

roger

LUFTFAHRTNACHRICHTEN FÜR BERLIN-BRANDENBURG

1 / 2004

empfohlener Verkaufspreis € 1,-

Pilot / Controller Club



Berlin-Brandenburg e.V.

roger wünscht allen Lesern ein erfolgreiches Neues Jahr



Airbus

Hunolds Entscheidung

Boeing



Nächster Stammtisch
06.01.04 · 18 Uhr

VFR durch Kanada
Letzter Teil
Seite 12

Freundlich - Kompetent - Zuverlässig - 24h Service

Schulung: Lehrgänge PPL-A, CPL, IFR, ATPL
Refresher, Fluglehrerausbildung

Charter: C-150/152, C-172, C-182 TR, PA-28, PA-34 (Seneca)
Neu: Cessna 172, TAE Diesel, AQUILA A210
kurzfristige Charter möglich: 24h Service

Seit 11 Jahren Ihr Partner am Flughafen Schönefeld (GAT)

AQUILA, da ist sie!



AIRSHIP

... a good name in aviation

030 / 6091 3800

Fax: 030 / 6091 3802 - e-mail: info@airship.de - www.airship.de



Hunolds Entscheidung

Bei Air Berlin entwickelt sich ein Milliardengeschäft

Boeing und Airbus haben ihre Zelte am Saatwinkler Damm aufgebaut und man richtet sich für etwas längere Zeit ein. Denn bei Air Berlin dürfte sich für die Flugzeughersteller in der nächsten Zeit ein Milliardengeschäft entwickeln und dem Unternehmen den 2. Platz am deutschen Fliegerhimmel zusätzlich sichern. Mit der Ankündigung des Kaufs von bis zu 60 neuen Flugzeugen wird man im Hause von Joachim Hunold, Geschäftsführer der Air Berlin, bis zu 3 Mrd. Euro in Bewegung setzen und eines der größten deutschen Flugzeuggeschäfte, abgesehen von der Lufthansa abwickeln. Eine Boeing 737-800 kostet derzeit zwischen 57 und 64 Mio. \$. Der Airbus A319 55 Mio. \$ und der A320 59 Mio. \$. Doch was sind schon Preise wenn da nicht die Rabatte wären. Und in Fachkreisen ist bekannt, das Airbus auch schon mal bis auf 40 Mio. \$ „herrunterrabattiert“, wenn es darum geht den einen oder anderen Prozentpunkt Marktanteil zu ergattern. Und derzeit liegt Airbus vor Boeing, in Europa und anderen Teilen der Welt. Die Gründe hierfür sind vielfältig, aber genau zu betrachten.

Erhält ein Pilot beim Airbusrating den Eintrag A318/A319/A320/A321 ist er auf vier Mustern einsetzbar. Der Kollege von der Boeing 737 erhält ebenfalls alle Serien von der 200er bis zur 900er eingetragen. Doch beim Training ergeben sich schon Vorteile für die Airbusoperation. Denn oft gibt Airbus eine kostenlose Umschulung der Crews von Boeing auf ihr Muster entweder sehr günstig oder fast gratis dazu. Aber der wesentlichere Aspekt ist sicherlich die Wirtschaftlichkeit. Zwar werden uns hier viele Boeing Operators widersprechen, doch ist die Boeing gegenüber dem Airbus ein schwerer und träger Lastwagen. Vergleicht man die Boeing 757 mit dem Airbus A321, so „schleppt“ die Boeing gut 15 Tonnen mehr Gewicht bei gleicher Kapazität mit. Liegt der durchschnittliche Treibstoff-

verbrauch bei der 757 bei etwa 3,6 to/Std., so gibt sich der A321 mit 2,6 to/Std. zufrieden. So haben viele Unternehmen erkannt, dass die knappe Gewinnmarge nur über das Fluggerät vergrößert werden kann. LTU, Iberia

oder AER LINGUS sind nur einige Unternehmen, die aus diesem Grund von Boeing Abstand nahmen. Hinzu kommt die Möglichkeit, die Airbus Crews auch auf den Langstreckengeräten A330 und A340 mit einer kurzzeitigen Umschulung einzusetzen. Die Kompatibilität ist für Airbus ein nur schwer einzuholender Wettbewerbsvorteil geworden und zahlt sich in Marktanteilen aus.

Piloten über Airbus oder Boeing

Klar, dass der Boeingspilot auf sein Flugzeug zählt. Da heißt der Airbus schon mal „Gameboy, Tamagocci oder Playstation“. Für ihn ist der Airbus ein zu computerabhängiges

Flugzeug. Zu wenig kann der Pilot auf verschiedene Vorgänge Einfluss nehmen. Der Boeingspilot versteht sich noch als „Handwerker“ mit direktem Einfluss auf Alles. Er hat ein greifbares Steuerhorn und wesentlich mehr Möglichkeiten mit fliegerischem Können zu arbeiten. Es ist eben alles massiver und direkter – und eben auch schwerer. Die Piloten auf dem Airbus waren zwar vorher auch alle von ihrer Boeing überzeugt, doch haben sie sich im Training zu 100% gewandelt.

Dann heißt es „das einzig wahre Flugzeug“, oder „ein Arbeitsplatz um den Piloten

Pilot leicht der 90% Automatisierung seines Gerätes. Daher sagt man scherzhaft „Der Handwerker“ zum Boeingspiloten und der „Systemoperator“ zum Airbuskollegen.

Wie auch immer, es sind zwei verschiedene Flugzeuge und zwei unterschiedliche Lager von Piloten. Die Zukunft ist jedoch mehr bei Airbus zu erkennen. Und Boeing wird es schwer haben, mit seiner derzeitigen Philosophie die Wirtschaftlichkeit von Airbus zu erreichen.

Und so stehen auch bei Air Berlin die Zeichen nicht schlecht für das Modell aus Toulouse.

Wir sprachen mit Joachim Hunold über die derzeitige Lage in seinem Unternehmen und den Aussichten.

Herr Hunold, wie kann man die Ankündigung eines derartigen Geschäftes, 60 Flugzeuge zu kaufen deuten? Als „wir gehen jetzt auf's Ganze“, oder wollen Sie nun den Sprung zur Nummer 2 in Deutschland angehen?

Mit Ablauf dieses Jahres ist Air Berlin bereits die Nummer 2 in Deutschland - hinter der Lufthansa. Wir haben 2003 9,7 Millionen Passagiere befördert. Bei unserer Ankündigung, neue 60 Flugzeuge zu bestellen, handelt es sich um einen Investitionsplan für fünf bis sechs Jahre. Damit wollen wir zunächst einmal die bestehende Flotte, derzeit 44 Maschinen, ersetzen. Der Rest ist für ein kontinuierliches Wachstum gedacht.

Ihre Flotte wird um 50 % wachsen. Im Hinblick Ihres Engagement zwischen England und Spanien; wird das Wachstum eventuell auch außerhalb Deutschland stattfinden?

Wir wachsen jetzt schon außerhalb Deutschlands. Gerade haben wir eine Verbindung von London-Stansted nach Palma de Mallorca eingerichtet, weitere werden folgen. Durch unser Drehkreuz in Palma haben wir jetzt schon einen nennenswerten inner-spanischen Verkehr. Auf diesen Maschinen sind etwa 50 Prozent unserer Gäste Spanier. Das werden wir weiter ausbauen. Nach dem Vollzug der EU-Osterweiterung werden wir auch entscheiden, ob wir von dort Flüge zu Warmwasserzielen oder europäischen Metropolen anbieten.

Die Berliner Flughafenpolitik wird von Vielen kritisch betrachtet. Sehen Sie Chancen für die Stadt Berlin und Air Berlin oder treibt man Sie mit den „zwei-klassen-Gebühren“ zukünftig woanders hin?

Die Berliner Flughafen-Politik war und ist fragwürdig - und nicht immer realistisch. Um es ganz klar zu sagen: Wir von Air Berlin sind für einen Single-Airport BBI, wenn der denn mal gebaut werden



Joachim Hunold,
Geschäftsführer der Air Berlin

Sie haben ein Produkt und keinen Namen?

Trademark-Broker.com

Marken - Namen - Titel - Domains

Rudolf Petrusch - Markenmakler

Tel: 030-49914766 & 0172-3190100

gebaut“ und nicht wie bei Boeing den Piloten auf das Flugzeug eingepasst. Und da ist schon einiges dran. So verfällt der Airbus

sollte. Wenn man den Luftverkehr in Berlin am Leben erhalten möchte, muss jedoch alles tun, um bis zur Fertigstellung von BBI Tegel so weit zu ertüchtigen, dass dort mehr Gäste abgefertigt werden können. Tempelhof vorher zu schließen, halte ich für sehr riskant, denn es besteht die Gefahr, dass die jetzt dort tätigen Regionalfluggesellschaft abwandern werden. Denn Tegel ist „zu“ und Schönefeld (noch) keine Alternative. Außerdem: Wenn man für BBI nicht von vorneherein einen 24-Stunden-Betrieb plant, braucht man diesen Airport gar nicht erst zu bauen. Es macht keinen Sinn, den Anliegern „Geschenke“ zu machen, nur um die Planfeststellung durchzubekommen. Da sollte man es dann lieber bei der derzeitigen Situation belassen.

Boeing oder Airbus lautet die wohl entscheidende Frage. Was sind für Sie Aspekte, Wünsche und Anforderungen an Ihr künftiges Arbeitsgerät?

Der Preis muss stimmen und die Finanzierung möglich sein. Da sind die Hersteller gefragt.

Die Konzentration auf das „low cost“ Segment ist bei Ihnen klar zu erkennen. Wird Air Berlin bald eine Easy oder Ryan Air hinsichtlich ihres Betätigungsfeldes?

So gut wie Ryanair oder Easyjet sind wir schon lange. Einen Wettbewerb unter gleichen Bedingungen haben wir nicht zu fürchten. Wenn diese Airlines jedoch in Schönefeld unzulässig subventioniert werden, sehen wir Probleme für die Zukunft – vor allem für Berlin. Wir beschäftigen allein in Berlin nahezu 1.000 Mitarbeiter, zahlen hier auch unsere Steuern und sind überdies der größte Werbeträger der Stadt im Ausland. Ryanair und Easyjet zahlen ihre Steuern in Dublin oder London. Wenn es zu weiteren Wettbewerbsverzerrungen kommt, müsste wir auch die Standortfrage überdenken.

Bei bis zu 60 Flugzeugen werden Sie viele neue Piloten benötigen. Was erwarten Sie von einem Bewerber, der bei Ihnen fliegen will und was bieten Sie ihm für eine Perspektive?

Wir stellen weiterhin Piloten ein und bilden Piloten aus. Letzteres bezieht sich vor allem auf die Musterberechtigungen. Unser schnelles Wachstum bietet vor allem jungen Piloten die Chance zum schnellen Upgrading im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen. Wir können aber natürlich nicht nur Anfänger einstellen, sondern müssen auch auf einen gesunden Mix achten. daher sind uns erfahrene Kapitäne immer willkommen.

Herr Hunold, wir bedanken uns und wünschen der Air Berlin eine stabile Zukunft, insbesondere in der Stadt, von der sie den Namen in die Welt hinaus tragen. TK



Der Stammtisch für Piloten

- Gehobene Deutsche Küche
- Knackige Salate
- Saftige Steaks vom Grill
- Gepflegte Biere
- Riesen-Frühstück für nur 2,50 €
- Täglich geöffnet von 9.00 bis 24.00 Uhr

Mittwochs ab 19 Uhr

VERANSTALTUNGEN
Themenabende des PCCB

21.1.2004 19:00 Uhr
IL-62 Landung in Stölln
Originalaufnahmen mit dem Originalpiloten Dieter Kalbach (Originalfilm)

10.2.2004 19:00 Uhr
Saphir, Trener-Baby und ihre Verwandten (Flugzeugentwicklungen bei der Fläming Air)
Rudi Hackl

17.3.2004 19:00 Uhr
Verlust / Wiedererlangung der Flugtauglichkeit nach JAR-FCL III
Dr. Dr. Kressin

14.4.2004 19:00 Uhr
Balkan - Adria - Rundflug mit DA 40
Diavortrag
Bernd Clemens (PCCB)

In Vorbereitung:

Herbst 2004
VFR durch die Sahara
Diavortrag
Bernd Clemens

Alle Veranstaltungen sind für Mitglieder frei, Gäste zahlen € 5.-. Insbesondere für die auswärtigen Veranstaltungen ist es notwendig, sich bis spätestens 10 Tage vorher per Mail unter Vorstand@pccb.de oder telefonisch 030/6268100 (Anrufbeantworter) anzumelden. Bitte Termine kurzfristig vorher über www.pccb.de checken!

Die Vorträge finden im Restaurant Janus, Ordensmeisterstr. Tempelhof, statt.

Öffnungszeiten der Flug- und Landeplätze in Brandenburg über Weihnachten und Neujahr

Flugplatzname	ICAO	24.12.	25.12.	26.12.	27.12.	28.12.	29.12.	30.12.	31.12.	01.01.
Bienertal	EDOI	geschlossen	geschlossen	geschlossen	FFR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR
Cottbus	EDCD	bis 1100UTC	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	offen	offen	offen	offen	bis 1100UTC	ÖR 2 hrs
Eggersdorf	EDCF	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR
Eisenhüttenstadt	EDAE	bis 1200UTC	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs
Fehrbellin	EDBF	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR
Finow	EDAV	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	offen	offen	offen	ÖR 2hrs	ÖR 2hrs
Fürstenwalde	EDAL	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR
Kyritz	EDBK	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs
Nauen	EDCN	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs
Oehna	EDBO	offen	offen	offen	offen	offen	offen	offen	offen	offen
Reinsdorf	EDOD	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs
Saarnand	EDCS	bis 1100UTC	offen	offen	offen	offen	offen	offen	offen	ab 1100UTC
Schorfheide	EDAZ	bis 1800UTC	ÖR 2 hrs	1800-1800UTC	offen	offen	offen	offen	bis 1800UTC	ab 1200UTC
Schwarzheide	EDBZ	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR
Strausberg	EDAY	ab 1200UTC ÖR 2	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	offen	offen	offen	offen	ab 1200UTC ÖR 2	ÖR 2 hrs
Wobow	EDCY	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs	ÖR 2 hrs



Interview mit Herrn Johannsen-Roth zur aktuellen Entwicklung um den Flughafen Tempelhof

**Das Gespräch führte
Hans v. Przychowski**

In der Diskussion über den Antrag der Berliner Flughafen-Gesellschaft (BFG) hat der Sprecher der Geschäftsführung der Berliner Flughäfen, Dieter Johannsen-Roth, auf unsere Fragen hin Stellung bezogen:

Frage: Die BFG hat ihren Antrag auf Entlassung aus der Betriebspflicht in Tempelhof damit begründet, dass es ihr nicht zuzumuten wäre, „einen Flughafen weiter betreiben zu müssen, der ihr absehbar alljährliche Verluste in zweistelliger Millionenhöhe einträgt“. Mit dem Angebot der DBA, den gesamten Flugbetrieb nach Tempelhof zu verlegen, entfällt dieses Argument, da ein Flugbetrieb der DBA in Tempelhof die Verluste beseitigen würde. Was ist der wahre Grund für die Absicht, den Flugbetrieb in Tempelhof vorzeitig zu beenden?

Antwort: Die Rechnung, dass die 14 Millionen Euro an Start- und Landgebühren, die von der DBA in Tegel gezahlt werden, in Tempelhof den Ausgleich bringen würden, geht so nicht auf, da in Tempelhof Investitionen getätigt werden müssten um den Betrieb der DBA dort mit abzufertigen. Zusätzlich täglich 40 Abflüge und 40 Anflüge mit einer Boeing 737 stellen natürlich eine erhebliche zusätzliche Lärmbelastung der Anwohner in den Anflugsektoren dar. Unbenommen ist, dass eine Boeing 737 dort operieren kann auf einer Kurzstrecke. Aber auch eine 100prozentige Gepäckdurchleuchtung, wie sie international gefordert wird, ist für den Passagierzuwachs ohne erhebliche Investitionen durch die Landespolizei und der BFG nicht möglich. Im übrigen stimmen unsere Argumente nach wie vor, dass es betriebswirtschaftlich völlig unrentabel ist für 13 bis 17 Millionen Passagiere sechs Startbahnen und drei Flughäfen zu betreiben.

Frage: Nach ein mütiger Auffassung von Luftrechtsexperten ist eine Entlassung aus der Betriebspflicht, wie sie von der BFG begründet wird, gleich zu setzen mit einer Schließung des Airports. Wenn diese Genehmigung zum Jahresende 2004 erteilt werden sollte, würde damit nicht nur gegen den Konsensbeschluss verstoßen, sondern auch gegen den erst im Sommer modifizierten Staatsvertrag zwischen Berlin und Brandenburg über das gemeinsame Landesentwicklungsprogramm, in dem festgestellt wird, der Bau eines Single-Flughafens solle als Ersatz des „vorhandenen Flughafensystems“ ins Auge gefasst werden. Daraus folgern Luftrechtsexperten, dass Tempelhof als Teil des Flughafensystems nicht geschlossen werden dürfe, bevor der neue Flughafen betriebsbereit ist. Welche Auffassung vertritt die BFG?

Antwort: Die Befreiung von der Betriebspflicht ist keine endgültige Schließung des

Flughafens. Es trifft auch nicht zu, dass dies „einmütige Auffassung von Luftfahrtexperten“ sei. Sowohl die Betreibergenehmigung der BFG als auch die (in diesem Fall gesetzliche fiktive) Planfeststellung des Flughafens Tempelhof wird davon nicht berührt. Das heißt, die BFG bleibt Inhaberin der Genehmigung und der Flughafen bleibt juristisch als Verkehrsflughafen bestehen, wird aber operativ nicht mehr betrieben. Es ist jederzeit denkbar, den Betrieb aufgrund einer weiteren Entscheidung der Luftfahrtbehörde wieder aufzunehmen. Wird der Antrag der BFG positiv beschieden, liegt darin kein Verstoß gegen den Konsensbeschluss. Der Konsensbeschluss wurde ursprünglich vor dem Hintergrund der Erwartung gefasst, dass Planfeststellungsverfahren BBI und Schließungsverfahren Tempelhof zügig verlaufen, dass eine Schließung ca. 2002 / 2003 erfolgen kann. Aufgrund verschiedener Verzögerungen, unter anderem durch das gescheiterte Privatisierungsverfahren, ist dies nicht mehr möglich. Um aber den ursprünglichen Zeitvorstellungen möglichst nahe zu kommen und gleichzeitig die BFG schnellstmöglich von deren Belastungen aus Besitz und Betrieb von Tempelhof zu entlasten, soll nunmehr die Befreiung von der Betriebspflicht einer endgültigen Schließung vorgeschaltet werden. Die Geschäftsführung hat die Aufsichtsgremien von dieser Änderung rechtzeitig informiert und handelt in Übereinstimmung mit dem Gesellschafterwillen.

Die Vorgehensweise der BFG folgt der Zielsetzung der einschlägigen landesplanerischen Vorschriften, den Staatsvertrag über das Landesentwicklungsprogramm und den Landesentwicklungsplan Standort-sicherung. Erstere Rechtsgrundlage (LEPro) sieht vor, dass der zukünftige Flughafen aus dem bestehenden System heraus entwickelt werden soll. Der Landesentwicklungsplan (LEP SF) konkretisiert dies im Wege einer bindenden Zielfestlegung auf einen Ausbau von Schönefeld zum Single-Standort. Dabei hat die Inbetriebnahme des Single-Standorts Schönefeld landesplanerisch die Schließung der bestehenden innerstädtischen Flughäfen zur Voraussetzung. Die landesplanerischen Vorschriften treffen keine Festlegung auf die zeitliche Reihenfolge der Schließung der innerstädtischen Flughäfen. Die entsprechende Formulierung im LEPro ist so auszulegen, dass spätestens mit Inbetriebnahme des BBI die innerstädtischen Flughäfen geschlossen werden bzw. sein müssen. Dies deckt sich auch mit dem Fachplanungsrecht (Planfeststellung), das im Wege der Planrechtfertigung auf die Entlastungsfunktion des neuen, erweiterten Flughafens Schönefeld abhebt. Das LEPro wurde im übrigen vor dem Hintergrund des immer noch gültigen Konsensbeschlusses

geschaffen. Es kann dem Gesetzgeber (hier: Berlin und Brandenburg) nicht unterstellt werden, eine Abweichung vom Konsensbeschluss intendiert zu haben.

Frage: Nach Auffassung von Senator Strieder und der Oberfinanzdirektion bleibt die BFG auch nach einer Entlassung aus der Betriebspflicht zuständig für alle Anlagen des Flughafens Tempelhof, bis der Airport rechtskräftig geschlossen ist. Wie hoch sind die Kosten, die der BFG in diesem Zeitraum erwachsen und wurden für diese Ausgaben Rückstellungen geleistet?

Antwort: Wir sind sowohl mit der Oberfinanzdirektion als auch dem Senat in Gesprächen, das Gebäude mit der Entbindung von der Betriebspflicht zu übergeben. Die Kosten für die Immobilienbewirtschaftung wird sich nicht wesentlich von den heutigen Bewirtschaftungskosten unterscheiden. Entscheidend ist jedoch, wie es gelingt, die Kosten und Erlöse der Immobilienbewirtschaftung in die Waage zu bringen. Mit der Einstellung des Flugbetriebs ergeben sich völlig neue Chancen zur Vermarktung der Immobilie, da die Restriktionen aus dem Luftverkehrsgesetz hier nicht mehr hinderlich sind. Rückstellungen sind bisher nicht erfolgt.

Frage: Nach einer rechtskräftigen Schließung Tempelhofs endet der Pachtvertrag. Wie hoch werden von der BFG die Kosten für die von der Bundesvermögensverwaltung geforderten Rückbauten auf dem Flughafengelände beziffert?

Antwort: Die Rückbaukosten werden sich nach derzeitigem Verhandlungsstand bescheiden ausnehmen, da die BFG nur in sehr geringem Umfang nutzerspezifische Veränderungen vorgenommen hat.

Frage: Aufgrund der erfolgreichen Bemühungen, zusätzlichen Flugverkehr in Schönefeld anzusiedeln, dürfte die Kapazität in Schönefeld bereits vor einer Inbetriebnahme des BBI erschöpft sein, zumal in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts nur noch eine Startbahn zur Verfügung steht und im Terminalbereich das Terminal B komplett an EasyJet vermietet worden ist. Auf welche Weise soll die nötige Abfertigungskapazität in Berlin bis zum Jahre 2010 gesichert werden, angesichts der bereits heute bestehenden Engpässe in Tegel und nach einer vorzeitigen Schließung Tempelhofs?

Antwort: Engpässe existieren in Schönefeld in jedem Falle nicht durch die Start- und Landebahn. Bei den Terminalkapazitäten besteht die Möglichkeit ggf. erforderliche Kapazitätserweiterungen vorzunehmen, die insbesondere für Schönefeld ins Auge gefasst werden. Diese wären keine verlorenen Investitionen, da der Nordteil von Schönefeld, auch bei Inbetriebnahme von BBI weiter bestand hat. Die Nutzung sind von GAT- über Low-Cost-Terminal bis hin zur Regierungsabfertigung vorstellbar.



Pressemitteilung der Beechcraft Berlin aviation GmbH

Spectrum Aeromed, Inc. und Beechcraft Berlin Aviation GmbH haben ihre nunmehr zweijährige Zusammenarbeit im Vertrieb von Ambulanz-Ausrüstungen bestätigt und auf der NBAA in Orlando einen Vertrag über die künftige internationale Vermarktung geschlossen.



Demnach wird Beechcraft Berlin über den bestehenden Vertrag für Europa hinaus auch die Märkte in Afrika, Mittlerer Osten, Fernost und Australien betreuen. Mit bislang über 600 installierten Systemen weltweit hat sich Spectrum Aeromed in den vergangenen 13 Jahren ihres Bestehens als Marktführer für Ambulanz-Systeme etabliert.

Das Angebot reicht hierbei von Quick-Change-Modulen für Flugzeuge und Helikopter, die die Umrüstung innerhalb weniger Augenblicke ermöglichen, bis hin zu komplexen Spezial-Einbauten und Umrüstungen im Rahmen verschiedener Notfall- und Flugambulanz-Programme. Dabei verfügt Spectrum Aeromed über eine Vielzahl eigener STC Ls, von sämtlichen Beechcraft King Air Serien bis hin zu Grosraumflugzeugen, wie Airbus A320 oder Boeing 747. Im militärischen Sektor hat Spectrum Aeromed als einziger Anbieter die generelle Lufttüchtigkeitsfreigabe der US-Air Force und der US-National Guard für sämtliche Ambulanzflugzeuge erlangt.

Beechcraft Berlin ist über die internationale Vermarktung hinaus auch in der Lage, Systeme im eigenen Werftbetrieb in Berlin Tempelhof, bzw. durch Partnerschaften mit verschiedenen Completion Centers in die entsprechenden Luftfahrzeuge einzurüsten und Projekte somit komplett abzuwickeln.

Für Rückfragen oder nähere Informationen steht Ihnen der Projektleiter, Herr Horst Heinicke unter Tel.: +49 (0)821-6080-915, Fax.: +49 (0)821-6080-916, Mobil: +49 (0)160-8422590 bzw. e-mail: mail@beechcraft-berlin.de jederzeit gerne zur Verfügung.

Gerne können Sie sich auch an die Zentrale in Berlin, Flughafen Tempelhof, Tel.: +49-30-6951-2415, Fax: +49 (0)30-6951-2235, bzw. e-mail: mail@beechcraft-berlin.de wenden.

AIS in THF, TXL, SXF geschlossen

Information der Deutschen Flugsicherung zur Schließung der AIS Stellen in THF und SXF.

Verlagerung der AIS-Stellen Berlin-Schönefeld, Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof nach Frankfurt-Rödelheim

Es ist das Ziel der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, ihre Dienstleistung kontinuierlich zur Zufriedenheit aller Kunden zu erbringen. Dies gilt selbstverständlich auch für die Erbringung von Flugberatungsdienstleistungen durch AIS und Advanced AIS.

Um unseren Flugberatungsdienst effizienter und kostengünstiger anbieten zu können, werden unsere AIS-Stellen in mehreren Schritten zu einem AIS-Centre (AIS-C) in Frankfurt-Rödelheim zusammengefasst. Diese Umstrukturierung wird mit der Verlagerung der AIS-Stellen Berlin-Schönefeld, Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof abgeschlossen sein.

Am 09. Dezember 2003 werden die AIS-Stellen Berlin-Schönefeld, Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof nach Frankfurt-Rödelheim umziehen. Auch dort stehen Ihnen unsere qualifizierten Mitarbeiter rund um die Uhr zur Verfügung, um Sie bei der Planung und Durchführung Ihres Fluges zu unterstützen. Unsere Mitarbeiter in Frankfurt-Rödelheim erreichen Sie wie folgt:

Telefon:
(069) 78072-500 · 01803 337 247 (9,5ct/Min)

Telefax:
(069) 78072-505 · 01803 329 247 (9,5ct/Min)

Vor Ort stehen Ihnen Selbstbriefing-Bereiche zur Verfügung, in denen Sie weiterhin alle Dienstleistungen des Flugberatungsdienstes in Anspruch nehmen können. Die Telefon- und Telefaxgeräte in diesen Selbstbriefing-Bereichen sind so geschaltet, dass Sie über Direktleitung rund um die Uhr mit dem AIS-C Kontakt aufnehmen können. Darüber hinaus können Sie an den Selbstbriefing-Terminals Flugpläne aufgeben, NOTAM-Briefings abfragen und, durch unsere Kooperation mit dem Deutschen Wetterdienst, aktuelle Wetterdaten erhalten.

Benötigen Sie weitere Dienstleistungen über den gebührenfinanzierten Rahmen hinaus, wenden Sie sich bitte an das Advanced AIS der DFS unter folgenden Rufnummern:

Telefon:
(069) 78072 530 · 01802-100260

Telefax:
(069) 78072 535 · 01802 100270

Für weitere Fragen steht Ihnen unser Mitarbeiter Herr Witt, unter der Telefonnummer

TERMINKALENDER

11. April 2004
Flugplatz Bienenfarm
Flugtag der ULs

1./2. Mai
Eisenhüttenstadt Flugplatzfest

30. Mai 2004
Bienenfarm
Flugtag der Kunstflieger

27. Juni 2004
Flugplatz Bienenfarm
Flugtag der Segelflieger

1. Juni 2004 ab 18 Uhr
PAN AM-Treffen (IGS)
Park Cafe am Fehrbelliner Platz

3./4. Juli 2004
Fürstenwalde Flugplatzfest

25. Juli 2004
Flugplatz Bienenfarm
Flugtag der Fallschirmspringer

4./5. September 2004
Flugplatz Bienenfarm
Tag der Offenen Tür

Regelmäßige Veranstaltungen

Eisenhüttenstadt
Jeden 2. Sonntag im Monat
Tag der Offenen Tür

Themenabende der Flugplätze

27. Januar 2004 Stammabend
Menschen im Fluge
Karl-Heinz Maxwitat,
im Kaiserhof Spandau

27. Februar 2004 Stammabend
Flugsicherheit
Karl-Heinz Maxwitat

mer (069) 78072-725, gerne zur Verfügung.
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Geschäftsbereich Luftfahrt Datenmanagement
Langen, 24. November 2003



Auferstehung eines Verschmähten ...

Schönefelds Frühling

Wenn Dieter Johannsen-Roth, Geschäftsführer der FBS, aus seinem Fenster schaut, spiegelt sich derzeit noch ein recht leeres Vorfeld in den Pfützen des winterlichen Grau. Dreht er sich jedoch um und blickt auf die zukünftige Verkehrsentwicklung seines Flughafens, dann spiegelt sich Aufbruchs- und Frühlingsstimmung in seinen Augen.

Derzeit entwickelt sich ein regelrechter „run“ auf Schönefeld und sollte er denn auch so kommen, dürfte dies Entlastung für Tegel bringen und den Betrieb in Schönefeld profitabler gestalten.

Bislang machten die „low cost“ eher einen Bogen um Berlin, doch zum kommenden Jahr magnetisiert der Flughafen im Südosten die Billigflieger regelrecht und es scheint, als wolle man Köln/Bonn den Rang ablaufen.

In den Mailfächern der Agenturen überholen sich die Pressemitteilungen und unsere Landesoberhäupter übertreffen sich in Lobesreden zum aufkommenden Luftfahrtboom in der Hauptstadt und Brandenburg.

Ins Rollen brachte die Welle GERMAN WINGS mit seinem Umzug von Tegel nach Schönefeld. Mit fünf eigenen täglichen Verbindungen erhöhte man die täglichen

A320 nach Athen. Zwei „Newcomer“, deren Pläne sicherlich vorsichtiger zu bewerten sind als jene von AER LINGUS. Die Iren wollen ab März von Dublin nach SXF fliegen. Das Unternehmen aus der irischen Hauptstadt stellt seinen Betrieb gerade auf „low cost“ um und hat mehr als 20 neue Airbusse geordert. Für etwa 55 Euro plus Steuern bietet man die einfache Verbindung nach Deutschland an. Ein „Schnäppchen“, wenn man bedenkt, dass Lufthansa schon mal bis zu 1500 Euro für das Hin- und Her nach Dublin verlangt (Businessclass, flexibler Tarif). Auch gibt es ab dem Frühjahr eine Verbindung nach Oslo mit NORWEGIAN. Das Unternehmen betreibt acht Boeing 737 und sechs Fokker 50. Dagegen erinnert der derzeitige Auftritt von VBIRD eher an BerlinJet, der im Frühjahr ein schnelles Ende fand. Mit den silbernen Airbussen wird vom Flughafen Niederrhein ebenfalls ein „low cost“-Netz aufgebaut. Nicht nur dass die Flugzeuge oft nur mit 10 bis 20 Passagieren besetzt sind und schon mal der eine oder andere Flug ausfiel, haben auch die regionalen Politiker am Standort Niederrhein ihre Erklärungsnot gegenüber dem Flughafen Düsseldorf und dem Aufbau einer kontraproduktiven Luft-

angenommen.

Dagegen freut sich Ryan Air über gute Buchungszahlen auf ihren drei täglichen Londonverbindungen. Ob sich die Pläne mit einer Betriebsaufnahme von Neubrandenburg, weit nördlich von Berlin realisieren lassen, ist fraglich. Der Bus dorthin fährt nach Angaben der BVG 2 ½ Stunden. Bei fünf weiteren Unternehmen, die von Berlin nach London fliegen, fragt sich auch der sparsamste Fluggast nach dem Sinn seiner „Brandenburgrundfahrt“. So haben sich auch die Pläne mit Neuhardenberg relativiert und nur noch wenige gehen von einem dortigen „Airlineboom“ aus.

Ganz frisch kommt auch jene Meldung aus Frankfurt. Polet Air, eine Frachtfluggesellschaft aus Russland, will mit neuen Tupolev TU154M von Moskau mehrere Ziele in Deutschland, darunter auch Berlin-Schönefeld anfliegen. Das Unternehmen fliegt im Wetlease für „book&go“ aus Frankfurt. Schon ab dem 28.12. will man die Dienste anbieten. Unter dem Motto „low cost für den russisch-deutschen Reiseverkehr“ dehnt sich nun das Billigflugnetz auch nach Osten aus. Hier kann Germania Express bereits Erfolge verbuchen. Ihre Verbindungen ex Tegel werden gut angenommen und man denkt über eine Erweiterung der Angebote nach.

Konkret und Solide stellt sich dagegen EASYJET auf ihr Debüt ex SXF ein. Mit fünf in Schönefeld stationierten Airbus A319 will sich EASYJET an die Spitze der Airlines von und nach SXF setzen. Das Unternehmen will seine Homebase in Schönefeld aufbauen und bis zu 11 neue Strecken anbieten. Bis zu 300 neue Arbeitsplätze sollen entstehen und wie das Unternehmen mitteilt „... indirekt Hunderte weitere ...“. „Wir benötigen etwa 50 bis 60 Piloten und bis zu 100 Flugbegleiter, so Anja Mülle von EASYJET. Viele Dinge sind noch zu klären, wie beispielsweise der technische Support oder welche Werbestrategie vollzogen wird. Dass sich bei derartigen Investoren die Pressemitteilungen überschlagen und selbst der Regierende Bürgermeister persönlich erscheint, zeigt die Wertigkeit des Verkehrsaufbaus in SXF.“

Denn in Tegel geht nichts mehr. Der Flughafen steht vor fast unlösbaren Problemen und Mitarbeiter beten, dass sie nicht im Dienst sind, wenn der erste Schnee fällt. Derzeit hat man gar die Start- und Landebahn 26L/08R zwischen 2100 und 0600 Uhr geschlossen. Man nutzt sie während der Nacht zu Abstellen der Flugzeuge, da bedingt durch die Enteisungen im Winter drei bis vier Abstellpositionen hierfür verwendet werden. Es gibt einfach keine freien Positionen mehr und stapeln kann man die Maschinen nicht. Für viele Flughafenangestellte ist es fünf nach Zwölf und Entspannung ist nicht in Aussicht. Im Gegenteil. Nach der Slotkonferenz vom vergangenen November rollt auf Berlin eine



Foto: Lutz Schönefeld

In Italien bereits sehr erfolgreich,
auf der Berlin-Deutschland-Italien-Strecke noch im Hintergrund

Gesamtflugbewegungen ex SXF um fast 30%. Und um mehr als ein Drittel will die englische EASYJET den Flugverkehr ex Schönefeld aufstocken. Das Unternehmen plant ab Mai bis zu fünf Airbus A319 in SXF zu stationieren.

Aber noch nicht genug mit dem „run“. Weitere Strecken sind angekündigt. Mit FLYING FINN und ihren MD83 fliegt man nach Helsinki und mit HELLASJET Airbus

verkehrspolitik. So wird es VBIRD sicherlich nicht einfach haben, zumal schon Flüge anstatt in Niederrhein in Düsseldorf landen mussten. Derzeit bietet das Unternehmen vier tägliche Verbindungen ex SXF an.

Viele fragen auch nach der Beständigkeit von Volare WEB. Drei Verbindungen sollen den Grundstock für ein weiteres Wachstum ex SXF darstellen. Doch wird die Verbindung nach Frankfurt-Hahn nur sehr schleppend



Foto: Lutz Schönfeld

Vbird kämpft immer noch mit Startschwierigkeiten und geringer Auslastung

Wachstumswelle zu. Bis zu 43% Steigerung in den Flugzeugbewegungen kommen auf die derzeit noch drei Flughäfen zu.

Alleine fast 20% Zunahme in Tempelhof! – Grund genug den Platz dementsprechend zu schließen? Sie haben richtig verstanden! Man gräbt sich die eigenen Ressourcen ab.

Bei der Berliner Flughafengesellschaft werden derzeit schon die Szenarien nach der Schließung Tempelhofs durchgespielt. „Gespielt“ im wahrsten Sinne des Wortes,

denn die Ergebnisse solcher Überlegungen dürften verheerend aussehen. Derzeit ist Tegel nicht im Stande den Tempelhofer Verkehr aufzunehmen. Sollte sich denn auch die Entwicklung in Schönefeld fortsetzen und die Zeichen hierfür stehen gut, dann wird auch SXF bald seine Grenzen erreichen, sicherlich spätestens dann, wenn sich EASYJET voll entfaltet. Denn dann wird man die Passagierzahlen in SXF in nur zwei Jahren fast verdoppeln und die 3 Mio. Gren-

ze erreichen. Aber derartige Ziele kosten auch Geld und entsprechende Verträge und „kleine Bonbons“, die den Umzug nach SXF versüßen. Hier kommt bei Unternehmern wie Joachim Hunold von der Air Berlin die pure Wut auf. Er prangert Sonderkonditionen für die neuen Airlines in Schönefeld offen an und unterstellt der Flughafengesellschaft Wettbewerbsverzerrung. Nicht nur er überlegt gegen den Flughafen zu klagen. Auch die EASYJET Verträge haben es in sich. Der Wettbewerb um RYAN, EASY, AIR BERLIN und GERMAN WINGS bereitet der Airportmanagern zunehmend Sorgen. Schon überdenkt GERMAN WINGS seine Expansionspläne. Man will nicht in einen Wettbewerb mit EASY oder anderen treten. Zu gering sind die Gewinnmargen um sich hier Preisschlachten wie in Köln zu liefern. So gibt es auch zukünftig eine Zweiklassengesellschaft an den Berliner Flughäfen. Der kommende Frühling wird die BFG und FBS vor große Aufgaben stellen. Im Mittelpunkt wird Schönefeld stehen. Ein Flughafen, der es verdient endlich seinen Auftritt zu haben. Vor allem aber geht es um Berlin und den Anschluss an das zukünftige Prinzip von Flugreisen. Und das heißt „low cost“. Denn 20% Anteil ist erst der Anfang und das Ziel liegt sicherlich weit über 50, aber vor allem für Berlin in Schönefeld! TK

Beechcraft Berlin
Your General Aviation Partner
aviation GmbH

2004 New Beechcraft King Airs

2002 King Air 350

2001 King Air B200 Cargo (JAR OPS Compliant)

1991 Baron 58

1992 Bonanza A36AT

1979 Bonanza F33

International Dealer for SPECTRUM AEROMED



Beechcraft Berlin aviation GmbH - Halle 6, Aufgang A
Flughafen Tempelhof - 12101 Berlin - Germany
Instandhaltungsbetrieb LBA 0213
FON +49 (0) 30 6951 24 15 - FAX +49 (0) 30 6951 22 35
mail@beechcraft-berlin.de - www.beechcraft-berlin.de

AQUILA
A210

Jetzt kennen lernen!



Modernes 2-sitziges Motorflugzeug in Faserverbundbauweise

- Sparsam und wirtschaftlich
- Geräumig und komfortabel
- Erhöhter Schallschutz
- Hohe Reisegeschwindigkeit
- Große Reichweite
- Robustes Fahrwerk
- Gutmütige Flugeigenschaften

AQUILA Technische Entwicklungen GmbH
Flugplatz
D-14959 Schönrhagen

Tel.: +49 (0) 33731 707-30
Fax: +49 (0) 33731 707-31

info@aquila-aero.com
www.aquila-aero.com



Im Segelflugzeug hinter einem Edelstein

So metaphorisch wie David gegen Goliath stellten es sich die Mitglieder des Fliegerclub Schönhagen e. V. vor, als am Samstag, den 18. Oktober das Ultraleicht-Flugzeug (UL) „Saphir“ ihre Segelflugzeuge in die Luft ziehen sollte.

Rudi Hackel, von der Fläming AIR GmbH in Oehna, wo auch der „Saphir“ endmontiert wird, erschien dann am frühen Vormittag auf dem Flugplatz Schönhagen, um mit uns den



ganzen Tag über UL-Schlepps durchzuführen. Wir Segelflieger hatten natürlich schon viel über den UL-Schlepp gehört und gelesen, doch ausprobiert hatte es noch keiner von uns und somit war unsere Erwartung aber auch Skepsis relativ groß. Wie sollte dieses UL unsere Segler schnell genug nach oben bekommen? Immerhin ist neben der Sicherheit der Kostenfaktor immens wichtig, beispielsweise wenn es um die Wirtschaftlichkeit im Vereinsflugbetrieb geht. Hinzu kam, dass unser schwerstes Segelflugzeug, der Twin Astir III, fast so schwer wie die Leermasse des „Saphir“ ist – der sprichwörtliche David gegen Goliath; so dachten wir zunächst. Doch Rudi zerstörte unsere Bedenken sehr schnell indem er uns die doch beeindruckenden technischen Daten des „Saphir“ nannte.

So stiegen Harald Meier und ich in den Twin Astir um den ersten Schlepp des Tages gleich mit dem schwersten „Klotz“ zu machen. Unser beider Erstaunen war dann doch recht groß, als wir feststellten, dass der „Saphir“ eine wahre Zugmaschine ist. Denn mit seinen 100 PS und einem guten Gewichts - Leistungs - Verhältnis hob der Schleppzug schon nach ca. 300 m von der Asphaltbahn ab und gewann rasch an Höhe. Auch bei den folgenden Schlepps auf dem Rasen war das Bild dasselbe.

Der Schlepp war mit konstanten 110 km/h sehr stabil und ohne Probleme steuerbar und auch vom Kastenschlepp ließ sich der „Saphir“ kaum beeindrucken. Noch erstaunter waren wir, als wir feststellten, dass es mit im Schnitt 100 m pro Minute aufwärts ging – das sind Werte, die denen von Schleppflugzeugen sehr nahe kommen. Und das bei erquickenden 2 € pro Minute Flugzeit. Mit einer Gleitzahl von 1:19 kann der „Saphir“ aber auch auf diesem Gebiet mit jedem Schlepp-Motorsegler mithalten.

Im Laufe des Tages führten wir so 35 UL-Schlepps mit verschiedenen Ein- und Doppelsitzigen Segelflugzeugen ohne Störungen und Problemen aus.

Unser aller Fazit: Ein wunderbares und preiswertes Flugvergnügen. Mit derartigen technischen Parametern, wie sie der „Saphir“ bietet, wird der Schlepp von Segelflugzeugen mit ULs in Zukunft aus dem Luftsport nicht mehr wegzudenken sein.

Vielen Dank an dieser Stelle nach Oehna und besonders an Rudi Hackel für die tollen Schlepps.

Sven Schultze, Fliegerclub Schönhagen e. V.



Die ganze Welt des Fliegens



Hobby-Shop für alle Freunde der Luftfahrt

Am Platz der Luftbrücke

DER FLIEGERLADEN

Tempelhofer Damm 2 · 12101 Berlin

Am Flughafen Tempelhof

Tel.: 030-78 99 17 44 · Fax: 030-789 52 192

Öffnungszeiten:
Mo – Fr
10.00 – 19.00
Samstag
10.00 – 16.00

„Luftfahrt-Bildkalender 2004 jetzt eingetroffen!
Neue Zusatzsoftware für den Flugsimulator 2004 am Lager.
Flieger-Weihnachtsgrußkarten jetzt bestellen!“

www.der-fliegerladen.de · E-Mail: take-off@der-fliegerladen.de



HFD



Hubschrauber & Flugzeugdienst GmbH

Schulung: PPL(A) nach JAR-FCL und deutsch
PPL(H) nach JAR-FCL
CVFR und Nachtflug

Charter: Hughes 300
Aquila AT 01 (neu)
Cessna 152 und 172



14959 Schönhagen Flugplatz

Tel.: 033731 / 14 055

Fax: 033731 / 150 58 • eMail: hfdgmbh@t-online.de • www.flugschulung.de

Fürstenwalde historische Zukunft

Die Brandenburgische Grundwert GmbH mit ihrem Geschäftsführer Dieter Vornhagen ist neuer Eigentümer des Verkehrslandeplatzes Fürstenwalde. Damit besitzt der Unternehmer bereits den zweiten Flugplatz nach Neuhausen. Was etwas an Monopoly (Nord-, Süd-, etc. Bahnhof) ähnelt, hat im Unternehmen des gebürtigen Westfalen eine Strategie. Auch will er im kommenden Jahr nach Fürstenwalde ziehen, nicht zuletzt um mit dem Klischee des „Wessies“ zu brechen was dem einen oder anderen noch Zweifel bereitet.

Er möchte die Plätze spezialisieren und mit ihnen das machen, wofür sie am besten geeignet sind. Dass Fürstenwalde nicht das Zentrum der Geschäftsfluffahrt im Osten der Hauptstadt ist, bedarf keiner weiteren Erklärung. Auch wird sich hier nicht die Allgemeine Luftfahrt im Vordergrund stehen. Fürstenwalde ist für das prädestiniert, was es schon seit langem am Platz gibt und bislang viel zu wenig hervorgehoben wurde: Den historischen Flugzeugbau!

Und was bislang eher im Schatten der Stadt mit seinen Freizeit- und Erlebnisprogrammen stand soll schon bald das Highlight der Region werden und Gäste von überall anziehen.

„Wir planen den Ausbau des historischen Flugzeugbaus und damit eine Attraktion für die Stadt“, so Dieter Vornhagen zu seinen Plänen. Spaß, Sport und Freizeit werden



Hier könnte schon bald neues Leben entstehen. Die Bausubstanz der Hangars im Südteil ist besser als von Vielen vermutet

Teile der Pläne, die Fürstenwalde für die nächsten Jahre fit machen sollen. „Es braucht keiner um seinen Anteil am Platz fürchten. Im Gegenteil, wir wollen das Engagement

durch Eigeninitiative entwickeln und jedem seine Möglichkeit bieten“, sagt Vornhagen zur Gestaltung des zukünftigen Lebens am Flugplatz.

Schon im Dezember noch sollen die Dächer verschiedener Hallen im Südteil abgedichtet und damit winterfest werden. Im Januar beginnen dann die eigentlichen Arbeiten. Zwei Hallen sollen wieder instand gesetzt werden. Eine Halle für das Museum, das bislang im Nordteil eher im Verborgenen lag und eine weitere Halle für einen luftfahrttechnischen Betrieb. Dieser soll darauf ausgerichtet sein historische Flugzeuge und -geräte aufzubauen und zu warten.

Es sei ein großes Interesse verschiedener Unternehmen vorhanden, wobei ortsansässigen Unternehmen sicherlich einen Vorteil hätten. Das Museum könnte sich wesentlich vergrößern und damit weitere Exponate für die Besucher zugänglich machen. Hier ist die Familie Lohmann mit Harald Lohmann, der maßgeblich im historischen Flugzeugbau u.a. mit der Etrich Taube engagiert ist, gefragt. Das freundliche Ehepaar (73 und 71) baut derzeit an der Etrich Taube, die schon im Frühjahr fliegen soll.

Auch hier sieht man den Plänen Vornhagens positiv entgegen. Eine eindeutige Aufgabe für den Flugplatz würde das lethargische „dahinsiechen“ in der letzten Zeit beenden und bei allen Beteiligten wieder mehr Engagement und Perspektiven erzeugen.

So plant man auch in der „Fliegerknei-

pe“ mitzuziehen. Ein Gebäude neben dem ehemaligen Tower bietet sich hierfür ideal an. Mit geringen Investitionen könnte man dort ein solides Gebäude nicht nur für die Flugplatzkunden herrichten. Durch die Anbindung an die Bundesstraße würden sich



Hier könnte bald das neue Restaurant entstehen

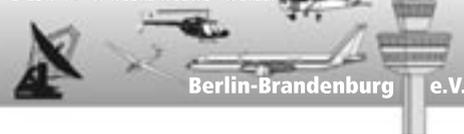
auch weitere Gäste finden und das Angebot schnell wachsen lassen.

„Mit dem entstehenden Leben im derzeit brachliegenden Südteil werden sich weitere Ideen realisieren lassen“, so Vornhagen zu der Frage wie es weitergeht. Denn der Unternehmer aus Neuhausen hat weiteres mit Fürstenwalde vor.

Dies spricht sich auch schnell herum und erzeugt unterschiedliche Beurteilungen durch die Mieter und Nutzer des Flughafens. Während die einen die Chance aufgreifen und mitziehen sehen andere wiederum den Flugplatz in der Auflösung. Doch dies kann man derzeit nicht erkennen.

Denn die weiteren Pläne zeigen durchaus ein Konzept und lassen Erinnerungen an Gerd Fröbe in „Die tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten“ aufkommen. Doch hierzu berichten wir etwas später um nicht die Vorlage für die ewigen Nörgler und Pessimisten zu sein.

WWW.
PCCB.DE



EDAZ an den Feiertagen geöffnet

Wer Weihnachten und Silvester in die Luft gehen will, findet in Schönhagen offene Türen. Der Flugplatz ist zu den Feiertagen wie folgt geöffnet:

Heilig Abend, am 24. Dezember von 8:00 bis 15:00 Uhr (loc), danach bis 19:00 Uhr auf Anfrage (O/R 2 HR).

1. Feiertag, am 25. Dezember von 8:00 bis 19:00 Uhr auf Anfrage (O/R 2 HR).

Der 2. Feiertag, 26. Dezember ist von 10:00 bis 17:00 (loc) geöffnet.

Silvester, am 31. Dezember ist bis 15:00 Uhr (loc) normal geöffnet, ab 15:00 bis 19:00 Uhr wiederum auf Anfrage (O/R 2 HR).

Am Neujahrsmorgen, 01. Januar 2004, ist ebenfalls von 8:00 bis 13:00 auf Anfrage (O/R 2 HR). Danach kann aber bis 19:00 Uhr ins Neue Jahr abgehoben werden.

www.edaz.de

mit neuem Gesicht und aktuellen Inhalten

Neuer Internetauftritt für Schönhagen

Wer sich über das Angebot am Flugplatz informieren, Wetterdaten einholen und die Gebühren abrufen möchte oder einfach einen Mietwagen vorbestellen will, der findet jetzt unter www.edaz.de einen komplett neuen Web-Auftritt. „Mit der Überarbeitung wollten wir einen Portalcharakter erreichen, von dem aus Verlinkungen zu allen Flugplatzunternehmen, touristischen Angeboten der Region und luftfahrttechnischen Informationen für den Piloten möglich sind“ beschreibt Volkmarschmidt von der Werbeagentur BRAINS sein Projekt. Wichtig war auch für die Flugplatzgesellschaft, dass der Surfer eine vereinfachte Navigation hat mit einem schnelleren Zugriff auf die Daten. Neu sind auch die Informationen zu den Ausbaumaßnahmen und zur Vermietung, egal ob ein Hangar, Büro oder eine Eventfläche gewünscht wird. Persönlicher Wunsch vom Geschäftsführer Dr. Klaus-Jürgen Schwahn ist: Die Installation einer Webcam, mit der die Piloten das aktuelle Wetter vom Flugplatz Schönhagen beobachten können. Diese soll dann zur nächsten Saisonöffnung installiert sein.



Blick auf die Baustelle der neuen Halle im nördlichen Areal des Luftfahrt-Technologieparks Schönhagen

Neuer Hangar im Bau

Im Luftfahrt-Technologiepark Schönhagen wird derzeit wieder an einem Hangar gebaut. Eigentlich gilt dieser Neubau als Ersatzbau für das Hallensegment Charli 1. Dort aber hatte die Firma Motorflug Baden-Baden eine eigene Helicopter-Installationshalle gebaut. Aufgrund der Planung und der Fördermittel entschied die Flugplatzgesellschaft sich für einen Ersatzneubau auf der nördlich gelegenen Fläche. Die rund 850 m² große Luftfahrt-Halle soll im Frühjahr 2004 fertiggestellt werden. Und in der Zwischenzeit gibt es sogar schon Anfragen von Mietinteressenten.

Adresse <http://www.edaz.de/> Wechselt zu Links Notizen Antivirus

Infos für Piloten Unternehmen & Aktivitäten Vermietung Flugplatz Schönhagen Ausbau

Newsletter Lager Impressum Kontakt

**FLIEGEN SIE AUF SCHÖNHAGEN!
FLIEGEN VOR DEN TÖREN BERLINS**

Herzlich willkommen auf dem Flugplatz Schönhagen vor den Toren Berlins. Als größter Flugplatz in Brandenburg und den neuen Bundesländern sind wir ein starker Partner für die Luftfahrt und – mit unserem wachsenden Technologiepark – ein hervorragender **Standort** für innovative **Unternehmen**. Bei uns finden Sie Flugzeug- und Helikopterwerkstätten, Avionikspezialisten und Flugzeugbauer, Flugschulen und Charterunternehmen, Fliegervereine und Gastronomie.

In Schönhagen können Sie Ihr Flugzeug unterstellen, ein Unternehmen gründen oder einen Hangar für eine Veranstaltung mieten. Mehr Informationen darüber, was der Flugplatz Schönhagen und seine Unternehmen für Sie tun können, finden Sie auf den folgenden Seiten.

Und wenn Sie Fragen an uns haben, nehmen Sie einfach **Kontakt** auf.

FLUGPLATZ SCHÖNHAGEN

Fortsetzung von Heft 11/12/03

Teil 4

Jack „Lefty“ Leftwich – Ein Berlinpilot

Ich erinnere mich noch an eine Nacht. Wir gingen mit der DC-6 aus Tempelhof raus. Gegen 23 Uhr erhielten wir die Freigabe zur gerade vom Schnee befreiten Runway 09L. Als ich auf die Bahn drehen wollte und die



Bugradsteuerung nach rechts drehte, drehte sich alles nur nicht unsere DC-6. Wir rollten ohne Reaktion weiter gerade aus. Ich war derart „verdutzt“, während mein Copilot mit leiser Stimme vorschlug, doch in Reverse zu gehen. Trotz des sofortigen

„reversens“ der Propeller rutschten wir etwas ins Gras und zogen uns nur mit Mühe selbst wieder auf die Bahn. Klar dass so etwas verboten war, und noch klarer dass wir beide mehr als froh waren, dass uns unser Chiefpilot nicht die Ohren lang zog. Letztendlich ist es auch hier, wo ich zum ersten mal anderen von diesem „kleinen Malheur“ erzähle.

Und auf die Flugsicherung konnte man zählen, die alles natürlich mitbeobachteten, jedoch nie darüber ein Wort verlor.

Einmal traf ich Willy Brandt bei einer Feier zur Einführung der DC-6 in den Berlinverkehr. Ich sagte ihm in gebrochenen Deutsch „Es ist eine große Ehre für mich...“ worauf er mir in perfektem Englisch alles Gute und immer „happy landings“ wünschte. Auch für mich war es etwas besonderes, solch einem Menschen einmal begegnet zu sein.

6 Kollegen verloren wir, während ich in Berlin stationiert war. Copilot LesMeans, Charlie Scaggs und Kapitän Lloyd Shepard. Weiterhin eine komplette Crew auf einem Nachtpostflug von Frankfurt nach Tegel. Die Hintergründe hierzu verleiten auch heute noch zu Spekulationen, da es nie eine Veröffentlichung der wahren Hintergründe gab.

To fly west, my friend, it is a flight we all must take as a final check. (Als Erinnerung an die Kollegen)!

Die „down-side“ meiner Deutschlandfliegerei waren Bummelstriks und auch damals schon Terrorwarnungen. So durfte ich einmal 45 Minuten auf dem Rollweg warten, weil die Lotsen Dienst nach Vorschrift machten. Erst dann, und wahrscheinlich auch nur, weil wir sonst hätten Nachtanken müssen, erhielten wir unsere Freigabe nach Tegel. Ein anderes Mal ließ man uns aufgrund einer Bombenwarnung auf dem

Rollfeld stehen. Wir ließen die Passagiere aussteigen und das „Bombsearchteam“ kam angerückt. 90 Minuten Verspätung! Damals viel, heute wundert sich über derartiges kaum noch jemand.

Wie schon gesagt, für die Zufriedenheit meiner Passagiere tat ich alles. Möglichst wenige positive oder negative „G's“ (positive und negative Beschleunigungen), wie auch sanftes Rollen, maximal 15 kt in den Kurven. Immer so, dass die Flugbegleiter nicht in die „johns“ (Toilettentüren), wie wir es ausdrücken, stürzten!

Hier sei mein Finger gegenüber einigen meiner Kollegen erhoben, die teilweise die Flugbegleiterinnen wie Bowlingkugeln durch die Kabine rutschen ließen. Insidern werden jetzt Namen einfallen, die ich jedoch hier nicht nennen werde! Meine ehemalige Frau Karin, viele Jahre eine der angesehensten Flugbegleiterinnen beim IGS, berichtete mir von Kollegen, die dies teilweise mit Genuss taten!

Solche Kollegen flogen auch wie Cowboys und zogen den Ruf aller Kollegen in den Keller. Auch die Anflüge nach Tempelhof wurden hin und wieder zum Messen der fliegerischen Erfahrung benutzt. Dies war immer dann zu beobachten, wenn drei Maschinen aus drei verschiedenen Korridoren gleichzeitig im Anflug waren. Jeder wollte der erste sein und den Kollegen ausstechen um schon mit dem Kaffee im Crewraum zu stehen wenn der andere kommt. Man flog immer mit „Höchstgeschwindigkeit“, ca. 320 kt bis kurz vor den Anflug. Speedbrakes raus und die Boeing stand fast senkrecht. Man wollte halt der erste der Gruppe sein. Einige Controller nutzen das Schauspiel auf ihren Bildschirmen für gelegentliche Wetten unter sich! Aber es sollte ihnen gegönnt sein. Unser Vertrauen in die Lotsen war unübertrefflich. Niemals während meiner Dienstzeit in Berlin ließen uns die Controller im Stich. Sei es bei den Wetterinformationen, der Radarführung oder anderen Informationen, die an uns Piloten übermittelt wurden. Es war so, „als würde dich deine Mutter ins Bett bringen!“ Überschritt oder verfehlte eine Maschine die Limits während des Anflugs

zögerte man nicht uns einen „go around“ anzubieten. Wir waren alle zusammen das Berlin Team!

Ich erinnere mich an einen Anflug auf Tempelhof. Bestes Wetter, kein gemeldeter Verkehr, Westlandung. Wir zogen die Schubhebel auf „idle“ bei etwa 9000 ft und 23 NM vor THF. Langsam wurden die Bremsklappen gezogen und wir gingen auf 205 kt zurück. Mit 205 kt konnten die Klappen gefahren werden und man bekam die höchste Sinkrate. Etwas steil ging man mit den Klappen auf 150 kt über dem outer marker zurück und fuhr dann das Fahrwerk aus.

So musste man erst kurz vor dem Aufsetzen die notwendige Power setzen, um sauber aufzusetzen. Durch die geringe Geschwindigkeit war das Ausfahren des Fahrwerks für die Passagiere, die direkt darüber saßen, kaum zu hören. Passenger comfort! Natürlich waren die Controller immer besorgt, wenn ich auf diese Weise etwas schnell und hoch in den Endanflug kam. Ich nannte es „my plunge to earth“, das wieder auf die Erde einschweben. Heute würden manche sagen ein „heißer Anflug“. Aber durch mein Leben mit und auf der Boeing 727 in über 10.000 Flugstunden, wusste ich was sie und wann sie was machen würde.

Das Leben in Berlin

Wie schon gesagt, es war 1960 als ich nach Berlin kam. 15 Jahre nach dem Krieg war nicht alles so, wie man es sich als Amerikaner in einem Land wie Deutschland vorstellte. Erst 1969 wurde ich ein richtiger Berliner. Ich heiratete eine Flugbegleiterin, eine Deutsche, die mir erst das eigentliche Einleben öffnete. Entsprechend verschmolzen unsere sozialen Kontakte und die Mehrzahl unserer Freunde waren Deutsche.



Ein vertrautes Bild, insbesondere wenn man als kleiner Junge stehend auf dem Sattel seines Fahrrads über den Zaun direkt in die Düsen der startenden Boeings sehen konnte.



VFR in Kanada, Teil 4

In Valemount brachte uns Ralph in sein hübsches Motel. Einen Autoverleih gab es nicht, aber Ralph überließ uns seinen dreihunderter Mercedes-Benz TDI. Das Auto war nicht neu, fuhr aber prima und kostete nur einmal Volltanken vor der Rückgabe. Die Umgebung bietet herrliche Ausflugsziele für Wanderungen in die Bergwelt. Der Mount

päck den Platz über das Hauptterminal. Ein Security-Mitarbeiter schloss uns dazu erst misstrauisch, dann doch freundlich, durch diverse Gates. Die Stadt ist sehr lebendig mit großen Geschäftsstraßen und bietet Touristen eine sehenswerte Fahrt mit einem „Paddelwheeler“ (Schaufelraddampfer) auf dem Thompson River an.

Am kommenden Tag hatten wir dann die erste (und einzige) unfreundliche Begegnung mit kanadischem Personal. Da wir auf den Gepäckmarsch vom Hauptterminal zum Abstellplatz verzichten wollten, luden wir unsere Utensilien vor dem Gate der AL aus. An allen Plätzen hatten wir bisher keine Schwierigkeit ans Flugzeug zu kommen, aber Kamploops machte da die Ausnahme. Die Gates für die AL sind meist mit der Tankstelle und/oder dem FBO gekoppelt. Oft sind die Gebäude im Zaun integriert, so dass man durch diese

auf den Platz gelangt. Zusätzliche Türen im Zaun sind von außen mit Zahlenschlössern gesichert, die Ziffernkombination findet sich innen auf einem Schild. Beim Verlassen der Plätze kann man sich die Kombination merken oder notieren. Im Haus residierte ein unfreundlicher Security, der uns nicht durchließ und die Ziffernkombination nicht verriet. Weder gutes Zureden, noch Vorzeigen diverser Dokumente beeindruckten diesen Menschen. Also machte ich doch den Umweg über das Hauptterminal, um dann die wartende Gattin und das Gepäck von innen durch die mit dem Zahlenschloss gesicherte Tür im Zaun zu schleusen. Dafür interessierte sich niemand.

Nach dem Start folgten wir dem seenförmigen Flusslauf und tauchten in die Bergwelt der Coast-Mountains. Das Etappenziel Pemberton, nahe Whistler, war wieder ein kleiner Bergflugplatz, idyl-

lisch in einem Tal gelegen. Whistler (zukünftiger Austragungsort der alpinen Disziplinen der Olympischen Spiele von Vancouver) entpuppte sich als mondäner Urlaubsort mit allem Komfort. First Class-Hotels, Kneipen, Shops und Freizeitangebote en Masse. Der Ort ist komplett und angenehm autofrei. Alle Benzinkutschen müssen auf vorgelagerten Parkplätzen abgestellt werden. Kaum entfernt man sich jedoch ein paar Schritte aus dem vor Menschen brodelnden Ort, ist man wieder weitgehend allein.

Der nächste Tag zeigte sich leider mit sehr schlechtem Wetter. An VFR in den Bergen war nicht zu denken. Bleiben oder dem Wetter entfliehen war die Frage! Wir entschieden uns zur Flucht und fuhren per Leihwagen nach Vancouver. In einem Visitor-Center bekamen wir den Tipp, Bed & Breakfast zu nutzen. Eine Broschüre über diese Art der Übernachtungen gab Aufschluss und reichliche Beispiele mit Kontaktadressen. Die deutschstämmige Familie Butz vermietete uns eine komfortabel-gemütliche Ferienwohnung in ihrem Hause (www.greengables.com), deutsches Frühstück und ein allmorgendlicher Ausdruck der Wetterinformationen war inclusive.

Vancouver ist eine der schönsten Städte der amerikanischen Westküste, drei Tage Sightseeing gaben uns einen guten Einblick. Das Wetter an der Küste war passabel, in den Bergen sah man jedoch die tiefen Wolken hängen, so dass sich unsere Entscheidung als richtig erwies.

Dann gab es auch wieder gute Sichtflugbedingungen in den Bergen. Wir fuhren nach Pemberton und tauschten das Auto gegen den Flieger. Der (fast) letzte Flug in der Bergwelt war bei dem herrlichen Rückseitenwetter wieder ein Erlebnis der Sonderklasse. Wir stellten die Maschine in Pitt Meadows ab, nahe an unserem Domizil „Green Gables“ im Stadtteil Coquitlam von



Pemberton, nahe Whistler, war wieder ein kleiner Bergflugplatz, idyllisch in einem Tal gelegen

Robson übte eine magische Anziehungskraft aus und die Bergwanderung entlang eines Baches bis hinauf zum Kinney Lake wird uns unvergessen bleiben. Wer aus den Alpen gewöhnt ist, immer mal wieder auf eine bewirtschaftete Hütte zu treffen, wird in den Rockies allerdings Hunger und Durst leiden. Es ist ratsam, seinen Rucksack mit der notwendigen Verpflegung auszustatten, denn erst einmal unterwegs, gibt es nur noch pure Natur. Wir hatten dementsprechend vorgesorgt und so konnten wir uns bei Picknicks am Seeufer fabelhaft erholen.

Der Abschied von Ralph und seinem hübschen Hotel fiel schwer, aber die nächste Etappe hieß Kamploops. Eine geschäftige Provinzhauptstadt in der Tiefebene zwischen den Coast-Mountains und den Rockies. Hier zeigt sich deutlich die Abhängigkeit der Vegetation von den klimatischen Bedingungen, hervorgerufen durch den Föhn-Effekt. Die Gegend um Kamploops ist extrem trocken, es gibt keinen Wald. Der Anflug ist ebenfalls beeindruckend: Man verlässt die Bergwelt durch ein breites Tal, die Stadt liegt langgestreckt am Thompson River, parallel zum Fluss auch die Runway von Kamploops. Um einen Leihwagen zu mieten, verließen wir nach einem längeren Fußmarsch mit Ge-



Flug über die romantische Inselwelt vor Vancouver

Vancouver. Nun hatten wir endlich wieder unseren Flieger vor der Tür und so war es möglich, auch Vancouver Island ohne die Benutzung einer Fähre zu besuchen. Die Flüge über die Bucht und die vorgelagerten Inseln zählen zu den schönsten der Reise. Die „VFR-Terminal-Chart Vancouver“ ist unerlässliches Werkzeug und eine gute Vorbereitung verstand sich von selbst, um den komplexen, stark frequentierten Luftraum zu nutzen. Victoria International verfügt über 6 mögliche Landerichtungen, beim Kontakt mit dem Tower (nach dem Abhören der ATIS) empfiehlt es sich, die Ohren weit aufzusperren und sich genau an die Anweisungen der freundlichen Lotsen zu halten. Da wir unsere Wohnungsvermieter als Passagiere dabei hatten, konnten wir eine ortskundige Führung durch die Hauptstadt von British Columbia und Butchers Garden genießen. Der Rückflug bei Sonnenuntergang löste bei allen Beteiligten zusätzliche Begeisterung aus.

Der Abschied von Kanada war nicht leicht, aber unumgänglich. Über Bellingham zum US-Zoll, der freundlich, aber peinlich genau alle Papiere kontrollierte, flogen wir die Küste hinunter nach Arlington, wo wir unsere brave N5704A nach insgesamt 33 Flugstunden wohlbehalten zurückgaben. Drei Tage standen uns noch in den USA zur Verfügung. Wir wohnten in Tacoma, wieder mit Bed & Breakfast (www.villabb.com). Dieses vornehme Quartier entdeckten wir durch Zufall über eine Empfehlung von Tischnachbarn beim Lunch in einem Restaurant. Die Villa im italienischen Stil war unsere komfortabelste Unterkunft auf dieser Reise. Das Frühstück entsprach allerdings ausschließlich US-Amerikanischem Geschmack und war für uns eine neue Erfahrung.

Von (fast) überall in Washington sieht man in der Ferne den schneebedeckten, 4.392 m hohen Mount Rainier. Wir ließen es uns nicht nehmen, dem verdutzten Rollie Tuller noch einmal das Flugzeug abzunehmen, um diesen mächtigen Vulkan zu besuchen. Nach über einer Stunde Flugzeit erreichten wir das Gebirgsmassiv. Die Umrundung kostete weitere 40 Minuten und der Flugplatz Pierce County bei Puyallup lud zu einem gemütlichen Lunch auf der Restaurantterrasse mit fantastischem Blick auf das Vulkanmassiv ein. Anschließend nahmen wir in Arlington endgültig Abschied von unserem Flugzeug und der netten Crew von ProAire.

Nach erlebnisreichen vier Wochen trafen wir mit vielen neuen Eindrücken und Erfahrungen im Gepäck unsere Rückreise nach Berlin an.

Bernd Kramer, Fotos: Margit Kramer
Eine Fotoauswahl in Farbe ist zu sehen unter: www.bernd-kramer.de/Kanada.

Flugzeuginstandhaltung

Schönhagen GmbH

Instandhaltungsbetrieb LBA.0139



Unser Serviceangebot **Wartungsarbeiten, Kontrollen
Reparaturen und JNP
Auch Wartung von Dieselmotoren**

für Flugzeuge bis 5,7 t Motorsegler Segelflugzeuge Ultraleichtflugzeuge	in Metallbauweise Holzbauweise Gemischbauweise Faserverbundbauweise
--	--

Besuchen Sie uns einmal, wir sind zu erreichen am
 Flugplatz 14959 Schönhagen Tel. 033731/80282 Fax 033731/80283
 E-mail LTB-Schoenhagen@t-online.de
 www.Flugzeuginstandhaltung.de

THE PILOTS' FREE FLIGHT ATLAS

*From the Grand Canyon to the Grand Canal...
...what the FMS still doesn't show you!*

Europe
Now 192 pages including the Middle East, South Africa, North Atlantic / Asian routes, expanded coverage, more city maps, Airport Directory with lat / long positions for GPS and much, much more! EUR 25,55

USA Canada / Mexico
192 Pages full-color, USA including Canada, Mexico and the Caribbean, over 5.000 airports, special use airspace, weather minima, conversion tables, city maps, points of interest and more. EUR 25,55

Pilots World Satellite Map
High resolution satellite imagery Over 500 Airports with ICAO code Photo quality full color print Laminated coating with matte finish Latitude Longitude grid & time zones. Includes 6 page airport directory listing ICAO, IATA, City, Country, airport name, Lat, Long, & longest runway size 88cmx150cm EUR 39,95

World Satellite Desk Pad
Photo quality full color print matte finish on non skid backing size 88cmx150cm EUR 17,50

PilotsAtlas.com You're gonna like this!

published by absolute:one multimedia GmbH
Tel: +49 (0) 2166 55 30 60 Fax: 30 50



Flugplatz Eberswalde-Finow EDAV

der zukünftige Regionalflughafen für den Norden von Berlin / Brandenburg

bletet schon jetzt:

- 24h O/R + Zoll / Grenze
- Avgas / Mogas (bald)
- Jet A1 steuerfrei
- Hallenabstellung
- Ruheräume
- Selbfbriefing
- Business Center
- Bistro + Catering
- Hotel / Taxi / Mietwagen
- Luftfahrtmuseum (ext.)

In Planung:

- IFR - Verfahren
- 85 t MTOM
- neues Terminal
- Industriegebiet

Tower Finow GmbH
 Am Flugplatz 1
 16227 Eberswalde
 Tel.: 03334-34418
 Info@tower-finow.de





**JAR-FCL
Recht des
Luftfahrtpersonals**

Giemulla, vonElm
Luchterhandverlag
1186 Seiten ISBN 3-472-05586-3

Endlich gibt es sie. Die totale Übersicht zu den wohl heiß diskutiertesten Themen unter Piloten der letzten Wochen und Monate. Welche Lizenz gilt wo, welches Medical gilt wie lange und was mache ich mit meiner alten Lizenz? Welche Checkflüge sind für welche Erweiterungen notwendig, wie haben sich die medizinischen Anforderungen verändert?

Und weiter, welche Berechtigungen haben sich wie verändert, was darf ich eigentlich noch mit meiner Lizenz? Fragen über Fragen, diskutiert in Kreisen, wo selbst unter den erfahrensten Fluglehrern und Prüfern „Konfusion“ herrscht. Dieses Buch erklärt alles, gibt Antworten zu den unmöglichsten Kombinationen von Musterberechtigungen, Lizenzen, Eintragungen und anderen büro-

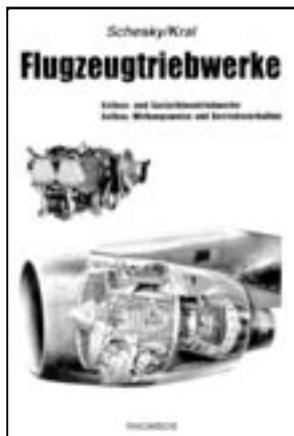


kratischen Anforderungen im Dschungel des deutschen und nunmehr europäischen Genehmigungsrechts für Luftfahrtpersonal. Es eignet sich als Nachschlagewerk, ist aber etwas gewöhnungsbedürftig da es sich halt um eine Textsammlung handelt. So kann es schon mal ein paar Minuten dauern, bis man zur Lösung seines Problems gelangt. Dafür aber und gerade wegen des Umfangs ist ein Erfolg garantiert. Wer also das eine oder andere Thema nicht am Stammtisch diskutieren will, dem sei die „Bibel der Luftfahrer“ empfohlen.

Flugzeugtriebwerke

Schesky/Kral
Rhombos Verlag
295 Seiten
ISBN 3-930894-95-5

Das Buch von Dipl.-Ing. Kral aus Kleinmachnow beschreibt ausführlichst alles rund um Motoren und Triebwerke. Es ist ein Nachschlagewerk für Piloten, ebenso wie begleitend zum Lernen für Flugschüler oder angehende Triebwerksmechaniker. Einleitend werden die Besonderheiten des Luft-



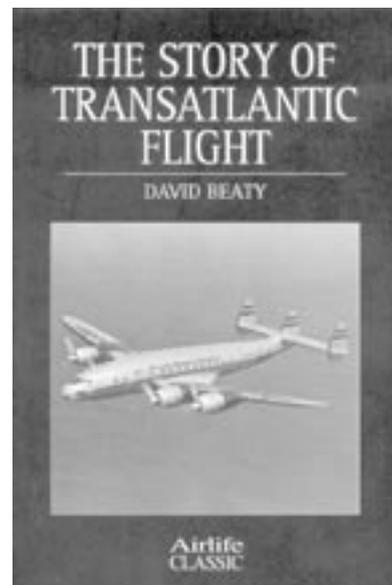
verkehrs hinsichtlich der Anforderungen an Antriebsaggregate beschrieben. Grundlagen der Strömungslehre fehlen ebenso wenig wie das Thema Thermodynamik und Mechanik. Im weiteren Verlauf des Werkes beschreibt der Autor alle Arten von Motoren bishin zu modernen Jettriebwerken. Er geht auf die Steuer- und Regeltechnik ein, ebenso wie auf die Aggregate, welche von Triebwerken angetrieben werden wie Pumpen und elektrische Anlagen. Eigentlich sind alle Komponenten rund um ein Triebwerk aufgeführt. Nicht zuletzt widmet man sich auch noch den Umwelteinflüssen und -belastungen. Viele Zeichnungen und grafische Darstellungen verdeutlichen die teils schwierigen Lernstoffe. Etwas mehr Illustration hätte den letzten Schliff geben können. Trotzdem handelt es sich beim vorliegenden Buch um eines der ausführlichsten und best Verständlichsten seiner Art.

FLIEGERÄRZTLICHE UNTERSUCHUNGSSTELLE
Dr. Eisenhut
Ab sofort auch **Klasse 1** (Berufspiloten)
Kardiologische Gemeinschaftspraxis
Dr. Levenson, Dr. Albrecht, Dr. Eisenhut
Kardiologische Diagnostik, Sportmedizin,
Tauchmedizin (GTÜM), Flugmedizin
Pestalozzistr. 38, 10627 Berlin, Fax.: 324 83 54, Tel.: 323 61 17
Sprechst.: Mo, Mi, Do 9-12 u. 15-18,
Di u. Fr Privatsprechstunde nach Vereinbarung

**The Story
of transatlantic flight**

David Beaty
Airlife CLASSIC
305 Seiten
ISBN 1-84037-428-4

Nehmen Sie mal Major Wood und eine Handley Page V1500 von 1919 und eine Boeing 777 von 2003, beide zwischen irgendwo in Nordamerika und Europa. Alles was dazwischen liegt, was sich entwickelt hat, was es mal gab und nicht mehr gibt, was flog und schwamm und eigentlich alles, was sich in der Luft zwischen der Küste Neufundlands und Irland bewegte finden sie in diesem Buch. Mit vielen schwarz/weiß Fotos, viele als Original ist das Buch mehr als nur die Geschichte der Nordatlantikfliegerei. Es beschreibt eine Herausforderung vor knapp



100 Jahren und der alltäglichen Routine auf den heutigen Jets auf dem Weg nach Ost oder West.

Und für viele ist es heute noch ein Abenteuer und die Spannung, wenn man mit 230 Tonnen Abfluggewicht gen Westen abhebt und der neuen Welt entgegen fliegt. Das Buch beschreibt nicht nur den Weg zum heutigen 4 Stunden Trip zwischen 10° West und Goose, es erzählt viele Geschichten vom Erlebten oder auch nur Ersonnenen und Gewünschten. Wer also das nächste mal auf seinem Weg nach USA oder Kanada, etwa bei 30° West gemütlich den Kaffee schlürft, der sollte sich den Blick in dieses Buch gönnen und sich zurückversetzen lassen, als die Piloten noch damit kämpften wie der Wind war und bei weitem nicht wussten, wo sie den wirklich landen würden.

Bericht vom letzten Stammabend

Wichtigster Punkt auf dem Stammabend vom 25.11. war ein neuer Termin für die Stammabende. Zukünftig werden wir uns jeweils am **1. Dienstag im Monat** treffen. Die Adresse bleibt wie bisher im JANUS, Ordensmeisterstraße 57 und wie immer ab 18:00 Uhr.

Weiterhin wollen wir künftig einen Art Kurzvortrag über ein aktuelles Thema (ca. 10-15 Minuten) einbinden. Um auch den Mitgliedern mehr Wichtigkeit im Verein zu verleihen, wollen wir dann auch etwa 20 - 30 Minuten über aktuelle Themen diskutieren und vor allem erreichen, dass sich mehr Mitglieder am Verein und dessen Ausrichtung beteiligen.

Wir wollen die Meinung der Mitglieder hören, damit wir den Verein noch besser nach Außen vertreten können. Der PCCB soll über seine Funktion der regelmäßigen Treffen hinauswachsen und sich mehr aktiv an der Entwicklung der regionalen Luftfahrt beteiligen. Im PCCB finden sich Piloten aller gängigen Flugzeugmuster, Fluglotsen mit allen Zulassungen, wie auch andere Fachleute der Flugsicherung und der Allgemeinen Luftfahrt, wie auch Verkehrsluftfahrt. Es muss möglich sein, dieses Potenzial zu nutzen und mehr zur Geltung zu bringen. Hierzu wollen wir u.a. noch mehr auf Anregungen und der Kommunikation über unser Forum www.pccb.de eingehen. Hierzu ist es auch

nötig, dass sich noch mehr am Forum beteiligen und damit die Themenvielfalt weiter öffnen.

Auf dem letzten Stammtisch beispielsweise berichtete Olaf Höhn über praktische Erlebnisse auf einem Flug von Berlin nach Frankfurt mit seiner Seneca und extrem schlechtem Wetter.

In der anschließenden Gesprächsrunde ging es u.a. um die zukünftigen Themenabende und deren Realisierung, den Vorbereitungen zur ILA2004, Einzelheiten über unsere Webseite und redaktionellen Änderungen, wie auch über das Thema Villiers.

Insgesamt wurde das neue Konzept positiv aufgenommen und es zeichnet sich dadurch ein größeres Interesse an den Stammabenden ab. Der Verein soll künftig mehr durch seine Mitglieder leben als nur durch die begrenzten Möglichkeiten des Vorstandes, was u.a. in der verfügbaren Zeit der Vorstandsmitglieder liegt.

Derzeit besteht der Verein aus 197 Mitglieder, davon 14 Firmen, bzw. Unternehmen.

Für das kommende Jahr sind wieder viele Aktivitäten geplant. Wir hoffen die 250 bei den Mitgliederzahlen zu überschreiten und vor allem wie schon seit langem gewünscht, noch mehr aktive Mitglieder!

Für den Vorstand Thomas Kärger

Neues auf www.pccb.de

Einen neuen Freund des PCCB konnten wir aus der Sparte der Journalisten gewinnen. Hans v. Przychowski, Fachjournalist und u.a. Herausgeber des Buches „Fehlstart oder Bruchlandung? – Zehn Jahre Berlin-Brandenburger Flughafen-Politik“ (ISBN3-935445-26-1) wird ab sofort seine Chronik der Berliner Flughäfen auf unserer Webseite veröffentlichen. Hierzu ist derzeit das Jahr 2001 verfügbar. Kontinuierlich werden dort die laufenden Zeittafeln von ihm eingearbeitet, so dass die Besucher unserer Webseite einen direkten Zugriff auf ein immer weiter wachsendes Archiv haben werden. Zum einen erfreut, dass die PCCB-Webseite nun auch als Nachschlageseite genutzt werden kann, zum anderen erfährt die Seite dadurch eine frequentere Aktualisierung. Unser Webmaster wird sich bemühen hier das vielfältige Archivmaterial einzuarbeiten und auch frühere Jahrgänge im Laufe der Zeit einzustellen.

Umgang mit dem Forum

In letzter Zeit gab es vereinzelt Äußerungen gegenüber Personen, die beleidigenden Charakter hatten. Ohne zu werten, ob diese Äußerungen zu Recht abgegeben wurden,

bitten wir um Einhaltung unseres einleitenden Textes am Forum. Sicherlich gibt es Personen und Menschen, die sich mit ihren Äußerungen nicht gerade beliebt machen, bzw. Schaden erzeugen. Wir vom Verein werden uns auch zukünftig derer annehmen und in treffender Form reagieren. Wir bitten jedoch innerhalb des Forums Sachlichkeit zu wahren, was nicht davon abhalten soll, Kritik zu äußern und auch das Problem beim Namen zu nennen.

Wir begrüßen neue Mitglieder

- Nr. 235 **Frank Quand**, selbständig
 Nr. 236 **Rolf Hagen, Dipl.-Ing.**
 PPL-Ausbilder
 Nr. 237 **Hermann Kleber**
 PPL A, B, C, F inkl. aller
 Lehrberechtigungen
 Prüfer JAR FCL A
 Nr. 238 **Volkmar Behnke**
 Freier Mitarbeiter ARD

ACHTUNG
Neue Daten

Aus organisatorischen Gründen finden die Stammabende ab sofort jeden

ersten Dienstag

im Monat statt. Hier die neuen Termine für 2004

Der Ort bleibt gleich:
 JANUS, Ordensmeisterstraße 57

06.01.2004	03.02.2004	02.03.2004
06.04.2003	04.05.2004	01.06.2004
06.07.2004	03.08.2004	07.09.2004
05.10.2004	02.11.2004	07.12.2004
(Weihnachtsfeier)		

WWW.PCCB.DE

Impressum

roger

Luftfahrtnachrichten für Berlin-Brandenburg
 Mitteilungsblatt des Pilot/Controller Club
 Berlin-Brandenburg (PCCB)

Warthestraße 10 · 12051 Berlin
 Telefon/Fax: (030) 628 40 113
 E-mail: thomas.kaerger@t-online.de
 Internet: www.rogermagazin.de
 6. Jahrgang · erscheint monatlich

Herausgeber:

Pilotendienst Thomas Kärger
 Warthestraße 10 · 12051 Berlin
 Tel: (030) 628 40 113 · Fax:(030) 626 81 00

Redaktion:

Thomas Kärger (Chefredakteur, V.i.S.d.P.)
 (030) 628 40 113 redaktion@rogermagazin.de
 Bernd Clemens (allgem. Luftfahrt)
 (030) 81 29 98 47 bernd.clemens@t-online.de
 Fax: (030) 81 29 98 48

Anzeigen: (030) 626 81 00

Druck: Gottschalk Druck u. Medien GmbH, Bln.



**Ausbildung von Piloten
aller Klassen in
Hamburg und Berlin**

Verwirklichen Sie Ihren Traum!

Träume sind realisierbar. Kommen Sie zu uns an Bord –
wir führen Sie praxisnah und auf höchstem Niveau zum Ziel.

DVH Hamburg Sonntag GmbH
22335 Hamburg | Weg beim Jäger 208 | Tel.: 040/59 39 49 - 0
Fax: 040/59 39 49 17 | info-hamburg@dvh-flugschule.com

DVH-Niederlassung Berlin-Schönefeld
12529 Berlin-Schönefeld | Mittelstraße 9 | Tel.: 030/63 40 94 44
Fax: 030/63 40 94 45 | info-berlin@dvh-flugschule.com
www.dvh-flugschule.com

Die DVH ist eine staatlich anerkannte
Flugschule und Partner der HS Bremen (LST).
Europäische Zulassung zur FTO nach JAR-FCL.

- ATPL durchgehend** Beginn jederzeit
- CPL / IFR** 9.2.2004 + 07.06.2004
- Gröger / CAT Seminar** 9.2.2004 + 07.06.2004
- PPL-A** 12.01.2004 + 19.04.2004
- L/R** 01.03.2004
- CCC auf B737** 26.01.2004 + 01.03.2004
- CCC/ Multi Crew Cooperation Training (MCC)**
 - ▶ Gesamtkosten 3.934,- €
- CCC Refresher**
 - ▶ Gesamtkosten 3.820,- €
- Type Rating B737** 12.01.2004 + 01.06.2004
 - ▶ Gesamtkosten 15.799,- €
- Kombination MCC / Type Rating B737**
 - ▶ Gesamtkosten 18.999,- €