen zur abgesagten Messe AERO in Friedrichshafen werden erläutert.

Von Frau Monika Thürmer folgt ein Nachtrag zu "Sind die geltenden Altersgrenzen für Piloten in der gewerblichen Luftfahrt zementiert?" (GAN 4/2019)

Als Folge des Brexit wird die UK die EASA verlassen; eine Presse-Information zur Ankündigung des britischen Verkehrsministers Grant Shapps.

Unser Mitglied Michael Orf hat die Bestellungsurkunde der IHK Ulm erhalten. Aus der Sachverständigenpraxis ein Bericht über ein Gutachten für die Firma Allgäu Wings GmbH mit Sitz in 88171 Weiler. Wie man die Entscheidungsgrundlage für die Umrüstung eines neuen Propellers an der gewerblich genutzten Cessna P210N erhält.

VdL-Bekanntmachung: Mitteilung zur Wahl der 1. Vorsitzenden des Verband der Luftfahrtsachverständigen Rachel McKay: In Abstimmung mit dem restlichen Vorstand im Verlauf des Februars und der Gewissheit, dass der Verband mich bei meiner Veränderung unterstützt, möchte ich bei der nächsten Hauptversammlung meine Wahl zum Vorstand des VdL ergänzend bestätigen lassen.

Ein Erfahrungsbericht von Claus-Dieter Bäumer aus der Sachverständigenpraxis. Vorsicht beim Kauf von Gebrauchtteilen von Luftfahrzeugen bei Plattformen wie Ebay.

Werner Fischbach warnt vor dem "Wildwechsel".

Pressemitteilung der Air-Charter-Association zur Unterzeichnung der Charta für Frauen in der Luft- und Raumfahrt.

VdL-Informationen zu aktueller Rechtsprechung und Gesetzgebung.
Weitgehende Änderungen im Luftsicherheitsgesetz sowie die Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes.

Der Verband wünscht allen Lesern Gesundheit und viel Kraft, die anstehenden Herausforderungen mit Erfolg zu meistern.
Beste Grüße
Reinhard Kircher

Inhalt

MESSE AERO 4-5
verschoben auf 2021

LUFTVERKEHR 6-8
Altersgrenzen für Piloten

PRESSE-INFORMATION 9
UK verlässt die EASA

SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS 10-15
Umrüstung eines Propellers

CENTERFOLD 16-17

VDL-BEKANNTMACHUNG 18-19
Wahl der ersten Vorsitzenden

Impressum 19

SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS 20-21
Vorsicht beim Kauf von Gebrauchtteilen

SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS 22-23
Vorsicht Wildwechsel

PRESSEMITTEILUNG 24
Air Charter Association

LUFTRECHT 25-27
ZÜP-Gesetz

MITTEILUNGEN 28
Mediadaten

MITTEILUNGEN 29
Grundausbildungsprogramm

VDL-INFORMATION 30-31
Aktuelle Rechtsprechung

Fotos:
Titel © Reinhard Kircher
U2 © Reinhard Kircher Junkers F 13
Centerfold © Reinhard Kircher
U4 © Reinhard Kircher

Nächste Messe AERO Friedrichshafen findet im April 2021 statt

Reinhard Kircher

Besucher-Fragen zur Verschiebung der Messe AERO

Friedrichshafen - Die Welt steht Kopf. Seit der Entscheidung, die für das Zeitfenster 1. bis 4. April 2020 geplante AERO Friedrichshafen aufgrund des Einflusses des Coronavirus zu verschieben, wurden viele Überlegungen zur Verlegung auf einen späteren Termin unternommen. Mit dem Ergebnis, dass die nächste Durchführung der Leitmesse der allgemeinen Luftfahrt zum Termin 14. bis 17. April 2021 stattfinden wird. "Weder der Kalender der Messe Friedrichshafen noch die Termine innerhalb der Branche hätten eine problemlose Verschiebung auf den Sommer oder Herbst dieses Jahres zugelassen. Nach Abwägung aller Pros und Kontras sehen wir einen Termin in 2021 als den einzig vernünftigen und für die gesamte Branche tragbaren Weg", erklärt AERO-Bereichsleiter Roland Bosch die Entscheidung.

Behalten die Tickets ihre Gültigkeit?

Die bereits gekauften Tickets behalten ihre Gültigkeit. Die aktuellsten Informationen finden Sie auf unserer Webseite.

Werden die Tickets zurückerstattet?

Ja, die Tickets können auch zurückgegeben werden.

Behalten Freikarten ihre Gültigkeit?

Ja.

Wie machen es die Leute, die bereits ein Hotel gebucht haben?

Wir verstehen, dass das ärgerlich für Sie ist. In diesem Fall würden wir Sie bitten, eine individuelle Anfrage an das Hotel zu stellen.

Was passiert, wenn man am Ersatztermin keine Zeit hat?

In diesem Fall wird das Ticket zurückerstattet. Bitte kontaktieren Sie den Besucherservice: besucher@messe-fn.de.

Wann kommt der neue Termin?

Messe Friedrichshafen fixiert neuen Termin für Luftfahrtmesse AERO Friedrichshafen: 14. bis 17. April 2021

Weltpremieren die 2020 geplant waren

aerops, die erste App für Piloten zum Bezahlen von Kraftstoffen und Freischalten der Automaten.
Mit aerops lassen sich erstmalig mobil Kraftstoffe an einem Flugplatz bezahlen und Tankautomaten vorab freischalten. Alles bequem mit dem eigenen Smartphone, ohne lange Wege und ohne extra Tankkarte oder Zusatzaufwand. Kompatibel ist aerops dabei sowohl mit kleinen lokalen Tankstellenlösungen als auch mit denen der großen Mineralölkonzerne. Eine neue effiziente Lösung, sowohl für Flugplätze als auch für Piloten.

BAC Digital Silence BT-ANR-BLOXY Headset für Piloten

Im Zuge der Innovation des BAC Digital Silence BT-ANR-BLOXY Headsets ist die Funktion der Messung des Blutsauerstoffs dazugekommen. Mit innovativer Technik ist es gelungen, diese Messung vorzunehmen. Momentan befindet sich das Headset in der Testphase, wird jedoch auf der AERO 2020 schon vorgestellt. Die Elektronik kann eine Warnung über zu niedrigen Blutsauerstoffgehalt an das Headset übertragen und den Piloten warnen.

Abb.1: AERO 2019 Business-Jet Vision des US-Flugzeugherstellers Cirrus weist zwei Besonderheiten auf. Lediglich eineTurbine als Antrieb und ein Rettungssystem im Rumpf. Foto: AERO Messe

Die CARUSO Pilotenbrillen schützen das gesamte Auge dank UV + Blaulicht Filter und mit Farbverlauf

Die CARUSO Sonnenbrillen schützen zusätzlich im Vergleich zu einem 100% UV-Schutz der nur den vorderen Teil des Auges schützt, dank unserem Blaulichtschutzfilter auch den hinteren Teil wie Makula und Netzhaut dort wo die ganze Sensorik sitzt und wir keine Ersatzteile im Alter von der medizinischen Seite bekommen. Neu bieten wir auch Korrekturgläser an sowie Sonnenschutzgläser mit Verlauf dunkel/hell.

H3 Roadster/ - Ultra light helicopter

Dynali wird zum ersten Mal sein neues Flugzeug in limitierter Auflage vorstellen: den H3 Roadster, der mit dem von Rotax Dynali modifizierten 135-PS-Motor ausgestattet ist. Der H3 Roadster macht Spaß zu fliegen: Er zeigt ein besseres Handling und eine große Reaktivität. Mit seinem puristischen Design vermittelt der ultraleichte Hubschrauber das Gefühl von Freiheit und Abenteuer.

Tensor 600X kombinierter Tragschrauber neue patentierte Rotortechnologie

Die Tensor 600X ist ein völlig neu entwickelter Kombinations-Tragschrauber für Personal Air Mobility Fraundorfer Aeronautics

Abb.2: Tensor 600X Foto: AERO Messe

AG ist ein bayerisches Technologie- und Luftfahrtunternehmen. Es hat durch den Einsatz modernster Simulationsmethoden eine neue Rotortechnologie entwickelt und patentiert, mit der Tragschrauber zu einer neuen, leistungsstarken und umweltfreundlichen Alternative zu Flugzeugen und Hubschraubern werden. Jetzt bringt das Unternehmen die Tensor 600X auf den Markt, ein Luftfahrzeug für Personal Air Mobility.

Rogers Data Navigationszirkel für VFR Karten im Maßstab 200k, 250k, 500k in Kooperation mit ARISTO

Der Rogers Data Navigationszirkel vereint Kursdreieck, Kurslineal, Zirkel und Kreisschablone in einem Gerät. Er dient zum Lösen navigatorischer Weg- Zeitaufgaben bei Karten im Maßstab 1:200.000, 1:250.000 oder 1:500.000 (je nachdem welchen Zir-

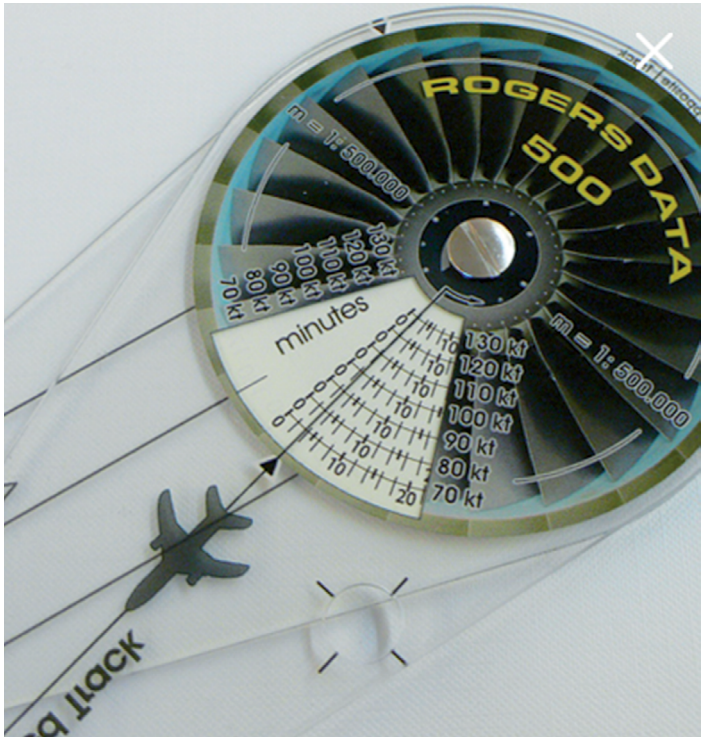


Abb.3: Rogers Data Navigationszirkel Foto: AERO Messe

kel Sie gerade verwenden). Messen von Entfernungen, Ermitteln des Steuerkurses und der Flugzeit, Bestimmen einer Standlinie und der Position, Ermittlung von Kurslinien mit Gegenkurs.

Quadcopter Flugzeugdrohne

Wir entwickeln eine Quadcopter-Flugzeugdrohne, die dank vier Elektromotoren vertikal landet und startet und mit einem Verbrennungsmotor horizontal fährt.

Individualisierte Aircraftchocks für Kleinflugzeuge

In Zusammenarbeit mit erfahrenen Piloten hat die Käppler & Pausch GmbH aus Neukirch/Lausitz hochwertige Aircraftchocks entwickelt, die mit der jeweiligen Flugzeugkennung individualisiert werden können und so zu einem unverwechselbaren Einzelstück werden. Sie bestehen aus langlebigem Aluminium, sind bruchfest, kälteflexibel und wärmebeständig. Die persönliche Kennung wird direkt aus dem Metall herausgelasert.

Sachverständigenbüro Luftfahrt

Claus-Dieter Bäumer, Dipl.-Ing.

ISO 17024 zertifiziert AAI C16.168

Gärtnerstr. 64

DE 20253 Hamburg

Tel.: +49-40-41 02 146

Mob.: +49-171-77 83 339

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

www.luftfahrt-sv.de/baeumer.html

PESCHKE
Von Fliegern für Flieger. Seit 1959.

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

Altersgrenzen für Piloten in der gewerblichen Luftfahrt

Ein Nachtrag zu „Sind die geltenden Altersgrenzen für Piloten in der gewerblichen Luftfahrt zementiert? (GAN 4/2019)

Vorsitzende Richterin des 9. Senats am Hessischen VGH, Monika Thürmer

Dass betroffene Piloten auf die eine oder andere Weise versuchen, sich auch nach Erreichen der maßgeblichen Altersgrenze die Möglichkeit einer Tätigkeit in der gewerblichen Luftfahrt zu erhalten, ist nachvollziehbar. In einem Fall, der in dem vorangegangenen Artikel angesprochen wurde[1], versuchte ein Pilot, sich durch Umschreibung seines ATPL(H) in eine PPL die Lehrberechtigungen für Hubschraubertypen zu erhalten, deren Führen eine ATPL oder CPL voraussetzt. Er war der Ansicht, dass es für die Verlängerung oder Erneuerung dieser Berechtigungen nur darauf ankomme, dass er überhaupt im Besitz irgendeiner Pilotenlizenz ist. Damit konnte er sich aber auch in dem Revisionsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht nicht durchsetzen.

In seiner noch im vergangenen Jahr getroffenen Entscheidung ist das Bundesverwaltungsgericht der Ansicht des Klägers nicht gefolgt. Es wurde vielmehr bestätigt, dass durch eine solche Umwandlung die Lehrberechtigung TRI(H) und die Prüferberechtigung TRE(H) für die Hubschraubertypen SA365/365N, R22 und R44 nicht erhalten bleiben. Auch nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts dürfen diese Berechtigungen dann nicht verlängert oder erneuert werden, wenn der Bewerber nur noch Inhaber einer Privatpilotenlizenz ist. Bei Verlängerung dieser Berechtigungen wird nämlich wie bei einer Neuerteilung eine Berufspilotenlizenz verlangt[2].

Der Streit um diese Frage ist auch der Systematik und Begrifflichkeit in der maßgeblichen EU-Verordnung[3] geschuldet. Dort werden in einem eigenen Abschnitt[4] zunächst die allgemein geltenden Anforderungen aufgeführt, die für die Beantragung, Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnissen erfüllt sein müssen. Die Klärung der Frage, wann es sich um die Verlängerung oder die Erneuerung einer Berechtigung oder eines Zeugnisses handelt, ist dagegen einem weiteren Abschnitt über die jeweiligen Berechtigungen zu entnehmen[5]. Allerdings geht daraus recht eindeutig hervor, dass als "Erneuerung" (z.B. einer Berechtigung) die „administrativ getroffene Maßnahme“ gemeint ist, die nach Ablauf einer Berechtigung oder eines Zeugnisses vorgenommen wird und dem Zweck der Erneuerung des mit der Berechtigung oder dem Zeugnis verbundenen Rechts um einen weiter festgelegten Zeitraum dient. Als "Verlängerung" (bspw. einer Berechtigung) wird diese administrativ getroffene Maßnahme dagegen immer dann bezeichnet, wenn sie innerhalb des Gültigkeitszeitraums einer Berechtigung oder eines Zeugnisses erfolgt. Beides setzt jedoch voraus, dass der Betroffene die beantragte Berechtigung noch besitzt, und für das Bundesverwaltungsgericht ging daraus deutlich hervor, dass es sich in diesen Fällen nicht um eine Ersterteilung (der jeweiligen Berechtigung) handelt. Da der Verordnungsgeber aber für alle diese Fälle den Begriff des „Bewerbers“ verwendet, wird auch deutlich, dass mit diesem Begriff eben nicht nur der Bewerber um eine Ersterteilung gemeint ist[6].

Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Auslegung der Vorschriften über die Erneuerung und Verlängerung von Berechtigungen aber zusätzlich durch die schon mehrfach angesprochenen Überlegungen zur Sicherheit der Luftfahrt gestützt. Diese ergeben sich u.a. aus den Erwägungsgründen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011[7], die ihrerseits der weiteren Konkretisierung der Anforderungen nach der (Grund-)Verordnung dienen, die wiederum die zum Erreichen der Ziele auf dem Gebiet der Sicherheit der Zivilluftfahrt notwendigen Mittel vorsieht. Daraus ergibt sich die Anforderung, dass Lehrberechtigte für Musterberechtigungen Inhaber einer Lizenz für Berufspiloten (CPL), für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen (MPL) oder für Verkehrspiloten (ATPL) sein müssen. Das ist auch geeignet, ein hohes Sicherheitsniveau der Zivilluftfahrt zu gewährleisten, da der Bewerber für diese Lizenzen nicht nur weitergehende theoretische Kenntnisse nachweisen müsse als für eine Privatpilotenlizenz, sondern auch in der praktischen Prüfung höhere Anforderungen gestellt werden[8]. Außerdem ist für die CPL, MTPL und ATPL ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 erforderlich, während für die Ausübung der mit einer Privatpilotenlizenz verbundenen Rechte ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 genügt[9]. Ferner darf ein Pilot ein Luftfahrzeug im gewerblichen Luftverkehr und zum Transport von Fluggästen nur betreiben, wenn er seine fortlaufende Flugerfahrung nachweist[10]. Diese Anforderungen rechtfertigen deshalb die Annahme, dass der Inhaber einer CPL, MPL oder ATPL über weitergehende körperliche Fähigkeiten und über eine umfangreichere fortlaufende Flugerfahrung verfügt als der Inhaber einer Privatpilotenlizenz. Ferner stellte das Bundesverwaltungsgericht fest, dass diese Fähigkeiten für die Ausbildung und Prüfung von Flugschülern von besonderer Bedeutung sind und dies insbesondere für die größeren und technisch komplexeren Hubschraubertypen gelte. Diese Tätigkeit und damit verbunden ihre Bedeutung für die Sicherheit des Luftverkehrs unterscheidet sich aber nicht danach, ob der Antragsteller seine Tätigkeit als Ausbilder auf der Grundlage einer Ersterteilung oder aber nach einer Verlängerung oder Erneuerung der Lehrberechtigung ausüben will. Ein weiteres Argument ergibt sich für das Bundesverwaltungsgericht daraus, dass Lehrberechtigungen nur für einen Zeitraum von drei Jahren gültig sind[11] und auch vor Erreichen des 65. Lebensjahres nur verlängert oder erneuert werden können, wenn der Bewerber weiterhin Inhaber einer CPL, MPL oder ATPL ist.

---

1) vorangegangene Entscheidung des Hess. VGH vom 18.10.2018 - 9 A 1844/17 -, juris

2) BVerwG, Urteil vom 05.12.2019 - 3 C 17/18 -, juris

3) Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011

4) FCL.015

5) FCL.010

6) BVerwG, a.a.O., juris Rn. 16 f.

7) BVerwG, a.a.O., juris Rn. 23

8) FCL.235 i.V.m. Anlage 4 <PPL>, FCL.415.A i.V.m. Anlage 5, FCL.520.A i.V.m. Anlage 9 <ATPL>

9) Anhang IV [Teil-Med] MED.A.030 Buchst. c Nr. 2 und 4

10) FCL.060 Buchst. b

11) FCL.940

Abb. 1: Boeing B747-8 D-ABYT im Retrodesign von 1969 © Photographer: Tim Stake

Auch dass das Bundesverwaltungsgericht - im Unterschied zur Vorinstanz - in dem vom Piloten selbst gestellten Antrag auf Umwandlung der ATPL(H) in eine PPL eine mittelbare Ungleichbehandlung wegen des Alters sieht, weil dieser nicht aus freien Stücken gestellt wurde, sondern allein durch das Erreichen der Altersgrenze veranlasst war, führte nicht zum Erfolg der Revision. Wie nach der schon dargestellten bisherigen Rechtsprechung[12] nicht anders zu erwarten war, sind auch nach dieser Entscheidung die damit verbundenen Einschränkungen nach Art. 52 Abs. 1 der EU-Grundrechtecharta gerechtfertigt.

Das Bundesverwaltungsgericht hat auch für den im vorliegenden Fall streitigen Verlust von Lehr- und Prüferberechtigungen festgestellt, dass die im Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 5. Juli 2017 in der Rechtssache Fries[13] angeführten Rechtfertigungsgründe auch auf diesen Fall übertragbar sind[14]. Da die Ausbildung für den Erwerb einer Musterberechtigung auch im Luftfahrzeug selbst stattfinde, müsse der Ausbilder jederzeit in der Lage sein, während des Fluges nötigenfalls korrigierend einzugreifen. Er müsse daher auch über die dafür erforderliche körperliche und geistige Leistungsfähigkeit sowie eine weiter fortlaufende Flugerfahrung mit dem Fluggerät verfügen. Die Notwendigkeit eines Eingreifens könne sich während eines Prüfungsfluges insbesondere deshalb ergeben, weil Gegenstand sowohl der Ausbildung als auch der Prüfung nicht nur der "normale" Flugbetrieb, sondern auch das Verhalten in Notfallsituationen sei. Außerdem könnten Mängel, die aufgrund von altersbedingten Defiziten des Lehrberechtigten und/oder Prüfers bei der Ausbildung bzw. Prüfung von Berufspiloten aufgetreten sind und zu einer Fehleinschätzung von dessen Eignung geführt haben, gravierende Risiken bei der späteren Pilotentätigkeit des Auszubildenden bzw. Prüflings hervorrufen. Die spezifischen Gefahren, die bei der Ausbildung und Prüfung von Flugschülern in der Luft entstehen können, rechtfertigen es deshalb auch aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichts, insbesondere an die körperlichen Fähigkeiten und die aktuelle Flugpraxis eines Ausbilders und Prüfers höhere Anforderungen zu stellen als an jene eines sonstigen Piloten[15].

Dabei wurde erneut bestätigt, dass der Gerichtshof der Europäischen Union dem Unionsgesetzgeber ein weites Ermessen im Hinblick auf komplexe Fragen medizinischer Art zugesteht, wie derjenigen, ob bei Personen, die ein bestimmtes Alter überschritten haben, besondere für die Ausübung einer Tätigkeit erforderliche körperliche Fähigkeiten nicht vorhanden sind. Bei Ungewissheiten bezüglich der Existenz oder des Umfangs von Risiken für die menschliche Gesundheit können Schutzmaßnahmen getroffen werden, ohne abwarten zu müssen, bis das Vorliegen und die Schwere dieser Risiken in vollem Umfang nachgewiesen sind[16].

---

12) s. GAN 4/2019, S. 8 ff.
13) C-190/16, juris
14) BVerwG, a.a.O., juris Rn. 42
15) BVerwG, a.a.O., Rn. 44
16) EuGH, a.a.O., Rn. 59

GETESTET VON
FLIEGER MAGAZIN

PERMANON
IHR ANSPRECHPARTNER
FÜR HOCHWERTIGE PFLEGEPRODUKTE

PERMANON GMBH WINTERSTETTEN 53, 88299 LEUTKIRCH
TEL. 07567-1563 • FAX. 07567-1031 • EMAIL INFO@PERMANON.DE

WWW.PERMANON.DE

Mit anderen Worten: an der typisierenden Festlegung einer Altersgrenze unabhängig von der Konstitution und Kondition und daraus folgend der aktuellen medizinischen Tauglichkeit ist nicht zu rütteln.

Etwas differenzierend hat der Europäische Gerichtshof zwischenzeitlich auch in dem gleichfalls schon angesprochenen Verfahren aus Italien entschieden, in dem die dort national vorgesehene Altersgrenze von 60 Jahren problematisiert wurde[17]. Dabei ging es um eine Pilotentätigkeit für die DQ und damit um eine Fluggesellschaft, die für die Geheimdienste des italienischen Staates vertrauliche Tätigkeiten zum Schutz der nationalen Sicherheit ausübt[18]. Das vorlegende italienische Gericht hatte die Klage, die gegen die automatische Beendigung des Arbeitsverhältnisses gerichtet war, damit abweisen wollen, dass die von DQ verwendeten Luftfahrzeuge nach nationalem Recht den Luftfahrzeugen des Staates gleichzustellen seien und aufgrund dieser Einstufung das Arbeitsverhältnis der bei DQ beschäftigten Piloten den Sonderbestimmungen des DPCM unterliege. Diese sehen u. a. die automatische Beendigung des Arbeitsverhältnisses bei Vollendung des 60. Lebensjahrs vor[19], und dem Europäischen Gerichtshof wurden die Fragen vorgelegt, ob diese Regelung des DPCM der VO Nr. 1178/2011 entgegensteht, soweit diese die Altersgrenze im gewerblichen Luftverkehr auf 65 Jahre festlegt, sowie hilfsweise für den Fall, dass die VO (EU) 1178/2011 gar nicht anwendbar ist, ob die Regelung gegen das Verbot von Diskriminierungen wegen des Alters nach der Richtlinie 2000/78 und nach Art. 21 Abs. 1 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verstoße.

Der Europäische Gerichtshof legte seiner Entscheidung zugrunde, dass die VO (EU) 1178/2011 wegen des Zeitpunkts des Inkrafttretens der geltenden Regelung nicht anwendbar ist. Für die Frage nach der Altersdiskriminierung wurde davon ausgegangen, dass die im Ausgangsverfahren in Rede stehende nationale Regelung zum einen die Flugsicherheit und zum anderen den Schutz der nationalen Sicherheit sicherstellen und damit ein angemessenes Sicherheitsniveau der von DQ im Interesse der nationalen Sicherheit durchgeführten Flüge in staatlichem Auftrag gewährleistet werden soll[20]. Der Gerichtshof hat dazu erneut festgestellt, dass derartige Maßnahmen, die auf die Vermeidung von Flugzeugunglücken durch Kontrolle der Eignung und der physischen Fähigkeiten der Piloten abzielen, damit menschliche Schwächen nicht zur Ursache derartiger Unfälle werden, unbestreitbar geeignet sind, die öffentliche Sicherheit im Sinne der Richtlinie 2000/78 zu gewährleisten[21] und damit grundsätzlich der Einschränkung daraus folgender Rechte dienen können. Er sieht aber eine Festlegung der Altersgrenze, ab der Piloten ihrer beruflichen Tätigkeit nicht mehr nachgehen dürfen, auf 60 Jahre, obwohl die nationale und die internationale Regelung dieses Alter sonst auf 65 Jahre festlegen, für die öffentliche Sicherheit und den Schutz der Gesundheit im Sinne von Art. 2 Abs. 5 der Richtlinie 2000/78 nicht als grundsätzlich notwendig an[22]. Der Fall kann demnach aber deshalb anders zu beurteilen sein, weil die von DQ betriebenen Flüge zur Durchführung von Einsätzen im Zusammenhang mit dem Schutz der nationalen Sicherheit dienen. Diese gingen im Allgemeinen mit größeren Gefahren einher als der gewerbliche Luftverkehr, da im Unterschied zu Verkehrspiloten die Piloten von DQ gewöhnlich unter schwierigen oder gar extremen Bedingungen tätig würden[23]. Das vorlegende nationale Gericht wird deshalb unter Berücksichtigung aller Umstände zu prüfen haben, ob die im Ausgangsverfahren in Rede stehende nationale Regelung unter Berücksichtigung der besonderen Art der von DQ ausgeübten Tätigkeiten und der an die bei diesem Unternehmen beschäftigten Piloten gestellten körperlichen Anforderungen für die Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Sinne von Art. 2 Abs. 5 der Richtlinie 2000/78 notwendig ist[24].

Abb. 2: 747-8 Sunset © Photographer: Oliver Roesler

Fazit nach diesen neuesten Entscheidungen: eine weitere Zementierung der für Piloten im gewerblichen Luftverkehr geltenden Altersgrenzen, wonach grds. ab 60 Jahre eine Tätigkeit nicht mehr allein ausgeübt werden darf[25] und ab 65 Jahre nur noch Leer-, Überführungs- und Prüfungsflüge ermöglicht werden.

---

17) Gennaro Cafaro ./. DQ, Rechtssache C-396/18, zit. nach juris

18) gemäß Art. 25 der Legge n. 124 – Sistema di informazione per la sicurezza della Republica e nuova disciplina del segreto (Gesetz Nr. 124 über das Informationssystem für die Sicherheit der Republik und die Neuregelung der Klassifizierung geheimer Daten) vom 3. August 2007 (GURI Nr. 187 vom 13. August 2007, S. 4)

19) EuGH, Urteil vom 07.11.2019 - C-396/18 -, juris Rn. 22

20) EuGH, a.a.O., Rn. 38

21) EuGH, a.a.O., Rn. 47

22) EuGH, a.a.O., Rn. 50

23) EuGH, a.a.O., Rn. 53 ff.

24) EuGH, a.a.O., Rn. 56, 70

25) und nicht, wie es im Ausgangsartikel (GAN 4/2019, S. 8) missverständlich und damit fehlerhaft hieß, nur noch als Co-Pilot. (Dank an den Hinweis einer aufmerksamen Leserin!)

© Monika Thürmer

Presse-Information: UK wird die EASA verlassen, sagt der britische Verkehrsminister Grant Shapps

Abb. 1: Grant Shapps, Verkehrsminister von Großbritannien seit 2019, Foto: © Bill Carey

Das Vereinigte Königreich wird nach einer Übergangszeit als Mitgliedstaat der Flugsicherheitsagentur der Europäischen Union (EASA) zurücktreten und die Verantwortung für die Zertifizierung von Flugzeugen und die Sicherheitsvorschriften auf seine eigene Zivilluftfahrtbehörde (CAA) verlagern, sagte der britische Verkehrsminister Grant Shapps. "Wir werden die EASA verlassen", sagte Shapps am 6. März in einem exklusiven Interview mit Redakteuren des Aviation Week Network. „Ein Großteil des Fachwissens, das sie haben, ist in der Tat das Fachwissen des Vereinigten Königreichs. Viele der wichtigsten Hauptakteure waren Briten. " Shapps sagte in Washington zu Treffen mit US-Beamten, der Rückzug aus der in Köln ansässigen EASA werde am EU-Hauptsitz in Brüssel verhandelt. Die Pause wird nach dem 31. Dezember stattfinden, wenn das EU-Recht für Großbritannien nicht mehr gilt. "Die Befugnisse werden also an die CAA zurückgegeben, die wahrscheinlich eine der weltweit führenden Regulierungsbehörden ist, und das Fachwissen muss nach Hause kommen, um dies zu tun, aber wir werden es schrittweise tun", sagte Shapps. Außerhalb der EASA-Mitgliedschaft werde das Vereinigte Königreich die gegenseitige Anerkennung von Zertifizierungen in bilateralen Abkommen mit anderen Ländern und Blöcken anstreben, sagte er. Die CAA wird schließlich die Verantwortung für neue Flugzeugtypenzertifikate und Lufttüchtigkeitsgenehmigungen übernehmen. Shapps schlug vor, UAM-Fahrzeuge (Urban Air Mobility) zu den ersten Beispielen zu zählen. Er habe sich während seiner Reise mit dem UAM-Entwickler Joby Aviation getroffen. "Im Laufe der Zeit werden wir unsere eigenen [Flugzeug-] Zertifizierungen entwickeln wollen", sagte Shapps. „Eines der Dinge, die wir tun möchten, ist, in Bezug auf Technologie und Automatisierung besonders vorausschauend zu sein. Wir werden sicherstellen, dass unser Rechtsrahmen ein hervorragender Ort ist, damit diese Art von Organisationen auf dem britischen Markt hervorragende Leistungen erbringen können. " Seit dem Austritt des Brexit aus der EU im Januar gilt Großbritannien als „Drittland" innerhalb der EASA, ein Status, der bis Ende des Jahres bestehen bleibt. "Während dieser Zeit wird das Vereinigte Königreich als EU-Mitgliedstaat behandelt, nimmt jedoch nicht mehr an Entscheidungsfindungs- oder Entscheidungsgestaltungsaktivitäten der EASA teil", heißt es auf der Website der Sicherheitsbehörde. Die Übergangsfrist zwischen den Parteien kann einmalig um bis zu zwei Jahre verlängert werden, so die EASA, in der kein Rückzug aus dem Vereinigten Königreich erwähnt wird. Eine Entscheidung zur Verlängerung der Übergangsfrist müsste bis zum 1. Juli getroffen werden, so die Agentur. Shapps sagte, die EASA habe ein Vertragsverletzungsverfahren gegen das Vereinigte Königreich eingeleitet, weil sie beschlossen habe, die Sichtbarkeit und Entfernung der SERA (Standardized European Rules of the Air) von den Wolkenminima im Luftraum der Klasse D nicht zu erlassen. Shapps, ein konservativer Abgeordneter, der unter dem britischen Premierminister Boris Johnson als Kabinettssekretär fungiert, sagte, der entscheidende Sieg seiner Partei bei den Parlamentswahlen im Dezember 2019 sei ein Mandat für unabhängiges Handeln.

Das Parlament hat den Brexit einen Monat nach der Wahl ratifiziert, und Großbritannien hat sich am 31. Januar offiziell aus der EU zurückgezogen. "Wir haben gerade die Wahl mit einer großen Mehrheit und einem richtigen Orientierungssinn für fünf Jahre auf sehr große Weise gewonnen", sagte Shapps. „Wie Sie es von einer unabhängigen Nation erwarten würden, können wir nicht den Regeln und Gesetzen unterliegen, die von jemand anderem erlassen wurden. Daher können wir keine Regeln der EU-Kommission akzeptieren und wir können keine Entscheidungen in Bezug auf Gerichtsverfahren von dem Europäische Gerichtshof oder sonst jemand akzeptieren, genauso wenig wie die USA." Paul Everitt, Chief Executive von ADS, antwortete auf die Ankündigung von Shapps. "Wir waren uns darüber im Klaren, dass die fortgesetzte Teilnahme an der EASA die beste Option ist, um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Luft- und Raumfahrtindustrie im Wert von 36 Mrd. GBP und unseren Zugang zu globalen Exportmärkten aufrechtzuerhalten", sagte Everitt. ADS vertritt mehr als 1.100 britische Unternehmen in den Bereichen Luft- und Raumfahrt, Verteidigung, Sicherheit und Raumfahrt. "Der Einfluss Großbritanniens auf die EASA trägt zur Erhöhung der Standards in der globalen Luftfahrt bei, unterstützt die Zusammenarbeit mit unseren internationalen Partnern und trägt dazu bei, unsere Branche für die Investition attraktiv zu machen, die für die Entwicklung einer neuen Generation fortschrittlicher Flugzeugtechnologie erforderlich ist", sagte Everitt. „Die Regierung hatte versprochen, eine Harmonisierung in Betracht zu ziehen, wenn dies im Interesse des Vereinigten Königreichs liegt, und wird sich an den Erkenntnissen über die Zukunft der Flugsicherheitsvorschriften orientieren. Wir sind enttäuscht, dass es keinen ehrgeizigeren Ansatz gegeben hat. Es ist wichtig, dass sie mit uns zusammenarbeitet, um eine Institution zu schaffen, das Arbeitsplätze in einer Branche, in der 111.000 Menschen in hochqualifizierten Funktionen in ganz Großbritannien beschäftigt sind, nicht gefährdet ", fügte Everitt hinzu. © Tony Osborne

SEIT 1965
Piloten-SERVICE
Flugzeughandel und -wartung
ROBERT RIEGER GMBH

Über 30 Jahre Erfahrung bei Verkauf und Instandhaltung von Flugzeugen, sowie bester Kundenservice, stehen für Vertrauen, beständige Qualität und Erfolg.

Wir bieten Ihnen qualifizierte Wartung und Reparatur von Kolbenflugzeugen bis 5,7 t aller gängigen Hersteller sowie Turboprops wie Cheyenne, Meridian etc.

Piloten-Service R. Rieger GmbH
DE.145.0170/DE.MG.0170/LBA.MG.0170
www.pilotenservice-rieger.de

D-94474 Vilshofen – Tel. +49 8541-8974 – Fax +49 8541-1232
piloten-service.rieger@gmx.de

D-94348 Straubing-Atting – Tel. +49 9429-716 – Fax +49 9429-8314
edms@pilotenservice-rieger.de

Vor- und Nachteile einer Umrüstung von einem 3-Blatt auf einen 4-Blatt Propeller bei einer CESSNA P210N

Michael Orf

In diesen Zeiten jagt eine negative Nachricht die andere. Das Thema "Corona-Virus" ist leider allgegenwärtig.
Jedoch, möchte ich auch mal eine etwas positivere Nachricht übermitteln:
Heute habe ich meine Bestellungsurkunde von der IHK Ulm (Sachverständiger für Bewertung und Schadensbeurteilung für Flugzeuge bis 5,7 t) erhalten! Endlich... gut Ding braucht Weile...! Auf entsprechende Aufgaben und Anfragen von Gerichten hoffe ich jetzt, um durchstarten zu können.

Besonders Bedanken möchte ich mich bei Claus-Dieter Bäumer der mir während dem Erstellen meiner Gutachten und während dem "Bestellungsprozess" bei der IHK ein sehr guter Mentor geworden ist und ohne Ihn das sicher nicht so schnell geklappt hätte. DANKE DAFÜR!!!

Auch bei Dr. Harald Hanke möchte ich mich an dieser Stelle mit seiner interessanten und wissenschaftlich fundierten Ausbildung zusammen mit allen Fachspezialisten sehr herzlich Bedanken.

Zweck und Zielsetzung dieses Gutachtens

Dieses Gutachten wurde von der Firma Allgäu Wings GmbH mit Sitz in 88171 Weiler, beauftragt.
Ziel soll es sein, eine Entscheidungsgrundlage für die Umrüstung eines neuen Propellers an der gewerblich genutzten Cessna P210N zu erhalten.
Diese Entscheidungsgrundlage soll Kosten, Leistungsänderungen sowie das neu zu erstellende Lärmzeugnis des Flugzeugs berücksichtigen.

1. Zweck des Gutachtens

Dieses Gutachten soll die Vor- und Nachteile einer Umrüstung von einem 3-Blatt Propeller auf einen 4-Blatt Propeller mit Hinblick auf Leistungsänderungen, Änderungen im Lärmschutzzeugnis sowie auch im Hinblick auf auftretende Kosten beim Umbau und Unterhalt des Flugzeugs erläutern.
Besonders im Hinblick auf Änderungen im Lärmschutzzeugnis sind Kosten für Landeentgelte bzw. Landegebühren zu betrachten.

2. Flugzeugdaten

Flugzeugkennzeichnung: D-EBRH
Flugzeugmuster: Cessna P210N („Pressurized Centurion II“ Model 1980)
Baujahr: 1980[1]
Zurzeit verbauter Propeller: MTV-14-D/195-30a (MT-Propeller)
Seriennummer: P21000396
Max. Abfluggewicht: 1814 kg
Flugstunden: Stand 01.11.2017: 2958 FH
Stand 01.11.2017: 2958 FH
Weitere flugzeugspezifische Daten können aus dem Gerätekennblatt Nr. 625b [1] entnommen werden.

3. Allgemeines

Im folgenden Kapitel werden die allgemeinen Grundlagen sowie Vor- und Nachteile von 3- und 4- Blatt Propellern erklärt.

3.1. Definition von 3- und 4- Blatt Propeller

Flugzeuge werden Aufgrund ihrer Verwendung (z.B. Schleppflugzeug für Segelflugzeuge oder Reiseflugzeug) und den daraus resultierenden Leistungsparametern mit den unterschiedlichsten Propellern ausgeliefert. Die Wahl des Propellers hängt demnach von der jeweiligen Motorisierung (PS und Hubraum) und der Verwendung des Flugzeugs ab.
Im vorliegenden Fall wird zwischen 2 möglichen Propellern unterscheiden:

Abb. 1: Cessna C182 mit 3-Blatt Propeller [Quelle: MT-Propeller]

Abb. 2: Cessna P210 mit 4-Blatt Propeller (Scimitar- bzw. Säbelform) [Quelle: MT-Propeller]

Vorteile eines 4-Blatt Propellers gegenüber eines 3-Blatt Propellers:

- 4-Blatt Propeller hat aufgrund des zusätzlichen Propellerblatts größere Bodenfreiheit (Abstand äußerste Propellerspitze zum Boden)
- Aufgrund des kleineren Propellerdurchmessers geringerer

Luftwiderstand (Flugzeug ist schneller)
- Aufgrund des kleineren Propellerdurchmessers geringere Geräuschemission

Nachteile eines 4-Blatt Propellers gegenüber eines 3-Blatt Propellers:
- Durch die höhere Propelleranzahl resultiert höheres Gewicht
- Höhere Anschaffungskosten des 4-Blatt Propeller
- Wirkungsgrad des 4-Blatt Propellers etwas geringer

4. Zulassungsgrundlagen

Aufgrund der Zulassungsbasis [1] werden in diesem Dokument lediglich die Besonderheiten von 3-Blatt Propeller (Abbildung 1) und 4-Blatt Propeller (Abbildung 2) berücksichtigt.

Die Originalauslieferung des Flugzeugs mit der amerikanischen Erstregistrierung „N6330K" wurde am 01.10.1979 mit einem 3-Blatt Propeller durchgeführt. Die Bezeichnung des Originalpropellers gemäß [2] ist McCauley Propeller, Model D3A34C402/90DFA-10.

Um ein Luftfahrzeug in der BR Deutschland nutzen und betreiben zu können, müssen vom Luftfahrtbundesamt (LBA) Zulassungspapiere ausgestellt werden. Eines dieser Zulassungspapiere ist das „Lärmschutzzeugnis" [3].

Dieses Lärmschutzzeugnis [3] basiert auf der Verordnung „2016/4" [4] hinsichtlich grundlegender Umweltschutzanforderungen der EASA (European Aviation Safety Agency). Es wird gefordert, dass die Umweltschutzanforderungen gemäß „Annex 16" des Chicagoer Abkommen eingehalten werden.

Gemäß Verordnung „748/2012" [5] und berichtigt mit der Verordnung „2016/5" [6] der EASA ist definiert, dass ein zugelassenes Flugzeug ein sogenanntes „Data Sheet for Noise" (TCDSN) beinhaltet. Für die BR Deutschland wird dieses TCDSN als „Lärmschutzzeugnis" [3] bei der Zulassung des Flugzeugs vom Luftfahrtbundesamt (LBA) ausgestellt.

Die EASA hat eine umfangreiche Datenbank für die meisten Flugzeuge und deren jeweilige Konfiguration (Motor/Propeller) erstellt [7] . Nach eingehender Prüfung der Datenbank sind für das Flugzeugmuster P210N mit dem verbauten Motor TSIO-520P folgende Propeller freigegeben und durch das Luftfahrtbundesamt mit einem Lärmschutzzeugnis zulassungsfähig:

1.) McCauley D3A34C402 / 90DFA-10
2.) MT Propeller Entwicklung GmbH MTV-14-D/195-30a
3.) MT Propeller Entwicklung GmbH MTV-14-D/195-30b
4.) Hartzell Propeller Inc. PHC-J3YF-1RF/F7663D()-2Q

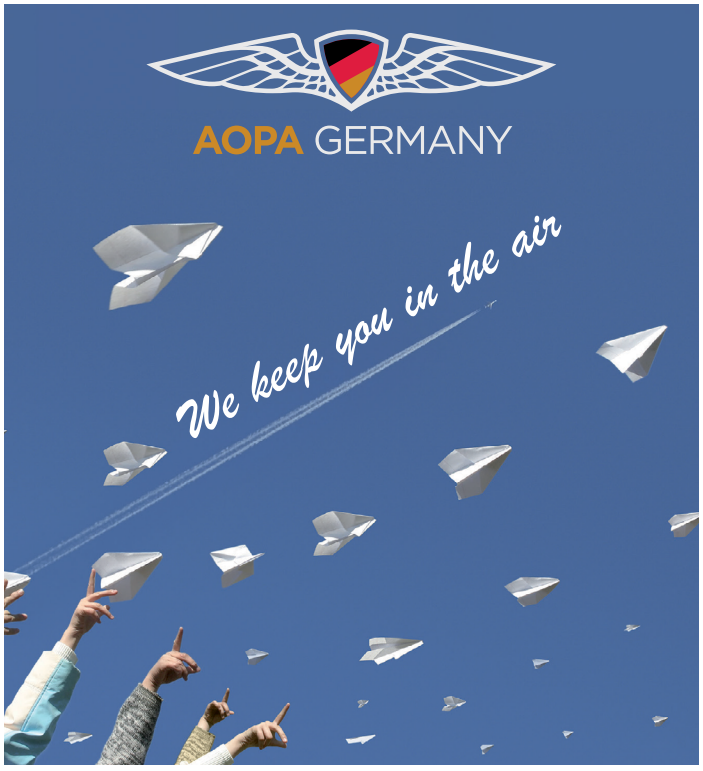
Abb. 3: McCauley 3-Blatt Propeller D3A34C402 /90DFA-10 (Abbildung zeigt Propeller ohne „Propellernase" (Spinner) [Quelle: Pr. P.M. Inc.]

Der McCauley Propeller ist ein 3-Blatt Propeller aus Metall mit dem das zu untersuchende Flugzeug im Jahr 1979 ausgeliefert wurde. (Vgl. Abbildung 3) Die beiden MT Propeller (MTV-14-D/195-30a und MTV-14-D/195-30b sind 4-Blatt Propeller. Beide Propeller sind in Holzbauweise mit Kantenverstärkung. Der Unterschied zwischen der Variante -30a und -30b sind die „säbelförmige" auslaufenden Propellerblätter, auch „scimitar" genannt. (Vgl. Abbildung 4 und Abbildung 5).

[1] *Herstellungsjahr des Flugzeugs war Oktober 1979 als „Model 1980," Überführung und erstmalige Zulassung in der BR Deutschland war März 1980.*

Abb. 4: Abbildung 4: MTV-14-D/195-30a [Quelle: MT-Propeller]

Abb. 5: MTV-14-D/195-30b „Scimitar"[Quelle: MT-Propeller]



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 präsente Gemeinschaft der AOPA!

www.aopa.de

AOPA-Germany - Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V.
Flugplatz, Haus 10
63329 Egelsbach I Deutschland

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

Der Hartzell Propeller PHC-J3YF-1RF/F7663D()-2Q ist ebenfalls wie der McCauley Propeller ein
Metallpropeller. (Vgl. Abbildung 6)

Abb. 6: Hartzell Propeller PHC-J3YF-1RF/F7663D()-2Q [Quelle: Airplanemart]

Das Besondere an dem Hartzell Propeller PHC-J3YF-1RF/F7663D()-2Q ist, dass die Enden der Propellerblätter nach hinten gebogen sind, sogenannte „Q-Tips." Dadurch soll der Propeller leiser sein, als vergleichbare Wettbewerber. (Vgl. Abbildung 7)

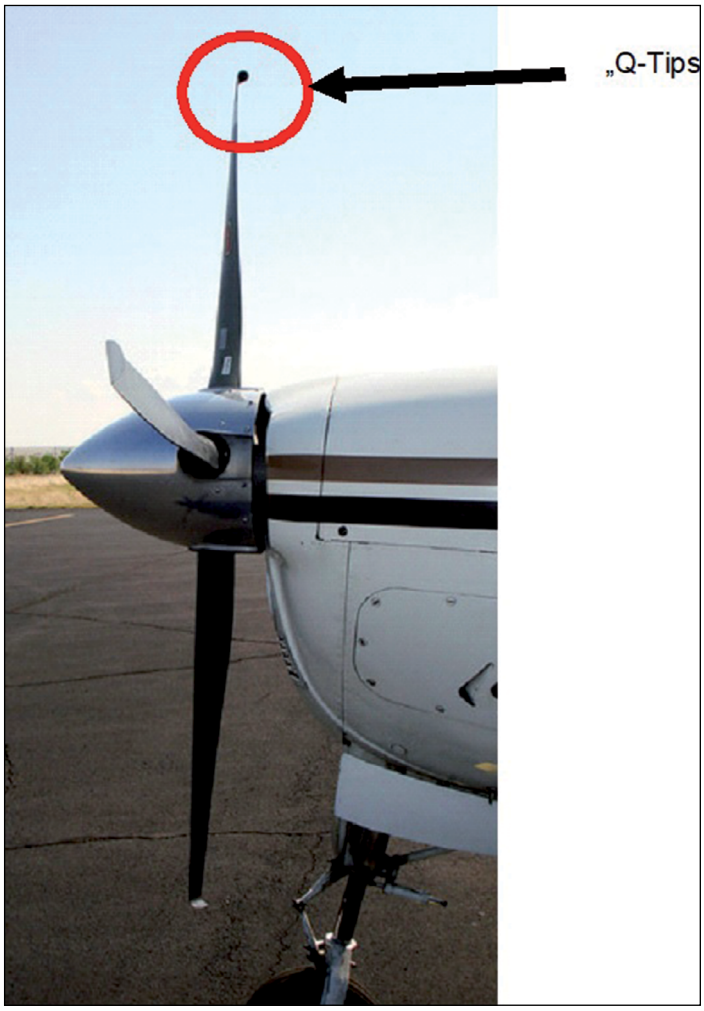


Abb. 7: Hartzell Propeller mit sogenannten "Q-Tips" [Quelle: Ridgeaire]

Der McCauley Propeller ist, wie bereits erwähnt, der Propeller mit dem das Flugzeug ausgeliefert wurde.
Um einen anderen Propeller auf dem Flugzeug zu verwenden, muss der Hersteller des Propellers eine Zulassung vom Luftfahrtbundesamt erhalten.
Mit dem sogenannten „Supplemental Type Certificate" (STC) erhält der Hersteller des Propellers die Zulassung einen bestimmten Propeller für ein bestimmtes Flugzeugmuster verwenden zu dürfen.
Für den MT-Propeller MTV-14-D/195-30a ist das STC „SA1063", ausgestellt am 21.09.1999 vom Luftfahrtbundesamt gültig. Für den MTV-14-D/195-30b ist das von der EASA am 15.03.2012 ausgestellte STC 10038720, gültig [8], [9].
Das EASA STC „10038720" basiert auf das vorangegangene STC „SA1063" ausgestellt vom Luftfahrtbundesamt, da der neuere Propeller veränderte Formen an den auslaufenden Propellerblätter hat, sogenannte „scimitar" bzw. Säbelform.
Zusätzlich hatte die Firma MT Propeller im Jahr 1989 auch die Umrüstung auf den Hartzell Propeller PHC-J3YF-1RF/F7663D()-2Q ein STC erhalten, Zulassungsnummer 0080/625b vom 20.11.1989 (vgl. [8]).
Somit kann für das Flugzeug Cessna P210N, D-EBRH, lediglich die 4 vorher benannten Propeller verwendet werden.
In den nachfolgenden Kapiteln werden die Leistungen, die Anschaffungskosten sowie die zu erwartenden Landegebühren, aufgrund einer evtl. Umrüstung erörtert.

5. Propellervergleich

5.1. Anschaffungskosten und Gewichte

Der Übersicht wegen, hier die wichtigsten Angaben in tabellarischer Form:

Propeller (Bezeichnung)	Hersteller	Gewicht (installierter Propeller mit Spinner)	Preis (NETTO) Stand 12/2017 (nur Propeller ohne Montage) [10]	Bemerkungen	Ref.
D3A34C402 / 90DFA-10	McCauley Propeller Systems	71,8 lbs (= 32,57 kg)	15.721,36 € (zzgl. Spinner)	• Max. cont. RPM: 2700 RPM • Überholung alle 2000 Flugstunden oder 6 Jahre bzw. bei Motorüberholung (1800 Flugstunden)	[11], [15]
MTV-14-D/195-30a	MT Propeller Entwicklung GmbH	61,0 lbs (= 27,67 kg)	13.850,00 € (mit Spinner)	• Überholung alle 1800 Flugstunden oder 6 Jahre	[12], [13]
MTV-14-D/195-30b	MT Propeller Entwicklung GmbH	63,1 lbs (= 28,62 kg)	14.850,00 € (mit Spinner)	• Überholung alle 2400 Flugstunden oder 6 Jahre • RPM Reduktion auf max. 2500RPM	[13], [7]
PHC-J3YF-1RF/F7663D()-2Q	Hartzell Propeller Inc.	78,0 lbs (= 35,38 kg)	27.890,46 € (mit Spinner)	• Überholung alle 2400 Flugstunden oder 6 Jahre	[14]

Tabelle 5-1: Vergleich von Gewichte und Anschaffungskosten

5.2. Leistungsvergleich

Selbst wenn verschiedene Propeller am gleichen Flugzeug verbaut werden, ist es äußerst schwierig belegte Leistungsdaten für den jeweilig benutzten Propeller zu erhalten. Der Einfluss des Windes und das ständig veränderte Gewicht des Flugzeugs, durch den Verbrauch des Treibstoffs, machen ideale und wiederholende Bedingungen für Leistungsvergleiche von Propellern fast unmöglich.
Dadurch, dass das Flugzeug mit dem McCauley D3A34C402 / 90DFA-10 ausgeliefert wurde, werden sämtliche Leistungswerte auf diesen Propeller bezogen.
Nach eingehender Prüfung sind keinerlei leistungsveränderte Daten für den zugelassenen Hartzell PHC-J3YF-1RF/F7663D()-2Q Propellers zu finden.
Für die relativ neuentwickelten MT-Propeller sind leistungsveränderte Werte zu finden, [12], [13].
Damit die Angaben vergleichbar sind, nachfolgend in tabellarischer Form:

Propeller (Bezeichnung)	*Gewicht (installierter Propeller mit Spinner)*	*Preis (NETTO) Stand 12/2017 (nur Propeller ohne Montage) [10]*	*Veränderung gegenüber Originalpropeller*	*Time Between Overhaul (TBO)*
MTV-14-D/195-30a	61,0 lbs (= 27,67 kg)	13.850,00 € (mit Spinner)	✈ Kürzerer Startlauf (-5%) ✈ Verbesserte Steigrate (+5%-10%) ✈ Verbesserte Reiseleistung (+5kt-8kt)	Überholung alle 1800 Flugstunden oder 6 Jahre
MTV-14-D/195-30b	63,1 lbs (= 28,62 kg)	14.850,00 € (mit Spinner)	✈ Kürzerer Startlauf (-5%) ✈ Verbesserte Steigrate (+5%-10%) ✈ Verbesserte Reiseleistung (+5kt-8kt)	Überholung alle 2400 Flugstunden oder 6 Jahre RPM Reduktion auf max. 2500RPM

Tabelle 5-2: Vergleich von Leistung und Überholungszeiten (Time Between Overhaul TBO)

5.3. Lärmwerte

Ganz anders ist die Sachlage bei der Lärmmessung. Hier hat wie weiter vorne beschrieben, die EASA (European Aviation Safety Agency) ausführliche Zulassungsrichtlinien vorgeschrieben:
Die Lärmentwicklung muss nach dem ICAO (International Civil Aviation Organisation) Abkommen von 1971 gemäß Anhang 16 vermessen bzw. nachgewiesen werden [16].
In diesen „Recommended Practices" wird auf 2 Kapitel hingewiesen:
➡Chapter 6: Propeller angetriebene Flugzeuge mit einem maximalen Gewicht von nicht über 8618 kg, sowie einem Antrag auf Zulassung vor 17. November 1988 [16]
➡ Chapter 10: Propeller angetriebene Flugzeuge mit einem maximalen Gewicht von nicht über 8618 kg, sowie einem Antrag auf Zulassung an oder nach dem 17. November 1988 [16].
Ausgehend von der umfangreichen Datenbank der EASA [7], sind folgende Lärmwerte für die Mögliche Verwendung der infrage kommenden Propeller nachgewiesen worden (siehe grün hinterlegte Zellen):

Record Nr.	AIRFRAME				MTOW	ENGINE		PROPELLER		REGULATION		NOISE LEVELS (dBA)					
	TYPE CERTIFICATE HOLDER	TYPE	MODIFICATION			MANUFACTURER	TYPE	MANUFACTURER	HUB and BLADE	REGULATION	CHAPTER	OVERFLIGHT (CHAPTER 6)			TAKE-OFF (CHAPTER 10)		
		DESIGNATION	Number	Description	(kg)							LEVEL	LIMIT	MARGIN	LEVEL	LIMIT	MARGIN
C10668	Cessna Aircraft Company	P210N	STC EASA 10038720	Installation of Propeller and rpm reduction to 2500	1.814	Teledyne Continental	TSIO-520-P	MT-Propeller Entwicklung GmbH	MTV-14-D/195-30b	Annex 16	10 (10.4b)				80,4	85,0	4,6
C2747	Cessna Aircraft Company	P210N	STC EASA 10038720	Propeller Installation	1.814	Teledyne Continental	TSIO-520-P	MT-Propeller Entwicklung GmbH	MTV-14-D/195-30a	Annex 16	10 (10.4a)				86,1	88,0	1,9
C2745	Cessna Aircraft Company	P210N			1.814	Teledyne Continental	TSIO-520-P	McCauley	D3A34C402/90DFA-10	Annex 16	6	77,8	80,0	2,2			
C2743	Cessna Aircraft Company	P210N			1.814	Teledyne Continental	TSIO-520-P	Hartzell Propeller Inc.	PHC-J3YF-1RF/F7663D()-2Q	Annex 16	6	73,5	80,0	6,5			

Tabelle 5-3: Auszug aus der Datenbank der EASA [7].

In der Tabelle ist auch abzulesen, dass die MT Propeller MTV-14-D/195-30a und b nach dem 17. November 1988 entwickelt wurden. Basierend auf diesen Werten [7] wird vom Luftfahrtbundesamt (LBA) ein Lärmzeugnis ausgestellt.
Dieses, vom Luftfahrtbundesamt (LBA) ausgestelltes Lärmzeugnis wird für die Bemessung der Landegebühren an europäischen Flughäfen herangezogen.
Zum Vergleich der zu entrichtenden Landegebühren werden hier die Flughäfen Friedrichshafen und Memmingen gewählt. Als Basis, wird das bestehende Lärmzeugnis [3] mit dem darin enthaltenen Startlärmpegel (86,1 dB(A)) verwendet.

5.4. Landegebühren am Flughafen Friedrichshafen

Gemäß der Entgeltordnung [17] des Bodensee-Airport Friedrichshafen richtet sich das Landeentgelt gemäß den in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht (MTOW – Maximum Take-Off Weight) sowie nach seiner Lärm- und Emissionskategorie.

Das hier betrachtete Flugzeug, Cessna P210N, hat gemäß [1], ein MTOW von 1814 kg. Die Einteilung der Lärmkategorie wird in 3 Kategorien eingeteilt:
Kategorie 1: „Lärmklasse A" (erhöhter Schallschutz)
Kategorie 2: „Lärmklasse B" (besonderer Schallschutz)
Kategorie 3: „Lärmklasse C"
Auszug aus der Entgeltordnung [17]:

MTOM des Luftfahrzeugs	Lärmklasse A (erhöhter Schallschutz)	Lärmklasse B (besonderer Schallschutz)	Lärmklasse C
bis 1200 kg	13,00 €	28,00 €	36,00 €
über 1200 kg bis 2000kg	21,00 €	39,00 €	60,00 €

Tabelle 5-4: Auszug aus der Entgeltordnung Bodensee-Airport Friedrichshafen [17]

5.4.1. Kategorie 1: Lärmklasse A

Lärmklasse A (erhöhter Schallschutz) liegt vor, wenn Flugzeuge gemäß der Landeplatz- Lärmschutz-Verordnung [18] festgelegte Lärmgrenzwerte:
➡bei Kapitel 6 - Flugzeugen um mindestens 6 dB(A) oder
➡bei Kapitel 10 - Flugzeugen um mindestens 7 dB(A)
unterschreiten.
In der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung [18] sind diese Lärmgrenzwerte wie folgt definiert:
➡Kapitel 6-Flugzeuge mit höchstzulässiger Startmasse von 1.500 kg oder mehr: 76 dB(A)
➡Kapitel 10- Flugzeuge mit höchstzulässiger Startmasse von 1.500 kg bis 9.000 kg: 85 dB(A)

5.4.2. Kategorie 2: LärmklasseB

Lärmklasse B (besonderer Schallschutz) liegt vor, wenn Flugzeuge gemäß der Landeplatz- Lärmschutz-Verordnung [18] festgelegte Lärmgrenzwerte mindestens erreichen.

5.4.3. Kategorie 3: LärmklasseC

Lärmklasse C liegt vor, wenn Flugzeuge gemäß der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung [18] festgelegte Lärmgrenzwerte überschreiten.
Im vorliegenden Fall hat die Cessna P210N einen Startlärmpegel von 86,1 dB(A), gemäß Kapitel 10 [3].
Das bedeutet, dass ein Landeentgelt von: 60,00 EUR (NETTO)

(Lärmkategorie C) bei einer Landung in Friedrichshafen zu entrichten ist.

5.5. Landegebühren am Flughafen Memmingen

Genau wie der Bodensee-Airport Friedrichshafen hat auch der Allgäu-Airport Memmingen eine Entgeltordnung [19], in der die Landeentgelte festgelegt sind.
Gemäß dieser Entgeltordnung sind die Landeentgelte nach maximaler Abflugmasse, MTOW und nach der entsprechenden Lärmkategorie festgelegt: [19]

MTOM des Luftfahrzeugs	Lärmkategorie 1	Lärmkategorie 2	Lärmkategorie 3	Lärmkategorie 4
bis 1200 kg	20,17 €	15,55 €	10,08 €	6,72 €
über 1200 kg bis 1600kg	30,25 €	21,01 €	16,38 €	10,92 €
über 1600 kg bis 2000 kg	45,38 €	31,52 €	24,37 €	14,70 €
über 2000 kg je angefangene 1000 kg	28,60 €	20,59 €	12,26 €	8,17 €

Tabelle 5-5: Auszug aus Entgeltordnung Allgäu-Airport Memmingen [19]

In den Anhängen dieser Entgeltordnung [19] sind die Lärmkategorien 1-4 definiert:

5.5.1. Lärmkategorie 4 („erhöhterSchallschutz“)

Propellergetriebene Flugzeuge bis 9000 kg Höchstabflugmasse (MTOM) und Motorseglermit einem Baujahr ab 2000 entsprechen den erhöhten Schallschutzanforderungen, wenn sie die in Anlage 2 der Landeplatz-Lärmschutzverordnung festgelegten Lärmgrenzwerte
➡Kapitel VI um mindestens 6 dB(A) oder
➡Kapitel X um mindestens 7 dB(A)
In der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung [18] sind diese Lärmgrenzwerte wie folgt definiert:
➡Kapitel 6-Flugzeuge mit höchstzulässiger Startmasse von 1.500 kg oder mehr:
76 dB(A)
➡Kapitel 10- Flugzeuge mit höchstzulässiger Startmasse von 1.500 kg bis 9.000 kg:
85 dB(A)

5.5.2. Lärmkategorie 3 („besondererSchallschutzneu“)

Analog zu § 4 Abs. 2 der Landeplatz-Lärmschutzverordnung entsprechen propellergetriebene Flugzeuge bis 9.000 kg Höchstabflugmasse (MTOM) und Motorsegler, die vor dem 1. Januar 2000 gebaut worden sind, den erhöhten Schallschutzanforderungen, wenn die in Anlage 2 der Landeplatz-Lärmschutzverordnung festgelegten Lärmgrenzwerte
➡Kapitel VI um mindestens 4 dB(A) oder
➡Kapitel X um mindestens 5 dB(A)
unterschreiten.

5.5.3. Lärmkategorie 2 („besondererSchallschutzalt“)

Bei propellergetriebenen Luftfahrzeugen bis 9.000 kg Höchstabfluggewicht muss der vom Luftfahrzeug ausgehende maximale Lärmpegel die in der Landeplatz-Lärmschutzverordnung in der Anlage 2 festgelegten Lärmgrenzwerte mindestens erreichen.

5.5.4. Lärmkategorie 1

Bei propellergetriebenen Luftfahrzeugen bis 9.000 kg Höchstabfluggewicht überschreitet der vom Luftfahrzeug ausgehende maximale Lärmpegel die in der Landeplatz-Lärmschutzverordnung in der Anlage 2 festgelegten Lärmgrenzwerte.
Somit würde das Landeentgelt der D-EBRH mit einem Startlärmpegel [3] von 86,1 dB(A) am Allgäu-Airport Memmingen:
45,38 EUR (NETTO) betragen.

6. Vergleich der verwendbaren Propeller mit Landeentgelte

Wie in Kapiteln 4 und 5 erläutert, ist es möglich, folgende Propeller an der Cessna P210N mit der Registrierung D-EBRH zu zulassen und zu verwenden:

1.) McCauley D3A34C402 / 90DFA-10
2.) MT Propeller Entwicklung GmbH MTV-14-D/195-30a
3.) MT Propeller Entwicklung GmbH MTV-14-D/195-30b
4.) Hartzell Propeller Inc. PHC-J3YF-1RF/F7663D()-2Q

Der Vergleich der Lärmwerte aus der EASA-Datenbank [7] mit dem jeweils möglichen Propeller lässt sich übersichtlich in nachfolgender Tabelle darstellen:

Propeller (Bezeichnung)	Hersteller	Preis (NETTO) Stand 12/2017 (nur Propeller ohne Montage) [10]	Noise Levels gem. [7]	Lärmkategorie bzw. Lärmklasse und dazugehöriges Landeentgelt für Friedrichshafen & Memmingen			
				Friedrichshafen		Memmingen	
				Lärmkategorie/ Klasse	Entgelt	Lärmkategorie / Klasse	Entgelt
D3A34C402 / 90DFA-10	McCauley Propeller Systems	15.721,36 € (zzgl. Spinner)	77,8 dB(A) (Kapitel 6)	Lärmklasse C (Lärmkategorie 3)	60,00€	Lärmkategorie 1	45,38 €
MTV-14-D/ 195-30a	MT Propeller Entwicklung GmbH	13.850,00 € (mit Spinner)	86,1 dB(A) (Kapitel 10)	Lärmklasse C (Lärmkategorie 3)	60,00 €	Lärmkategorie 1	45,38 €
MTV-14-D/ 195-30b	MT Propeller Entwicklung GmbH	14.850,00 € (mit Spinner)	80,4 dB(A) (Kapitel 10)	Lärmklasse B (Lärmkategorie 2)	39,00 €	Lärmkategorie 2	31,52 €
PHC-J3YF-1RF/ F7663D()-2Q	Hartzell Propeller Inc.	27.890,46 € (mit Spinner)	73,5 dB(A) (Kapitel 6)	Lärmklasse B (Lärmkategorie 2)	39,00 €	Lärmkategorie 2	31,52 €

Tabelle 6-1: Vergleich von verwendbaren Propellern und dazugehöriges Landeentgelt

7. Fazit

Sämtliche Vor- und Nachteile werden für jeden einzelnen Propeller aufgelistet:

McCauley D3A34C402 / 90DFA-10

Vorteile:
➡relativ unempfindlicher Metallpropeller
➡Überholung bei 2000FH bzw. bei Motorüberholung
➡Originalpropeller

Nachteile:
➡hohes Gewicht
➡Keine nachweisliche Leistungsverbesserung nach der Installation am Flugzeug
➡Euro/US Dollar Wechselkursempfindlich, da US Produkt und somit lange Lieferzeit

MT Propeller Entwicklung GmbH MTV-14-D/195-30a

Vorteile:
➡Leichtester Propeller durch natürliches Compositematerial (Holz mit Metallkanten)
➡Nachweisliche Leistungsverbesserung
(kürzerer Startlauf, höhere Fluggeschwindigkeit und verbesserte Steigraten)
➡Preisgünstig

Nachteile:
➡Überholung bei 1800FH bzw. nach 6 Jahren
➡Startlärmpegel sehr hoch, kein erhöhter Schallschutz

MT Propeller Entwicklung GmbH MTV-14-D/195-30b

Vorteile:
➡Leichter Propeller durch natürliches Compositematerial (Holz mit Metallkanten)
➡Nachweisliche Leistungsverbesserung
(kürzerer Startlauf, höhere Fluggeschwindigkeit und verbesserte Steigraten)
➡Neue geformte Propellerblätter (Scimitar bzw. Säbelformen)
➡Sehr leiser Propeller, erhöhter Schallschutz
➡Überholung bei 2400FH oder 6 Jahre

Propeller	*Preis (NETTO)*	*Time Between Overhaul TBO (Überholzeit)*	Noise Levels/ Start-lärmpegel	*Landeentgelt*		*Gewicht*
				FN	*MM*	
D3A34C402 / 90DFA-10	15.721,36 € (zzgl. Spinner)	2000FH oder 6Jahre (bzw. bei Motor-überholung)	77,8 dB(A)	60,00 €	45,38 €	32,57 kg
MTV-14-D/ 195-30a	13.850,00 € (mit Spinner)	1800FH oder 6Jahre	86,1 dB(A)	60,00 €	45,38 €	27,67 kg
MTV-14-D/ 195-30b	14.850,00 € (mit Spinner)	2400FH oder 6Jahre	80,4 dB(A)	39,00 €	31,52 €	28,62 kg
PHC-J3YF-1RF/F7663D()-2Q	27.890,46 € (mit Spinner)	2400FH oder 6Jahre	73,5 dB(A)	39,00 €	31,52 €	35,38 kg

Tabelle 7-1: Alle ausschlaggebenden Fakten im Vergleich

Nachteile:
➡Mechanische Drehzahlreduktion auf max. 2500RPMs
➡Preis etwas höher als bei MTV-14-D/195-30a

Hartzell Propeller Inc. PHC-J3YF-1RF/F7663D()-2Q
Vorteile:
➡Relativ unempfindlicher Metallpropeller
➡Überholung bei 2400FH oder 6 Jahre
➡Q-Tips, dadurch leiser somit erhöhter Schallschutz
Nachteile:
➡Schwerster Propeller
➡Keine nachweisliche Leistungsverbesserung nach der Installation am Flugzeug
➡T euerster Propeller
Die ausschlaggebenden Fakten für die Wahl eines Propellers sind in oben stehender Tabelle dargestellt:

Ergebnis:
Für eine Neuanschaffung eines Propellers kommen aufgrund Leistungsänderung und Landentgelt der:
MT Propeller MTV-14-D/195-30b oder der
Hartzell Propeller PHC-J3YF-1RF/F7663D()-2Q
In die engere Auswahl. Die letztliche Entscheidung, welcher Propeller installiert werden soll, obliegt dem Eigentümer des Flugzeugs.

© Michael Orf

Ingenieurbüro ORF
Brunnenstr. 38
89079 Ulm
Telefon: +49 / (0) 162 747 11 20
Telefax: +49 / (0) 7346 30710 43
E-Mail: info@ing-orf.de

Von Piloten 1994 ins Leben gerufen und geleitet, unterstützt die „Stiftung Mayday“ in Not geratene Luftfahrer und deren Angehörige. So betreut sie Flugbesatzungen aller Luftfahrtbereiche nach kritischen und belastenden Vorfällen, um stressbedingten Folgeerkrankungen entgegenzuwirken. Ziel aller Hilfsmaßnahmen ist Anregung und Unterstützung zur Selbsthilfe.

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

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

Stiftung Mayday

Frankfurter Straße 124, 63263 Neu-Isenburg
Telefon: 07 00 – 77 00 77 01
Fax: 07 00 – 77 00 77 02

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

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

Unser WOLF wurde voraussichtlich 1937 gebaut und das dritte Reich schenkte dieses Flugzeug dem Transvaal Pioneer Gliding Club in Südafrika. Dieser Club war das Hauptquartier der deutschen Segelflieger in SA. Dort flog er mit der Kennung ZS-33 bis Mai 1940. Zu diesem Zeitpunkt gab das Union Government eine Proklamation heraus, die das Fliegen von zivilen Motor- und Segelflugzeugen verbot. Die Armee übernahm den WOLF für 175 englische Pfund und nutzte ihn zur militärischen Schulung von zukünftigen Piloten. Insgesamt wurden 51 Segelflugzeuge übernommen und der No4 Gliding Wing an der No75 Air School in Lyttelton südlich von Pretoria zugeführt. In der Nähe in Quaggaport wurde ein Hangar für die Segelflugzeuge errichtet und ab dem 28. Juli 1941 fand dort der erste Segelflugausbildungskurs statt. Es wurden insgesamt 54 Kurse durchgeführt und der letzte endete am 9. Oktober 1943. Danach wurden die Segelflugzeuge in Quaggaport eingelagert. 1946 kam die Entscheidung, die Flugzeuge wieder den Vorbesitzern anzubieten. Zu diesem Zeitpunkt waren neben unserem noch zwei weitere WÖLFE eingelagert. Vermutlich waren sie alle mit Blindfluginstrumentierung für Wolkenflug ausgestattet (Variometer, Höhenmesser, Fahrtmesser, Kompass, Wendezeiger, Längsneigungsmesser). 1948 wurde mit unserem WOLF der nationale Höhenrekord in Südafrika erflogen. Pierre Retief stieg in einer Wolke bis auf 18000ft. Aufgrund starker Vereisung streikten seine Instrumente und er versuchte durch Trudeln abzusteigen. Der Barograph zeigte jedoch, daß er trotzdem zunächst weiter stieg. Irgendwann gelang ihm dann völlig vereist der Abstieg aus der Wolke. Die zivile Luftfahrtbehörde in Südafrika registrierte die Segelflugzeuge erst wieder ab Februar 1949. Am 8. Februar 1949 gehörte unser WOLF wieder dem Transvaal Pioneer Gliding Club und trug das Kennzeichen ZS-GAD. Im Februar 1953 ging er an den Johannesburg Soaring Club über und wurde dort bis August 1962 unter der o.g. Ken-

Segelflugzeug D-0926 GÖ1 Wolf
Baujahr 1937 · Gleitzahl 17 · 14,00 m Spannweite
Max. Abfluggewicht 252 kg

nung betrieben. Dann erlosch seine Zulassung. Das u.g. Bild zeigt den WOLF auf dem ältesten Sportflugplatz in Südafrika; dem Baragwanath Airfield. Dieses Bild muß in der Zeit zwischen 1949 und 1962 entstanden sein. Danach ist der WOLF irgendwie nach Parys südwestlich von Johannesburg gelangt. Dort haben ihn seine letzten Vorbesitzer, Walter Walle, Messrs Dirk Hattingh, Jan Coetzee an der Hangarwand hängend gefunden und nach Bloemfontein gebracht. Das Flugzeug wurde offenbar unter seiner alten Kennung wieder zugelassen und flog dort bis Mitte 1976. Danach wurde mit einer Grundüberholung begonnen, die jedoch nicht abgeschlossen wurde. Der WOLF wurde dann nach langer Standzeit im Hangar und mehreren Umzügen, bei denen Transportschäden entstanden, schließlich in Folie eingepackt und unter einem Hallendach bis Frühjahr 2011 eingelagert. Nach langer Überlegung entschied sich Walter Walle dann, dem Fliegenden Museum Hahnweide das Flugzeug zu überlassen. Dick Bradley von Soaring Safaries stellte freundlicherweise einen Platz für den Wolf in seinem Flugzeug-Container zur Verfügung, mit dem das Fliegerchen nach 3-wöchiger Seereise zum Royal Navy Gliding Club in Lee-on-the Solent, Südengland, gelangte. Hellmut Hirth und Martin Konermann brachten es von dort auf dem Landweg zur Hahnweide. Von Herbst 2011 bis Sommer 2015 wurde der WOLF mit einem Arbeitsaufwand von ca. 4400 Stunden wieder flugfähig restauriert und absolvierte nach fast 40 Jahren am Boden am 24.07.2015 nach der Restaurierung seinen Erstflug auf der Hahnweide. Nach unserer Kenntnis handelt es sich bei unserem WOLF neben dem brasilianischen PT-PAQ um einen der letzten beiden weltweit bekannten original GÖ1 WOLF- Werksbauten. Momentan ist es wohl der einzig fliegende WOLF und das älteste noch fliegende Schempp-Hirth Flugzeug.

© Fliegendes Museum Hahnweide e.V.

VdL-Bekanntmachung: Mitteilung zur Wahl der 1. Vorsitzenden des Verband der Luftfahrtsachverständigen

Rachel McKay

Liebe Mitglieder des VdL, Interessierte zum Thema Luftfahrt, insbesondere Luftfahrzeuge,
Zuerst etwas Persönliches. Offensichtlich habe ich mit meinem Weihnachtsgruß, gezeichnet von Rachel McKay, im Dezember 2019 für Verwirrung gesorgt. Rückmeldungen hierzu, auch wenn es wenige waren, haben mir persönlich etwas zu schaffen gemacht und mich dazu veranlasst, mit diesem Schreiben die Irritation aus dem Wege zu räumen.
Persönlich kommt jeder von uns in seinem Leben an Wegmarken, an denen eine Entscheidung gefällt werden muss. In der Gesellschaft können Dinge wie Zuwanderung oder die Bedrohung von durch Viren verursachten Pandemien entscheidend sein. Beschlüsse müssen gefasst, Entscheidungen getroffen werden.
Für das Individuum ist vielleicht eine Scheidung oder der Tod eines Partners so ein Wegepunkt. In ähnlicher Form stand ich vor einer Entscheidung, die für mich weitreichend war.
Ich habe sie getroffen und sofort in die Tat umgesetzt, was im Ergebnis schneller ging als erwartet. Aber gut so. Offiziell anerkannt und eingetragen bin ich nun Frau Rachel McKay.
Als Rachel McKay stelle ich mich nun auch der Verantwortung als Präsidentin des Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. VdL. Die Tatsachen und Fakten des Verbandes haben sich nicht geändert, meine anerkannten und geschätzten Fähigkeiten und mein Wissen allerdings auch nicht.
In Abstimmung mit dem restlichen Vorstand im Verlauf des Februars und der Gewissheit, dass der Verband mich bei meiner Veränderung unterstützt, möchte ich bei der nächsten Haupt-

Abb.1: Die Schweizer Regierung hat beschlossen, das Verbot öffentlicher Veranstaltungen bis Ende April zu verlängern. Die EBACE-Show im Mai in Genf wird ebenfalls nicht stattfinden. (Foto: Mark Wagner / AIN)

versammlung meine Wahl zum Vorstand des VdL ergänzend bestätigen lassen.
Also, es gibt für das laufende Verbandsjahr sehr viel zu tun und es stehen viele grundlegende Entscheidungen an. Wer mich dabei unterstützen mag, ist wie gehabt herzlich willkommen.
Gerne stehe ich für ein persönliches Gespräch von Angesicht zu Angesicht zur Verfügung. Dennoch bleiben auf unserer anstehenden Jahreshauptversammlung viele Themen, die besprochen werden wollen. So ergibt sich die Tagesordnung der Sitzung wie folgt:

Messe AERO Friedrichshafen wird verschoben, weshalb unsere Jahreshauptversammlung nach Langen verlegt wird:
Einladung zur VdL-Jahreshauptversammlung 2020
Die Jahreshauptversammlung wird voraussichtlich am Samstag, den 25. April 2020, 10:00 Uhr, im MERCURE HOTEL FRANKFURT AIRPORT LANGEN, Saal MAXX 6 stattfinden.
Durch die täglich von der Politik neu definierten gesellschaftlichen Einschränkungen von Versammlungen, wird eine erneute Verschiebung möglicherweise erzwungen. Infos folgen per Mail an alle Mitglieder.

Tagesordnung:
1. Berichte
   a) des Vorsitzenden für 2019 und Vorschau auf 2020
   b) des Kassierers und der Kassenprüfer für das Jahr 2019
2. Entlastung des Vorstandes
3. Verbandsvorstand, Zusammensetzung des Vorstandes
   a) Verbandsvorstand (Bestätigung der Wahl von Rachel McKay durch die Mitglieder)
   b) Neubesetzung des Kassierers/Schatzmeisters. (Herr Kelber steht nicht mehr zur Verfügung)
   c) Wahl der Kassen- Rechnungsprüfer

4. Agenda
1) Künftige Ausrichtung und Schwerpunkt
2) Wahrnehmung in der Öffentlichkeit
3) Künftige Verbandsarbeit
4) Mitgliederwerbung
5) Beitragsgestaltung, Festsetzung des Beitrages sowie der Umlage
6) Satzungsänderung

5. Verschiedenes
Geschäftsstelle: Organisation der Abläufe in Abstimmung mit dem Vorstand.

© Rachel McKay

AAS
AUGSBURG AIR SERVICE

Für unseren Standort Augsburg suchen wir ab sofort einen ambitionierten

Fluggerätmechaniker (m/w/d) mit CAT B1 für Flugzeuge mit Kolbenmotor

Ihre Aufgabe:
Instandhaltung an Flugzeugen mit Kolbenmotor

Ihr Profil:
B1.2-Lizenz vorhanden
Erfahrung mit Cessna-/ Beechcraft-/ Cirrus-Modellen vorteilhaft

Mehrjährige Berufserfahrung in der Instandhaltungstechnik
Verantwortungs- und Qualitätsbewusstsein sowie Genauigkeit
Hohes Maß an Engagement, Zuverlässigkeit und zeitlicher Flexibilität
Sicheres Englisch in Wort und Schrift
Positives Bestehen der Sicherheitsüberprüfg nach §7 Luftsicherheitsgesetz

Wir bieten Ihnen eine interessante, eigenverantwortliche Tätigkeit in einem jungen Team bei leistungsgerechter Bezahlung.

Augsburg Air Service GmbH
Personalabteilung, Flughafenstr. 5, 86169 Augsburg
jobs@aas-augsburg.de • Tel: 0821/7003-0

Impressum:
Herausgeber:
Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.
Hauptmannsreute 46/1, 70192 Stuttgart
Tel. +49 711 4792250 Mobil +49 172 7135847
E-Mail: gs@luftfahrt-sv.de / Redaktion: gan@luftfahrt-sv.de
Internet: www.luftfahrt-sv.de / www.aviationnews.de
Anzeigen, Leserbriefe und Abo-Bestellungen bitte an E-Mail: gan@luftfahrt-sv.de

Redaktionsteam: Reinhard Kircher (V.i.S.d.P.), Pressereferent: Klaus-Fritz Rogge
Vorstand: Luftf.-Sv R. McKay, Luftf.-Sv Stefan Krause, Prof. Dr. Harald Hanke
StB Klaus Rudolf Kelber, Luftf.-Sv Klaus-Fritz Rogge
Ehrenpräsident: RA Wolfgang Hirsch † 18.01.2019, Ehrenmitglied: Claus-Dieter Bäumer
Lektorat: Vorstand VDL e.V. mit freundlicher Unterstützung von Ulla Barthold
Druck: Bader Druck GmbH
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2020
Verbreitete Auflage: 4.000 Stück
Erscheinungsweise: März, Juni, September, Dezember
Copyright: Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber

Vorsicht beim Kauf von Gebrauchtteilen von Luftfahrzeugen über Plattformen wie Ebay

Ein Erfahrungsbericht aus der Sachverständigenpraxis

Claus-Dieter Bäumer

Zwei Beispiele aus der Praxis:

- Angebot Ebay „Transponderprüfgerät"
- Angebot Ebay preisgünstiges UL

Transponderprüfgerät

Das „Transponderprüfgerät" Goodrich (JcAir) APM-424(V) Radar Test Set stellte sich als die Militärversion für Freund/Feind-Kennung heraus. Eine Erweiterung auf den Zivilbetrieb war bei dieser Version nicht möglich. Außerdem fehlte die komplette Dokumentation. Man konnte das Gerät als Buchstütze verwenden aber nicht damit legal arbeiten. Ein teurer Spaß.
Der Erwerber fühlte sich schlichtweg betrogen und klagte beim zuständigen Landgericht gegen den Verkäufer. Vom Gericht wurde ich beauftragt, den Marktwert für dieses Gerät zu ermitteln, um den Streitwert festzusetzen. Das ging nur durch Herstellerbefragung, da das Gerät nicht im freien Handel zu kaufen ist.

Abb. 1: Preiswertes UL, Bild aus Wikepedia

Ein frisch ausgebildeter UL-Pilot suchte ein **preiswertes UL** auf dem Markt. Über Ebay fand er das Angebot für eine gebrauchte Fisher FP 404 mit einem Wert von 30.000 EUR.
Vom Geräte-Kennblatt 61116 hatte er offensichtlich keine Ahnung. Er vertraute auf das aktuelle ARC – was zum Zeitpunkt der Besichtigung allerdings nicht vorlag.
Da es sich um ein einsitziges Luftsportgerät (Doppeldecker in Holzbauweise) handelt, musste der Erwerber sich allein mit dem Gerät vertraut machen. Beim ersten Start bekam der – offensichtlich zu große - Propeller Bodenberührung. Das Luftsportgerät erlitt einen wirtschaftlichen Totalschaden.
Es kam wie es kommen musste: der Erwerber klagte gegen den Verkäufer beim zuständigen Landgericht. Der Vorsitzende Richter beauftragte mich, am Tag xxx im Gerichtssaal ein mündliches Gutachten zu erstellen.
Ich musste den Streitgegenstand unbedingt vorher sehen, um die kommenden Fragen im Gerichtssaal beantworten zu können.

Lösung:

ich veranstaltete eine Ortsbesichtigung, zu der ich beide Parteien lud. So konnte ich die voraussichtlichen Fragen in die „Spur" bringen. Der Richter bekam vorweg ein Exemplar des Besichtigungsprotokolls. Damit konnte er weitere Zeugen zu dem Termin laden.

Was fand ich vor?

Abb. 2: Brandschott durchbohrt für Anlasser Foto: CDB

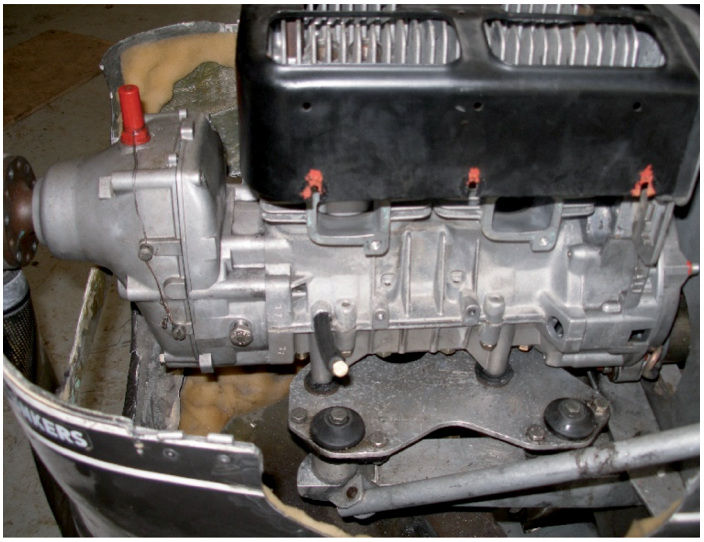


Abb. 3: Zu großer Motor ROTAX 503 , Da vorher ein kleinerer Motor eingebaut war, wurden auf dem Motorträger Langlöcher gebohrt. Foto: CDB

Es fehlte diverse Dokumentation zum Streitgegenstand.

Bei erfahrungsgemäß schwieriger Beweisaufnahme hatte das Gericht um die Mittagszeit geladen. Dank der vielen vom Richter einbestellten Zeugen dauerte es bis abends 21 Uhr.
Er befragte u.a. den zuständigen Prüfer. Dieser räumte ein, dass er das Gerät aufgrund Überlastung nicht besichtigt hat. Das zum Zeitpunkt der Besichtigung fehlende ARC wollte er noch ausstellen…

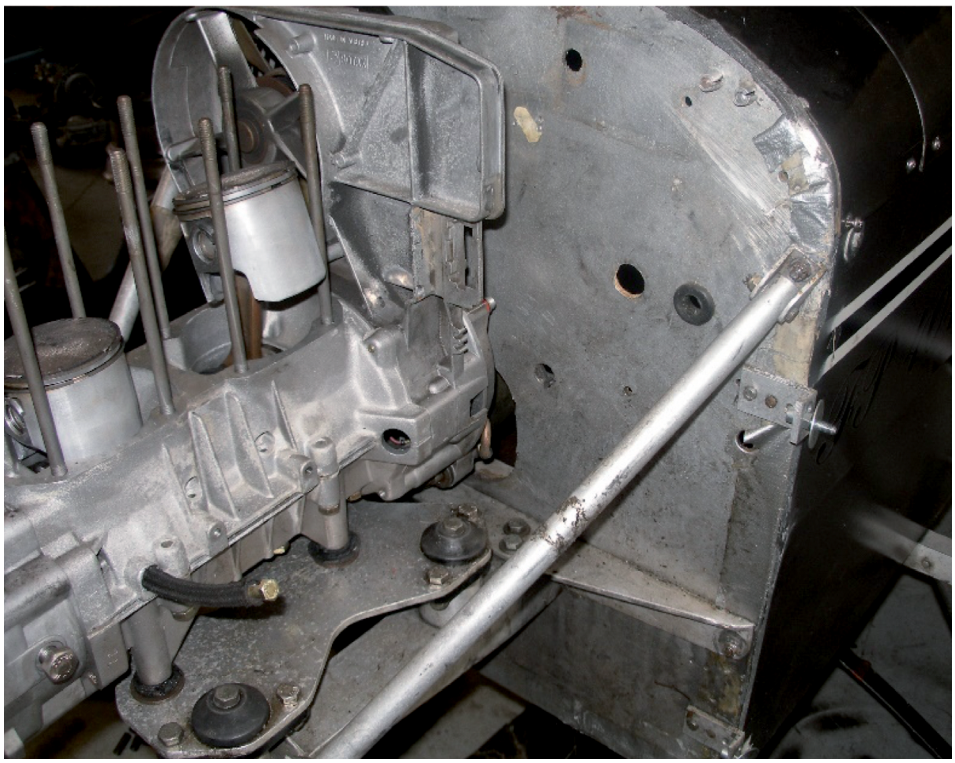


Abb. 4: zerlegter Motor mit verschlissenen Kolbenbolzen und Kurbelwellenlager Foto: CDB

Abb. 5: Flacheisen statt Rohrkonstruktion am Hauptfahrwerk Zerbrochener Propeller Foto: CDB

Fazit

Auch wenn es sich bei Ebay-Angeboten meist um „Schnäppchen" handelt, ist es dringend ratsam, genauer hinzusehen, bevor man Geld für Schrott ausgibt.
Aus meiner Erfahrung gilt dies auch bei größeren Flugzeugen.

© Claus-Dieter Bäumer
Fotos: Claus-Dieter Bäumer

Flugmotoren-Reparatur Dachsel GmbH
EASA - Nr.: DE.145.0199
FAA - Nr.: 8HZY296D

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

Flugmotoren-Reparatur Dachsel GmbH
Tel.: +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

Prof. Dr. Harald Hanke
Dipl.-Luftfahrtsachverständiger, ATPL
Lehrstuhl für Avionik
Unfallanalysen, Gutachten
Spezialgebiete:
Flight-Safety, Human Factors, Avionik
Aircraft-Performance, Aircraft-Handling
Ingenieurbüro Hanke
+49 (6430) 92 50 531
+49 (177) 2577 801
@ lfsv@hhanke.de

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

Vorsicht Wildwechsel!

Werner Fischbach

Bei Kollisionen von Luftfahrzeugen mit Tieren denkt man automatisch an „Bird Strikes“, also an Zusammenstößen von Flugzeugen mit der gefiederten Konkurrenz und erinnert sich an die Kollision eines A320 der US Airways mit einem Schwarm von Wildgänsen. Der A320 war auf dem Flughafen von New York – La Guardia gestartet und musste, nachdem die Kollision mit den Wildgänsen zum Ausfall beider Triebwerke geführt hatte, auf dem Hudson River „notwassern“. Dabei muss ein solcher Vogelschlag nicht unbedingt zu einer Notlandung oder gar zu einem Absturz führen. Aber Vögel können in solchen Fällen einen beträchtlichen Schaden an dem betroffenen Flugzeug hervorrufen. Vogelschlag ist also ein ernstes Thema; in Deutschland beschäftigt sich in erster Linie der „Deutsche Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen in Luftverkehr (DAVVL)“ mit diesem Thema.

Abb. 1: Wegen eines Fuchses den Start abgebrochen –Singapore Airlines A380 (Foto: W. Fischbach)

Erstaunlicherweise sind jedoch nicht die Vögel die Hauptverursacher derartiger Zusammenstöße, sondern Landtiere. Das berichtet zumindest das Luftfahrtportal „Aerotelegraph“ und beruft sich dabei auf eine Statistik der US Luftfahrtbehörde FAA (Federal Aviation Administration). Danach sind im Zeitraum von 1990 bis 2016 in den USA 69 Flugzeuge mit Tieren kollidiert und wurden entweder zerstört oder so stark beschädigt, dass sich eine Reparatur nicht mehr lohnte. Natürlich haben auch Vögel ihren Anteil an den Kollisionen mit Flugzeugen, die dabei stark beschädigt oder zerstört wurden. Dabei konnte in 15 Fällen nicht festgestellt werden, zu welcher Vogelart der Unfallverursacher gezählt werden konnte. Allerdings sind Kanadagänse (fünf Fälle), Weißkopfseeadler und Truthahngeier (je drei Fälle) sowie zwei Mal Falken mit von der Partie.

Rinder, Koyoten, Hunde, Kaninchen, Maultierhirsche und Wapitis und vor allem Weißwedelhirsche sind die häufigsten Unfallverursacher. Wobei letztere besonders oft an Kollisionen mit Luftfahrzeugen beteiligt waren. Allein 23 dieser Vorfälle gingen auf ihr Konto. Sie sind in den USA weit verbreitet, weiden in der Dämmerung auf den Graspisten der, auch das ist ein beitragender Faktor, nicht eingezäunten Flugplätze. Wenn ein Flugzeug auftaucht, dann ergreifen sie die Flucht. Doch nicht alle machen sich rechtzeitig aus dem Staub und bezahlen ihre Unachtsamkeit oftmals mit dem Leben. Auch wenn es sich dabei meistens um kleinere Flugzeuge handelt, so haben die Tiere oftmals keine Chancen. Und je kleiner das Tier, um so

schlechter steht es um sein Leben, wenn es einem kleinen Flugzeug zum Opfer fällt. So sind auf dem kleinen Seymour Flughafen von Baltra auf den Galapagosinseln mehrere grüne Leguane Flugzeugen zum Opfer gefallen (allerdings wurden auch einige von Autos überfahren).
Doch nicht nur an den kleineren, nicht eingezäunten Flugplätzen geraten Tiere immer wieder in Konflikt mit Flugzeugen. So kollidierte am 18. Januar dieses Jahres ein A320 der Etihad in Islamabad mit einem Wildschwein. Während der Vierbeiner diesen Zusammenstoß nicht überlebte, blieb der Airbus unbeschädigt und konnte seinen Rückflug nach Abu Dhabi planmäßig antreten. Bereits 2014 war es zu einem Zwischenfall am brasilianischen Regionalflughafen von Porto Urucu gekommen, als eine ATR 42-500 der Total Linhas Aéreas während des Startlaufs mit einem Flachlandtapir kollidierte (diese Tapire sind nicht gerade klein; sie können zwischen 80 und 110 Zentimeter groß werden und wiegen zwischen 150 und 200 kg). Dennoch konnte das Flugzeug starten; die Besatzung entschied sich jedoch, in Manaus eine Sicherheitslandung durchzuführen. Und im April 2018 kollidierte eine Antonov An-26 auf dem südsudanischen Flughafen von Kuajok beim Start mit einer Kuh, die sich auf die Piste verirrt hatte. Dabei knickte das Fahrwerk ein und das Flugzeug landete auf dem Bauch. Das war besonders ärgerlich, denn eigentlich hätte die Antonov medizinisches Material in die Stadt Wau fliegen sollen.
Allerdings muss eine „tierische Runway Incursion" nicht unbedingt tödlich enden. Im August 2016 hüpfte am Flughafen Wien ein Feldhase vor einem Fly Niki A320, der sich kurz vor dem Aufsetzen befand, auf die Piste. Der Kapitän entschied sich durchzustarten und rettete so sehr wahrscheinlich dem Hasen das Leben. Und am 3. März dieses Jahres war es der Towercontroller des Flughafens Zürich, der einen Fuchs vor dem wahrscheinlichen Unfalltot bewahrte. Denn dieser war auf die Piste 16 gelaufen, als ein A380 der Singapore Airlines seinen Startlauf begonnen hatte. Der Controller wies die Crew mit dem Hinweis auf den Fuchs an, den Start abzubrechen: „Stop take-off, I say again stop take-off, a fox is crosssing the runway!" Diese folgte der Anweisung, verließ die Piste, rollte erneut zum Startpunkt und startete dann zu ihrem Flug nach Singapur. Der Fuchs hatte sich bereits „in die Büsche geschlagen".

Das Problem der Flughäfen

Es sind gar nicht mal so wenige Flughäfen, die sich mit tierischen Gästen herumschlagen müssen. So stellen streunende Hunde auf dem Flughafen Bangkok-Suvarnabhumi die Flughafenverwaltung vor ein Problem, da sie auf die Pisten laufen und so eine Gefährdung für startende oder landende Flugzeuge hervorrufen können. Sie hat sich nun entschlossen, die Hunde auf dem Flughafengelände einzufangen und sie in ein Tierheim zu verbringen. Allein am ersten Tag dieser Einfangaktion wurden, so berichtet der „Aerotelegraph", 120 Hunde eingefangen. Mit etwas größeren Kalibern hat sich der „Wiley Post-Will Rogers Airport" in Alaska herumzuschlagen. Der Flughafen ist der nördlichste der Vereinigten Staaten und deshalb wird er immer wieder von Gästen der besonderen Art heimgesucht. Es ist durchaus möglich, dass ein Eisbär gemächlich über das Vorfeld oder gar die Piste trottet. Und 2017 hatte sich eine Bartrobbe auf der Piste gemütlich eingerichtet. Mehrere Versuche, das rund 200 kg wiegende Tier von der Piste zu entfernen, verliefen wenig erfolgreich. So wälzten die Flughafenarbeiter die Robbe auf einen Schlitten und transportierten sie damit von der Piste.

www.carlos-de-pilar.de
An - Verkauf und Vermittlung von Flugzeugen und Hubschraubern

"der einzige Händler in Deutschland, der selbst ankauft und auch alles fliegen kann, womit er handelt"
Gründung, Betrieb und Verkauf von EASA OPS Luftfahrtunternehmen und NCC Werksverkehr-Flugbetrieben
Postholderservice für AOC: LBA geprüfter Postholder in allen Funktionen incl. CAMO SEN Examiner, CRE, CRI SEP, MEP; TRE, TRI Cessna Citation C501/551 und Cessna Citation Jet,
CHPL TRI Helicopter R 44,
current on Types: Airbus Family A320,
Cessna Citation C-501,551 Series,
C-525 Series (1-4), Mustang C510
Wertgutachten für Flugzeuge und Hubschrauber

Tel: 089 8542303 Fax 089 853176
email: info@carlos-de-pilar.de
Mitglied im VdL

Dabei stellt sich generell die Frage, wie diese Tiere überhaupt auf das Flughafengelände gelangen konnten. Für kleinere Exemplare dürfte es kein Problem sein, unter dem Flughafenzaun, sofern der Flughafen damit ausgerüstet ist, hindurchzukriechen. Aber wie kommt ein Hirsch oder wie in Islamabad ein Wildschwein auf das Flughafengelände? Ob es da eventuell ein Loch im Flughafenzaun gab? Wobei erwähnt werden sollte, dass so manche Flughafenverwaltung nichts gegen eine Population von Füchsen (oder ähnlichen Raubtieren) auf dem Flughafenareal einzuwenden hat. Denn die dezimieren die Zahl gewisser Nagetiere wie Ratten oder Mäuse.
Bleibt noch die Frage, wie Tiere in der Größe von Hirschen oder Wildschweinen von Flugplätzen, die nicht umzäunt sind und die es ja auch in Deutschland gibt, ferngehalten werden können. Vor jedem Start oder vor jeder Landung die Piste zu inspizieren, dürfte ein aufwändiges Verfahren sein. Vielleicht hilft es, vor der Landung erst einmal einen Tiefanflug durchzuführen. Damit könnten Tiere von der Piste vertrieben werde, meinte ein Pilot, der „Dschungelpisten" in exotischen Ländern anfliegt.

© Werner Fischbach

mt-propeller
Entwicklung und Herstellung von High Performance Composite Propeller.
Über 210 STCs weltweit!
Verkauf und Service von Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward und Goodrich.
Flugplatz Straubing-Wallmühle
94348 Atting / Germany
Tel.: + 49-(0)9429-9409-0
Fax: + 49-(0)9429-8432
e-mail: sales@mt-propeller.com
www.mt-propeller.com

PRESSEMITTEILUNG

Die Air Charter Association hat die Charta für Frauen in der Luft- und Raumfahrt unterzeichnet.

Vorsitzender der Air Charter Association, Nick Weston

Die Air Charter Association unterzeichnet die Charta für Frauen in der Luft- und Raumfahrt.
Die Air Charter Association ist zu einer unterstützenden Organisation der Women in Aviation and Aerospace Charter geworden. Dies ist eine Initiative der britischen Regierung, die sich verpflichtet, das Geschlecht zwischen Luft- und Raumfahrt auszugleichen. Die Luftfahrt leidet bereits unter einem erheblichen Fachkräftemangel, und der britische Luft- und Raumfahrtsektor verpflichtet sich, zusammenzuarbeiten, um eine ausgewogenere und fairere Industrie für Frauen aufzubauen, um die aufregenden Möglichkeiten für alle zu fördern.
Das britische Ministerium für Wirtschaft, Energie und Industriestrategie und das Ministerium für Verkehr haben die Initiative ins Leben gerufen, die anerkennt, dass mehr getan werden muss, um das Gleichgewicht zwischen den Geschlechtern in diesen Sektoren zu verbessern. Organisationen, die sich dieser Charta anschließen, verpflichten sich, die Vielfalt und Inklusion in ihrem Sektor am besten zu fördern und Frauen faire Chancen zu bieten, auf höchstem Niveau erfolgreich zu sein.

Abb. 1: © 2020 The Air Charter Association Ltd.

Die Charta verpflichtet Organisationen, die Weiterentwicklung von Frauen in Führungspositionen in der Luft- und Raumfahrt zu unterstützen, und steht im Einklang mit der Position der Air Charter Association, eine größere Vielfalt im Allgemeinen zu fördern, die nächste Generation zu inspirieren und Menschen aller Herkunft zu ermutigen, sich unserer Branche anzuschließen.
Der Vorsitzende der Air Charter Association, Nick Weston, sagte: "Ich freue mich sehr, dass wir den ersten Schritt zur Unterzeichnung der Charta getan haben. Wir ermutigen die Mitglieder der Association und alle Unternehmen im gesamten Luftverkehrssektor, sich diese Initiative genauer anzusehen und Schließen Sie sich uns an, um der Charta beizutreten und die besten Talente für unsere Branche zu gewinnen. "

Über die Air Charter Association

Die Air Charter Association wurde 1949 an der Londoner Baltic Exchange gegründet. In den folgenden 70 Jahren hat der Verband die Interessen von Fachleuten der Luftcharterbranche gegenüber Aufsichtsbehörden und Regierungen auf der ganzen Welt vertreten. Unter der Leitung eines Vorsitzenden und eines Rates von 14 aktiven Fachleuten für Luftcharter kämpft der Verband weiterhin für die Rechte von über 250 Mitgliedern auf der ganzen Welt und bietet Mitgliedern Networking-Möglichkeiten, um ihr Geschäft auszubauen. Mitglieder sind Charter Brokers, Passagier- und Frachtfluggesellschaften, Business Jet-Betreiber und eine Reihe führender unterstützender Anbieter der Branche.

© Peter Bradfield
topiciadoctor@aol.com
Tel. 01362 860061
Mobil + 44 7773 766683

Gesetz zur Verbesserung der Rahmenbedingungen luftsicherheitsrechtlicher Zuverlässigkeitsüberprüfungen ZÜP

Reinhard Kircher

A. Problem und Ziel

Angriffe sogenannter Innentäter stellen eine der größten Bedrohungen für die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs dar. Zum Schutz vor derartigen Angriffen sieht das Luftsicherheitsgesetz eine Zuverlässigkeitsüberprüfung aller Personen vor, die in besonderer Weise Einfluss auf die Sicherheit des Luftverkehrs nehmen können. Der Gesetzentwurf bezweckt eine Verbesserung der Rahmenbedingungen luftsicherheitsrechtlicher Zuverlässigkeitsüberprüfungen. Sicherheitsrelevante Informationen, die bei anderen Behörden vorhanden sind, sollen von den Luftsicherheitsbehörden umfassender genutzt werden können. Des Weiteren sollen Verfahrensregelungen harmonisiert, die Verarbeitung und der Austausch von Informationen erleichtert, die Möglichkeiten internationaler Kooperation gestärkt werden und dadurch soll das Sicherheitsniveau im zivilen Luftverkehr insgesamt angehoben werden.

B. Lösung

Durch gesetzliche Änderungen werden die Luftsicherheitsbehörden befugt, weitere sicherheitsrelevante Informationen anderer Behörden in die Zuverlässigkeitsüberprüfung einzubeziehen. Die Regelungen für die Zuverlässigkeitsüberprüfung von Luftfahrern werden mit den bestehenden Regelungen für die anderen überprüfungspflichtigen Personengruppen harmonisiert. Zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus und Vereinfachung des Überprüfungsverfahrens werden die gesetzlichen Grundlagen zur Errichtung eines künftigen Luftsicherheitsregisters geschaffen. Darüber hinaus werden die restriktiven Mitwirkungsmöglichkeiten bei Überprüfungen durch ausländische Stellen erweitert.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Für den Bund entstehen durch die Beteiligung von Bundespolizei und Zollkriminalamt an den Zuverlässigkeitsüberprüfungen jährliche Ausgaben in Höhe von rund 2.541.000 bis 2.675.000 Euro, davon rund 2 Millionen Euro bei der Bundespolizei und 541.000 bis 675.000 Euro beim Zollkriminalamt.

Daneben entstehen einmalige Ausgaben in Höhe von ca. 135.000 Euro bei der Erstellung des Luftsicherheitsregisters.

Der entstehende Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln beim Bund soll finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen werden.

Länder

Der jährliche Aufwand, der bei den Ländern insbesondere aufgrund der regelhaften Beteiligung von Bundespolizei und Zollkriminalamt an den Zuverlässigkeitsüberprüfungen und bei der Erstellung eines gemeinsamen Luftsicherheitsregisters entsteht, wird auf ca. 250.000 Euro bis 450.000 Euro geschätzt. Durch den Betrieb des Luftsicherheitsregisters entstehen bei den Ländern weitere jährliche Kosten in Höhe von ca. 125.000 Euro bis 250.000 Euro.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht allenfalls marginaler Erfüllungsaufwand durch die vorgesehene Validierung der Zuverlässigkeitsüberprüfung im Wege der Abfrage des Luftsicherheitsregisters.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Auf die Ausführungen unter Abschnitt D wird verwiesen.

F. Weitere Kosten

Keine.

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1 // Änderung des Luftsicherheitsgesetzes

Das Luftsicherheitsgesetz vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78), das zuletzt durch … geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 7 wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt geändert:
      aa) In Nummer 2 werden nach den Wörtern „Verfassungsschutzbehörden der Länder“ die Wörter „, der Bundespolizei und dem Zollkriminalamt“ eingefügt und werden die Wörter „dem Zollkriminalamt,“ gestrichen.
      bb) In Nummer 3 werden nach dem Wort „Bundeszentralregister“ die Wörter „, eine Auskunft aus dem Erziehungsregister und eine Auskunft aus dem Zentralen Staatsanwaltschaftlichen Verfahrensregister“ eingefügt.
   b) In Absatz 4 werden die Wörter „in Absatz 3 Nr. 2 und 4 genannten Behörden“ durch die Wörter „nach Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 bis 4“ ersetzt.
   c) In Absatz 6 Satz 1 werden die Wörter „Absatz 1 Nr. 1 und 5“ durch die Wörter „Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 5“ und die Wörter „Absatz 1 Nr. 2 und 3“ durch die Wörter „Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 bis 4“ ersetzt.
   d) In Absatz 7 Satz 2 werden nach dem Wort „Länder“ die Wörter „und das Zollkriminalamt“ eingefügt.
   e) In Absatz 9b werden nach dem Wort „Monats“ die Wörter „die Tätigkeitsaufnahme sowie“ eingefügt.
   f) Absatz 10 wird wie folgt geändert:
      aa) In Satz 1 wird das Wort „bei“ durch die Wörter „auf Antrag des Betroffenen“ und das Wort „mitwirken“ durch die Wörter „durchführen und bei solchen mitwirken“ ersetzt.
      bb) Satz 2 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:
      „Die Luftsicherheitsbehörde darf der die Zuverlässigkeitsüberprüfung veranlassenden Stelle sicherheitserhebliche Informationen nach den Absätzen 3 und 4 sowie das Ergebnis der Zuverlässigkeitsüberprüfung der zuverlässigkeitsüberprüften Person übermitteln. Stammen die Informationen von einer der in Absatz 3 Nummer 2 oder Absatz 4 genannten Behörde, ist eine Übermittlung nur im Einvernehmen mit dieser Behörde zulässig.“

g) Folgender Absatz 12 wird angefügt:
„(12) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen einen Widerruf oder eine Rücknahme einer Zuverlässigkeitsfeststellung haben keine aufschiebende Wirkung."

2. Nach § 7 wird folgender § 7a eingefügt:

„§ 7a Gemeinsames Luftsicherheitsregister

(1) Die Luftsicherheitsbehörden der Länder können ein gemeinsames Luftsicherheitsregister errichten und führen, in dem für Zwecke des Absatzes 2 Daten nach Absatz 3 von zuverlässigkeitsüberprüften Personen nach § 7 Absatz 1 gespeichert werden dürfen. Die Luftsicherheitsbehörden nach Satz 1 können sich auf eine ausführende Stelle verständigen.

(2) Das gemeinsame Luftsicherheitsregister dient:

1. der Überprüfung der Zuverlässigkeit nach § 7 sowie
2. der Durchführung von Aufsichts-und Qualitätskontrollmaßnahmen im Sinne von Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72; L 164 vom 23.6.2012, S. 18), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 18/2010 (ABl. L 7 vom 12.1.2010, S. 3) geändert worden ist.

(3) Im gemeinsamen Luftsicherheitsregister werden folgende Daten gespeichert:

1. Name, Vorname, gegebenenfalls Geburtsname, Geburtsdatum und Geburtsort der zuverlässigkeitsüberprüften Personen sowie
2. die Tatsache, dass
   a) die Zuverlässigkeit festgestellt wurde, einschließlich der feststellenden Behörde und des Datums der Entscheidung,
   b) die Zuverlässigkeit verneint wurde, einschließlich der feststellenden Behörde und des Datums der Entscheidung,
   c) eine Entscheidung, mit der die Zuverlässigkeit festgestellt wurde, zurückgenommen oder widerrufen worden ist, einschließlich der rücknehmenden oder widerrufenden Behörde und des Datums der Entscheidung.

(4) Die Luftsicherheitsbehörden der Länder übermitteln der das gemeinsame Luftsicherheitsregister führenden Stelle die Daten nach Absatz 3. In den Fällen des Absatzes 3 Nummer 2 Buchstabe b und c darf eine Übermittlung der Daten erst erfolgen, wenn die der Speicherung der Daten zugrunde liegende Entscheidung unanfechtbar oder sofort vollziehbar ist. Entfällt die Vollziehbarkeit einer nach Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe b und c eingetragenen Entscheidung auf Grund behördlicher oder gerichtlicher Entscheidung, so wird die Eintragung aus dem Register entfernt.

(5) Die das gemeinsame Luftsicherheitsregister führende Stelle übermittelt den Luftsicherheitsbehörden der Länder und des Bundes auf deren Ersuchen die zu einer Person nach Absatz 3 gespeicherten Daten, soweit dies zur Erfüllung einer in Absatz 2 genannten Aufgabe durch die das Ersuchen stellende Luftsicherheitsbehörde erforderlich ist. Die Daten dürfen ausschließlich zu dem in Satz 1 genannten Zweck verwendet werden.

(6) Die das gemeinsame Luftsicherheitsregister führende Stelle übermittelt den in § 7 Absatz 1 Nummer 2 genannten Stellen und den für die Ausbildung für Luftfahrer verantwortlichen Ausbildungsbetrieben auf deren Ersuchen die zu einer Person nach Absatz 3 Nummer 1 und 2 Buchstabe a gespeicherten Daten, soweit diese Daten zur Bestätigung einer ihnen vorgelegten positiven Bescheidung der Zuverlässigkeit erforderlich sind. Die Daten dürfen ausschließlich zu dem in Satz 1 genannten Zweck verwendet werden. NachAbschluss der Überprüfung sind die übermittelten Daten unverzüglich zu löschen.

(7) In dem Übermittlungsersuchen nach den Absätzen 5 und 6 sind folgende Daten der betroffenen Person anzugeben:

1. Name,
2. Vorname,
3. gegebenenfalls Geburtsname,
4. Geburtsdatum und
5. Geburtsort.

Die Übermittlung der Daten nach den Absätzen 5 und 6 darf nur erfolgen, wenn die in dem Ersuchen enthaltenen Daten mit den im Luftsicherheitsregister gespeicherten Daten nach Absatz 3 Nummer 1 übereinstimmen.

(8) Die Übermittlung und der Abruf der Daten nach den Absätzen 4 bis 6 erfolgen im automatisiertenVerfahren. Die nach Absatz 4 zur Übermittlung verpflichteten und nach den Absätzen 5 und 6 abrufberechtigten Stellen haben durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen sicherzustellen, dass Daten nur von hierzu befugten Personen übermittelt und abgerufen werden können. Stellen nach § 7 Absatz 1 Nummer 2 bedürfen für das automatisierte Verfahren einer Zulassung durch die für den Sitz des Unternehmens zuständige Luftsicherheitsbehörde. Die das gemeinsame Luftsicherheitsregister führende Stelle protokolliert bei Übermittlung und Abruf im automatisierten Verfahren

1. die übermittelnde oder abrufende Stelle,
2. die übermittelten oder abgerufenen Daten und
3. den Zeitpunkt der Übermittlung oder des Abrufs. Die Protokolldaten sind nach zwei Jahren zu löschen.

(9) Für die Löschung der im gemeinsamen Luftsicherheitsregister gespeicherten Daten gilt § 7 Absatz 11 Satz 1 Nummer 1 entsprechend."

3. In § 16 Absatz 3a Satz 2 werden die Wörter „nach diesem Gesetz" durch die Wörter „nach Absatz 2" ersetzt.

Artikel 2 // Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch … geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 4 wird wie folgt geändert:
   a) In Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 werden nach dem Wort „bedienen," die Wörter „und keine Zweifel an der Zuverlässigkeit des Bewerbers nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes bestehen," gestrichen.
   b) In Absatz 3 werden nach dem Wort „vorliegen" die Wörter „oder Zweifel an der Zuverlässigkeit nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes bestehen" eingefügt.
2. § 26a wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
      aa) In Satz 1 werden die Wörter „ein Einflug-, Überflug-oder Startverbot" durch die Wörter „ein Überflug-, Start- oder Landeverbot" ersetzt.
      bb) Satz 2 wird aufgehoben.
   b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
   „(3) Die Anfechtungsklage gegen die Anordnung nach Absatz 1 hat keine aufschiebende Wirkung."
   c) In Absatz 4 werden die Wörter „in englischer Sprache" gestrichen.

Artikel 3 // Änderung der Strafprozessordnung

In § 492 Absatz 3 Satz 3 der Strafprozessordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. April 1987 (BGBl. I S. 1074, 1319), die zuletzt durch … geändert worden ist, werden nach dem Wort

„Sprengstoffgesetzes“ die Wörter „, § 7 Absatz 3 Satz 1 Nummer 3 des Luftsicherheitsgesetzes“ eingefügt.

Artikel 4 // Änderung des Bundeszentralregistergesetzes

In § 61 Absatz 1 Nummer 5 des Bundeszentralregistergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. September 1984 (BGBl. I S. 1229, 1985 I S. 195), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2732) geändert worden ist, werden nach dem Wort „Erlaubnisse“ die Wörter „sowie den für luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeitsüberprüfungen“ eingefügt.

Artikel 5 // Änderung der Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung

Die Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 947), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 2. April 2008 (BGBl. I S. 647) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 2 Nummer 4 wird das Wort „mit“ durch die Wörter „vor der“ ersetzt und werden die Wörter „, vor der Erteilung der Erlaubnis für“ durch das Wort „als“ ersetzt.
2. § 3 wird wie folgt geändert:
   a) In Absatz 1 wird die Angabe „oder 3“ durch die Angabe „bis 4“ ersetzt und werden die Wörter „oder mit Beginn der Ausbildung als Luftfahrer“ werden gestrichen.
   b) Folgender Absatz 6 wird angefügt:
   „(6) Der für die Ausbildung für Luftfahrer verantwortliche Ausbildungsbetrieb teilt der nach § 2 zuständigen Luftsicherheitsbehörde die Aufnahme der Ausbildung mit. Der Wechsel eines Ausbildungsbetriebs ist durch den neuen Ausbildungsbetrieb der Luftsicherheitsbehörde, die die Bescheinigung der Zuverlässigkeitsüberprüfung ausgestellt hat, anzuzeigen. Wird das Ergebnis der Zuverlässigkeitsüberprüfung zurückgenommen oder widerrufen, darf die Ausbildung nicht fortgeführt werden.“
3. § 4 wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
      aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Länder“ die Wörter „, die Bundespolizei sowie das Zollkriminalamt“ eingefügt.
      bb) In Satz 3 werden nach dem Wort „Bundeszentralregister“ die Wörter „und dem Erziehungsregister sowie die Registerbehörde nach § 492 der Strafprozessordnung um eine Auskunft aus dem Zentralen Staatsanwaltschaftlichen Verfahrensregister“ eingefügt.
   b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
      aa) Nummer 2 wird aufgehoben.
      bb) Die Nummern 3 bis 6 werden die Nummern 2 bis 5.
   c) In Absatz 7 Satz 1 wird die Angabe „§ 7 Abs. 3 Nr. 2 und 4“ durch die Wörter „§ 7 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 bis 4“ ersetzt.
4. In § 5 Absatz 2 Satz 3 werden die Wörter „§ 7 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 und 5“ durch die Wörter „§ 7 Absatz 1 Satz 1“ ersetzt.
5. In § 6 Nummer 1 bis 4 werden jeweils nach dem Wort „Länder“ die Wörter „sowie das Zollkriminalamt“ eingefügt.
6. § 7 wird wie folgt geändert:
   a) In Absatz 2 werden die Wörter „§ 7 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 und 5“ durch die Wörter „§ 7 Absatz 1 Satz 1“ ersetzt.
   b) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:
   „Bei Flugschülern sind der für die Ausbildung für Luftfahrer verantwortliche Ausbildungsbetrieb sowie die für die Aufsicht über diesen Betrieb zuständige Luftfahrtbehörde zu unterrichten.“

Artikel 6 // Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal

Die Verordnung über Luftfahrtpersonal in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Februar 1984 (BGBl. I S.265), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 12. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2864) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 16 wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:
   „a) die sich erstmals um eine Erlaubnis für das Führen eines Luftfahrzeugs nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bis 3 und 5 des Luftverkehrsgesetzes bewerben,
      aa) eine Bescheinigung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde über die Feststellung der Zuverlässigkeit nach § 7 Absatz 1 des Luftsicherheitsgesetzes oder
      bb) eine Bescheinigung über eine gleichwertige Überprüfung nach § 7 Absatz 2 des Luftsicherheitsgesetzes,“.
   b) Absatz 3 wird aufgehoben.
2. § 18 Absatz 2 wird wie folgt geändert:
   a) Satz 1 wird aufgehoben.
   b) In dem neuen Satz 1 in dem Satzteil vor Nummer 1 wird das Wort „ferner“ gestrichen.

Artikel 7 // Änderung der Verordnung über den Betrieb des Zentralen Staatsanwaltschaftlichen Verfahrensregisters

In § 6 Absatz 1 der Verordnung über den Betrieb des Zentralen Staatsanwaltschaftlichen Verfahrensregisters vom 23. September 2005 (BGBl. I S. 2885), die zuletzt durch … geändert worden ist, wird nach Nummer 5b folgende Nummer 5c eingefügt:
„5c. die Luftsicherheitsbehörden nach Maßgabe des § 492 Absatz 3 Satz 3 der Strafprozessordnung und des § 7 Absatz 3 Satz 1 Nummer 3 des Luftsicherheitsgesetzes,“.

Artikel 8 // Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

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

Media-Daten 2020

Ihre Werbung in unserem Magazin:

aviation news

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: gan@luftfahrt-sv.de

Firma: .....

Str./Nr.: .....

PLZ .....Ort .....

Tel .....Fax .....

E-Mail .....

Datum .....

Unterschrift .....

Stempel

Anzeigenschluss ist jeweils 14 Tage vor Erscheinungstermin:
Ausgabe März: 15. März
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

Geschäftsstelle:
Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.
Hauptmannsreute 46/1
70192 Stuttgart
Tel. +49 711 4792250 Mobil +49 172 7135847
Mail: gan@luftfahrt-sv.de

Termine

**Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.
Jahreshauptversammlung am Samstag, den 25. April 2020, 10:00 Uhr, Langen, Saal MAXX 6 MERCURE HOTEL FRANKFURT AIRPORT LANGEN**

**AOPA-AK "Fliegende Juristen und Steuerberater"
Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.**

**1. Termine des AK der AOPA Germany und des VdL e.V.
Samstag, den 09. Mai 2020
Samstag, den 07. November 2020**

REDAKTIONSTERMINE		
Ausgabe	Redaktionsschluss	
	Artikel	Anzeigen
1.2020	Montag - 03.02.2020	
2.2020	Freitag - 15.05.2020	
3.2020	Samstag - 15.08.2020	
4.2020	Sonntag - 15.11.2020	

Beiträge und Anzeigen bitten wir ausschließlich zu richten an:

gan@luftfahrt-sv.de

Nächste AERO Friedrichshafen findet statt vom 14. bis 17. April 2021

Berlin, 18. März 2020 – Die ILA Berlin 2020 findet nicht statt. Darauf haben sich die ILA-Veranstalter, der Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e. V. (BDLI) sowie die Messe Berlin GmbH nach einer außerordentlichen Aufsichtsratssitzung der Messe Berlin GmbH verständigt. Die ILA war vom 13. bis 17. Mai 2020 auf dem Berlin ExpoCenter Airport geplant.

**Neue VdL-Mitglieder 2020:
Wolfgang F. Neuhuber Mitglied Nr. 226
Oleg Martens Mitglied Nr. 227
Alex Gref Mitglied Nr. 228**

**25.04.2020 - 25.04.2020
AOPA Seminar- Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs**

**01.05.2020 - 01.05.2020
23. Treffen für Ultraleichtflugzeuge
UL-Treffen Jesenwang**

**01.05.2020 - 01.05.2020
Tag der offenen Tür am Flugplatz Bohmte**

**30.04.2020 - 03.05.2020
AOPA Seeflugtraining
Ort: Rendsburg-Schachtholm (EDXR)**

**10.05.2020 - 12.05.2020
Spring Refresher Sicherheitstraining**

**Ausstellung
13.12.2019-03.05.2020
VERNETZUNG DER WELT PIONIERFAHRTEN UND LUFTVERKEHR ÜBER DEN ATLANTIK
Öffnungszeiten: Dienstag bis Sonntag: 10 - 17 Uhr
Zeppelin Museum Friedrichshafen
88045 Friedrichshafen
Deutschland**

**Flugtage, Fly-ins, Meetings, Wettbewerbe
13.04.2020-19.04.2020
QUAX Ausmotten
Quax Hangar am Flughafen Paderborn-Lippstadt, Flughafenstrasse 33, 33142 Büren**

Alle Termine sind der aktuellen Situation wegen nur unter Vorbehalt zu betrachten.

Grundausbildung zum basisqualifizierten Sachverständigen

- ✈ Mindestteilnehmerzahl: 8
- ✈ Kosten: 500EUR / Modultag netto (Mitglieder)
- ✈ Anmeldung: seminare@luftfahrt-sv.de
- ✈ Lehrgangsdauer: 4 Tage
- ✈ Ende der Anmeldefrist für Ausbildungen: **30.06.2020**
- ✈ **Bitte rechtzeitig die unterschriebene Anmeldung zurück senden**
- ✈ Jede Tagesveranstaltung ist mit 8 Zeitstunden geplant
- ✈ Teilnahmebedingungen siehe VdL-Homepage: Bewerber-Zulassungsordnung

Modul	Datum	Thema	Ort
GS001a	Mo 31. Aug. 2020	Sachverständiger: Berufsbild, Rechte & Pflichten, Aufgabenbereiche	Egelsbach
GS001b	Di 01. Sept. 2020	Rechtssysteme, Auftraggeber, praktische Arbeit, Haftung, Kontrolle	Egelsbach
GS001c	Mi 02. Sept. 2020	Gutachten, Übungen Gutachtenerstellung	Egelsbach
GS002a	Do 03. Sept. 2020	Sv-Außenwirkung, Kommunikation, Pädagogik „light“, HF	Egelsbach
GSG		5 eigene Gutachten	

Spezialisierungsausbildung zum Luftfahrtsachverständigen

	Zusatzausbildung zum „Luftfahrtsachverständigen im VdL“
ZA002b	Human Factors
ZA002c	Human Factors - Kommunikation / Missverstehen
ZA003	Aerodynamik
ZA004a	Flugleistung
ZA004b	Flugberechnung & Flugvorbereitung
ZA005	Flugnavigation
ZA006a	Elektrik
ZA006b	Avionik
ZA007a	EASA Regulations
ZA007b	Instandhaltungspraxis
ZA008	Werkstoffkunde mit Übung
ZA009	Fertigungsverfahren Flugzeugbau
ZA010a	Flugzeugantriebe Theorie Prop
ZA010b	Flugzeugantriebe Theorie Turb
ZA010c	Flugzeugantriebe Theorie Elektro
ZA010d	Flugzeugantriebe Praxis (Befundung)
ZA010e	Turbinentriebwerke - Materialuntersuchung
ZA011a	Unfalluntersuchung: Unfallort, Herleitung der Flugdaten
ZA012	Blitzschutz
ZA013a	Praktische Flugzeugbewertung
ZA013b	Fehler bei der pre-buy-inspection (PBI)
ZA014	Flugplätze
ZA015a	Fluggeräte: Segelflugzeuge
ZA015b	Fluggeräte: Gleiter
ZA015c	Fluggeräte: Schirme
ZA015d	Fluggeräte: Ballone
ZA015e	Fluggeräte: Luftschiffe
ZA015f	Fluggeräte: Modellfluggeräte
ZA015g	Fluggeräte: Drohnen / Drohnenführerschein
ZA015h	Fluggeräte: Helikopter
ZAR01	ZAR01 Rollenspiel Gericht basic (für Sv und RA)
ZAR02	ZAR02 Rollenspiel Gericht advanced (für Sv und RA)
ZAR03	ZAR03 Rollenspiel Begutachtung

- ✈ Die Angebote für 2020 stehen noch nicht fest. Es wird festgelegt nach dem bekundeten Interesse der Sachverständigen (Module linke Seite). Bitte Ihr Interesse schnell per mail bekunden.
- ✈ Ausbildung: **erste & zweite Jahreshälfte (Fr./Sa.)**
- ✈ Anmeldefrist: **10.01.2020 und 30.06.2020**
- ✈ Mindestteilnehmerzahl: 8
- ✈ Kosten: 250EUR / Modultag netto (Mitglieder)
- ✈ Anmeldung: Wir nehmen Kontakt zu Ihnen auf
- ✈ Lehrgangsdauer: 1 Tag / (2 Tage)
- ✈ Dauer jeder Tagesveranstaltung: 8 Zeitstunden
- ✈ Teilnahmebedingungen siehe VdL-Homepage: Bewerber-Zulassungsordnung

Mögliche Einsatzfelder:

- ✈ Qualifizierung „Luftfahrtsachverständigen im VdL“
- ✈ Aufbauqualifikation zur Vorbereitung auf die öffentliche Bestellung der IHK.
- ✈ Vorbereitende Qualifikation zur Personen-zertifizierung nach DIN EN ISO / IEC -17024.

VdL-Information: Aktuelle Rechtsprechung und Gesetzgebung

Verpasster Flug: Reisender selbst für rechtzeitiges Erscheinen am Check-In-Schalter verantwortlich
Gericht/Institution: LG Koblenz
Erscheinungsdatum: 08.11.2019
Aktenzeichen: 13 S 38/19

Das LG Koblenz hat entschieden, dass ein Reisender, der erst 90 Minuten vor Abflug am Check-In-Schalter erscheint und aufgrund einer länger dauernden Sicherheitskontrolle wegen fehlenden Personals seinen Flug verpasst, keinen Anspruch gegen sein Reiseunternehmen auf Schadensersatz hat.

Der Kläger buchte für sich und seine Ehefrau bei der Beklagten, einem Reiseunternehmen, eine Pauschalreise nach Indonesien/Bali in der Zeit vom 25.10.2018 bis 10.11.2018 zu einem Preis von 2.798 Euro. Laut Reiseplan sollte der Hinflug am 25.10.2018 um 17:35 Uhr vom Flughafen Frankfurt am Main erfolgen. Der Kläger gab nach seinem eigenen Vortrag das Gepäck gegen 16:00 Uhr auf und ging anschließend unmittelbar zur Passkontrolle, wo er sich gut 90 Minuten vor Abflug eingefunden habe. Zu diesem Zeitpunkt hätten sich dort bereits ca. 400 Flugpassagiere befunden, die von lediglich zwei Bundespolizisten kontrolliert werden sollten. Aufgrund dessen erreichte der Kläger mit seiner Ehefrau erst gegen 17:30 Uhr den Flugsteig, wo ihnen der Zustieg verweigert wurde. Stattdessen wurde das Gepäck der Eheleute aus dem Flugzeug wieder ausgeladen. Die Beklagte bot dem Paar gegen Zuzahlung von 1.640 Euro einen Ersatzflug an, was der Kläger wegen der Kosten aber ablehnte. Vorgerichtlich zahlte die Beklagte dem Kläger einen Stornobetrag von 559,60 Euro zurück. Den Restbetrag der Reisekosten verlangt der Kläger mit der vorliegenden Klage.

Das Amtsgericht gab der Klage statt und sah einen Anspruch auf Schadensersatz nach §§ 651d Abs. 1 Satz 2, 638 Abs. 4 BGB als gegeben an. Dabei ist das Amtsgericht davon ausgegangen, dass die Reise mangelhaft war, weil die Beklagte schon die Flugleistung und damit im Ergebnis die Reiseleistung insgesamt nicht erbracht habe. Die Unterbesetzung der Bundespolizei sei der Beklagten zuzurechnen, wobei es auf ein Verschulden der Beklagten als Reiseveranstalter nicht ankomme. Hiergegen wendet sich die Beklagte mit ihrer Berufung.

Das LG Koblenz hat sich der Auffassung des beklagten Reiseunternehmens angeschlossen und die Klage abgewiesen.

Nach Auffassung des Landgerichts ist zunächst zutreffend, dass die Beklagte als Reiseveranstalter grundsätzlich auch ohne Verschulden für Reisemängel nach §§ 651d Abs. 1 Satz 2, 638 Abs. 4 BGB haftet. Zugrunde zu legen sei aber der weite Mängelbegriff des § 651c BGB. Danach hafte ein Reiseveranstalter nur, soweit sich nicht ein allgemeines Lebensrisiko verwirklicht habe oder der Reisende selbst den Mangel verschuldet habe.

Entscheidungserheblich kam es für das Landgericht deshalb darauf an, ob die von dem Kläger für die Sicherheitskontrolle sowie das Boarding eingeplanten gut 90 Minuten als ausreichend anzusehen sind. Insoweit führte die Beklagte an, dass nach ihren Empfehlungen in den Reiseunterlagen Passagiere spätestens zwei Stunden vor Abflug am Check-In-Schalter sein sollen. Den Zugang dieser Reiseunterlagen habe der Kläger zwar bestritten, dies entlaste ihn aber nicht. Wenn er die Reiseunterlagen mit den für ihn notwendigen Informationen tatsächlich nicht erhalten haben sollte, hätte er nämlich die Verpflichtung gehabt, sich über die Abflugformalitäten zum Beispiel beim Flughafenbetreiber zu erkundigen. Dieser wiederum empfehle Passagieren, sich mindestens zwei bis drei Stunden vor Abflug am Check-In-Schalter einzufinden. Dieser Empfehlung sei der Kläger nach seinem eigenen Vortrag nicht nachgekommen. Damit habe er selbst das Risiko in Kauf genommen und zu verantworten, dass nicht ausreichend Zeit für die Abflugformalitäten bleibe. Deshalb stehe dem Kläger kein Anspruch auf Schadensersatz gegen das beklagte Reiseunternehmen zu.

Die Entscheidung ist rechtskräftig.

Vorinstanz
AG Westerburg, Urt. v. 10.07.2019 - 23 C 64/19
juris-Redaktion
Quelle: Pressemitteilung des LG Koblenz Nr. 11/2019 v. 08.11.2019

Flughafen Dresden muss Eigensicherungsmaßnahmen selbst zahlen
Gericht/Institution: Sächsisches Oberverwaltungsgericht
Erscheinungsdatum: 21.11.2019
Aktenzeichen: 4 A 438/18

Das OVG Bautzen hat entschieden, dass der Flughafen Dresden gegen den Freistaat Sachsen keinen Anspruch darauf hat, dass dieser die Kosten der Sicherheitsmaßnahmen nach § 8 Abs. 1 Nr. 5 LuftSiG, bestimmte Personen- und Warenkontrollen vorzunehmen, trägt.

§ 8 Abs. 1 Nr. 5 LuftSiG sieht vor, dass der Betreiber eines Flugplatzes zum Schutz des Flughafenbetriebs vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs verpflichtet ist, eigene Mitarbeiter, Mitarbeiter anderer auf dem Flugplatz tätiger Unternehmen und andere Personen vor dem Zugang zu Sicherheitsbereichen und zu den sensiblen Teilen der Sicherheitsbereiche nach den Ziffern 1.2. und 1.3. des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.03.2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 09.04.2008, 72) in der jeweils geltenden Fassung zu durchsuchen oder in sonstiger geeigneter Weise zu kontrollieren sowie von diesen mitgeführte Gegenstände und Fahrzeuge zu durchsuchen, zu durchleuchten oder in sonstiger geeigneter Weise zu überprüfen; dies gilt auch für auf andere Weise in diese Bereiche eingeführte Waren und Versorgungsgüter, insbesondere für Flughafenlieferungen. Nach § 8 Abs. 3 LuftSiG kann der Verpflichtete für die Bereitstellung

und Unterhaltung von Räumen und Flächen nach den Absätzen 1 und 2, die der für die Durchführung der Maßnahmen gemäß § 5 zuständigen Behörde zur Verfügung gestellt worden sind, die Vergütung seiner Selbstkosten verlangen. Im Übrigen trägt der Verpflichtete die Kosten für die Sicherheitsmaßnahmen nach den Absätzen 1 und 2 (§ 8 Abs. 3 Satz 2 LuftSiG).
Das VG Dresden hatte mit Urteil vom 24.01.2018 (6 K 1776/15) die Flughafen GmbH zur Kostenübernahme verurteilt. Gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts legte die Flughafen Dresden GmbH Berufung ein.
Das OVG Bautzen hat die Berufung zurückgewiesen.
Nach Auffassung des Oberverwaltungsgerichts betrifft diese mit der Verfassung in Einklang stehende Pflicht u.a. nur die auf dem Flughafen beruflich Tätigen. Die Kosten dieser innerbetrieblichen Sicherheitsmaßnahmen, die nicht die Kontrollen der Fluggäste und ihres Gepäcks betreffen, habe die Flughafen Dresden GmbH nach dem Gesetz selbst zu tragen (§ 8 Abs. 3 Satz 2 LuftSiG).
Das OVG Bautzen hat die Revision zum BVerwG nicht zugelassen. Binnen eines Monats nach Zustellung der schriftlichen Urteilsgründe kann aber gegen die Nichtzulassung der Revision Beschwerde zum BVerwG erhoben werden.

juris-Redaktion
Quelle: Pressemitteilung des OVG Bautzen v. 06.11.2019

Artikel 1 - Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes (LuftVStGÄndG k.a.Abk.)
G. v. 12.12.2019 BGBl. I S. 2492 (Nr. 48); Eingangsformel

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:
Artikel 1 ändert mWv. 1. April 2020 LuftVStG offen
Das Luftverkehrsteuergesetz vom 9. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1885; 2013 I S. 81), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 27. August 2017 (BGBl. I S. 3299) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 6 wie folgt gefasst: „§ 6 Steuer- und Haftungsschuldner".
2. § 5 Nummer 5 wird aufgehoben.
3. Die Überschrift zu § 6 wird wie folgt gefasst: „§ 6 Steuer- und Haftungsschuldner".
4. § 7 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5 wird wie folgt gefasst: „5. falls erteilt, die Steuernummer beim Finanzamt und falls erteilt, die Umsatzsteuer-Identifikationsnummer nach § 27a des Umsatzsteuergesetzes."
5. In § 8 Absatz 2 Satz 2 wird das Wort „Geschäftsitz" durch das Wort „Geschäftssitz" ersetzt.
6. § 11 wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
      aa) In Nummer 1 wird die Angabe „7,50 Euro" durch die Angabe „13,03 Euro" ersetzt.
      bb) In Nummer 2 wird die Angabe „23,43 Euro" durch die Angabe „33,01 Euro" ersetzt.
      cc) In Nummer 3 wird die Angabe „42,18 Euro" durch die Angabe „59,43 Euro" ersetzt.
   b) In Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „zu einer Milliarde Euro" durch die Wörter „zu 1,75 Milliarden Euro" ersetzt.
   c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:
      „(3) Die Steuer wird ermäßigt auf einen Steuersatz in Höhe von 20 Prozent des Steuersatzes nach § 11 Absatz 1 Nummer 1 für Rechtsvorgänge, die zu Abflügen von Fluggästen berechtigen, die nicht bereits nach § 5 Nummer 4 steuerbefreit sind, von und zu einer inländischen, dänischen oder niederländischen Nordseeinsel, die nicht über einen tidenunabhängigen Straßen- oder Gleisanschluss mit dem Festland verbunden ist, wenn der Start- oder Zielort
      1. auf dem Festland nicht weiter als 100 Kilometer Luftlinie von der Küste entfernt ist oder
      2. sich auf einer anderen inländischen, dänischen oder niederländischen Nordseeinsel befindet."
7. § 12 Absatz 2 wird aufgehoben.
8. § 18 Absatz 1 Nummer 6 wird aufgehoben.
9. § 19 wird wie folgt geändert:
   a) Folgender Absatz 3 wird eingefügt:
      „(3) Abflüge nach § 5 Nummer 4 sind vorbehaltlich des Satzes 2 in Höhe von 7,50 Euro je Abflug des Fluggastes von der Steuer befreit. Stellt die Europäische Kommission durch Beschluss fest, dass eine vollständige Steuerbefreiung bis zu dem Steuersatz nach § 11 Absatz 1 Nummer 1 keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union oder mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe darstellt, ist Satz 1 nicht weiter anzuwenden. Der Beschluss der Kommission ist durch das Bundesministerium der Finanzen im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben."
   b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:
      „(5) § 11 Absatz 3 gilt vorbehaltlich des Satzes 2 bis zur Höhe von 7,50 Euro je Abflug des Fluggastes. Stellt die Europäische Kommission durch Beschluss fest, dass die Anwendung des ermäßigten Steuersatzes in Höhe von 20 Prozent des Steuersatzes nach § 11 Absatz 1 Nummer 1 keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union oder mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe darstellt, ist Satz 1 nicht weiter anzuwenden. Der Beschluss der Kommission ist durch das Bundesministerium der Finanzen im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben."
10. Die Anlage 1 (zu § 11) wird wie folgt geändert:
    a) Die Wörter „Mazedonien, Ehem. Jugoslaw. Rep." werden gestrichen.
    b) Das Wort „Moldau" wird durch die Wörter „Moldau, Republik" ersetzt.
    c) Nach dem Wort „Niederlande" werden die Wörter „Nordmazedonien, Republik" eingefügt.
    d) Die Wörter „Slowakische Republik" werden durch das Wort „Slowakei" ersetzt.
11. In der Anlage 2 (zu § 11) wird nach dem Wort „Sudan" das Wort „Südsudan" eingefügt.

Artikel 2
Dieses Gesetz tritt am 1. April 2020 in Kraft.

Schlussformel
Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.
Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.
Der Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier
Die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel
Der Bundesminister der Finanzen Olaf Scholz

26
IT'S MY 50 th BIRTHDAY!
1969-2019
PROPELLER
DANGER