



german

Erscheinungsweise vierteljährlich 20. Jahrgang Preis 3,- EURO

aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: 2.2021

VdL-Mitgliederversammlung

„Low-Level Windshear“ und Starkregen oder wenn die „Speed“ in den Keller geht



Anforderungen an nicht-kommerzielle Flugbetriebe unter EASA Part-NCC

Aktuelles aus der Ausbildung

TROCKENE BAHN – NASSE BAHN

» » » VdL Grund- und Zusatzausbildung im Jahr 2021 » » »



Sie benötigen Hilfe bei:

Versicherungs- oder
Wertgutachten

Flugzeugkauf / -verkauf
Umrüstung / Umbau / STC
Flugplatzänderungen
Fluglehrer / Schulungen

Dann kontaktieren Sie uns:

E-Mail: info@ing-orf.de
Internet: www.ing-orf.de
Mobil: 0162 / 747 11 20
Fax: 07346 / 30710 43



MICHAEL ORF
ENGINEERING - AVIATION - EXPERTISE

Hallo liebe Kollegen, Mitglieder und Luftfahrt interessierte,

bevor ich zu unserer erfreulichen Mitgliederentwicklung kurz Stellung beziehe, brennt es in mir auch mal zu aktuellen Geschehnissen der Zeitläufte meine ganz persönliche Meinung und meinen Standpunkt zu beziehen.

Wie einige von Ihnen ja wissen, habe ich trotz meines Deutschen Passes meinen Lebensmittelpunkt in der Schweiz.

Gerade in diesen Tagen bin ich froh und dankbar hier in der Schweiz leben zu dürfen. Aus der Außenbetrachtung, sei es nun auf Geschäftsreisen in Madrid, Brüssel, Tallinn oder anderen europäischen Ländern oder von hier aus und in der Schweiz, sieht die Corona-Lage doch etwas entspannter, unaufgerechter aus. UND, man glaubt es kaum, wir leben hier „normaler“, wobei sich trotz der offenen Biergärten auf den Straßen keine Leichenberge türmen. Daher, die gesamte politische Entwicklung bis hin zum Verharren des BVG macht mir mehr Sorgen als Zuversicht, leider.

In diesen Tagen fällt mir, und daran habe ich viele Jahre nicht gedacht, immer wieder mein Eid ein, den ich als Marinesoldat geleistet habe. Nämlich dieses Land, Deutschland, ja das darf man auch heute noch sagen, tapfer zu verteidigen.

Hier nun die Eidesformel der uns Regierenden: „Ich schwöre, dass ich meine Kraft dem Wohle des deutschen Volkes widmen, seinen Nutzen mehren, Schaden von ihm wenden, das Grundgesetz und die Gesetze des Bundes wahren und verteidigen, meine Pflichten gewissenhaft erfüllen und Gerechtigkeit gegen jedermann üben werde. So wahr mir Gott helfe.“ Dem möchte ich heute nichts hinzufügen.

Obwohl, ich ertrage es auch nicht mehr, morgens um fünf vom Deutschlandfunk „erzogen“ zu werden und am Abend von den Themen des Tages, Heute mit und ohne Show, korrekt gegendert/*_In zu werden. Ich brauche, mit Verlaub, auch kein „drittes Klo“. Wäre wohl auch die Erste, die diesen Stein werfen sollte, Zwinker Smiley. Nein. Seit wenigen Wochen bin ich nun auch Mitglied im Verein Deutsche Sprache e. V. (<https://vds-ev.de>). Das eine ist das Eine, dass andere das Andere.

Übrigens, wer sich erinnert, in der letzten GAN Ausgabe hatte ich erwähnt, bezüglich der Corona-Lage, den Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK), namentlich Herrn Präsident Dr. Eric Schweitzer, sowie Herrn Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Wansleben mit einem persönlichen Brief angeschrieben zu haben. Ich bin nun betrübt mitteilen zu müssen, nicht mal eine Eingangsbestätigung erhalten zu haben. Die Mühe einer Nachfrage habe ich mir selbst erspart.

Aus dem ebenfalls, zeitgleich angeschriebenen Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, Frau Staatssekretärin Dr. Tamara Zieschan, habe ich hingegen einen netten Brief zurückerhalten. Allerdings im Kern auch nicht hilfreich, aber immerhin.

So – nun zu uns, dem VdL. Wir haben doch in den vergangenen Monaten kräftigen Mitgliederzuwachs (14 Eingänge vs. 4 Abgänge) erhalten.

Was mich besonders freut, unsere Vorstandschaft hat sich verjüngt und schlagkräftig erneuert. Durch Herrn Michael Orf, Herrn Marco Niles und Herrn Hans Joachim Benfer. Bewährtes, Beständiges und gute Ausbildung bleiben uns erhalten und gesichert durch die hervorragende Arbeit von Herrn Prof. Dr. Harald Hanke. Mein Dank galt und gilt nicht nur unserem Büroleiter Herrn Reinhard Kircher, der mir im Tagesgeschäft den Rücken frei hält. Besonderer Dank an Herrn Kelber und Herrn Krause für die gute Arbeit auf Vorstandsebene in den vergangenen Jahren. Ebenso bin ich den Kassenprüfern Herrn Eberhard Heiduk und neu gewählt, Herrn Hans Doll für die übernommene ehrenamtliche Arbeit dankbar.

Ganz besonders freut es mich, dass die Mitglieder-Abstimmung die geleistete wertvolle Arbeit für den VdL durch Herrn Rainer Taxis, Herrn Klaus-Rudolf Kelber sowie Herr Alexander Körber, neben bereits Herrn Claus-Dieter Bäumers durch die Ehrenmitgliedschaft geehrt wurden.

Wir haben also nicht nur einen tatkräftigen neuen Vorstand und eine erhöhte Mitgliederzahl, sondern auch wertvolle Erfahrung in unseren Reihen sichern können.

Auch war im Rahmen der Mitgliederversammlung die Abstimmung zur Vereinsnamensergänzung positiv. Er lautet nun „German Aviation Expert Association“. Das ist in punkto weiterer Bekanntmachung unseres Vereins ein erleichternder Schritt in Richtung Internationalisierung.

Abschließend Ihnen und Ihren Familien, Angehörigen und Kollegen auf diesem Wege weiterhin Gute Gesundheit, Always blue skies und three locked on final ;o)

Für Fragen und Anrufe habe ich immer ein offenes Ohr, melden Sie sich einfach bei mir.

Gerne auch im Online-Videoverfahren.

Ihre Rachel McKay



Rachel McKay

Inhalt

MITGLIEDERVERSAMMLUNG	4-9
VdL-Zoom Konferenz	
SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS	10-11
EASA Part-NCC	
VDL-VERBANDSINFORMATION	12-15
VdL-Ehrenmitglied Rainer Taxis	
CENTERFOLD	16-17
VDL-VERBANDSINFORMATION	18
VdL-Ehrenmitglied Claus-Dieter Bäumers	
VDL-VERBANDSINFORMATION	19
VdL-Ehrenmitglied Alexander Körner	
Impressum	19
VDL-VERBANDSINFORMATION	20
VdL-Ehrenmitglied Klaus-Rudolf Kelber	
VDL-VERBANDSINFORMATION	21
Aufnahmeantrag	
SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS	22-23
Low-Level Windshear	
PRESEMITTEILUNG	24
Ready for take-off	
PRESEMITTEILUNG	25
DFS Aviation Services	
SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS	26
Trockene/Nasse Bahn	
VDL-VERBANDSINFORMATION	27
Aktuelles aus der Ausbildung	
MITTEILUNGEN	28
Mediadaten, Termine	
MITTEILUNGEN	29
Grundausbildungsprogramm	
VDL-INFORMATION	30-31
Aktuelle Rechtsprechung	

VdL Mitgliederversammlung 2021

Datum: 8. Mai 2021

Zeit: Beginn Uhr 10:00, Ende Uhr 14:15

Ort: Zoom-Videokonferenz organisiert durch Prof. Dr. H. Hanke

Vorsitz: Rachel McKay

Rachel McKay



Erfolgreiche Mitgliederversammlung 2021

1. Begrüßung durch die Vorsitzende Rachel McKay

Rachel McKay eröffnet die Mitgliederversammlung per Zoom Konferenz um 10:00 Uhr. Besonderen Dank erhielt Herr Prof. Dr. Hanke für die gesamte Organisation und die technische Moderation dieser Mitgliederversammlung.

Frau McKay berichtete, dass ein extern gekauftes Abstimmungsverfahren mehrmals geprüft wurde und für diese Mitgliederversammlung geeignet ist. Leider stellte sich dies später als ein Irrtum dar. Aus diesem Grund wurden die Abstimmung innerhalb der Zoom-Software durchgeführt und erfasst.

Folgend wurde von Frau McKay die momentane Anzahl der Mitglieder angegeben, sowie die finanzielle Situation aus dem vergangenen Jahr 2020 mit Ausblick und Planung für das laufende Jahr 2021.

Von Frau McKay wurden namentlich nachstehende Personen genannt: Christoph Thalhammer, Joachim Kabamba, Johann Doll, Torsten Geck, Raimund Neuhold, Dr. Norbert Obermayr, Thilo Scheffler, Alex Gref, Uwe Behrendt, Ralf Zink, Dominik Schmiege, Josef Breu, Marco Niles, Dirk Reitzig

Oben genannte 14 Personen sind als Neumitglieder im VdL gewonnen. Zeitgleich sind 4 Mitglieder aus dem VdL ausgeschieden.

2. Genehmigung des Protokolls der Online-Tagung vom 28. November 2020 und Bericht des Geschäftsstellenleiters

Das Protokoll inklusive Anlage wurde am 02. Dezember 2020 per E-Mail verschickt. Es gab bisher keine Korrekturwünsche.

Die Vorsitzende Frau McKay stellte die Frage, ob es Einwände zum Protokoll zur letzten Online-Tagung vom 28. November 2020 gibt.

Nachdem es keine Einwände und keine Wortmeldungen gab, wurde das Protokoll von der letzten Online-Tagung vom 28. November 2020 akzeptiert und genehmigt.

3. Bericht des Vorstandes zu

- Allgemeine Lage und Aussichten im VdL
- Mitgliederstruktur, im Detail „Werbung & Öffnung“
- Mitgliedsbeiträge
- Beitragsrechnungslegung, -staffelung, -höhe und -zusammenlegung, jeweils zum festgelegtem Termin im ersten Quartal des laufenden Kalenderjahres
- Freistellung von Mitgliedsbeiträgen für Ehrenmitglieder

3.1 Bericht Vorsitzende Rachel McKay

Ohne dem Bericht des Kassenvorgreifens zu wollen, berichtet Frau McKay über die allgemeine Kassenlage des VdL. Dazu wurden die von Herrn Kelber zur Verfügung gestellten Zahlen vereinfacht dargestellt. Die wegen der COVID19-Pandemie abgesagten Präsenzseminare führten zu einem negativen Ergebnis. Es wurde festgehalten, dass insbesondere die fehlende Ausbildung innerhalb des VdL zu einem schlechteren Ge-

samtergebnis geführt haben.

Es besteht die Notwendigkeit den VdL attraktiver zu machen und der Öffentlichkeit nach außen zu öffnen. Beispiele hierzu sind Fachvorträge auf Versammlungen für neue Mitglieder bzw. für fachinteressierte Personen. Diese Fachvorträge sollen unabhängig von einer Ausbildung zum Luftfahrtsachverständigen sein.

Frau McKay schlug vor, genannte Fachvorträge in Zukunft als weiteren Schwerpunkt in der fachlichen Aus- und Weiterbildung von Rechtsanwälten, Steuerberatern bzw. auch Bankmitarbeitern zu legen.

Diese Aus- und Weiterbildungen sollten in Gesprächen mit dem IFS Köln oder der AOPA und den „fliegenden Steuerberatern & Juristen“ festgestellt werden.

Es wurde mit Bedauern festgestellt, dass entsprechende persönliche Gespräche aufgrund der Pandemie auf den ausgefallenen Messen wie z.B. AERO, EBACE oder NBAA, nicht geführt werden konnten. Somit konnten auch bestehende Kontakte nicht befragt werden.

Gerade die informativen Gespräche am Abend nach entsprechenden Veranstaltungen führten zum persönlichen und vertiefenden fachlichen Gedankenaustausch, und sind komplett für das Jahr 2020 und bis dato für das laufende Jahr 2021 ausgefallen.

Die Beitragsstruktur für die Mitglieder soll aus dem Jahr 2018 beibehalten werden. Im Jahr 2020 wurde der Mitgliedsbeitrag einmalig gesenkt. Dies soll wegen der momentanen Kassenlage nicht fortgeführt werden, weshalb der Beitragssatz aus 2018 anzuwenden ist.

In Zukunft wird die Rechnungslegung der Mitgliedsbeiträge und Umlagen mit verschiedenen MwSt-Sätzen auf einem einzelnen DIN-A4-Blatt im ersten Quartal des laufenden Jahres erfolgen.

Frau McKay schlägt vor, dass die Ehrenmitglieder, beginnend mit der neuen Abrechnung, beitragsfrei gestellt werden.

3.2 Bericht Stellvertreter Stefan Krause



Abb. 1: Stefan Krause, Dipl.-Ing. (FH)

Vorweg hat Herr Stefan Krause sein Ausscheiden aus dem Amt angekündigt und begründet. In der Online-Mitgliederversammlung hatte er die Niederlegung seines Amtes bestätigt.

3.3 Bericht Stellvertreter Prof. Dr. Harald Hanke

Herr Prof. Dr. Hanke berichtet in seiner Funktion als Stellvertreter des Vorstands und als Ausbildungsleiter über die Maßnahmen durch COVID-19 an seiner Universität und über die ausgefallenen Seminare des VdL. Im Kalenderjahr 2019 war die letzte Präsenzveranstaltung. Im gesamten Jahr 2020 und aktuell im Jahr 2021 mussten alle geplanten Veranstaltungen abgesagt werden. Mehr als 20 Interessenten sind aktuell angemeldet und die Nachfrage an der VdL-Ausbildung belegt für das laufende Jahr 2021 großes Interesse.

Aufgrund der hohen Nachfrage müssen Räumlichkeiten für 2 Lehrgänge gefunden werden, damit die geforderten COVID19 Abstandsregeln eingehalten werden. Eine Entscheidung in den politischen Rahmenbedingungen wird hoffentlich zu einer baldigen Klärung führen.

Die Bewerber-Vorauswahl wurde zusammen mit Frau Rachel McKay durchgeführt: Frau McKay führte das telefonische Erstgespräch zu einer Vorauswahl und Interesse an der VdL-Ausbildung. Ein vertiefendes weiteres Telefongespräch, das die fachliche Qualifikation hinterfragte, wurde von Herr Prof. Dr. Hanke durchgeführt.

Zwischenruf von Herrn Achim Beck zum Thema: Bundesverfassungsgericht zu den Vorgaben zum Klimaschutz lässt ihn am Sinn weiterer Ausbildung zweifeln und er befürchtet einen „Todesstoß“ für die Luftfahrt und führt seine Zweifel an der weiteren Notwendigkeit von Sachverständigen aus.

Frau McKay kann bestätigen, dass es z.B. im Bereich von einigen Banken, Nachfragen in Bezug auf die Nachhaltigkeit von langfristigen Finanzierungen, zumindest teilweise zu geben scheint. Dies ist aber kein allgemeiner, spürbarer Trend.

Frau McKay ruft im Gegenteil dazu auf, positiv nach „vorne“ zu blicken. Es geht um die Gestaltung des „Heute“, alles andere folgt danach.

Frau McKay fordert dazu auf, die Ärmel „hochzukrempeln“, kontinuierlich abzarbeiten und weiterzuarbeiten. Weitermachen ist die Devise, nicht aufzugeben.

Gerade im Bereich der Business Aviation ist beim Zuwachs im Charterbereich und weiterem Flugzeugerwerb mit einer positiven Tendenz zu rechnen.

Frau McKay bedankte sich bei Herrn Krause und Herrn Kelber für ihr Engagement und die vertrauensvolle Zusammenarbeit.

3.4 Bericht Pressesprecher Klaus-Fritz Rogge



Abb. 2: Sv. Klaus-Fritz Rogge

Leider konnte Herr Rogge wg. dringender fam. Angelegenheiten nicht anwesend sein.

Klaus Fritz Rogge steht nicht zur Wiederwahl zur Verfügung.

3.5 Bericht Kassenwart Klaus-Rudolf Kelber



Abb. 3: Klaus-Rudolf Kelber

Herr Klaus-Rudolf Kelber ist von seinem Amt bereits 2020 zurückgetreten.

Konnte aber aufgrund der Verordnung weiterhin in seinem Amt Verantwortung übernehmen.

Er steht uns weiterhin beratend zur Verfügung und hat die Buchhaltung vom Steuerbüro GEKA übernommen.

Herr Kelber erläuterte die finanzielle Situation des Jahres 2020 sowie die Auswirkung der Mitgliederentwicklung und fehlenden Einnahmen durch ausgefallene VdL-Ausbildung im Jahr 2020/21. Hierzu gab es von den anwesenden Mitgliedern keine Fragen.

4. Bericht der Kassenprüfer / Wahl des Wahlleiters / Entlastung des Vorstands

Frau McKay leitete zu den Kassenprüfern Herrn Heiduk und Herrn Benfer über. Die Kassenprüfung für das Jahr 2020 wurde am 5. Mai 2021 in einer persönlichen vor-Ort- Prüfung in Castrop-Rauxel und per Telefon am 24. Februar 2021 durch Herrn Benfer und Herrn Heiduk, in Abstimmung mit Herrn Kelber durchgeführt.



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



SIEGFRIED PESCHKE KG
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG

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

Die Herren Benfer und Heiduk hatten stichprobenartig Belege angefordert, welche vorgelegt und überprüft worden sind. Alle Geschäftsvorfälle sind einwandfrei verbucht worden. Der Kassenwart Herr Kelber konnte alle Fragen beantworten. Die Anfangs- und Endsalden auf den Konten stimmten überein. Frau McKay bat die anwesenden Mitglieder, einen Wahlleiter festzulegen. Nach kurzer Diskussion wurde Herr Fuchs als Wahlleiter benannt. Die folgende Online-Abstimmung führte zu:

24 JA Stimmen
0 NEIN Stimmen
0 ENTHALTUNGEN

Herr Benfer beantragte die Entlastung des Vorstandes. Es wurde von Frau McKay die Frage gestellt, ob es Einwände oder Fragen zu der vorgelegten finanziellen Situation des VdL gibt. Es gab keine Wortmeldungen oder Einwände. Der Wahlleiter Herr Fuchs führte die Online-Abstimmung zur Entlastung des Vorstandes mit folgendem Ergebnis durch:

24 JA Stimmen
0 NEIN Stimmen
0 ENTHALTUNGEN

Der Vorstand des VdL wurde einstimmig entlastet. Für das entgegengebrachte Vertrauen bedankte sich der Vorstand bei den anwesenden Mitgliedern.

5. Vorstellung und Wahl von Vorstandsmitgliedern

Frau McKay bedankte sich bei Herrn Kelber und Herrn Krause für die Vorstandsarbeit aus der Vergangenheit. Im Folgenden wurden die Kandidaten für die zu ersetzenden Vorstandsmitglieder vorgestellt.

- 5.1 zwei Stellvertreter
- 5.2 ein Pressesprecher
- 5.3 ein Kassenwart, sowie im rollierenden Verf.
- 5.4 ein Kassenprüfer

Die anwesenden Mitglieder wurden nach weiteren Vorschläge befragt. Es werden vorgeschlagen:

Stellvertreter: Herr Prof. Dr. Harald Hanke
Stellvertreter: Herr Michael Orf
Pressesprecher: Herr Marco Niles
Kassenwart: Herr Jans Joachim Benfer
Kassenprüfer: Herr Hans Doll
Kassenprüfer: Herr Eberhard Heiduk, bereits im Amt zu best.

6. Vorstandswahlen



Abb. 4: Frank Fuchs Wahlleiter

Herr Fuchs führte die Abstimmung im Einzelverfahren mit folgendem Ergebnis durch:

6.1 Stellvertreter



Abb. 5: Prof. Dr. Harald Hanke

Herr Prof. Dr. Harald Hanke:
24 JA Stimmen
0 NEIN Stimmen
1 ENTHALTUNGEN

6.2 Stellvertreter



Abb. 6: Michael Orf, Dipl.-Ing.

Herr Michael Orf:
24 JA Stimmen
0 NEIN Stimmen
0 ENTHALTUNGEN

6.3 Pressesprecher



Abb. 7: Marco Niles, Dipl.-Verw. (FH)
Öff. best. & vereid. Sachverständiger

Herr Marco Niles
23 JA Stimmen
0 NEIN Stimmen
0 ENTHALTUNGEN

6.4 Kassenwart



Herr Hans Joachim Benfer:
21 JA Stimmen
0 NEIN Stimmen
0 ENTHALTUNGEN

Herr Benfer hat sich durch die Tätigkeit als Kassenprüfer für das Amt des Kassenwarts als Nachfolger von Herrn Kelber angeboten. Er wird die beiden Kassenprüfer in Ihrem Amt unterstützen.

Abb. 8: Hans Joachim Benfer, Dipl.-Ing.

6.5 Neuer Kassenprüfer



Herr Hans Doll:
20 JA Stimmen
0 NEIN Stimmen
0 ENTHALTUNGEN

Abb. 9 Hans Doll

6.5 Kassenprüfer



Herr Eberhard Heiduk:
wird für ein weiteres
Jahr als Kassenprüfer
bestätigt.

Abb. 10 Eberhard Heiduk

Herr Fuchs fragte jeweils die Kandidaten, ob diese die Wahl annahmen. Für jeden Kandidaten war dies der Fall.

Darauffin bedankte sich Frau McKay bei den Kandidaten für die Bereitschaft der ehrenamtlichen Amtsübernahme und brachte zum Ausdruck, sich auf eine gemeinsame Zusammenarbeit zu freuen.

Herr Jochen Hägele vom „Arbeitskreis der fliegenden Juristen & Steuerberater“ und der AOPA bedankte sich bei den ausgeschiedenen Vorständen, Herrn Kelber, Herrn Krause und Herrn Rogge für die jahrelange gute Arbeit. Er freut sich auf die Zusammenarbeit mit den neu gewählten Vorständen und Kassenprüfern.

7. Fachbereiche

Die Vorsitzende Frau McKay stellt zur Diskussion und Mitgliederbefragung die Organisation von Fachbereichen sowie in der Tagesordnung Unterpunkte 7.ff vorgestellt zum offenen Gedankenaustausch.

Dies soll einer Entlastung der Vorstandsarbeit bzw. der VdL-Geschäftsstelle in der Vorauswahl sowie der Zusammenarbeit über die Fachbereiche hinweg ermöglichen.

Hintergrund ist die Einschränkung und Kanalisierung der Sachverständigen-Kompetenzen auf überschaubare Schlüsselbereich bzw. 3 bis maximal 5 Kernbereiche, wie es im Bereich der Fachanwälte ebenfalls üblich ist.

Der „Tausendsassa“ und „Multitalent“-Sachverständige der „alles“ kann und sich evtl. bei Gerichten oder Mandantschaft ins Gespräch bringt, soll damit soweit möglich vor-„kanalisiert“ werden. Darüber hinaus kann sich Frau McKay vorstellen, Interessenten und Fördermitglieder zu besonderen Beiträgen aus diesen Fachbereichen einzuladen.



Wir unterstützen Sie bei den kleinen und großen Aufgaben der Fliegerei.

Wir mischen uns ein wenn Pilotenrechte beeinträchtigt werden.

Verlassen Sie sich auf die weltweit präesente Gemeinschaft der AOPA!

www.aopa.de

AOPA-Germany - Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V. Email: info@aopa.de
Flugplatz, Haus 10 Telefon: 0049 6103-42081
63329 Egelsbach | Deutschland Telefax: 0049 6103-42083

Ein Gedankenaustausch über das eigene Spezialgebiet, mit der Verfestigung im evtl. eigenen Arbeitskreis wäre wünschenswert. Herr Hägele wies darauf hin, dass im Bereich von Versicherungs-, Erb- oder Arbeitsrecht ebenfalls Kurse und Nachweise zu erbringen sind, um die entsprechende Tätigkeit in diesem Bereich ausüben zu können.

Dies gilt auch für die jährliche nachzuweisende Fortbildung, die damit in der Außenwirkung die Qualitätskriterien des Verbandes unterstreicht.

Ebenfalls kann somit die Kompetenz und Selbsteinordnung der sachverständigen Mitglieder abgefragt werden.

Herr Fuchs warnt aus eigener Erfahrung vor einer zu frühen „Kanalisation.“ Herr Stefan Krause ist ebenfalls der Meinung, dass diese Einordnung sich eher limitierend auswirkt.

Herr Benfer hinterfragt die administrative Struktur von Fachgruppen Aufteilung. Dies sieht er im Hinblick auf interne Zusammenarbeit im Gegensatz zur externen Verbandsdarstellung.

Herr Prof. Dr. Hanke wirft ein, dass der Verband, besonders bei Gerichtsfragen, gar keine Möglichkeit hat, nach Spezialisierung und „Sachverstand“ zu fragen. Abgesehen davon kann sich das auch für jeden persönlich im Laufe der Jahre wandeln oder ergänzen. Er regt die Schaffung einer Excel Liste an, in die man sich eintragen könne, um den persönlichen Sachverstand auf Verbandsebene zu erkennen und in Listenform zu bringen. Die künftig angeregte Diskussion wird auf Mitglieder- und Vorstandsebene weitergeführt werden müssen. Es konnte abschließend kein Ergebnis erzielt werden.

8. Sachverständigen Qualifikation und Nachweise

Frau McKay nimmt gerade in Verbindung zu obiger Diskussion, die Notwendigkeit der Einhaltung der Nachweise von Qualifikationen und Weiterbildungsnachweisen als Hinweis auf. Dies wurde bereits im Jahr 2018 gemeinsam von den Mitgliedern beschlossen.

Frau McKay weist darauf hin, dass die ausgegebenen Stempel und Ausweise mittlerweile alle verfallen sind. Gleichwertiger Ersatz kann nur durch obigen Nachweis, Validierung oder Re-Validierung von der IHK oder anderen Zertifizierungen erfolgen.

Ebenso werden die nicht gültigen Diplom-Zertifikate nacheinander durch die neuen Urkunden jeweils in Deutsch und Englisch, Gold, Silber, etc., je nach Ausbildungsstufe durch den Vorstand persönlich übergeben.

Herr Hans Doll hat als Erster diese neue Urkunde erhalten.

9. Marketing

9.1 Internationalisierung

Internationalisierung

Im Rahmen einer Internationalisierung regt Frau McKay an, den Namen des Verbandes ins Englische zu übersetzen und im Gleichklang mit anderen Verbänden im ähnlichen Wortgefüge zu bleiben.

Die Bezeichnung „GAEA“ wurde vorgeschlagen. Beispielhaft wurden „NBAA“, „EBAA“, „GBAA“ etc. genannt.

Der ursprüngliche Vorschlag dies zum Jahresende in St. Augustin zu diskutieren, wird abgeändert, weil die Anmeldung und Reservierung des Webseitennamens „GAEA.AERO“ unter „Dot.Aero“ nur nach Eintragung erfolgen kann.

Es wird um Willensbildung und anschließender Abstimmung zur „GAEA“ German Aviation Expert Association“ e.V. (VdL), gebeten. Nach kurzer Diskussion in der Mitgliederschaft über Namens-

und Übersetzungsdetails führt Herr Fuchs die Abstimmung durch: Für die Namensanpassung:

24 JA Stimmen

0 NEIN Stimme

1 ENTHALTUNGEN

10. Mitgliederstruktur und Öffnung für Fördermitglieder

Frau McKay möchte gemäß VdL-Satzung § 3.1 den Verein aktiv für neue Fördermitglieder öffnen.

Nicht nur die Ausbildung zum „qualifizierten Luftfahrtsachverständigen“ soll Aufgabe des Verbandes sein. Gerade die Gewinnung von nicht unbedingt Branchenfremden aber doch Luftfahrtaffinen Mitgliedern soll bewusst und aktiv vorangetrieben werden.

Neben dieser Akquise sind für die Mitglieder Abzeichen, Ehrenabzeichen sowie neben der Ausbildungsurkunde auch Mitgliederurkunden erwünscht. Die Möglichkeit der Verleihung der Ehrenmitgliedschaft mit besonderen Urkunden und Abzeichen soll damit einhergehen.

Im Anschluss werden dazu gleich zur Abstimmung und zur Ernennung zum Ehrenmitglied die folgenden Verbandsmitglieder vorgeschlagen:

Herrn Rainer Taxis

Herr Klaus-Rudolf Kelber

Als weiteres Ehrenmitglied wird aus der Mitgliedschaft vorgeschlagen:

Herr Alexander Körber

Die folgende Abstimmung ernennt einstimmig die oben genannten Mitglieder.

Der Verband hat somit folgende Ehrenmitglieder:

Herr Claus-Dieter Bäumer

Herr Klaus-Rudolf Kelber

Herr Alexander Körber

Herr Rainer Taxis

Die Vorsitzende Frau McKay bedankt sich bei allen Ehrenmitgliedern für die langjährige, hervorragende Zusammenarbeit und Ihren Einsatz zum Wohle der Entwicklung des Verbandes.

11. Verbandszeitung German Aviation News GAN

Herr Kircher sucht immer wieder nach Redakteuren für die nächste Ausgabe. Er bedankt sich besonders bei den Herren Mihlan, Geck, Mellmann und Kabamba für deren Beiträge.

Neben eigenen Fachbeiträgen wird Frau McKay zukünftig von Herrn Kircher, auf dessen Wunsch hin, das Editorial übernehmen.

Herr Kircher verweist auf Kostenersparnisse durch Neuvergabe.

Die Werbeeinnahmen durch Anzeigenbuchungen blieben hingegen unverändert. Weiter wird darauf verwiesen, dass je Mitglied je Umlagebeitrag eine Anzeige kostenfrei aufgegeben werden kann.

12. Internetauftritt

Wegen Schwierigkeiten in der Abstimmung und Kapazitätsengpässen bei bisherigen Betreuer Herrn Münzer ist die Webseite unverändert geblieben. Es wird daher von vielen Mitglieder in offener Diskussion eine rasche Lösung und Neugestaltung dringend angeregt.

Tagesaktuelle Themen, LinkedIn und andere soziale Medien müssen rasch angepasst werden. Als „Freiwillige“ haben Herr Niles, Herr Behrendt, Herr Kircher und Frau McKay vereinbart, sich rasch abzustimmen und ein Ergebnis zu präsentieren.

13. Messe(n) AERO Friedrichshafen 2021

Herr Klaus Lehmköster berichtet ausführlich von den besonderen



Abb. 11 Wartung © Rachel McKay

COVID-19 Umständen des Messestandortes und den diversen Verschiebungen und Absagen im Jahr 2020 und 2021.

Frau McKay regt an, die Messepräsenz durch Vorstände und Mitglieder weiter zu verstärken, bittet aber zu überdenken, ob der Samstag wirklich ein guter Tag für eine Mitgliederversammlung sei.

Darüber hinaus ist ein professionelles Auftreten, auch im optischen Bereich durch Aufbau, Standort und „Business Attitude/Dresscode“ am Stand erwünscht. Die Standuntervermietung z.B. an Firma Permanon soll überdacht und ggf. aufgegeben werden.

Sobald möglich, wird im persönlichen Gespräch gemeinsam mit Herrn Lehmköster, eine Zusammenarbeit mit der Messe FDH geklärt.

14. Nächster Termin und Seminare

Frau McKay möchte in Verbindung mit der Ausbildung z.B. der RA/Stb eine Abendveranstaltung mit Seminar am nächsten Tag, durchführen. Herr Jochen Hägele verweist auf die stringenten Fortbildungsvoraussetzungen durch Anwaltskammern. Eine weitere Abstimmung dazu, soll in einem separaten Zoom Meeting erfolgen.

Herr Niles hat sich dankenswerterweise bereit erklärt die nächste Versammlung in der Helikopterstaffel der Polizei in St. Augustin bei Bonn zu organisieren.

Wegen der Zugangsbeschränkung muss die Teilnehmerliste frühzeitig erstellt werden. Zeitpunkt der nächsten geplanten Versammlung: **02. Oktober 2021**

Weitere Information werden dazu rechtzeitig und zeitnah erfolgen.

15. Sonstiges / Allgemeine Aussprache

Die anwesenden Mitglieder wurden nochmals nach Wortmeldungen oder Fragen befragt. Von den anwesenden Mitgliedern gab es keine Wortmeldungen oder Fragen.

Die Zoom Videokonferenz wurde durch die erste Vorsitzende Frau McKay um 14:15 Uhr beendet.

© Rachel McKay

GETESTET VON
FLIEGER MAGAZIN

PERMANON

IHR ANSPRECHPARTNER
FÜR HOCHWERTIGE PFLEGEPRODUKTE

SIE FINDEN UNS AUF DER AERO
HALLE/STAND NR. A5-217

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

WWW.PERMANON.DE

Anforderungen an nicht-kommerzielle Flugbetriebe unter EASA Part-NCC



Torsten Geck

Einführung

In der letzten Ausgabe der Aviation News hatte Jürgen Mihlan die EASA Regularien bezüglich Air Operations vorgestellt. Ein Teil dieser Regularien ist der Part-NCC. In diesem Artikel soll darauf eingegangen werden, was dies für entsprechende Flugbetriebe bedeutet.

Der Part-NCC (Non-commercial operations with complex-motor-powered aircraft) betrifft hauptsächlich alle Jets und Turboprops über 5.700 kg.

Auch darunter fallen Flugzeuge mit mehr als 19 Passagiersitzen oder einer vorgeschriebenen Zweimannbesatzung, Hubschrauber mit mehr als 3.175 kg und mehr als 9 Passagiersitzen, sowie Kipp-Rotor Flugzeuge. Diese sind im Bereich NCC eher Ausnahmen.

Das Part-NCC umfassende Regelwerk ist seit August 2016 gültig, aber bereits im Vorfeld sorgte die Thematik für einige Diskussionen. Allerdings stellt der EASA Part-NCC nur die Umsetzung der bereits existierenden ICAO Vorgaben des Anhang 6 Teil II dar.

In den folgenden Absätzen sind die wichtigsten Punkte dargelegt.

Was ist gefordert?

Wie bei der **Zulassung** aller Flugzeuge, müssen auch hier erforderliche Formalitäten erfüllt sein. Ebenfalls müssen spezifische Genehmigungen (z.B. RVSM) eingeholt werden.

Um die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit dauerhaft sicher zu stellen, müssen die Flugzeuge bei einer **CAMO** (Continuing Airworthiness Management Organisation) unter Vertrag sein. Die CAMO stellt sicher, dass die Flugzeuge gemäß einem vom Hersteller festgelegten Instandhaltungsprogramm (IHP) gewartet werden.

Weiterhin muss eine flugzeugspezifische Mindestausrüstungsliste (**MEL**) erstellt und genehmigt werden. Die Anforderungen sind vergleichbar denen für kommerzielle Flugbetriebe. Vorhandene Unterschiede resultieren aus den Ausrüstungsvorschriften, die für den non-commercial Betrieb weniger restriktiv sind.

Ein Betriebshandbuch (**Operations Manual**) muss erstellt werden, welches den Flugbetrieb beschreibt. Inhaltlich geprüft wird dieses Manual seitens der genehmigenden Behörde bei einem behördlichen Audit. Das Manual muss nicht im Zuge der Beantragung eines Part-NCC Flugbetriebes eingereicht werden, wohl aber vorhanden sein. Erstellt wird das Manual nach den im AMC2 ORO.MLR.100 "Operations manual - General" festgelegten Vorgaben. Dieses Betriebshandbuch enthält grundsätzliche Standards und Vorgaben, des Weiteren muss eine Beschreibung des Management Systems vorhanden sein. Ein solches Manual sollte proportional zur Größe des Flugbetriebs sein, eben diesen beschreiben und entsprechend im Flugbetrieb Anwendung finden. Es unterscheidet sich hier in Art und Umfang deutlich von den für kommerzielle Flugbetriebe vorgeschriebene Handbücher.

In einem Part-NCC Flugbetrieb muss ein **Accountable Manager**

benannt werden. Für diese Position ist kein fliegerischer Hintergrund nötig. Der Accountable Manager muss sicherstellen, dass der Flugbetrieb über ausreichende Liquidität verfügt und die Vorgaben des Operations Manual (und somit auch das Management System) eingehalten werden.

Weiterhin sollte es im Flugbetrieb einen **Safety Manager** und einen **Compliance Monitoring Manager** geben. Diese Positionen können von einer Person, oder auch extern besetzt sein. Wer sich im Flugbetrieb beispielsweise um Dinge wie Flugplanung oder Training kümmert, ist unter Part-NCC nicht vorgeschrieben und kann entsprechend individuell festgelegt werden. Nebenbei sei erwähnt, dass bei einem „Pilot-Owner“ Flugbetrieb mit nur einer Person, die z.B. eine Cessna M2 betreibt, kein weiterer Mitarbeiter vorgeschrieben ist.

Im Flugbetrieb eingesetzte Piloten müssen entsprechendes **Training** erhalten haben und auf dem Flugzeugmuster gerated sein.

Es ist eine „Selbsterklärung“ (**Declaration**) auszufüllen und an die zuständige Behörde (in Deutschland dem Luftfahrtbundesamt LBA) zu schicken.

Management System

Auch für nicht-kommerzielle Flugbetriebe ist ein Management System gefordert. Früher sprach man von „Quality“, heute wird das Thema erweitert und umfasst solche Themen in einem ganzheitlichen System.

Hier gibt es für kleine Flugbetriebe einige Erleichterungen gegenüber kommerziellen Flugbetrieben. Als kleiner Flugbetrieb gilt, wer weniger als 20 Vollzeit Mitarbeiter (Full Time Equivalents - FTEs) beschäftigt und wenn der Flugbetrieb nicht als komplex einzustufen ist (was nicht mit complex-aircraft zu verwechseln ist). Diese Einstufung enthält ein paar Kriterien, wobei die 20 FTEs ein fixes Kriterium ist und weiteren Faktoren bewertet werden sollen. Hieraus ergibt sich für die meisten Part-NCC Flugbetriebe, dass lediglich ein einfaches Management System erforderlich ist, welches keine besondere Software erfordert und welches mit einfachen Mitteln im Flugbetrieb integriert werden kann.

Zu diesem System gehört auch das Compliance Monitoring, also das Sicherstellen der Einhaltung der gültigen Regularien und hier immer auf dem aktuellsten Stand zu sein.

Ein wichtiger Teil der Management Systems ist das Risikomanagement. Entscheidungen im Flugbetrieb müssen einer Risikoabwägung unterzogen werden.

Training

Die Vorgaben betreffend Training sind unter Part-NCC deutlich einfacher darstellbar als dies für kommerzielle Flugbetriebe der Fall ist. So ist hier einmal im Jahr ein lizenzrelevanter Check vorgeschrieben, dieser sollte im Simulator stattfinden. Weiterhin ist Training für die spezifischen operationellen Tätigkeiten des Flugbetriebes erforderlich. Dazu zählen GPWS, NAT-HLA

(MNPS), RVSM, ACAS etc. Und dann gibt es noch Trainingsereignisse, die für alle Piloten unter Part-NCC anfallen, wie das Crew Resource Management Training oder Gefahrguttraining. Viele dieser Trainings können auch online als Computer Based Training absolviert werden.

Neu eingestellte Piloten müssen weitere Trainings absolvieren, hierzu gehört beispielsweise ein Training zur Mindestausrüstungsliste.

Da ein Part-NCC Betrieb üblicherweise keine große Trainingsabteilung besitzt, werden für die geforderten Trainings in der Regel Trainingsorganisationen am Markt genutzt.

Regularien

Die EASA Vorgaben entwickeln sich ständig weiter und Regeln werden klarer formuliert. Es kommen weitere Anforderungen hinzu und es gibt Vieles zu beachten. Trotz allem ist eine Operation unter Part-NCC in Bezug auf den zu erbringenden Aufwand nicht mit einem gewerblichen Flugbetrieb (Part-CAT) zu vergleichen. Einfachere Flugdienstzeitregelungen, andere Altersbeschränkungen, weniger Trainingsereignisse sind nur drei Beispiele, die den Part-NCC vom Part-CAT Flugbetrieb signifikant unterscheiden.

Behörden

Die zuständigen Behörden sind gehalten Flugbetriebe regelmäßig zu auditieren und so den vorgegebenen Standard zu sichern. Die Regularien sind noch neu und nicht alle Länder haben es bis jetzt geschafft die personellen Ressourcen bereitzustellen, um die geforderten Audits zeitnah durchzuführen. Die EASA beobachtet dies und hat hier bereits einzelne Länder zu schnellerem Aufbau der Strukturen aufgefordert. In der Folge ist in absehbarer Zeit mit regelmäßigen Part-NCC Audits zu rechnen. Sicherlich ist ein gewisser Respekt vor diesen Audits gerechtfertigt, aber es sollte als Ansporn dienen, eigene Prozesse und Verfahren zu überdenken und gegebenenfalls zu überarbeiten. Zum Abarbeiten eventuell gefundener Beanstandungen wird von den Behörden genug Zeit eingeräumt.

Fazit

Wie bereits eingangs erwähnt, betreffen die Part-NCC Regularien den nicht-kommerziellen Flugbetrieb mit großen und komplexen Flugzeugen. Es ist also nachvollziehbar, dass hier ein Regelwerk geschaffen, beziehungsweise von ICAO übernommen wurde, um diesen Betrieb möglichst sicher zu gestalten.

Diskussionen in Bezug auf die Regularien und der damit verbundenen Bürokratie wird es auch weiterhin geben. Aus den Diskussionen heraus stellt sich für einige Betreiber von komplexen Flugzeugen der Anschluss an einen kommerziellen Flugbetrieb als praktikable Lösung dar. Allerdings sollte sich ein solcher Betreiber bewusst machen, dass ein kommerzieller Flugbetrieb weitere Auflagen und Einschränkungen zur Folge hat, was gerade für den klassischen Werksverkehr keine optimale Lösung sein dürfte.

Letztendlich stellen die Regularien eine Vereinheitlichung und Erhöhung der Sicherheitsstandards dar, was zwar Aufwand bedeutet, aber im Sinne der Luftfahrt ein Fortschritt ist.

© Torsten Geck

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
Dr. Thomas Enders.



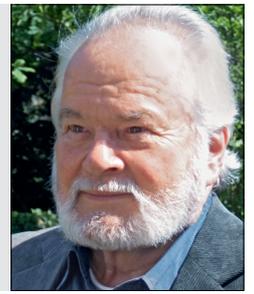
Stiftung Mayday

Hugenottenallee 171 a,
63263 Neu-Isenburg
Telefon: 0700 – 7700 7701
Fax: 0700 – 7700 7702

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

Spenden: Frankfurter Sparkasse
IBAN: DE36 5005 0201 0000 0044 40
BIC: HELADEF1822

VdL-Ehrenmitglied



Rainer Taxis

Liebe Vorstandsmitglieder, liebe Kollegen,

vielen Dank an alle, die dem Vorschlag der Vorstandschaft zugestimmt haben, mich zum Ehrenmitglied zu ernennen.

Nach meiner schweren Erkrankung, die ich überleben durfte, trug ich mich mit dem Gedanken, mich aus dem Verband zu verabschieden. Ein weiterer Beweggrund lag auch in der neuen Struktur des Verbands.

Die Ehrung hat mich überrascht und ich werde sie annehmen. Selten werde ich mich noch einbringen, bitte seht es mir nach – ich bin mittlerweile über achtzig Jahre alt.

Danke und bleibt alle schön gesund,
Rainer Taxis.

Mitgliedschaft im Verband der Luftfahrtsachverständigen

Aufnahme 1994 nach einem Gutachten, bei dem Rechtsanwalt und Vorstand des Verbands Wolfgang Hirsch und ich involviert waren.

Anfangs war mir eine intensive Teilnahme an den Verbandsterminen selten möglich, waren bis zum Jahr 2000 meine beruflichen Aktivitäten vorwiegend ab Wochenmitte bis Wochenende, wenn ich in Deutschland und dem nahegelegenen französischen Territorium tätig war. Völlig ausgeschlossen war eine Teilnahme,

wenn ich zu meinen Unternehmungen in USA, Namibia und gelegentlich in der tunesischen Sahara unterwegs war.

Zwischen 1995 und 1998 bot sich mir die Gelegenheit mich zwei Mal an der Jahreshauptversammlung teilzunehmen. In einem dieser Jahre, so erinnere ich mich der Präsenz der Schätzstelle, die auf der Gebrauchtflyzeugschau am Flugplatz Baden-Baden Oos mit einem umgebauten Wohnwagen, in dem der Kollege Hagmann die Interessierten beraten hat. Später fanden dann die Auftritte des Verbands auf der alten Messe in Friedrichshafen statt.

Mit dem Umzug zur neuen Messe und mit dem Namen AERO Friedrichshafen nahm der Auftritt eine augenfällige Aufwertung an. 2003, dem ersten Jahr auf dem neuen Messegelände, durfte ich Wolfgang Hirsch noch bei der Organisation des Messestands über die Schulter schauen und erste Aufgaben übernehmen und ab 2004 bis 2015 wurde der Messeauftritt dann von mir komplett organisiert. Die finanzielle Abwicklung blieb aber in der Hand von Wolfgang Hirsch.

2014 und 2015 leitete ich die GAN verantwortlich.

Ab 2012 bis 2018 wurde die jährliche Exkursion mit Akribie von mir vorbereitet und durchgeführt. Mein Bemühen war, den Teilnehmern ein unvergessliches Erlebnis zu bieten.

© Fotos Galerien Rainer Taxis

Impressionen // Messestand AERO Friedrichshafen



// Exkursion Stuttgart 2012



Abfahrt zur Flughafenbesichtigung unter Führung
Herrn Lutz, Leiter Bodenverkehrsdienst



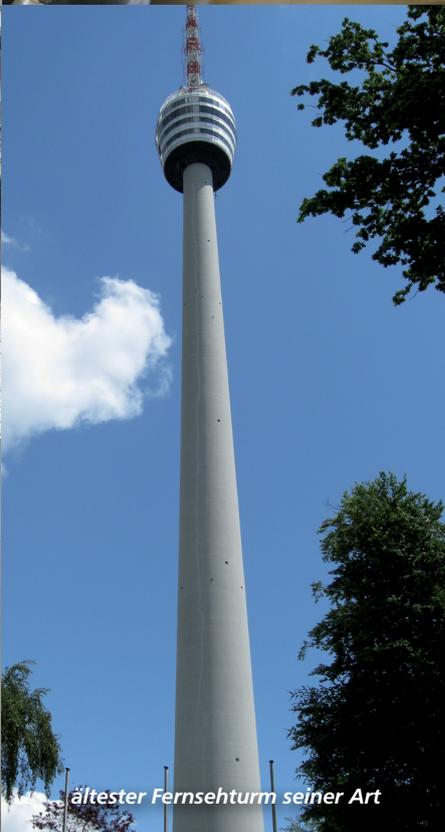
Abflug zur Airport-Führung



Führung durch Herrn Lutz



Innenhof des Alten Schlosses Stuttgart



ältester Fernsehturm seiner Art



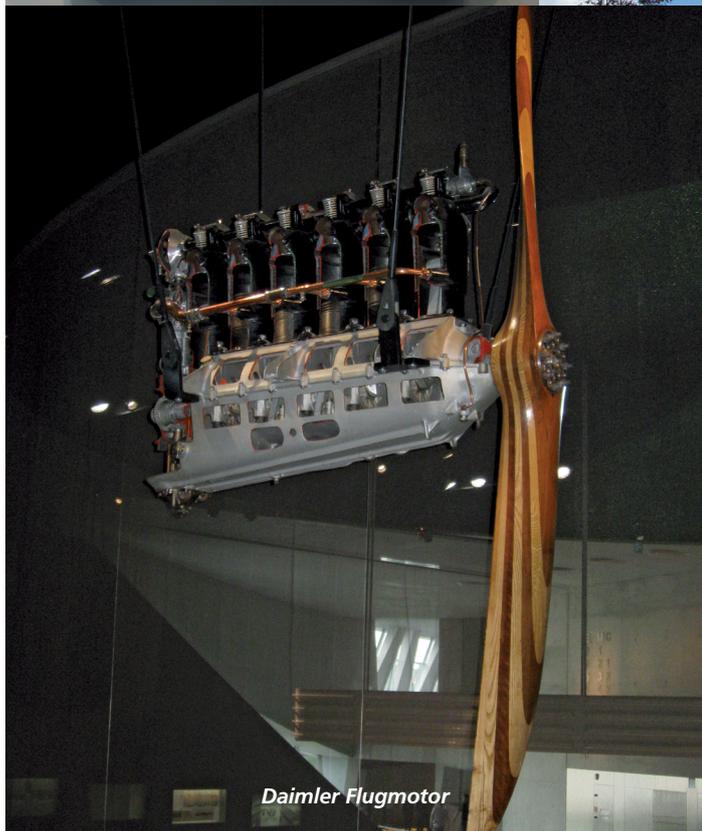
Blick v. Fernsehturm auf d. City v. Stuttgart



Mercedes-Benz Rennwagen



Daimler Motorwagen



Daimler Flugmotor

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
CAO.0081/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

// Exkursion 2013 Airbus & Toulouse



Airbus die Erwartung ist gross



Airbus Zur Abholung bereit



Herr Andres, Frau & Herr Zaiser, Herr Hägele



Toulouse - Innenhof Capitol



Toulouse - Capitol & Marktplatz



Toulouse Centre

// Exkursion 2014 Duxford & Cambridge



Testversion der Concorde



Wasserflugzeug



Boing B-17 G Flying Fortress

// Exkursion 2015 Airbus Defence & Space, DLR



Willkommen im
DLR-Institut für Raumfahrtantriebe

da fühlt man sich eingeladen



Der Blick in eine Vielzahl von Triebwerken



Vulcain-2-Triebwerk
Vulcain 2 engine
Moteur Vulcain 2



Brennkammer Wasserfall Rakete
Brennkammer der Wasserfall
The Waterfall rocket's combustion chamber
Centre de combustion de la fusée Waterfall

// Exkursion 2015 Zweirad Museum Neckarsulm.



Blick ins Zweirad Museum Neckarsulm



Daimlers erstes Motorrad



NSU Quickly Schlager d. 50-er Jahre

// Exkursion 2016 Helsinki & Tallin



Eisbrecher im Hafen von Helsinki



Orthodoxe Katedrale



Abfahrt nach Tallin, Estland

// Exkursion 2017 Diamond Aircraft Wiener Neustadt & Wien



Kaiserliche Karosse



zum Abendessen i. Griechenbeisl



Austro-Engine



Erläuterung d. Konfektionierung



Richtbank f. Tragflächen



Diamond Aircraft aufmerksame Zuhörer



Wien Tagesausklang i. Prater



Wiener Hofburg



Wien Schloss Schoenbrunn







Claus-Dieter Bäumer

Wie es dazu kam, dass ich Ehrenmitglied im VdL e.V. wurde

Die Situation beim Eintritt als Mitglied im VdL e.V. war schon außergewöhnlich:

Mein Arbeitgeber hat mir am 31.01.2000 nach 27 Jahren als Abteilungsleiter Luftfahrt – später Leiter einer Industrieberatung im Bereich HUK-Versicherung ein Angebot gemacht, was ich zu dem Zeitpunkt nicht ablehnen konnte: Ich kam mit 57 Jahren in den Vorruhestand und durfte mein Wissen als Experte für Luftfahrt auch bei den Wettbewerbern anbieten.



Abb. 1: Claus-Dieter Bäumer

Es kam hinzu, dass ich als Vorsitzender eines Luftsportvereins in der zusätzlichen Funktion als Technischer Leiter die Jahresnachprüfung unserer Flugzeuge mit dem Prüfer Ralf Wagner durchführte. Es stellte sich heraus, dass er stellvertretendes Vorstandsmitglied im VdL war.

Ralf warb mich als Mitglied im VdL nach einem Prüf-Flug und etwa 2stündigem Gespräch.

Die erste Zusammenkunft in Egelsbach war für mich beeindruckend. Es gab nur etwa 9 Mitglieder, die teilweise auch Vorträge hielten. Ich gewann den Eindruck, dass sie ihr spezielles Wissen nicht unbedingt weitergeben wollten.

Anders verhielt sich Ralf. Als er wusste, dass ich nunmehr Konkurrent im Norden sein würde, gab er mir umgehend sein über Jahrzehnte erworbenes Wissen weiter. Ich bekam diverse Gutachtenformulare und auch Tipps, da er bereits als öffentlich bestellter Sachverständiger bei der IHK Kiel tätig war und ich das erst bei der Handelskammer Hamburg anstrebte.

Wir arbeiteten zusammen. Er war der Experte im Technik-Prüfwesen und ich als Fluglehrer und Flugprüfer für fliegerische Abläufe.

Zwischenzeitlich war ich Teilnehmer bei diversen Seminaren verschiedener IHKs um meine eigene öffentliche Bestellung zu erreichen. Ich übernahm nach dem Tod meines Freundes Ralf Wagner im Jahr 2010 kommissarisch dessen Funktion im VdL-Vorstand.

Dies alles war für meine Tätigkeit im VdL die Erfahrung, um eigene Sachverständige auszubilden.

Nach mehreren vergeblichen Versuchen der Zusammenarbeit mit dem TÜV Norddeutschland und der DEKRA erhielten wir als VdL über Prof. Dr.-Ing. Rüdiger Haas mit der Hochschule Karlsruhe die

Möglichkeit, unsere Sachverständigen selbst auszubilden. Ich führte die Lehrgänge 2011, 2012, 2013 und mehrere praktische Übungen im Jahr 2014 durch und hatte in dieser Zeit 41 neue Mitglieder geworben. Die Zusammenarbeit mit den jungen Kollegen verlief offen und vertrauensvoll. Es ergab sich, dass es bei den Gutachten Unterstützung bedarf. Ich lernte dabei die Spezialitäten der Kollegen schätzen. Wir haben seitdem einen regen Erfahrungsaustausch.

Ich selbst hatte zuhause meine Frau, die als Fliegerin mit technischem Hintergrund meine Gutachten kontrollierte und Änderungsvorschläge machte. Sie ist leider im August 2019 verstorben. Meine jungen Kollegen haben diese Möglichkeit teilweise nicht. So ist die heutige Situation, dass ich mit Rat und Tat zur Verfügung stehe, um meinen Kollegen zu helfen und damit auch für den VdL ein Qualitätsmerkmal zu schaffen.

Nach dem Ingenieurstudium holte mich die Bundeswehr. Da ich bereits Segelfluglehrer und Motorflieger war, ging es zur



Abb. 2: Ralf Wagner †

Luftwaffe. Ich wollte das Beste aus der Zwangssituation machen und verpflichtete mich für 4 Jahre. Ich hatte zuletzt als Oberleutnant die 150köpfige Wartungs-Staffel in Wunstorf zu leiten. Ich lernte in diesen 4 Jahren, dass ich sobald ich eine verantwortungsvolle Funktion habe, auch einen Vertreter auszusuchen und informiert zu halten habe.

Das wurde seitdem mein Lebensprinzip.

In allen verantwortlichen

Funktionen habe ich regelmäßig meinen Nachfolger ausgesucht und auf die Übernahme vorbereitet. So auch zuletzt mit Prof. Harald Hanke. Wir beide arbeiten vertrauensvoll zusammen.

Nachdem Harald 2015 meine Funktion im Vorstand übernahm, wurde ich bei der Jahreshauptversammlung am **18.04.2015** in Friedrichshafen zum Ehrenmitglied ernannt.

© Claus-Dieter Bäumer

VdL-Ehrenmitglied



Alexander Körber

Am **08. Mai 2021** wurde Alexander Körber bei der Jahreshauptversammlung des VdL durch die Mitgliederversammlung zum Ehrenmitglied ernannt. Damit wurden seine Verdienste als langjähriges Mitglied im Verband gewürdigt.

Bereits Ende der 1980-er Jahre übernahm er noch bei der Deutschen Schätzstelle für Luftfahrzeuge, Verband der Luftfahrtsachverständigen, kommissarisch die Schätzstelle Nordost von seinem Vater, der sich aus gesundheitlichen Gründen immer mehr aus dem Geschäft zurück zog und ihm die Leitung schließlich ganz übergab.

Seine privaten fliegerischen Ambitionen konnte Alex Körber, wie er genannt wurde, in seiner militärischen Laufbahn als Einsatzpilot auf dem Muster Phantom F-4F verwirklichen, wobei ein weiterer Schwerpunkt in dem bereits seit seiner Kindheit bekannten Tätigkeitsfeld der Flugunfalluntersuchung und -Verhütung lag.

So absolvierte er bereits 1982 die Ausbildung zum Flugsicherheitsoffizier, wurde 1985 zum Flugsicherheitsstabsoffizier des Jagdbombergeschwaders 35 befördert und bekleidete diesen Dienstposten bis zu seinem Ausscheiden als Berufssoldat 1994. Für die letzten vier Jahre war er zum Erprobungsgeschwader MIG 29 versetzt worden, sodass er nach seiner Umschulung noch ca. 250 Stunden auf dem russischen Muster fliegen konnte.

Seine privaten Aktivitäten als langjähriger Vorsitzender eines Luftsportvereins und Fluglehrers waren neben der Tätigkeit als Beauftragter der Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrtbundesamt, die er seit 1983 ausübte, gute Voraussetzungen für die Tätigkeit eines Flugsicherheitsinspektors beim Deutschen Aero Club, die Alex Körber nach dem Studium der Betriebswirtschaft an einer Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie antrat. Gleichzeitig intensivierte sich die Tätigkeit für die Schätzstelle,

nachdem neben den Aufträgen zur Bewertung von Luftfahrzeugen auch erste Aufträge als Gerichtssachverständiger erteilt wurden.

Durch die Kenntnis der zivilen als auch der militärischen Verfahren, der Erfahrung bei diversen Aus- und Fortbildungslehrgängen des DAeC und letztendlich durch diverse Unfalluntersuchungen konnte er seine Expertise immer positiv im VdL einbringen.

Die letzten 13 Jahre seines Berufslebens war er als einer von zwei Sachverständigen in der Luftfahrt-Schadenabteilung eines großen Versicherers tätig, wo er sich mit Schäden an Luftfahrzeugen von der kleinen Drohne bis zum Airbus A380 auch international befasste. Bedingt durch den Ortswechsel nach München führte er bis dahin die Regionalstelle Süd des VdL, bis es ihn wieder zurück in nördlichere Gefilde zog.

Mit ca. 2.300 Stunden auf militärischen Strahlflugzeugen und ca. 1.500 Stunden im Bereich der allgemeinen Luftfahrt besitzt Alexander Körber ein fundiertes Wissen im Bereich von Betriebsabläufen ebenso wie über technische Komponenten und Verfahren zur Erfüllung seiner Aufgaben.

Eine zur Ruhe Setzung hat er noch nicht in Betracht gezogen, sodass er noch lange für den Verband tätig sein kann.

© Alexander Körber

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: Marco Niles

Vorstand: Rachel McKay, Dr. Harald Hanke, Michael Orf, Hans Joachim Benfer

Ehrenpräsident: RA Wolfgang Hirsch † 18.01.2019, Ehrenmitglieder: Claus-Dieter Bäumer, Klaus-Rudolf Kelber, Alexander Körber, Rainer Taxis

Lektorat: Vorstand VDL e.V. mit freundlicher Unterstützung von Ulla Barthold

Druck: C. Maurer GmbH & Co. KG

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2021

Verbreitete Auflage: 4.000 Stück

Erscheinungsweise: März, Juni, September, Dezember

Copyright: Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber

Fotos:

Titel / U2 / U4 © Reinhard Kircher

Centerfold © Rainer Taxis

VdL-Ehrenmitglied



Klaus-Rudolf Kelber

Geboren 1947, Studium des Steuerrechts und der Finanzwirtschaft an der Finanzschule Hamburg. Laufbahnprüfung für gehobene Beamte der Steuerverwaltung. Erwerb des Diploms der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung (Steuerrecht).

Bis 1984 in der Hamburgischen Finanzverwaltung als Betriebsprüfer für Mittelbetriebe, in den letzten Jahren ausschließlich als Groß- und Konzernprüfer tätig.



Abb. 1: VdL-Mitgliederversammlung

1985 aus der Finanzverwaltung als Steueramtmann auf eigenen Wunsch ausgeschieden. Bestellung zum Steuerberater und seitdem hauptberufliche Tätigkeit als Steuerberater und Geschäftsführer einer Steuerberatungsgesellschaft am Hamburger Stadtrand mit einer Zweigniederlassung in Parchim (1990 bis 1999).

Im Rahmen der beruflichen Tätigkeit bildeten die betriebswirtschaftliche Beratung, insbesondere die Erstberatung bei Existenzgründungen, die gutachterliche Stellungnahme über Existenzgründungsvorhaben, das Rating sowie Finanzgerichtsverfahren die beruflichen Schwerpunkte.

Weitere Hauptbereiche waren die Betreuung von Familienunternehmen und GmbHs, das Umwandlungsrecht, die Luftfahrtbranche, die Betreuung von Ärzten, die Besteuerung von Vereinen und die Vertretung und Verteidigung in steuerstrafrechtlichen Ermittlungsverfahren.

Seit 1972 nebenberufliche Dozententätigkeit und Seminarleitung im Steuerrecht und Rechnungswesen für Verwaltung, Berufsverbände, Kammern und öffentliche Bildungsstätten einschl. der Volkshochschulen.

Lehrberechtigung an der Landesfinanzschule Hamburg und der zolltechnischen Prüfungs- und Lehranstalt Hamburg sowie an verschiedenen Einrichtungen der Bundeswehr. Besuch von pädagogischen Seminaren an der FHS Hamburg.

Ab 1980 Spezialisierung auf die Durchführung und Leitung von Existenzgründungs-Seminaren in Zusammenarbeit mit verschiedenen Organisationen. Ab 2000 Erweiterung des Vor-

tragsangebotes durch betriebswirtschaftliche und steuerrechtliche Spezialthemen.

Ab 2011 bis einschließlich 2015 Mehrheitsgesellschafter und Seniorpartner einer Steuerberatersozietät, die aus meiner bereits in 1984 gegründeten Einzelpraxis hervorging.

Nach dem kompletten Verkauf der Praxis Ende 2015 nur noch im kleinen Umfange steuerlich beratend für Betriebe der allgemeinen Luftfahrt tätig. Daneben werden noch einige wenige spezielle Mandate steuerlich betreut.

Als Hauptmann d. R. der Bundeswehr im Bereich des Nachschubs und der Logistik war es mir möglich, an diversen fachlichen Lehrgängen teilzunehmen, aber auch Fortbildungsmaßnahmen über Mitarbeiterführung zu besuchen.

Ab Ende 1999 Mitglied im AOPA Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater“. Anlässlich der alle paar Monate stattfindenden Treffen der Mitglieder in Egelsbach (später in Langen), habe ich diverse Vorträge (u.a. zur Mineralsölsteuerbefreiung, zum Thema Motorflug und Finanzamt, über das Ehrenamt und die Gemeinnützigkeit, zu steuerlichen Gestaltungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit Geschäftsflugzeugen), und über aktuelle Rechtsprechung mit steuerlichem Bezug und zu vielen anderen Themen gehalten.

In dieser Zeit lernte ich auch unseren damaligen Vorsitzenden Wolfgang Hirsch kennen und schätzen,

Nach der plötzlichen und unerwarteten Amtsniederlegung des damaligen Kassenwarts Lothar Abrakat habe ich Wolfgang tatkräftig hinsichtlich der brach liegenden Aufgaben des Kassenwarts (Rechnungswesen, Jahresabschlüsse und Steuererklärungen) bei diesen von Wolfgang zusätzlichen übernommenen Tätigkeiten unterstützt. Dabei bin ich allerdings davon ausgegangen, dass dies nur eine vorübergehende Aufgabe sei.

Tatsächlich entwickelte sich diese Hilfstätigkeit dann zu einer ständigen Mitwirkung durch die Wahl zum Kassenwart und die vollständige Übernahme der damit verbundenen Aufgaben in 2014. Bis Anfang 2021 war ich dann im Vorstand des VdL e. V. als Kassenwart für die Finanzen und das Rechnungswesen zuständig.

Zur Fliegerei kam ich 1988 durch einen Freund, der als Fluglehrer in einem Hanseatischen Fliegerverein gemeinsam mit unserem Ehrengeschäftsführer Claus-Dieter Bäumer tätig war. Mein besonderer Dank gilt Claus-Dieter, der –so glaube ich - sehr viel Mühe mit mir hatte, das Fliegen beizubringen. Bis heute habe ich ca. 1.900 selbst bezahlte Flugstunden in meinem persönlichen Logbuch verzeichnet. Überwiegend bin ich mit TB10, Cessna 172 / 152 und PA 28 unterwegs.

Ich freue mich, dass ich dem VDL, der mir sehr ans Herz gewachsen ist, jetzt als Steuerberater weiter begleiten darf.

© Klaus-Rudolf Kelber

Aufnahmeantrag

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL)

vormals Deutsche Schätzstelle für Luftfahrzeuge (seit 1965)



Aufnahme von Neu-Mitgliedern:

Sollten Sie Interesse an einer Mitgliedschaft in unserem Verband haben (Verbandsstatut), stellen wir Ihnen untenstehend die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung.

Dokumente als PDF-Dateien:

1. Aufnahmeantrag für Neumitgliedschaft

https://www.luftfahrt-sv.de/files/110_VDL-Aufnahmeantrag_190228.pdf

2. Sachverständigen-Fragebogen

https://www.luftfahrt-sv.de/files/120_VDL-Aufnahmeantrag_Anlage1_190228.pdf

Interessenten werden gebeten, nach Ausdrucken der Formulare diese ausgefüllt und unterschrieben per Post an die Geschäftsstelle des Verbands der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL), Hauptmannsreute 46/1, 70192 Stuttgart oder per E-Mail an gs@luftfahrt-sv.de zu senden.



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

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL)
vormals Deutsche Schätzstelle für Luftfahrzeuge (seit 1965)



AUFNAHMEANTRAG

Hiermit beantrage ich die aktive Mitgliedschaft und Aufnahme als ordentliches Mitglied in den Verband der Luftfahrtsachverständigen zum: _____ (Datum).

I. Allgemeine Angaben

Anrede: _____ Titel: _____

Vorname(n): _____ Nachname(n): _____

Geburtsdatum: _____ Geburtsort: _____

Derzeit wohnhaft in:

PLZ: _____ Wohnort: _____

Zusatz: _____ Straße & Nr.: _____

Telefon priv.: _____ geschäftlich _____

Telefax priv.: _____ geschäftlich _____

Email: _____ @ _____

Internet: _____

Beruf/Branche: _____

Gründungsdatum: _____ HRB: _____ USt.-ID-Nr.: _____

Mir ist bekannt, dass mit der Aufnahme als Vereinsmitglied ohne speziell vom Verband festgestellte Sachverständigenqualifikation eine Firmierung mit dem Zusatz „Mitglied des VdL...“ oder ähnlich nicht zulässig ist. Der Zusatz setzt eine aktive Mitgliedschaft voraus.

Ort

Datum

Unterschrift Antragsteller

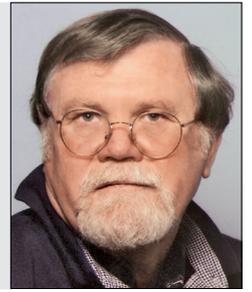
1. Vorsitzende:	obuv SV Rachel McKay	Zählstr. 6a	CH-8280 Kreuzlingen	Tel. 0511 879 89 352	rachel@mckay-aircraft.expert
Stellvertreter:	Dipl.-Ing. Stefan Krause	Zaisershofener Str. 7	86874 Tussenhausen	Tel. 08268 775	stefan.krause@skr-world.de
Stellvertreter:	Dr. Harald Hanke	Amselweg 9	65623 Hahnstätten	Tel. 0177 2577 801	hsv@hhanke.de
Kassierer:	Sib Klaus-Rudolf Kelber	Bergstr. 9	24558 Hensledt-Utzburg	Tel. 04193 8345	k.kelber@gmx.de
Pressereferent:	Sv Klaus Rogge	Alte Dorfstr. 13	29690 Schwarmstedt	Tel. 0172 7599 143	klaus.fritz.rogge@web.de
Geschäftsstelle:	Reinhard Kircher	Hauptmannsreute 46/1	70192 Stuttgart	Tel. 0711 479 22 50	gs@luftfahrt-sv.de
Internet:	luftfahrt-sv.de	Mail: gs@luftfahrt-sv.de	gan@luftfahrt-sv.de	seminare@luftfahrt-sv.de	
Bank:	SWIFT: SOLADEST600	BIC: SOLADEST	IBAN: DE67 6005 0101 0008 1033 94		
Steuernummer:	99018108783	Amtsgerecht Stuttgart	VR 1762		



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

„Low-Level Windshear“ und Starkregen oder wenn die „Speed“ in den Keller geht.

Werner Fischbach



Windscherungen im kurzen Endteil sind Ereignisse, auf die Piloten ganz gerne verzichten können. Wenn dann auch noch starker Regen dazukommt, kann das auch erfahrene Piloten vor einige Probleme stellen.

Eine Windscherung („windshear“) wird von Airbus als plötzliche Änderung der Windgeschwindigkeit und/oder Windrichtung über eine kurze Distanz definiert. Hervorgerufen wird dieses Phänomen durch sogenannte „Microbursts“, die man auch als Fallböen beschreiben kann. Sie beschränken sich auf ein relativ kleines Gebiet.

men. Grund für das Unglück war nach ihrer Meinung „das Auftreten eines kleinen „Microbursts“ im kurzen Endteil in niedriger Höhe, das im Verlust des Auftriebs und mit dem Aufsetzen des Flugzeughecks („tail strike“) während des Durchstartmanövers resultierte“. Und natürlich hatte das NTSB mit dem Kapitän des Flugs einen Mitschuldigen gefunden. Denn der hatte, so das NTSB, den Flug fortgesetzt ohne die in den entsprechenden Richtlinien niedergelegten Maßnahmen („windshear precautions“) zu beachten. Er hatte den Anflug mit seinem Co-Piloten besprochen und beide kamen überein, die Landeklappen nicht wie üblich, auf CONF 3,



Abb. 1: Im Anflug auf Charlotte einem „Microburst“ zum Opfer gefallen – American Airlines A 321 (Philip Pilosean/Shutterstock)

Wenn sie dann auf den Boden treffen, dann bewegen sie sich gewissermaßen in alle Richtungen. Das tückische für anfliegende Flugzeuge ist dabei, dass der Wind plötzlich die Richtung wechselt und so beispielweise aus einem Wind von vorne ein Rückenwind wird. Dadurch fliegt das Flugzeug gegenüber der umgebenden Luft langsamer – die Geschwindigkeit geht abrupt „in den Keller“ und kann in einem Höhenverlust enden. Was nicht so besonders gut ist, wenn sich das Flugzeug im kurzen Endteil, also kurz vor der Landung befindet. Im August 2015 endete dies am internationalen Flughafen von Charlotte für einen Airbus A 321 der American Airlines (N564UW) in einer Landung kurz vor der Piste 36L. Dabei hatte die Besatzung noch versucht, mit einem Durchstartmanöver ihrer misslichen Lage zu entkommen. Doch dieses Manöver kam wohl zu spät. Der A321 setzte mit dem Heck auf dem Boden auf („tail strike“) und beschädigte dabei Teile der Anflugbefeuerung. Das Flugzeug wurde dadurch am Heck beschädigt. Die nationale Untersuchungsbehörde NTSB (National Transportation Safety Board) fasste die Unfallursache kurz und knapp zusam-

sondern auf CONF FULL zu setzen. Wegen möglichen Wassers auf der Piste, hatten sie sich entschlossen, die automatische Bremswirkung auf LOW zu stellen. Wie sie sich im Fall von einer möglichen Windscherung bzw. einem „Microburst“ verhalten sollten, war im „Quick Reference Handbook (QRH)“ niedergelegt. Natürlich kannte der Kapitän das QRH und hatte sich auch immer an die darin niedergeschriebenen Verfahren gehalten. Doch an diesem Tag hatten die beiden Piloten darauf verzichtet, einen Blick in das Dokument zu werfen. Denn von Gewittern oder sonstigen bedrohlichen Wettererscheinungen war nichts zu sehen und es war auch nicht davor gewarnt worden.

Nun ist man bekanntlich immer etwas klüger, wenn man vom Rathaus kommt. Und so ist man meist auch etwas klüger, wenn eine Unfalluntersuchungskommission zu einem bestimmten Ergebnis kommt und sie den damals Handelnden genau erklärt, was sie falsch gemacht hatten. Meist wird dabei vergessen, dass die Unfalluntersucher jede Menge Zeit haben, den Hergang eines Unfalls gründlich zu untersuchen, während Piloten (und in vielen Fällen

auch die Fluglotsen) innerhalb kürzester Zeit (oftmals bleiben für eine Reaktion nur Sekunden) eine Entscheidung treffen müssen. Deshalb mag es interessant sein, näher auf den Untersuchungsbericht einzugehen, um so nachvollziehen zu können, wie es zu diesem Unfall gekommen ist.

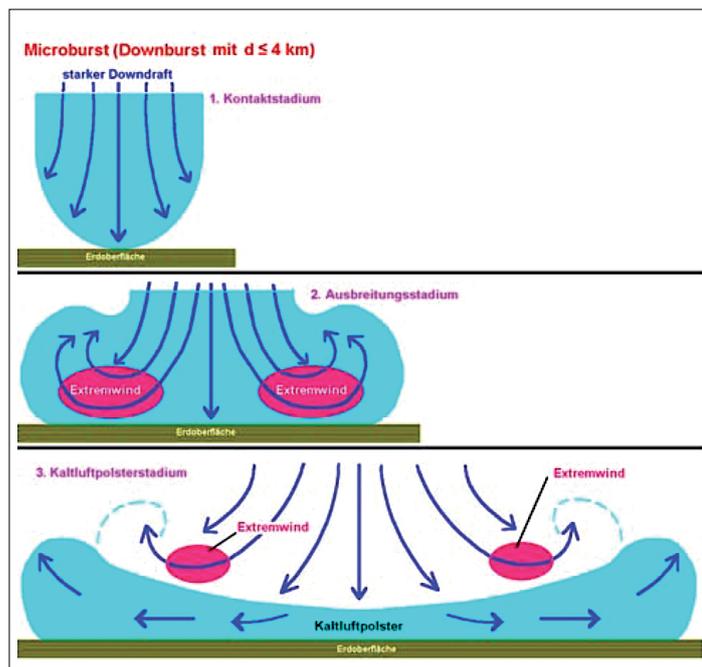


Abb. 2: Darstellung eines „Microbursts“ (Quelle: DWD)

Die Grafik zeigt die Entstehung eines Microburst in drei Entwicklungsphasen.

Im Kontaktstadium erreicht der starke Downdraft den Erdboden. Im Ausbreitungsstadium beginnt sich die Kallluft vom Ort des Auftreffens horizontal nach allen Richtungen divergent auszubreiten und erzeugt dabei zwei wirbelhafte Extremwindfelder. Im Kaltluftpolsterstadium hat sich eine Kaltluftpolster am Erdboden gebildet, oberhalb derer die Windgeschwindigkeit weiter zunimmt.

Der Unfallhergang

Der Flug des A321, der als AA/AAL 1851 von Atlanta nach Charlotte unterwegs war, wurde zunächst ohne Probleme durchgeführt. Gegen 18:32:16 Ortszeit durchflog AAL 1851 die Höhe von 11 000 Fuß; ATC informierte die Piloten über die aktuelle ATIS (Automated Terminal Information Service) und teilte ihnen mit, dass ihre Landung auf der Piste 36L geplant war. Einige Minuten zuvor hatten sie einen Hinweis auf mögliche Windscherungen erhalten und der Kapitän beobachtete einen Schauer in der Nähe des Flughafens. Kurz danach informierte er den Co-Piloten, dass sich der Regenschauer nun über dem Flughafen befinden würde und er deshalb die Piste nicht sehen konnte. Der Approachcontroller gab AAL 1851 für einen ILS-Anflug zur Piste 31L frei. Kurz danach meinte der Co-Pilot: „That thing really is just like of the approach end, isn't it?“. Darauf erwiderte der Kapitän, dass sich der Regenschauer über dem Platz befinde und inzwischen die rechte Hälfte des Flughafens überquert hätte („cleared the right half“). Um 18:34:34 Ortszeit durchflog der Airbus eine Höhe von 2 500 Fuß; der Kapitän bat, die Klappen auf CONF FULL zu setzen und schaltete den Autopiloten ab.

Um 18:35:23 nahm der Co-Pilot Funkkontakt mit dem Tower auf und wurde zur Landung auf der Piste 35L freigegeben; ein Canadian Regional Jet (CRJ) befand sich noch vor ihnen im Anflug. Gleichzeitig warnte der Towercontroller die beiden Piloten vor einer möglichen Windscherung in einer Entfernung von einer Seemeile zur Piste und einem möglichen Geschwindigkeitsverlust von 20 Knoten. Zusätzlich informierte er sie, dass das vor ihnen fliegende Luftfahrzeug in einer Höhe von 300 Fuß eine Zunahme der Ge-

schwindigkeit von acht bis 15 Knoten gemeldet hatte. Eine halbe Minute später entschloss sich der vorausfliegende CRJ, den Anflug abzubrechen und das Fehlanflugverfahren einzuleiten, während der A321 in einer Höhe von 180 Fuß in den Regenschauer hineinflug. Fünf Sekunden später war auf dem Cockpit Voice Recorder der automatische Ausruf „one hundred“ zu hören.

Um 18:36:59 stellte der Co-Pilot eine Windscherung fest, fast gleichzeitig wurde die sprachliche Warnung WINDSHEAR, WINDSHEAR, WINDSHEAR ausgegeben. Der Kapitän forderte sofort „Go around, TOGA!“. Dennoch konnte eine Kollision mit dem Boden nicht vermieden werden. Der „Tailstrike“ erfolgte um 18:37:02 Ortszeit. Der Co-Pilot informierte den Tower, dass sie in einer Höhe von zehn Fuß einen Geschwindigkeitsverlust von 20 Knoten verzeichnet hätten. Nachdem der A321 durchgestartet war, wurde er zur Piste 36C geführt, wo er dann problemlos, wenn auch ein wenig lädiert landete. Von den Insassen wurde niemand verletzt.

Eine Sicherheitsempfehlung wurde vom NTSB übrigens nicht gegeben. Aber es geht sehr ausführlich auf die Wettersysteme am oder in der Nähe des Flughafens ein. Da wäre zunächst das „Automated Surface Observing System (ASOS)“ zu nennen, das sich 1,4 Meilen vom Unfallort entfernt befindet. Für 18:35 stellte es fest, dass der Wind aus 220° mit einer Stärke von sechs Knoten wehte, die Sicht bei „moderatem“ Regen sechs Seemeilen betrug und sich einige Wolken in 6 000 und 8 000 Fuß befanden. In 10 000 Fuß wurde eine geschlossene Wolkendecke gemeldet. Von einer Windscherung oder einem „Microburst“ wurde nichts erwähnt. Aber das liegt wohl daran, dass „Microbursts“ nur in einem sehr kleinen Gebiet auftreten. Wenn so ein Microburst nicht am oder bei dem ASOS niedergeht, dann kann dieses System dies auch nicht feststellen. Das nächstgelegene Wetterradar befindet sich in einer Entfernung von 65 Meilen südwestlich des Flughafens. Es zeigte zwei Wolkenzellen entlang der Anflugstrecke und eine direkt über dem Flughafen. Der Flughafen Charlotte verfügt darüber hinaus über ein „Terminal Doppler Weather Radar (TDWR)“, das sich etwa neun Meilen nördlich des Unfallorts befindet. Zwischen 18:32 und 18:38 Ortszeit zeigte es mehrere kleine Wolkenechos entlang der Anflugstrecke und ein größeres Echo über der Aufsetzzone der Piste 36L. Die Wetterdaten dieser Sensoren werden im „Integrated Terminal Weather System (ITWS)“ der Bundesluftfahrtbehörde FAA, die bekanntlich in den USA auch die Flugsicherung betreibt, integriert. So werden den Fluglotsen Informationen über das aktuelle Wetter sowie eine Wettervorhersage, die auch Windscherungen und „Microbursts“ beinhaltet, zur Verfügung gestellt. Die Controller können Piloten so über Wettererscheinungen, die ihnen gefährlich werden können, informieren. Die Controller in Charlotte haben dies getan. Den Unfall verhindern konnten sie dadurch nicht.

© Werner Fischbach

mt-propeller

Entwicklung und Herstellung von 2-Blatt bis 7-Blatt High Performance Composite Propeller.



Pilatus PC-12 mit neuem 7-Blatt Propeller. STC 10014953 R3

Verkauf und Service von Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward und Goodrich.

Flugplatz Str. 1, 94348 Atting
Tel.: +49(0)9429 9409-0, Fax: +49(0)9429 8432
sales@mt-propeller.com, www.mt-propeller.com

FLY GREEN - FLY MT





Ready for take-off:

Eurowings Discover erhält Flugbetriebsgenehmigung

- Air Operator Certificate (AOC) am 16. Juni 2021 vom Luftfahrt-Bundesamt ausgestellt
- Erstflug am 24. Juli von Frankfurt nach Mombasa mit Weiterflug nach Sansibar
- Weitere Ziele im Sommerflugplan 2021: Punta Cana, Windhuk, Las Vegas und Mauritius

Nun ist es amtlich: Passend zur aktuell steil ansteigenden Buchungsnachfrage für Urlaubsreisen, ist auch der neue Ferienflieger der Lufthansa Group startklar. Mit Ausstellung der Betriebsgenehmigung und des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) durch das Luftfahrt-Bundesamt, hat die junge Start-up Airline Eurowings Discover erfolgreich die letzte Etappe auf dem Weg zum eigenständigen Flugbetrieb abgeschlossen. Die Urkunde wurde am 16. Juni vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) ausgestellt.

„Der Zeitpunkt hätte kaum besser sein können. Menschen können endlich wieder reisen und wir sind startklar, um sie zu den schönsten Reisezielen der Welt zu fliegen,“ erklärt Wolfgang Raebiger, CEO von Eurowings Discover. „Wir haben innerhalb nur eines Jahres eine Airline aufgebaut – ein ambitioniertes Ziel, das wir mit großer Unterstützung der gesamten Lufthansa Group, eines motivierten Teams und in enger Zusammenarbeit mit dem Luftfahrt-Bundesamt erreicht haben. Ihnen allen gebührt unser Dank.“

Eurowings Discover ist zugleich die erste Fluggesellschaft überhaupt in Deutschland, die eine unbefristete Genehmigung im Rahmen einer neuen luftrechtlichen Anforderung, dem sogenannten Teil-CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation) erhalten hat.

Erstflug nach Mombasa mit Weiterflug nach Sansibar

Die jüngste Airline der Lufthansa Group startet am 24. Juli von ihrem Heimatflughafen Frankfurt am Main zu ihrem Erstflug nach Mombasa mit Weiterflug nach Sansibar. Im August füllt sich das Flugprogramm mit weiteren attraktiven Fernstreckenzielen: So geht es neben zwei wöchentlichen Frequenzen nach Mombasa/Sansibar, ab August auch dreimal wöchentlich nach Punta Cana und fünfmal die Woche nach Windhuk. Im Oktober fliegt Eurowings Discover zudem dreimal wöchentlich nach Las Vegas und Mauritius.

Im Winterflugplan 2021 kommen mit je drei wöchentlichen Frequenzen Bridgetown, Montego Bay und Varadero hinzu. Außerdem wird das Flugprogramm ab November auf die Kurz- und Mittelstrecke mit den Zielgebieten Kanaren, Ägypten und Marokko ausgeweitet.

Bevor es Ende Juli auf der Langstrecke losgeht, plant Eurowings Discover ab Mitte Juli ausgewählte innereuropäische Flüge im

Wet-Lease für die Lufthansa Group Airline Air Dolomiti (EN) durchzuführen, um den Flugbetrieb sukzessive aufzunehmen und einen reibungslosen Start auf der Langstrecke zu gewährleisten.

Die Flotte der Lufthansa Tochter wird in diesem Jahr insgesamt aus maximal elf Flugzeugen bestehen und bis Mitte nächsten



Abb. Eurowings Discover © Lufthansa Group

Jahres auf 21 Flugzeuge wachsen (10x Airbus A320 und 11x Airbus A330). Alle Flugzeuge stammen aus dem Flottenpool der Lufthansa Group.

Durch die vollständige Integration in das Zubringernetz der Lufthansa profitieren Reisende von durchgängigen Buchungsprozessen und nahtlosem Umsteigeverkehr. Bereits heute sind alle Flüge unter lufthansa.com buchbar – derzeit noch unter Lufthansa Flugnummer (LH). Die Umstellung auf die Eurowings Discover Flugkennung „4Y“ ist für die Woche des Erstflugs geplant.

Über Eurowings Discover

Eurowings Discover ist die neue touristische Airline der Lufthansa Group und eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Lufthansa AG. Unter dem IATA-Code 4Y führt die Airline Flüge in eigener kommerzieller und operativer Verantwortung durch. Mit einem Angebot aus Kurz-, Mittel- und Langstrecke ergänzt Eurowings Discover das touristische Angebot der Lufthansa an den deutschen Drehkreuzen und bietet Reisenden eine große Auswahl an attraktiven Reisezielen. Mit aufeinander abgestimmten Angeboten von SWISS und Edelweiss betreibt die Lufthansa Group an ihrem Drehkreuz Zürich dieses kombinierte Geschäftsmodell bereits seit vielen Jahren mit Erfolg.

Media Relations
Lufthansa Group
Telefon +49 69 696 2999



Langen, 11. Juni 2021

ENAIRE nutzt Beratungsleistungen der DFS Aviation Services

GAN-Redaktion

Die DFS Aviation Services GmbH wird ENAIRE bei der Einführung des Fluginformationsdienstes (FIS) für Flugzeuge nach Sichtflugregeln (VFR) in Spanien beraten.

Die spanische Flugsicherung ENAIRE hat die DFS Aviation Services (DAS) damit beauftragt, Betriebs- und Schulungsberatungsleistungen für die Einführung des Fluginformationsdienstes (FIS) durch speziell damit beauftragtes FIS-Personal zu erbringen. Die Beratungsleistungen werden bis Dezember 2022 andauern, wenn der neue Fluginformationsdienst voraussichtlich seinen Betrieb aufnehmen wird.

Im Rahmen des Projekts wird ein Team aus Flugverkehrsmanagement-Experten der DFS-Gruppe (DFS Deutsche Flugsicherung und ihre Tochtergesellschaften) ENAIRE bei der Definition der FIS-Sektoren, Erstellung von Betriebsdokumenten, Ausarbeitung des Konzeptes und Ablaufs für Schulungen sowie schließlich bei den ersten Schulungen selbst unterstützen.

Die DFS-Gruppe kann auf über 20 Jahre Erfahrung im Bereich FIS/VFR zurückblicken und stellte 2019 mit der Zusammenlegung der Fluginformationsdienste von ehemals drei Kontrollzentralen in Deutschland erfolgreich von einem dezentralen auf ein zentrales Modell mit nur einer Kontrollzentrale in Langen um.

DAS-Geschäftsführer Andreas Pötzsch sagt über das Projekt: „Wir freuen uns, mit ENAIRE an einem so wichtigen Projekt zusammenarbeiten zu können, und mit unserer Expertise dazu beizutragen, dass der Service vom ersten Tag an ein Erfolg wird. Das Projekt intensiviert die enge Partnerschaft zwischen ENAIRE und der DFS-Gruppe, die schon seit langem in mehreren europäischen Projekten erfolgreich zusammenarbeiten“.

Xavier Benavent, Operations Manager bei ENAIRE, fügt hinzu: „Die Zusammenarbeit mit der DAS macht Spaß, und wir freuen uns, die Expertise nutzen zu können, die die DFS-Gruppe in mehr als 20 Jahren im deutschen FIS-VFR-Betrieb erworben hat. Dies wird zweifelsohne eine erfolgreiche Umsetzung des ENAIRE-Projekts garantieren.“

Die DFS Aviation Services GmbH (DAS) ist ein Tochterunternehmen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und beschäftigt weltweit mehr als 400 Mitarbeiter. Als zertifizierter Flugsicherungsanbieter kontrolliert die DAS den Luftverkehr an deutschen Regionalflughäfen und vertreibt weltweit flugsicherungsnahe Produkte und Dienstleistungen. Zu ihren Kunden zählen Flugsicherungsorganisationen, Flughäfen, Fluggesellschaften und Luftverkehrsbehörden in aller Welt.

Über das Tochterunternehmen Air Navigation Solutions Ltd. (ANSL) ist die DAS zudem für den Verkehr in Edinburgh und London-Gatwick verantwortlich. Weiterhin unterstützt das Tochterunternehmen DFS Aviation Services Bahrain Co WLL im Mittleren Osten in Bereichen der Flugsicherung und Flugsicherungstechnik. In Asien ist die DFS Aviation Services mit einer Repräsentanz in Peking und einer Niederlassung in Singapur vertreten. Über ihr Joint Venture mit der Frequentis AG aus Wien, die Frequentis DFS Aerosense GmbH, vertreibt die DAS außerdem Remote-Tower-Lösungen weltweit. www.dfs-as.aero

ENAIRE ist der wichtigste Flugsicherungsdienstleister in Spanien. Als dem spanischen Ministerium für Verkehr, Mobilität und Stadtentwicklung unterstelltes Unternehmen bietet es von den fünf Leitstellen in Madrid, Barcelona, Sevilla, Gran Canaria und Palma aus Streckenkontrolldienste für alle Flüge und Überflüge sowie Anflugdienste zu allen Flughäfen des Landes.

Darüber hinaus erhalten 45 Flugverkehrskontrolltürme sowie 21 Flughäfen, darunter der verkehrsreichste des Landes, die Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste von ENAIRE und sind auf dessen Flugplatzkontrolldienste angewiesen.

ENAIRE ist der viertwichtigste europäische Flugsicherungsdienstleister und gehört mit seinem klaren Bekenntnis zur Single Sky-Initiative zu internationalen Partnerschaften wie SESAR Joint Undertaking, SESAR Deployment Manager, A6 Alliance, ITEC, CANSO und ICAO.

ENAIRE ist der offizielle Anbieter aeronautischer Informationen in Spanien.

Media contact DFS Aviation Services GmbH

Irina Prawetz

Heinrich-Hertz-Straße 26

63225 Langen

Tel.: 06103 3748 - 141

irina.prawetz@dfs-as.aero

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

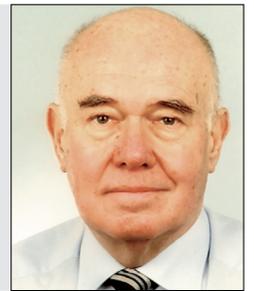
E-Mail: Info@ajs-luftrecht.de

Fax: (049) 6103 / 42083



Ein Arbeitskreis der AOPA Germany

TROCKENE BAHN – NASSE BAHN



Jürgen Mihlan

Einführung

Bei der Ermittlung der Start- und Landestrecken ist - ähnlich wie beim Autofahren – der Zustand der S/L-Bahn (bzw. der Straße) sehr wichtig. Die flugbetrieblichen Vorschriften in der „EASA-Air Operations“ /EASA AIR OPS) fordern daher, dass der Einfluss von Nässe oder Kontaminierung der Bahn (z.B. Schnee, Matsch, Eis oder stehendes Wasser) zu berücksichtigen ist.

Noch immer etwas unbekannt ist eine Änderung in den EASA-Flugbetriebsvorschriften vom Ende 2019. Es geht hier um eine Änderung der Definition für eine nasse Bahn. Gab es früher noch den Begriff einer feuchten (damp) Bahn sowie den unmittelbar nutzbaren Vorteil einer „grooved runway“ (oder eines Belags mit porous pavement), so ist dies entfallen. Zurückzuführen ist dies auf eine Änderung im ICAO-Anhang 6. Die EASA hat die europäischen Vorschriften entsprechend angepasst.

Definition für eine trockene Bahn

Es handelt sich um eine Bahn, die frei von sichtbarer Feuchtigkeit ist, wörtlich

... a runway whose surface is free of visible moisture ...

(siehe hierzu EASA-Air Operations Anhang I Definition 42). Sichtbare Feuchtigkeit könnte u.a. auch Tau bedeuten. Die früher noch übliche Bezeichnung „damp“ (für feucht) in Abgrenzung zu „wet“ (nass) wurde gestrichen.

Definition für eine nasse Bahn

Nach Definition 128 EASA AIR OPS ist eine nasse Bahn

... a runway whose surface is covered by any visible dampness or water ...

also eine Bahn, die mit jedweder sichtbarer Feuchtigkeit bedeckt ist.

Kontaminierte Bahn

Darunter wird eine Bahn verstanden, die ganz oder mit großem Anteil mit stehendem Wasser, Schnee, Matsch oder Eis bedeckt ist, also gemäß der bisherigen Definition.

Auswirkungen

War es bisher möglich, eine feuchte Bahn unter bestimmten Randbedingungen auch als trocken anzusehen (also ohne Zuschläge) so gilt dies nun nicht mehr ohne weiteres. Dies bedeutet, dass bei einer feuchten Bahn die Zuschläge für eine nasse Bahn anzuwenden sind bzw. die Tabellen / Graphs aus dem AFM / POH für „wet“ zu benutzen sind. Nun wird man sagen, dies sei ja alles nicht so bedeutend und das hat es schon immer gegeben, da auch schon nach der alten Definition die Performancedaten für eine nasse Bahn berücksichtigt werden mussten (so lange die Bahn eben nicht „grooved“ war). Jetzt ist also - wie schon ausgeführt - eine Bahn mit sichtbarer Feuchtigkeit (also z.B. dem bereits erwähnten Tau), mit beispielsweise 15% bei der Landung zu berücksichtigen, auch wenn diese „gegrooved“ ist.

Hierzu einige Beispiele:

Phenom 300 bei 1.200 m Bahnlänge

- Druckhöhe 1000 ft
- Temperatur 25°C
- Nullwind
- ebene Bahn

- TORA / TODA / ASDA / LDA = 1200 m

erlaubte Startmasse

- trockene Bahn 8340 kg (= MTOM)
- nicht-trockene Bahn 8160 kg

erlaubte Landemasse

- trockene Bahn 7300 kg (MLM 7730 kg)
- nicht-trockene Bahn 5800 kg

somit 1500 kg weniger!

A 321 – NEO

- Druckhöhe 425 ft
- Nullwind

Erforderliche Landestrecke mit MLM

- trockene Bahn 1637 m
- nicht-trockene Bahn 1883 m

also 246 m mehr!

Lösungsmöglichkeiten

Die beiden Beispiele zeigen, wie drastisch die Einschränkungen sein können. Natürlich, den 15 % Faktor für die nasse Bahn bei der Landung gibt es schon lange, oft aber war eine Bahn nur als „feucht“ und nicht als „nass“ zu interpretieren. Außerdem konnte eine Bahn die „grooved“ oder mit „porous pavement“ versehen war, als trocken angesehen werden, solange die Reibungswerte der Bahn denen einer trockenen Bahn entsprachen. Das erschien auch schlüssig, setzte aber voraus, dass eine derartige Bahn entsprechend gewartet (gereinigt) wurde, sodass tatsächlich nachweisbar die erforderlichen Reibungswerte einer trockenen Bahn auch bei Nässe gegeben waren. Dies war nicht immer der Fall und ... welche Bahn ist überhaupt „grooved“ oder mit „porous pavement“ versehen? Inzwischen haben sich viele betroffene Flughäfen und Luftfahrzeugbetreiber bereits gegen die eingangs erwähnte rigorose Änderung gewehrt und es gibt in diversen Papieren Entschärfungen.

Wie kann das aussehen?

1. Die Bahn muss über einen Belag mit nachgewiesener verbesserter Bremswirkung verfügen (z.B. Grooving).
2. Diese Bahn muss fortlaufend überprüft werden, um die verbesserte Bremswirkung (gegenüber einer normalen trockenen Bahn) sicherzustellen.
3. Für das Flugzeug muss es im AFM / POH Daten geben (ggfs. in einem Supplement), die entsprechend des nachgewiesenen Reibungswertes für die Bahn darüber aussagen machen, um welchen Betrag sich die Strecke für Start und Landung bei nicht-trockener Bahn verändert (also 15 % bis 0 %).

Es ist wohl zu befürchten, dass diese Forderungen erst über eine längere Zeitschiene und nicht überall erfüllbar sind – also müssen wir uns im Moment an die eingangs beschriebenen Definitionen und deren Auswirkungen halten.

© Jürgen Mihlan

Aktuelles aus der Ausbildung

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL)



Prof. Dr. Harald Hanke

Ausbildung 2021

Nachdem wir seit 2020 bedingt durch die Coronakrise keine Aus- und Weiterbildung anbieten konnten, sehe ich jetzt wieder Licht am Horizont. In der Hoffnung, dass sich die Lage in der Ausbildung nicht ändert, plane ich für 2021 wieder Ausbildungen. Dabei berücksichtige ich einen größeren Abstand zwischen den Teilnehmern, sodass eine geringe Verschärfung der Coronaregeln ausgeglichen werden kann.

Ob wir vor jedem Unterrichtstag einen Covidtest in der Gruppe machen, hängt von den Vorgaben der Region ab.

Grundausbildung 2021

Dadurch, dass sich in den letzten 2 Jahren mehrere Interessenten für eine Ausbildung zum basisqualifizierten Sachverständigen gemeldet hatten, werde ich die gesamte Liste durchgehen und nachfragen, ob das Interesse an der Ausbildung weiterhin besteht. Möglicherweise muss ein weiterer Ausbildungstermin anberaumt werden. Die Entscheidung zum Beginn der Ausbildung fällt wie immer am 30.06.

Der Termin 30.08.-02.09.2021 bleibt bestehen. Einen passenden Ort suche ich noch. Wahrscheinlich werden die Räumlichkeiten in Egelsbach nicht den geltenden Coronaregeln entsprechen und zu klein sein.

Als Ersatz suche ich einen zentralen, mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbaren Ort und mit guten Möglichkeiten zum Übernachten. Bitte füllen Sie, falls das noch nicht geschehen ist, bei Interesse die aktuellen Formblätter (Anmeldung zum Lehrgang und Anlage 1 zur Mitgliedschaft) aus, unterschreiben sie und senden sie mir zur baldmöglichsten Planung wieder zu. Es entstehen erst Kosten, wenn der Unterricht am **30.06.2021** zugesagt wurde.

Zusatzausbildung 2021

Für die Zusatzausbildung (Weiterbildung) beginnt die Sammlung der Interessenten für die diversen Fachgebiete ab sofort.

Ab 7 Interessenten findet eine Zusatzausbildung statt. Bitte wählen Sie aus der Angebotsliste im Internet das Thema, für das Sie sich interessieren, füllen das entsprechende Formular aus und senden es unterschrieben zurück.

Bitte teilen Sie Ihr Interesse der Ausbildungsleitung bis spätestens zum 30.06.2021 per e-mail mit.

Die entsprechenden Anmeldeformulare finden Sie auf unserer Homepage:

<http://www.luftfahrt-sv.de/content/verband/ausbildung.php>

Bitte ausfüllen, unterschrieben und als pdf an den VdL zurücksenden.

© Prof. Dr. Harald Hanke



Abb.: W. Hirsch Archiv Bild



„Die TRS Aviation Consulting GmbH steht für höchste Qualitätsstandards, Zuverlässigkeit und Prozessorientierung. Unser Ziel ist es, maßgeschneiderte Lösungen zu entwickeln, die auf die Bedürfnisse unserer Kunden zugeschnitten sind.“

Torsten Geck, Geschäftsführer

Operations Manuals (OM)

Handbücher Teile A bis D und andere relevante Manuals (wie CAME, GOM, etc.)

Part NCC

Handbücher und Beratung für nicht-kommerzielle Flugbetriebe

Minimum Equipment List (MEL)

Für alle Flugzeuge und Luftfahrtbehörden

Kundenspezifische Lösungen

Einhaltung von Sicherheitsstandards und regularienkonforme Umsetzung im Flugbetrieb

www.trsc.de · info@trsc.de · +49 6102 8167901

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

Ihre Werbung in unserem Magazin:

Firma:

Str./Nr.:

PLZOrt

TelFax

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

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

Herr Niles hat sich dankenswerterweise bereit erklärt die nächste Versammlung in der Helikopterstaffel der Polizei in St. Augustin bei Bonn zu organisieren. Wegen der Zugangsbeschränkung muss die Teilnehmerliste frühzeitig erstellt werden. Zeitpunkt der nächsten geplanten Versammlung:

02. Oktober 2021

Neue VdL-Mitglieder 2021:

Jan Falkenberg

Der AERO-Termin 2022

Die Internationale Luftfahrtmesse findet 27. bis 30. April 2022 statt.

Juli

24./25. Juli

Bamberg Fliegt – 111 Jahre Luftfahrt in Bamberg, Flugplatzfest & Fly In, Sonderlandeplatz Bamberg-Breitenau, www.aeroclub-bamberg.de

02.07.2021 - 04.07.2021

Quax Stearman & Friends 2021

Wie jedes Jahr am ersten Juliwochenende freuen wir uns, auch dieses Jahr wieder eine sympathische Runde aus Piloten und Freunden amerikanischer Oldtimer zum „Stearman & Friends“ am Flugplatz Bienenfarm (EDO) begrüßen zu dürfen.

30.07.2021 - 31.07.2021

55. Internationaler Allgäuflug 2021

August

7./8. August

Do-Days, Dornier Museum Friedrichshafen, www.dorniermuseum.de

13.-15. August

Flugtage, Verkehrslandeplatz Bautzen, www.flugtage-bautzen.de

21. August

Hunterfest, Flugplatz St. Stephan, Schweiz, www.hunterverein.ch/flugplatzfest

21./22. August

Flugtag, Verkehrslandeplatz Breitscheid, www.airshow-breitscheid.com

21./22. August

Flugtag, Segelfluggelände Dorsten, www.flugtage-dorsten.de

28./29. August

Flugtag, Dittingen, Schweiz, www.flugtage.ch

28./29. August

Flugtag, Verkehrslandeplatz Zwickau, www.acz.de

Europa

Juli

16.-18. Juli

Royal International Air Tattoo, RAF Fairford, Großbritannien, www.airtattoo.com

20.-25. Juli

MAKS, International Aviation and Space Salon, Zukovsky, Moskau, Russland, www.aviasalon.com

Wir übernehmen keine Gewähr zu Terminen

REDAKTIONSTERMINE		
Ausgabe	Redaktionsschluss	
	Artikel	Anzeigen
1.2021	Montag - 03.02.2021	
2.2021	Freitag - 15.05.2021	
3.2021	Samstag - 15.08.2021	
4.2021	Sonntag - 15.11.2021	
Beiträge und Anzeigen bitten wir ausschließlich zu richten an: gan@luftfahrt-sv.de		



Prof. Dr. Harald Hanke

Grundausbildung zum basisqualifizierten Sachverständigen

- Mindestteilnehmerzahl: 8
- Kosten: 500EUR / Modultag netto (Mitglieder)
- Anmeldung: seminare@lufffahrt-sv.de
- Lehrgangsdauer: 4 Tage
- Ende der Anmeldefrist für Ausbildungen: **30.06.2021**
- **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 30. Aug. 2021	Sachverständiger: Berufsbild, Rechte & Pflichten, Aufgabenbereiche	Egelsbach
GS001b	Di 31. Aug. 2021	Rechtssysteme, Auftraggeber, praktische Arbeit, Haftung, Kontrolle	Egelsbach
GS001c	Mi 01. Sept. 2021	Gutachten, Übungen Gutachtenerstellung	Egelsbach
GS002a	Do 02. Sept. 2021	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 2021 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: **10.01.2021 und 30.06.2021**

→ 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 Personenzertifizierung nach DIN EN ISO / IEC -17024.



Quelle: Juris

Gericht/Institution: VG Cottbus
Erscheinungsdatum: 10.06.2021
Entscheidungsdatum: 17.05.2021
Aktenzeichen: 3 L 174/21

Maisverbot zum Schutz des Luftverkehrs bestätigt

Das VG Cottbus hat den Eilantrag gegen die sofortige Vollziehbarkeit eines Maisanbauverbotes abgelehnt.

Die Antragstellerin ist ein Landwirtschaftsbetrieb, der seit vielen Jahren landwirtschaftliche Ackerflächen auch in unmittelbarer Nähe der Startbahn Süd des neu gebauten Flughafens Berlin-Schönefeld bewirtschaftet. Auf den von ihr gepachteten Flächen wurde in der Vergangenheit Mais angebaut. Aussaat und der spätere Erntevorgang lockten auf Nahrungssuche befindliche große Vögel, insbesondere Gänse und Kraniche an. Bis zu 4000 Tiere gleichzeitig wurden auf der Pachtfläche beobachtet.

Mit Verfügung vom 21. April 2021 untersagte die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg der Antragstellerin die Aussaat von Mais auf den in unmittelbarer Nachbarschaft des Flughafens belegenen Flächen.

Die Antragstellerin wandte sich im vorläufigen Rechtsschutzverfahren gegen diese Verfügung und führte aus, die Gefahr für einen Vogelschlag sei auch schon im Planfeststellungsverfahren zum Flughafen Berlin-Brandenburg bekannt gewesen. Hingegen seien keine Maßnahmen zur Ergänzung oder Änderung des Planfeststellungsbeschlusses unternommen worden. Richtigerweise hätte die Antragsgegnerin bei der hier festgestellten Gefährdung für Leib und Leben die Öffnung des Flughafens solange untersagen müssen, bis die Gefährdung durch geeignete Maßnahmen beseitigt sei. Auch könnte der Antragsgegner mit den Regelungen des Luftverkehrsgesetzes keine Maßnahmen ihr gegenüber verfügen, sondern müsste gegen den Flughafenbetreiber oder die jeweilige Fluggesellschaft vorgehen.

Die Kammer hat mit Beschluss vom 17. Mai 2021 den Antrag abgelehnt. Zur Begründung führte sie aus, der Antragsgegner könne seine Maßnahme auf § 29 LuftVG stützen. Es gehe um die Abwehr von betriebsbedingten Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch die Luftfahrt. Zu den betriebsbedingten Gefahren wurden auch solche, die den Luftraum betreffen - mithin auch die eines Vogelschlages - gehören. Auch wurde bei einer etwaigen Kollision eines oder mehrerer Vögel mit einem Flugzeug eine Unfallgefahr bestehen; ferner könnten Dritte am Boden gefährdet sein.

Auch eine Gefahr im Sinne des Luftverkehrsgesetzes liege vor. Der Schadenseintritt sei wahrscheinlich. Vorgelegte Gutachten hätten bestätigt, dass insbesondere Vögel wie Wildgänse oder Kraniche eine erhebliche Gefahr für den Luftverkehr darstellen können insbesondere bei Schwärmen, die bis zu 5000 Vögel umfassen könnten. Die Vögel würden bei den An-, Ab- und Pendelflügen regelmäßig die Start- und Landebahn des Flughafens Berlin-Brandenburg kreuzen. Könne der Startvorgang nicht mehr abgebrochen werden, beschwöre dies eine Kollision herauf. Auch sei anerkannt, dass Mais die genannten Vogelarten in hohem Maße anziehe. Von daher habe die Behörde die Maß-

nahmen auch zulässigerweise gegen die Antragstellerin richten können. Die Antragstellerin könne jedenfalls als Nichtstörerin in Anspruch genommen werden, da anderenfalls der Gefahr nicht hinreichend begegnet werden könnte. Auch könne die Antragstellerin nicht in zulässiger Weise auf den Flughafenbetreiber verweisen. Der Betrieb des Flughafens als öffentliche Infrastruktureinrichtung habe im Vergleich zu der Einschränkung der landwirtschaftlichen Betätigung einen höheren Stellenwert. Zudem sei der Flughafenbetreiber verpflichtet worden, die zusätzlichen Kosten, die durch den Ankauf von Mais entstünden, auszugleichen.

Die Maßnahme sei auch eilbedürftig, da in Ansehung der weiteren Lockerungen in Bezug auf die Corona-Pandemie mit einer stetigen Erhöhung des Flugaufkommens in absehbarer Zeit zu rechnen sei.

Der Beschluss vom 17. Mai 2021 ist rechtskräftig.

Quelle: Pressemitteilung des VG Cottbus v. 10.06.2021

Gericht/Institution: EuG
Erscheinungsdatum: 09.06.2021
Entscheidungsdatum: 09.06.2021
Aktenzeichen: T-665/20

Staatliche Beihilfen für Condor in Covid-19-Krise

Das EuG erklärt den Beschluss der Kommission, mit dem die staatliche Beihilfe von Deutschland zugunsten des Luftfahrtunternehmens Condor Flugdienst genehmigt wurde, aufgrund unzureichender Begründung für nichtig, setzt allerdings die Wirkungen der Nichtigklärung aufgrund des durch die Covid-19-Pandemie geprägten wirtschaftlichen und sozialen Kontexts bis zum Erlass eines neuen Beschlusses durch die Kommission aus.

Im April 2020 meldete Deutschland bei der Kommission eine Einzelbeihilfe zugunsten des Luftfahrtunternehmens Condor Flugdienst GmbH (im Folgenden: Condor) in Form von zwei staatlich abgesicherten Darlehen mit vergünstigtem Zinssatz in Höhe von 550 Mio. Euro an. Mit dieser Maßnahme sollten Condor die Schäden ersetzt werden, die ihr unmittelbar durch die Annullierung oder die Verschiebung ihrer Flüge infolge der Einführung von Reisebeschränkungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie entstanden waren.

Condor ist ein Luftfahrtunternehmen, das zuvor im Eigentum der Thomas Cook Group plc stand. Nach der Eröffnung des Liquidationsverfahrens über diese Gruppe geriet Condor in finanzielle Schwierigkeiten und musste im September 2019 die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens beantragen. Am Tag der Eröffnung des Insolvenzverfahrens gewährte Deutschland Condor zugleich eine Beihilfe in Form eines Rettungsdarlehens in Höhe von 380 Mio. Euro, um es ihr zu ermöglichen, ihre Tätigkeit nach der Eröffnung des Liquidationsverfahrens über die Gruppe, der Condor angehörte, fortzusetzen. Mit Beschluss vom 14. Oktober 2019, C(2019) 7429 final über die staatliche Beihilfe SA.55394 (2019/N) – Deutschland – Rettungsbeihilfe für Condor, genehmigte die Kommission diese Beihilfe. Dieses Insolvenzverfahren, das nach dem Verkauf von

Condor an einen interessierten Investor hätte abgeschlossen werden sollen, wurde im April 2020 verlängert, da der Investor sein Kaufangebot zurückzog.

Mit Beschluss C(2020) 2795 final über die staatliche Beihilfe SA.56867 (2020/N, ex 2020/PN) vom 26. April 2020 (im Folgenden: angefochtener Beschluss) erklärte die Kommission die angemeldete Beihilfe gemäß Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV für mit dem Binnenmarkt vereinbar. Gemäß dieser Bestimmung sind Beihilfen zur Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind, mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Zur Bemessung der Schäden, die Condor durch die Annullierung oder die Verschiebung ihrer Flüge infolge der Einführung von Reisebeschränkungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie entstanden sind, hat die Kommission zunächst die Differenz zwischen den Gewinnprognosen vor Steuern für den Zeitraum von März bis Dezember 2020 berechnet, die vor und nach der Ankündigung der Reisebeschränkungen und der Eindämmungsmaßnahmen erstellt wurden. Diese Differenz wurde sodann um die Kosten im Zusammenhang mit der Verlängerung des Insolvenzzeitraums von Condor nach deren gescheitertem Verkauf an den interessierten Investor erhöht.

Das Luftfahrtunternehmen Ryanair hat Klage auf Nichtigerklärung des Beschlusses der Kommission erhoben, der die Zehnte erweiterte Kammer des Gerichts der Europäischen Union stattgibt, wobei sie aber die Wirkungen der Nichtigerklärung bis zum Erlass eines neuen Beschlusses aussetzt.

In seinem Urteil äußert sich das Gericht dazu, wie weit die Begründungspflicht der Kommission reicht, wenn diese vom Bestehen eines unmittelbaren Kausalzusammenhangs zwischen den Schäden, die durch eine Beihilfemaßnahme ersetzt werden sollen, und außergewöhnlichen Ereignissen im Sinne von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV ausgeht.

Würdigung durch das Gericht

Zur Stützung ihrer Nichtigkeitsklage machte Ryanair u. a. eine Verletzung der Begründungspflicht durch die Kommission geltend, da diese in keiner Weise erläutert habe, aus welchen Gründen sie die Kosten im Zusammenhang mit der Verlängerung des Insolvenzzeitraums von Condor nach deren gescheitertem Verkauf an einen potenziellen Investor in die Berechnung der Schäden, die durch die in Rede stehende Beihilfemaßnahme ersetzt werden könnten, einbezogen habe. Hierzu stellt das Gericht klar, dass gemäß Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV nur die unmittelbar durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse verursachten wirtschaftlichen Nachteile im Sinne dieser Vorschrift ausgeglichen werden dürfen. Es muss also ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen den durch das außergewöhnliche Ereignis verursachten Schäden und der staatlichen Beihilfe bestehen, und die entstandenen Schäden müssen möglichst genau bewertet werden. Die Kommission muss somit prüfen, ob sich die in Rede stehenden Beihilfemaßnahmen dazu eignen, den durch außergewöhnliche Ereignisse verursachten Schaden zu beseitigen, wobei Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV Maßnahmen untersagt, die allgemeiner Natur und unabhängig von Schäden sind, die angeblich durch derartige Ereignisse verursacht wurden. Im Übrigen muss die Kommission überprüfen, dass sich die Höhe des vom betreffenden Mitgliedstaat gewährten Ausgleichs auf das beschränkt, was erforderlich ist, um den Schaden auszugleichen, der den durch die betreffende Maßnahme Begünstigten entstanden ist.

Im Hinblick hierauf prüft das Gericht als Erstes das erklärte Ziel der Beihilfemaßnahme und stellt fest, dass die Beihilfemaßnahme nach dem Wortlaut des angefochtenen Beschlusses darauf abzielt,

Condor ausschließlich für die Schäden zu entschädigen, die unmittelbar durch die Annullierung und die Verschiebung ihrer Flüge aufgrund der im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie eingeführten Reisebeschränkungen entstanden sind, und nicht für alle anderen Schadensursachen allgemeiner Natur im Zusammenhang mit dieser Pandemie.

Als Zweites prüft das Gericht, aus welchen Gründen die Kommission zu der Auffassung gelangt ist, dass die zusätzlichen Kosten, die Condor aufgrund der Verlängerung des Insolvenzverfahrens entstanden seien, unmittelbar durch die Annullierung und die Verschiebung der Flüge entstanden seien. Die Kommission hat sich auf den Hinweis beschränkt, dass es „berechtigt“ sei, die im Rahmen der Verlängerung des Insolvenzverfahrens von Condor entstandenen zusätzlichen Kosten zu den geltend gemachten Schäden hinzuzufügen, ohne hinreichend klar und genau zu erläutern, aus welchen Gründen sie der Ansicht war, dass die Annullierung und die Verschiebung der Flüge von Condor im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie die entscheidende Ursache für diese Kosten seien.

Als Drittes stellt das Gericht fest, dass der angefochtene Beschluss keinerlei Anhaltspunkt dafür enthält, dass der Verkauf von Condor wegen der Annullierung und der Verschiebung dieser Flüge gescheitert wäre. Aus dem angefochtenen Beschluss geht vielmehr hervor, dass das vor Ausbruch der Covid-19-Pandemie eröffnete Insolvenzverfahren aufgrund der finanziellen Schwierigkeiten, in denen sich Condor nach der Liquidation ihrer Muttergesellschaft befand, eingeleitet wurde. Unter diesen Umständen oblag es der Kommission, ihre Prüfung insbesondere unter Berücksichtigung der Frage vorzunehmen, ob die Annullierung und die Verschiebung der Flüge von Condor aufgrund der im Zusammenhang mit der Pandemie eingeführten Reisebeschränkungen tatsächlich die entscheidende Ursache für die zusätzlichen Kosten waren, die Condor aufgrund der Verlängerung des Insolvenzverfahrens entstanden sind, und ihre Entscheidung insoweit rechtlich hinreichend zu begründen.

Als Viertes stellt das Gericht fest, dass die Kommission weder erläutert hat, wie die durch die Verlängerung des Insolvenzverfahrens verursachten zusätzlichen Kosten bemessen wurden, noch welcher Art sie waren. Im Übrigen hat sie die Frage nicht beantwortet, ob sämtliche oder nur ein Teil dieser Kosten als unmittelbar durch die Annullierung und die Verschiebung der Flüge von Condor verursacht angesehen wurde.

Unter diesen Umständen stellt das Gericht fest, dass der angefochtene Beschluss im Hinblick auf den unmittelbaren Kausalzusammenhang zwischen den durch die Verlängerung des Insolvenzzeitraums und den durch die Annullierung und die Verschiebung der Flüge von Condor aufgrund der im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie eingeführten Reisebeschränkungen angefallenen Kosten unzureichend begründet ist. Folglich erklärt das Gericht den angefochtenen Beschluss für nichtig.

Angesichts der Tatsache, dass der angefochtene Beschluss aufgrund seiner unzureichenden Begründung für nichtig erklärt wird und die unmittelbare Infragestellung der Vereinnahmung der durch die angemeldete Beihilfemaßnahme vorgesehenen Geldbeträge besonders nachteilige Auswirkungen auf das Wirtschaftsleben Deutschlands hätte, und zwar in einem wirtschaftlichen und sozialen Kontext, der bereits durch die beträchtliche Störung im Wirtschaftsleben aufgrund der Covid-19-Pandemie geprägt ist, hat das Gericht die Wirkungen der Nichtigerklärung des angefochtenen Beschlusses jedoch bis zum Erlass eines neuen Beschlusses durch die Kommission ausgesetzt.

Quelle: Pressemitteilung des EuGH Nr. 98/2021 v. 09.06.2021

