



Jack Leftwich

Ein Berlin-Pilot

Regionalplätze mit großen Plänen
Seite 4

Nächster Stammtisch
30.9.03 · 18 Uhr

ICAT
Nutzungskonzept für Tempelhof
Seite 5

Serie:
VFR in Kanada
Seite 8

Freundlich - Kompetent - Zuverlässig - 24h Service

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

Charter: C-150/152, C-172, C-182 TR, PA-28, PA-34 (Seneca)
Neu: Cessna 172, Thielert Diesel
Neu: Aquila A 210

Seit 11 Jahren Ihr Partner am Flughafen Schönefeld (GAT)

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

Aquila, endlich da !!!



... a good name in aviation

030 / 6091 3800



„Jack (Lefty) Leftwich“ Ein Berlinpilot

Zurück in die Vergangenheit! Zurück in die sechziger, siebziger und achtziger Jahre. In ein Berlin, das von und mit der Luftfahrt lebte. Als man positiv über die prosperierenden Flughäfen berichtete, als man stolz darauf war, zwei Flugplätze inmitten der Stadt zu haben. Luftverkehr bedeutet für Berlin den Anschluss an die Welt zu haben. Bestandteil dieser Vergangenheit ist ein Unternehmen, das selbst zur Vergangenheit wurde: PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS.

Kein Unternehmen war derart fest mit der Stadt verbunden wie die PAN AM und mit ihr hunderte von Mitarbeitern in Berlin. Egal ob Bodenpersonal, Verwaltung, die Loader oder das fliegende Personal. Es war eine große Familie, die stolz darauf war, für dieses Unternehmen arbeiten zu dürfen. Seit Jahren treffen sich seither zweimal jährlich die ehemaligen Mitarbeiter der PAN AM.



„Jack (Lefty) Leftwich“
Ein Berlinpilot erzählt aus
seinem Pilotenleben

Man gehörte zu der berühmtesten Airline der Welt. Viele bemühen sich noch heute, den Namen nie in Vergessenheit geraten zu lassen. Im vergangenen Jahr fand das „weltweite“ jährliche Treffen in Berlin statt. Über 400 Piloten, Dispatcher, Engineers, Stewardessen und andere Beschäftigte aus den unterschiedlichsten Ländern trafen sich in Berlin. Gemeinsam flog man in die 60er, 70er und 80er Jahre zurück, als Pan American den freien Weg von Berlin nach Westdeutschland garantierte. Wer Pilot dieser Airline war, hatte sein Ziel erreicht.

Einer von ihnen war Flugkapitän Jack (Lefty) Leftwich.

In einer Serie wollen wir seinen Weg skizzieren und mit ihm noch einmal in die

Zeit von 1960 bis 1980 zwischen Tempelhof, Tegel in den Korridoren fliegen. Wir wollen wissen, was es damals ausmachte, Flugkapitän der Pan American in Berlin gewesen

zu sein. Jack schrieb uns seine Geschichte auf und sie ist so interessant, dass wir sie originalgetreu weitergeben wollen.

Vor 27.280 Flugstunden – ein etwas anderer Beginn einer Geschichte – begann meine Karriere. So viele Flugstunden, gefüllt von unzähligen Erfahrungen und Erlebnissen könnten Bände füllen. Viele andere Pan Am-Piloten haben ihre Geschichten ausführlichst geschrieben. Aber während des IGS Treffens in Berlin fragten derart Viele, interessierten sich derart Viele hier in

Berlin für das, was wir damals flogen, dass ich mich hinsetzte und zumindest ein kleines Kapitel in der großen Geschichte von PAN AM darstellen will.

Wie jeder habe auch ich einen Kollegen, zu dem ich bis heute aufblicke und den ich an den Anfang der Geschichte stelle. Es war

mein früherer Captain Marius „Lodi“ Lodeesen. Sein Buch trug den Namen „Captain Lodi speaking!“ Er war ein Vollblutpilot, ein „Skygood“, und es fiel ihm leicht seine Zeilen zu schreiben, da seine Erlebnisse unendlich spannend und interessant waren. Ich flog mit ihm in den 50er Jahren auf der Lockheed Constellation, eines der schönsten Flugzeuge, die jemals gebaut wurde. Damals hatten die Uniformen von Pan Am noch keine goldenen Streifen am Ärmel, wie auch keine Kordeln an den umstickten Mützenschirmen. Es war Captain Lodeesen und ich, die die neuen Uniformen „testen“ durften. Auf den Lateinamerikastrecken waren wir die Ersten, die damit fliegen durften. Danach wurden überhaupt erst die Uniformen für Piloten eingeführt und beendeten die Ära der Flieger- und Bomberjacken mit den im Wind wehenden weißen Pilotenschals.

Aber es begann anders, weit vor diesem Zeitpunkt und zu einer Zeit, in der das Fliegen ein Abenteuer schlechthin war.

Erster Kontakt mit der Materie Fliegen

Meine Kindheit war von vielen Besuchen am Fairfax Airport, westlich des Missouri geprägt. Direkt gegenüber des Kansas Commercial Airport, auf der Ostseite des Flusses. An meinem 15. Geburtstag, es war 1932, nahm mich meine Tante mit auf meinen zweiten Flug (mein Erster war in San Diego, auf einer Maschine der Serie, mit der Lindbergh über den Atlantik flog). Diesmal war es ein Doppeldecker mit offenem Cockpit. Es war nachmittags, kaum Wind und ich saß vorne, hinter mir saß der Pilot. Wir rollten auf die Bahn und hoben Richtung Norden ab. Doch als wir aufstiegen, etwa bei 100ft über Grund wurden wir von einer anderen Maschine, einem Eindecker gestreift. Die untergehende Sonne hatte offenbar den Piloten geblendet, der auf einem tiefen Überflug war. Dieser Zusammenstoß kostete das Leben des anderen Piloten, er stürzte ab. Es war Mildred Kauffmann, eine Kunstflugpilotin mit Weltmeistertiteln. Wie durch ein Wunder überlebten wir und konnten unverletzt landen.

Die Entscheidung

Die meisten hätten von hier ab nie mehr ein Flugzeug bestiegen. Zumal war es in

Titelbilder: Jack (Lefty) Leftwich 1961 bei der Einführung der ersten DC-6 in den innerdeutschen Berlin-Verkehr (IGS) mit dem damaligen Regierenden Bürgermeister Willy Brandt und dem Pan Am-Repräsentanten in Berlin, Herr Beutenmüller.

Unteres Bild: Auch die Pan Am Piloten hatten schon eine Art Stammtisch. Im Kuckucksnest trafen sich die Piloten nach dem Flug und hatten dort nicht selten interessanten Besuch.



„Good evening, ladies and gentlemen, this is your Captain speaking. Our flight from San Francisco to Honolulu this evening is 2100 nm and will take 16 hours.....so sit back and relax and enjoy the scenery. (about 1940)

IGS (internal German Services) nannte sich damals die Dachorganisation der Airline in Deutschland. Bis zu 150 „Ehemalige“ kann man bei den Sommertreffen, jährlich am 1. Juni zählen. Und kaum weniger trifft man im Winter an, am 1. Dezember in der vorweihnachtlichen Stimmung.



einer Zeit, in der die Luftfahrt noch echtes Abenteuer war und nur Wenigen der Blick von oben auf die Welt gewährt wurde. Auch bei mir dauerte es ein weiteres Jahr, bis ich wieder in einem Flugzeug saß. Wir flogen mit einem Doppelsitzer, einer „Rearwing, High wing, Monoplane“.

Mir war mehr als mulmig, als wir vom Terminal zur Startbahn rollten. Doch schon kurz nach dem Abheben verließ mich jede Angst und ich wuchs über mich hinaus. Von hier ab wusste ich, dass ich Pilot werden wollte und wurde erstmals auch ernst genommen. Denn als ich noch mit 7 mein erstes Fliegerbuch erhielt und gerade einmal Flug-

den Kurs mit der Commercial License und einer Fluglehrerlizenz ab. Was fehlte, war nun noch die Instrumentenflugberechtigung. Klar dass zum Ende des Lehrgangs die Frage kam, ob man nun für das Militär fliegen wollte, oder eine Karriere bei den Airlines machen wollte (Catch me if you can... Der Film).

Ich wählte natürlich die Airlinekarriere! So kam ich zu American Airlines nach New York. Doch dort angekommen und wer weiß warum fragte ich zuerst, wie kommt man zur Pan Am? Ohne mich zu versehen, befand ich mich auf dem Weg nach Brownsville, Texas, um mich dort auf der hiesigen Pan Am-Station zu melden. Jeder wollte damals zur Pan Am. Es bedeutete viel für die angesehenste und weltweit operierende Fluggesellschaft zu fliegen. Es bedeutete andere Länder zu sehen, Stewardessen kennen zu lernen und die großen Flugzeuge fliegen zu dürfen. Und so flog ich bereits am 8. Oktober 1942 als Juniorpilot auf meinem ersten Pan Am Flug. Ich war ein „new hire“, wie die Neuen genannt wurden und ich war ein gemachter Mann. Kurz danach, im März 1943, erhielt ich bei Pan Am das Instrumentrating auf einer DC-3 sowie mein „line check out“ auf vier Flügen zwi-

schen Brownsville nach Zentralamerika, und Panama nach Trinidad. Kurz darauf, im Mai wurde ich zur Pacific Division nach San Francisco geschickt. Hier flogen ausschließlich die großen Flugboote wie die Boeing 314 Martin „Mariner“. Wir flogen zwischen San Francisco und Honolulu, u.a. mit einer „Mariner PBM 3R“ und der „Coronado“ PB-2Y3. Es war die Heimat der „Skygods“, wie die Urgesteine auf der linken Seite in den großen Flugbooten hießen. TK

Fortsetzung im nächsten Heft



On final 27 left – der Alltag eines PanAm-Berlin-Piloten

zeug schreiben konnte, nahm man mich bei weitem nicht ernst. Ich erinnere mich noch genau an dieses Buch. Es beschrieb ein Flugzeug für Kinder. Die Flügel, das Ruder, die Propeller und vieles mehr. Es war von der Skelly Oil Company. Ich weiß nicht mehr, wie oft ich dieses Buch gelesen habe, aber ich konnte jede Stelle zitieren und behandelte es wie die Bibel. Mit 7 oder 8 Jahren begann ich auf dem Teppich unserer Wohnung mit Flugzeugen zu spielen. Und auch alles, was es sonst noch gab, was mit Fliegen zu tun hatte, ich besaß es und durfte damit spielen.

Aus spielen wurde Lernen

Fliegen lernte ich privat auf einer Piper Cub. 50 PS hatte der Flieger mit dem Kennzeichen NC25054. Es war 1939 und ich gerade 22 Jahre alt. Doch privat an die großen Maschinen zu kommen war schon damals mit großen Problemen und viel Glück behaftet. So bewarb ich mich beim „US Civilian Pilot Training Program“. Es war sozusagen ein Beschaffungsprogramm für Reservepiloten für die Luftwaffen und den Krieg. Ich lernte in drei verschiedenen Städten und schloss

TERMINKALENDER

1.2.2003 - 30.11.2003

UL-Jahressportflug 2003

Info: www.wilfried-meissner.de

Tel.+ Fax 03341/471505

30.8.2003

Sternflug nach Tempelhof

Sternflug und Feier

„100 Jahre Motorflug“.

Info 030/772 52 95

ILA 2004

Vom 10. bis 16. Mai 2004 findet wieder die Internationale Luft- und Raumfahrt ausstellung am Flughafen Berlin-Schönefeld statt. Hierzu erscheint wieder eine Sonderausgabe von „roger“ – Luftfahrtnachrichten. Mit einem erweiterten Umfang wird das Heft wieder über die lokale Luftfahrt, den aktuellen Pilotenmarkt in Deutschland und alles um die Entwicklung zum neuen Berliner Flughafen informieren. In einer Auflage von 12.000 Heften wird das Heft wieder auf der Ausstellung verteilt. Sollten Sie Interesse an einem Werbebeitrag, an eigenen redaktionellen Beiträgen oder der Vorstellung ihres Produktes/Dienstleistung haben, so empfehlen wir eine rechtzeitige Buchung der auffälligsten Seiten und Positionen im Heft.

Wir gewähren Frühbuchern 5% Rabatt bis zum 31.12.2003. Melden Sie sich bitte unter redaktion@rogermagazin.de oder über Telefon 030-6268100 Ihr „roger“-Team

Ihre Werbung in

roger

Preisliste anfordern
unter (030) 626 81 00

Kleiner Fliegerimbiß in Cottbus-Drewitz

Wie uns mitgeteilt wurde, hat ab dem 23.07. ein neues Restaurant am Flugplatz Cottbus Drewitz die Versorgung für Gäste und Piloten übernommen. Das kleine Restaurant hat täglich von 11:00 bis 20:00 Uhr geöffnet. Die Öffnungszeiten für die Wintersaison werden noch rechtzeitig mitgeteilt.



...mit Blick nach Osten

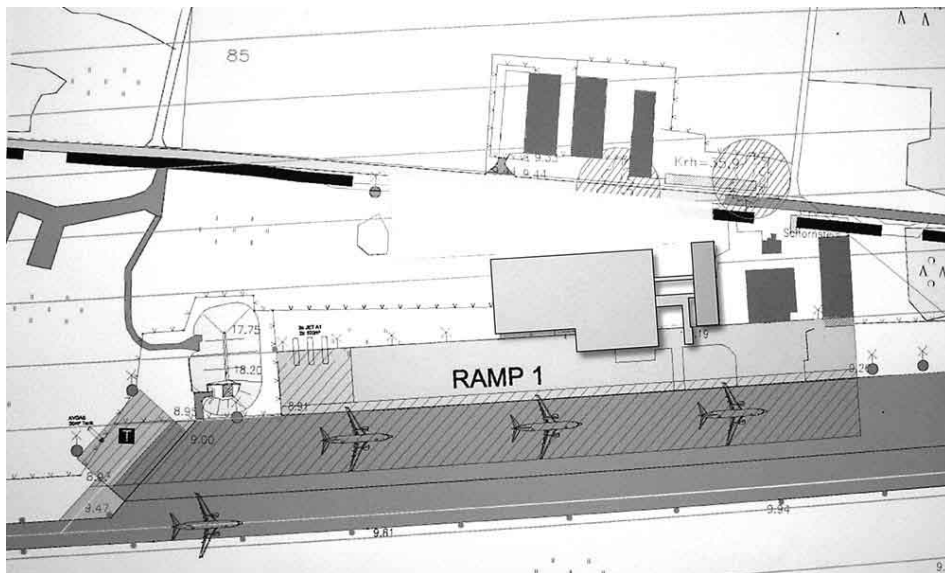
Durch die anstehende EU-Erweiterung in Richtung Baltikum und Polen ergeben sich auch für Deutschland und dort insbesondere in den östlichen Bundesländern neue Chancen.

Der Flugplatz Neuhardenberg und der dort ansässige Kaufmann Dieter Vornhagen wollen schon jetzt Vorbereitungen treffen, welche die baldige Aufnahme von Flugverbindungen in diese neuen europäischen Regionen ermöglichen. Gedacht ist an Werks- und nichtgewerblicher Flugverkehr nach Polen, dem Baltikum und den ehemaligen GUS Staaten.

Darauf aufbauend sind regelmäßige Linienverbindungen, beispielsweise nach

100 Mio. Menschen leben in diesen noch zu erschließenden Gebieten. Selbst bei nur einem Prozent wären erhebliche Investitionen gerechtfertigt und würden sich schon in kurzer Zeit rentieren“, so der ___jährige Dortmunder, der auch demnächst seinen Wohnsitz nach Neuhardenberg verlegen will. **Neuhardenberg als östlichster Regionalflughafen.**

Die Bauarbeiten sind an allen Ecken zu erkennen. Die Rollwege sind in einem akzeptablen Zustand. Gebäude sind entkernt und stehen vor der Modernisierung. Derzeit noch befindet sich im Südteil das Vorfeld für die etwa 50 Starts- und Landungen täglich. Nach und nach soll die Abfertigung auf die



Rundum-Erneuerung in Neuhardenberg
Regionalverkehr in die osteuropäischen Länder ist geplant.

Kiew, Königsberg und anderen Zentren am östlichen Rand der EU geplant.

Die Aussichten sind gut. Bislang richten nur wenige Flugplätze ihr Geschäftsfeld zu diesem neuen Markt aus. Selbst in Berlin gibt es kaum erkennbare Akquisitionen. Vornhagen möchte damit seinen Flugplatz zu einem Drehkreuz ausbauen. Potenzieller Interessent ist die irische RYAN AIR. „Wir wollen nicht ein weiterer ländlicher Billigflugplatz in Deutschland werden, wir wollen uns auf neue Märkte spezialisieren und die dortigen Fluggäste erreichen. Rund

Nordseite zu den dann ausgebauten Gebäuden verlegt werden.

Finanziert wird das Projekt in der Hauptsache durch die GWB Grundwert Brandenburg GmbH, der Muttergesellschaft der Airport Berlin-Brandenburg GmbH. „Fördermittel verzögern und schaffen neue Probleme“, so Dieter Vornhagen zu Fremdmitteln seiner Planungen. So setzt der Geschäftsmann auf eigene Realisierungen und Finanzierungen. Über 200 Gebäude stehen auf dem Gelände, viele davon sind vermietet und erwirtschaften den weiteren Ausbau.

... und dem Blick nach Fürstenwalde

Da man Neuhardenberg zukünftig in der Hauptsache gewerblich nutzen möchte, sucht man nach Alternativen für den Flugsport und anderen fliegerischen Aktivitäten. Dabei fiel der Blick ins benachbarte Fürstenwalde, etwa 20 Autominuten entfernt. Da am dortigen Flughafen derzeit eigentlich keiner so recht weiß, was los ist, bieten sich perfekte Möglichkeiten für einen Investor. Hier hat Vornhagen die Gespräche mit der Stadt und dem Bundesvermögensamt bezüglich einer Übernahme schon weit gebracht.

Mit seinem Konzept, das einen Schwerpunkt im Luftsport wie auch im historischen Flugzeugbau sieht, hat er das Interesse u.a. einiger Lokalpolitiker erreicht. Derzeit geht es um die Zusammenführung der Interessen und wirtschaftlichen Vorteile gegenüber einer Vereinigung der Eigentümerschaft des Geländes und der Gesellschaftsanteile der Betreibergesellschaft. Einfacher ausgedrückt, möchte Vornhagen alles aus einer Hand realisieren. Nur so lassen sich Pläne wie die neue befestigte Start- und Landebahn, die Vermarktung der Hallenflächen und die Ansiedlung neuer Unternehmen ermöglichen.

Die geplanten Investitionen erreichen den Umfang von 5 Mio. Euro und die Schaffung von 45 neuen Arbeitsplätzen. Dabei denkt man an einen Ausbau der Kapazitäten an den Gebäuden, dem historischen Flugzeugbau und damit verbunden dem Flugmodellbau mit eigenen Ausstellungen. Mit diesen Ressourcen lassen sich weitere Touristen und Gäste für einen Besuch am Platz gewinnen.

Eine gläserne Produktionsstätte von Modellen, Fliegertreffen und wesentlich mehr Flugsport runden Vornhagens Vorhaben ab. Derzeit wird mit der Stadt verhandelt. Im Wege stehen auch noch die ausstehenden gerichtlichen Auseinandersetzungen und die endgültige Zulassung als Verkehrslandeplatz. Am Platz selbst steht man den Vorstellungen kritisch gegenüber. Zu viele potenzielle Investoren besuchten bereits Fürstenwalde und ließen schnell von ihren Plänen ab.

So wartet man am Platz und geht dem Tagesgeschäft in aller Gelassenheit nach.



Nutzungskonzept Tempelhof

Das zentrale Anliegen der ICAT ist die Erhaltung des Flughafens Tempelhof mit Flugbetrieb. Dazu wurde bereits oft die Frage gestellt, wie sich die ICAT denn eine wirtschaftliche Nutzung der Anlage „THF“ vorstellt.

Kapazitätsgrenzen im System erreicht sind, die in Tempelhof aufgefangen würden.

- dass eine Schließung der Flughafenanlage bisher völlig unkalkulierte Kosten erzeugt, die im Betrieb vermieden würden und die selbst die heutigen unsinnigen „Ver-

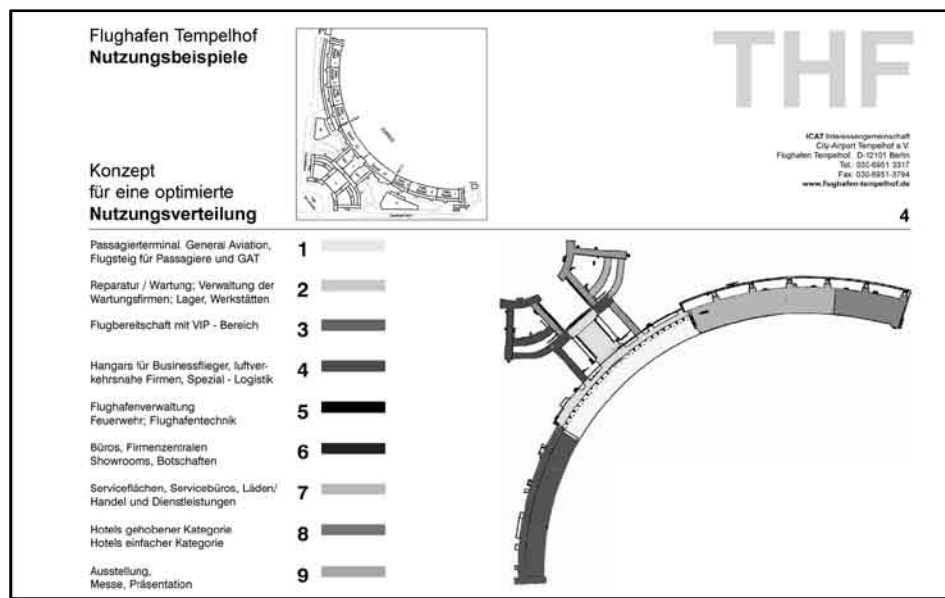
nachgefragte Nutzungen vorschlägt.

Ebenso wurden Konzepte erarbeitet, wie einzelne Bereiche bzw. Gebäudeteile unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes weiterentwickelt werden können hin zu zukunftsorientierten Flächen u.a. für Hochtechnologie-Firmen.

Die Einbindung in die Stadt ist für den Flughafen immer noch ein neuralgischer Punkt. Die auch hieraus entstehenden Entfremdungen für die Bevölkerung sollten durch eine räumliche und funktionale Öffnung überwunden werden. Das Konzept zeigt einige interessante Ansätze für dieses Ziel auf. Daraus ergeben sich u.a. auch Hinweise auf die flächenmäßige Einordnung des Flughafens in die Gesamtstadt und eine starke Verminderung der Restriktionen für die benachbarten Stadtviertel.

Die Ergebnisse der Nutzungsuntersuchung resultieren aus einer Vielzahl von Einzelaspekten, die hier einzeln, im Zusammenhang und in den Wechselwirkungen untereinander auf 75 farbigen Seiten aufbereitet sind. Diese lassen nur eine Schlussfolgerung zu: dass eine Schließung des Flughafens Tempelhof einen unwiederbringlichen wirtschaftlichen und strukturellen Schaden für Berlin bewirken würde. Diesen gilt es abzuwenden.

Basis aller Argumentationen ist und bleibt die Akzeptanz gerade der betroffenen Anwohner im Einzugsbereich der Start- und Landebahnen, die, wie in einer aufwändigen repräsentativen Umfrage ermittelt, mit großer Mehrheit dem Erhalt des Flughafens positiv gegenüber stehen. Die ICAT wird das nun vorliegende Nutzungskonzept in den vor uns liegenden Monaten erhöhter Aktivitäten in der Öffentlichkeit als zentrale Argumentationsbasis nutzen.



Das neue Nutzungskonzept der ICAT

Zu diesem Zweck hat die ICAT eine Arbeitsgruppe von Fachleuten aus den Bereichen Luftverkehr, Flughafenplanung, Stadtplanung und Architektur zusammengestellt, die in 2-jähriger Arbeit ein Nutzungskonzept entwickelt und zusammengestellt hat.

Die zentralen Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen,

- dass eine **Wirtschaftlichkeit des Flughafens** auch ohne Hilfe von außen im Betrieb hergestellt werden kann, wenn die funktionale Verknüpfung aus Luftverkehr und einmaligen Gebäudepotenzialen endlich aktiviert würde. Hier könnten für Berlin wertvollste Arbeitsplätze entstehen bzw. gesichert werden.

- dass der Flughafen Tempelhof im Berliner Luftverkehr jetzt und in Zukunft seine spezifischen Aufgaben als Geschäftsflughafen und zentral gelegener Regionalflughafen („City-Airport“) sinnvoll erfüllen kann, was zugleich zu einer wirtschaftlichen Auslastung ohne Beeinträchtigung der anderen Flughäfen führte. Die Entlastung Tegels von Kleinflugzeugen würde in der heutigen Nachfragelage dort zu gesteigerten Einnahmen führen.

- dass es positive **Synergien mit dem Berliner Flughafensystem** sowohl vor einer Inbetriebnahme von Berlin - Brandenburg International (BBI) als auch mit diesem Flughafen geben kann, da bereits jetzt (Slot-)luste“ um ein vielfaches übersteigen.

luste“ um ein vielfaches übersteigen.

Die Untersuchung der Potenziale, die in dem Bauwerk „THF“ liegen, hat zu zahlreichen Vorschlägen geführt, wie die riesige denkmalgeschützte Gebäudeanlage sinnvoll und effektiv genutzt werden kann. Hierzu wurde eine nahezu komplette **Belegungsstudie** für die Bauteile erstellt, die jeweils geeignete und vor allem tatsächlich

Die ganze Welt des Fliegens

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

Hobby-Shop für alle Freunde der Luftfahrt

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

DER RENNER: Follow-me T-Shirts (gelb/schwarz kariert, Rückseite Aufdruck "Follow me"), M - XXL, Stck. 14.95. • Neu: Flugsimulator FS 2004 (in englisch). Für die Party: Fliegersekt und Fliegerwein mit Sturmglas."

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



Pilotinnen und Piloten! Herzlich willkommen in Berlin-Tempelhof

100 Jahre ist es her, als in Berlin die ersten Motorflugversuche mit Erfolg durchgeführt wurden. Anlässlich dieses Jubiläums veranstaltet der Deutsche Aero Club einen Sternflug nach Berlin-Tempelhof (EDDI), den beliebtesten, schönsten und geschichtsträchtigsten Flugplatz der Allgemeinen Luftfahrt. Viele Sponsoren und fleißige Helfer ermöglichen durch persönlichen Einsatz dieses Fest.

Mit dieser Veranstaltung werden die anfänglichen Leistungen der Luftfahrtprotagonisten gewürdigt und der Fliegerveteranen gedacht und gedankt, die die Entwicklung in der Fliegerei und den damit verbundenen technischen Fortschritt darstellen.

Viel Freude an diesem Abend wünschen wir allen, die die Hauptstadt Berlin fliegerisch erreicht haben.

Erwartet werden ca. 150 Luftfahrzeuge der M, E, F und I-Klasse

Der Ablauf des Sternfluges ist wie folgt geplant:

30. August 2003 15:30 Uhr local späteste Ankunft der Sternflugteilnehmer in Berlin-

Tempelhof, danach landen die Teilnehmer der Rallye „Rund um Berlin“

19:00 Uhr bis 24:00 Uhr
Festveranstaltung in Berlin- Adlershof
Rudower Chausse 17,
am ehemaligen Flugplatz Johannisthal
Anmeldung beim DAeC war notwendig.

31. August, Vormittag
Freier Abflug



Die Flieger der Rallye „Rund um Berlin“ und des „Sternflugs“ treffen sich auf einem der schönsten Flughäfen der Welt

Foto: Wolfgang Chodan

Ohne Anmeldung:

14:00 Uhr bis 18:00 Uhr

PARKFEST mit Flugmeile auf dem ehemaligen Flugplatz Johannisthal. Flugsimulator, Modellflugvorführungen, Fallschirmspringer, Hubschrauber-Rundflüge und vieles mehr.

Für alle angemeldeten Teilnehmer ist eine Busverbindung organisiert.

Die Flugrallye „Rund um Berlin“ bettet sich in diese Festveranstaltung ein. Daher ist auch das Programm für die diesjährige Rallye etwas umfangreicher als in den vergangenen Jahren.

Die Teilnehmer werden am 29.08.03 in Schönehausen erwartet.

Die Eröffnung der Flugrallye „Rund um Berlin 2003“ erfolgt am 29.08.03 um 20⁰⁰Uhr im Hotel Berliner Ring bei Rangsdorf.

Der Start der Rallye erfolgt am 30.08.03 um 10⁰⁰ Uhr vom Flugplatz Schönehausen. Die Flugzeuge heben im 2 Min.-Takt ab und fliegen über Derwitz-Krillow, Nauen, Wustrau nach Strausberg.

Hier wird der Ziellandewettbewerb durchgeführt. Nach 15:30 Uhr fliegen die Teilnehmer über Berlin-Johannisthal zum Flughafen Tempelhof. Auf diesem Teilstück ist die Flugrallye in den Sternflug zum Flughafen Tempelhof eingebunden.

Anschließend nehmen die Teilnehmer der Flugrallye an der Festveranstaltung in Adlershof teil.

Am Sonntag fliegen wir im 2-Min.-Takt von Tempelhof über den Alex, den Funkturm, Flugplatz Gatow, Flugplatz Potsdam Ost nach Berlin-Schönefeld zur Siegerehrung, die, so hoffen wir, von Herrn Walter Momper durchgeführt wird.

Wir wünschen wir uns gutes Wetter und gutes Gelingen.

Die Organisation und Frank Eichberger

So flieg ich gern

Note: sehr gut für LTU (Test „Familienservice von Airlines“, ÖKO-TEST, 05/2002)

Sich wohl fühlen oder ignoriert werden?

LTU – Deutschlands freundliche Ferienfluggesellschaft.

Airline des Jahres 2002

www.ltu.de



Charter von Segelflugzeugen Konzentration auf's Wesentliche

In Europa gibt es viele attraktive Gebiete für den Segelflug. Nur in vereinzelt Zentren hat der Segelflieger die Möglichkeit, vor Ort Segelflugzeuge zu chartern. Besonders schwierig wird es, wenn man einen Doppelsitzer benötigt, um eventuell gemeinsam mit dem Partner einen Fliegerurlaub zu verbringen. Nicht jeder Pilot verfügt über das notwendige Geld, sich gleich ein Segelflugzeug zu kaufen.

Vor drei Jahren gründete sich die Wolter & Böttcher GbR, die sich der Vercharterung von Segelflugzeugen annahm. Eine Philosophie wurde zur Geschäftsidee:

Der Pilot soll sich nur auf seine Fliegerei konzentrieren können. Alles andere machen wir.

Begonnen wurde mit einem Doppelsitzer, einer ASK21, die recht schnell das Interesse der Berliner und Brandenburger Segelflieger

weckte.

Die problemlose und einfache Art der Charterung vor Ort sprach sich schnell herum. Der Flugplatz Bienenfarm als Standort für die Segelflugzeuge, ermöglicht es den Charterern, das gute Wetter täglich nutzen zu können. Die Flugzeuge können aber auch tage- oder wochenweise gechartert werden. Sie werden komplett mit Hänger und Fallschirmen angeboten und können von Bienenfarm mit dem Auto abgeholt werden. Ein zusätzliches Angebot, allerdings gegen Aufpreis, ist der Bring- und Abholservice. Hierbei wird das gecharterte Segelflugzeug zum Einsatzort gebracht und/oder von dort abgeholt.

In letzter Zeit haben auch Vereine die Charter als Vorteil für sich entdeckt. Vereine können zu Beginn des Jahres die benötigten Kapazitäten für die Flugsaison planen und optimieren dadurch ihren Flugzeugpark.

Im Bedarfsfall kann benötigte Kapazität gechartert werden. Für die Dauer einer unplanmäßigen Reparatur kann jetzt einfach ein Ersatz gechartert werden.

Aufgrund der Nachfrage wurde das Angebot um zwei Einsitzer erweitert. Eine Ka8B und eine SF27 ermöglichen es Piloten mit wenig oder mit viel Flugerfahrung, das passende Fluggerät zu chartern.

Die Flugzeuge werden alle in einem professionellem LTB gewartet und sind damit immer in einem optimalen Zustand. Neben der obligatorischen Haftpflicht-Versicherung haben alle Flugzeuge eine Kaskoversicherung mit CSL-Deckung. Als besonderen Service werden den Piloten zusätzliche Versicherungen angeboten, die das persönliche Risiko abdecken.

Nächstes Jahr wird das Angebot der Wolter & Böttcher GbR nochmals erweitert. Flugbegeisterte erhalten dann die Möglichkeit, eine Segelflugausbildung nach JAR-FCL zu machen.

**Sie suchen ein Segelflugzeug für den Urlaub ?
Ihr Segelflugzeug ist zur Reparatur und Sie benötigen Ersatz ?
Sie suchen nach Möglichkeiten auch werktags zu Fliegen ?**

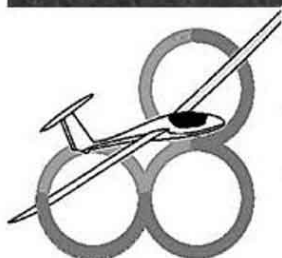
Nutzen Sie die heutigen Möglichkeiten.

Werden Sie flexibel.

*unbürokratisch
unkompliziert
schnell*

Zeitraum	ASK21	SF27	Ka8B
Flugminute	0,50 €	0,40 €	0,35 €
Pro Tag	116,00 €	77,00 €	70,00 €
Pro Woche	660,00 €	440,00 €	440,00 €
Rabatt ab der 3. Woche	10 %	10 %	10 %
Rabatt ab der 5. Woche	15 %	15 %	15 %
Rabatt ab der 7. Woche	Nach Vereinbarung	Nach Vereinbarung	Nach Vereinbarung

Sprechen Sie uns an



Wolter & Böttcher GbR
Vercharterungen von Segelflugzeugen

Wilhelmsaue 5 A + 10715 Berlin + Tel.: 030/86409926
Fax 030/86409927 + email: silentwings_berlin@web.de



VFR in Kanada

Nach fliegerischen Erfahrungen auf den Bahamas, sowie im Westen und Osten der USA sollte Kanada in diesem Jahr auf dem Programm stehen. Erste Frage: Woher das Fluggerät (C172 oder PA28) bekommen? Recherchen über die AOPA USA und im Internet ergaben die ernüchternde Erkenntnis, dass der Norden viel teurer als der Süden ist. Es sollte von irgendwo in Washington (nahe Seattle) losgehen, also Suche in der näheren und weiteren Umgebung. Preise von

amerikanischen Highways legten wir dann dank Tempomat und der ruhigen Fahrweise der amerikanischen Autofahrer auch noch sicher zurück und fielen nach insgesamt 25 Stunden Reisezeit erst mal im „Cross Inn Arlington“ in die Betten.

Am nächsten Morgen, ein Sonntag, stellten wir bei Licht betrachtet fest, dass der Flugplatz direkt gegenüber und ProAire in 2 Autominuten zu erreichen waren. Dort

wartete bereits CFI Marla auf uns. Sie checkte meine Papiere und meine Kenntnisse über amerikanische Lufträume. Änderungen nach dem 11. September sind einige hinzu gekommene Beschränkungsgebiete und vor allem ist es ratsam vor jedem Flug über das Briefingsystem 1-800WXBRIEF nicht nur das Wetter einzuholen, sondern auch die security-advisories zu beachten. Dort erfährt man z.B., ob im Stadion XY ein Fußballspiel stattfindet und dass dann wegen der vielen Menschen dort ein Überflug verboten ist. Diese security advisories sind wie eine ATIS mit Buchstaben durchnummeriert, so dass man



Bernd Kramer in seiner betagten 172er turmt durch USA und Kanada

über 100,00 US\$ nass je Stunde und Mindestflugzeiten von mehr als 3 Stunden täglich waren keine Seltenheit. Viele Vercharterer antworteten auf meine Anfragen erst gar nicht. Die AOPA (USA) legte mir nahe, nicht in den USA, sondern in Kanada zu chartern, denn nach dem 11. September ist nichts mehr wie vorher...

Da ich allerdings den gültigen USA-PPL in der Tasche habe und in Kanada eine neue Umschreibeprozedur über mich hätte ergehen lassen müsste, ließ ich mich nicht beirren, der Flieger musste in Washington zu haben sein. ProAire in Arlington, ca. 100 km nördlich von Seattle, machte es dann möglich: Rollie Tuller bot mir eine seiner Cessnas für US\$ 52,00 trocken an und war mit 15 Stunden/Woche zufrieden. Einige Mails hin und her und der deal war perfekt.

Am 31. Mai ging es dann los. Tegel-Frankfurt-Cincinnati-Seattle mit LH und Delta ist zwar kein Vergnügen, aber die Flüge waren pünktlich und wir nahmen müde aber zufrieden unseren vorher reservierten Leihwagen von Enterprise entgegen. Die 100 km auf

bereits während der ersten Durchsage checken kann, ob man „up to date“ ist. Nach ca. 1 Stunde „small talk“ stellte uns Marla unsere C172 und Kevin vor, meinen CFI fürs praktische Fliegen. Kevin, ein junger Mann, ganz im Gegenteil die C172, eine ziemlich betagte Lady. Sie habe mehr als 35 Jahre auf dem Buckel, ist aber brav und fliegt sehr „nice“, so Originalton Kevin. Auffällig waren zwei Luftansaugdüsen links und rechts am vorderen Rumpf: Sie hat keine Suction-Pump, der Druck für Gyro und künstlichen Horizont wird dem Fahrtwind entnommen. Kalibration und Nutzung dieser Geräte sind also erst im späten Startlauf oder nach dem Abheben möglich. Da es am Platz keinen Pilotenshop gibt und ich noch ein paar Karten kaufen wollte, wurde das Praktische mit dem Nützlichen verbunden und der Checkflug führte uns nach Paine-Field. Dort werden Boeings der Serie 767/777 montiert und ausgeliefert. Der Shop ist der Schule „Regalair“ angegliedert und wurde dank Kevins Intervention extra für mich am Sonntag geöffnet.

Unterwegs ein paar steep turns und ein full power stall, das war's – ein neues

flight review zielt mein Flugbuch. Die C172 N5704A fliegt wirklich „nice“. Vor allem die Sicht nach außen stellt die neueren Modelle in den Schatten. Der Kofferraum ist etwas gewöhnungsbedürftig und trainiert den Bizeps: Es gibt keine Klappe nach außen, die Gepäckstücke müssen über die Rückbank gehievt werden. Dazu stellte ich noch fest, dass eine Abdeckung zum hinteren Teil des Rumpfes fehlte, wodurch die Gefahr bestand, dass sich Reiseutensilien und Steuerseile für die Ruder in die Quere kommen. Rollie



Seattle-Downtown –

Tuller, Chef von ProAire, hatte Verständnis für dieses Problem und gab Anweisung an seine Mitarbeiter, den Heckbereich abzuschotten.

Am Montag starteten wir, Margit und ich, allein mit der N5704A, zu unserem ersten lokalen Ausflug ohne Gepäck, denn noch war das Schott im Heck nicht dicht. Zum Angewöhnen ging es erst mal nach Seattle, Boeing Field. Herrliche Sichten über die Bucht, die Häfen, die vorgelagerten Inseln und ein vom Tower angeordneter Anflug direkt über Downtown Seattle mehr neben den Wolkenkratzern, als darüber, ließen wieder das Gefühl „USA ist great“ aufkommen. Der Flieger gewöhnte sich unterdessen an mich und ich mich an ihn.

Auf Boeing Field werden B 747 montiert und ausgeliefert. Das hindert aber nicht daran, dass dieser Platz, trotz der Riesen vor



Finow legt am 6.-7. September die Karten auf den Tisch

Ort, friedlich nebeneinander und mit einem in Deutschland unvorstellbaren Ausmaß für die AL genutzt wird. Wir parkten bei „Galvin“, einem FBO und Wartungs-Betrieb für alles, was in der AL unterwegs ist. Von C150 bis zu Piper, Beech, Citation, Lear, Helicopter, etc. stehen zu Hunderten auf den Abstellflächen, entsprechend ist der Verkehr auf den Run- und Taxiways. Galvin hält auch einen Pilotenshop vor, der alle bisher besuchten Läden in den Schatten stellt. Kein Wunsch eines Piloten bleibt dort offen.

Lange Zeit war wenig aus Finow zu hören, aber offensichtlich wurde still und intensiv gearbeitet: Die Anzahl der Flugbewegungen stieg aufgrund einer deutlichen Zunahme des kommerziellen Verkehrs und der Auslandsflüge stark an.

Die Betriebsgesellschaft Tower Finow GmbH und die Liegenschaft des Verkehrslandeplatzes waren im vorigen Jahr von der neu gegründeten WVZ Wirtschafts-Verkehrs-Zentrum Finow GmbH & Co KG, einem Zusammenschluss von vorwiegend regional ansässigen Unternehmern, gekauft worden.

Die Geschäftsführung der Tower Finow GmbH wird von den beiden Mitgesellschaftern der WVZ, Dipl.-Ing. Reinhard Wolk und Henning Lueg wahrgenommen. Während Henning Lueg als Inhaber und Geschäftsführer der Air Tempelhof seine Erfahrung aus der gewerblichen Luftfahrt einbringen kann, fördert Reinhard Wolk als stv. Vorstand der Kranbau Eberswalde AG (mit CPL/IFR) die wirtschaftliche Relevanz des Platzes über seine Geschäftsverbindungen.

Die Attraktivität des Platzes wurde mit einer Vielzahl von Maßnahmen erheblich gesteigert:

Allgemeine Grenzerlaubnis und PPR-Zollabfertigung, steuerbefreiter Kraftstoff, großzügiger Flugvorbereitungs- und Konferenzraum, Selfbriefing per Internet, Ruheräume für Piloten, etc.

Neben den üblichen Service-Leistungen (Taxi, Hotel, etc.), die über die Flugleitung zu buchen sind, bietet Finow nun auch die Einholung der Einfluggenehmigung für Russland an.

Innerhalb nur eines Jahres erhöhten sich die Flugbewegungen um über 30%, vorwiegend dem kommerziellen Verkehr geschuldet, der inzwischen die Hälfte der Flugbewegungen ausmacht. Im Hinblick auf die weitere Entwicklung des Flugbetriebs (IFR) wurden umfassende Weiterqualifikationen der Flugleiter in Angriff genommen.

Am ersten Wochenende im September (6.-7.09.2003) veranstaltet Finow unter Mitwirkung der Luftwaffe einen Tag der offenen Tür, an dem sich jeder Interessierte über den Stand der Entwicklung und die weiteren Planungen informieren kann. R. Wolk



ein faszinierender Anblick

Ein Taxi brachte uns in wenigen Minuten in die Stadt, ein gutes Mittagessen auf einer Terrasse am Kai, ein kleiner Bummel durch die City, viele Menschen aller Nationalitäten, viel Verkehr, aber auch ruhige Plätze zum Verweilen unter Schatten spendenden Bäumen.

Unser Ziel war aber nach wie vor Kanada, es gab noch viel zu planen. Also zurück nach Arlington, die Maschine wurde für o.k. befunden, nur die Abdeckung zum Rumpf fehlte noch, das sollte am nächsten Tag erledigt werden.

Wir nutzten die Zeit für einen Ausflug mit unserem Leihwagen in den North Cascades NP, eine herrliche Bergwelt mit mächtigen Wäldern und klaren Seen. „Washington, The Evergreen State“ zeigt hier die Ursache für diesen oft zu lesenden Werbeslogan.

Bernd Kramer

Fortsetzung folgt im nächsten Heft



Flugplatz Eberswalde-Finow EDAV

der zukünftige Regionalflyghafen für den Norden von Berlin / Brandenburg

bietet schon jetzt:

- 24h O/R + Zoll / Grenze
- Avgas / Mogas (bald)
- Jet A1 steuerfrei
- Hallenabstellung
- Ruheräume
- Selfbriefing
- 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

Alt Berliner Restaurant
am Rollfeld
 Wilfried Peters

Tempelhofer Damm 102
 12101 Berlin
 Telefon: 7 85 50 02



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

Der Stolz vom Flugplatz Schönhagen Terminalneubau ist fertig

Es ist soweit: Der Terminalneubau ist fertig. Die Einrichtung steht, der Betrieb wurde unterdessen auch schon aufgenommen.

Alle Piloten und Besucher können jetzt im Terminal auf 650 m² den kompletten Service nutzen, der einige Annehmlichkeiten parat hält. So kann zum Beispiel der

Schwahn sein Terminal. Als Geschäftsführer des Flugplatzes Schönhagen und als langjähriger Pilot hat er maßgeblich am Wachsen des Terminals mitgewirkt.

Die Bauzeit dauerte gut ein Jahr, die Baukosten haben 1,05 Millionen EUR betragen, davon wurden gut 57 % gefördert.



Modern und funktional ist das neue Terminal am Flugplatz Schönhagen. Neben Flugvorbereitung, Bistro und Service-Counter gibt es auch einen Piloten-Ruheraum.

Flugvorbereitungsraum mit Wetterdateneinholung genutzt, sämtliche Informationen oder Flugdienste am Tresen der Abfertigung eingeholt oder einfach nur die gute Aussicht von der Plattform des Cockpit-Bistros genossen werden. Gemütlich ist auch der Pilotenruheraum im ersten Obergeschoss. Wer seine Ruhephase benötigt, kann dort kostenfrei auf der Couch entspannen. Alles ist da, was der Pilot rund um's Fliegen benötigt. Und dies erfüllt die Flugplatzgesellschaft auch mit Stolz. „So modern und funktionell durchdacht ist kaum ein Terminal auf Brandenburgs Verkehrslandplätzen“ beschreibt Dr. Klaus-Jürgen

September Veranstaltungskalender

„Rund um Berlin“ 29. und 30. August
Anreise ist am Freitag in Schönhagen, ab 20 Uhr Eröffnungsabend im Hotel Berliner Ring
Samstag wird in Schönhagen gestartet, dann geht's zum Ziellandewettbewerb nach Werneuchen, mit Überflug über Johannisthal wird in Tempelhof gelandet.
Abend geht's zur Festveranstaltung. Am Sonntag ist Start in Tempelhof und Landung in Schönefeld.

Infos über: (030) 60 91 37 70, Herr Wolf Glaeser

Terminal-Eröffnungsfeier mit Ministerbesuch
Termin wird noch über Presse bekannt gegeben
Infos über: (033731) 305-40, Frau Sun Jensch

Fallschirm-Veteranenspringen am 27. und 28. September,
Veranstalter ist der DAEC Landesverband.
Infos über: (033731) 170 43, Herrn Strüber

www.edaz.de

Flugplatz- gesellschaft im neuen Outfit

Nicht nur baulich ist jede Woche Neues am Flugplatz Schönhagen zu entdecken, jetzt sind auch das Bodenpersonal und die Flugleiter in einem neuen Gewand gekleidet.

„Wiedererkennung und Orientierung“ so beschreibt Sun Jensch als Marketingleiterin



Dunkelblau ist die dominierende Farbe der neuen Dienstkleidung für das Boden- und Fluglotsenpersonal am Flugplatz Schönhagen. Nebst Hose und T-Shirt, trägt Jens Heinisch (links) bei kühlerem Wetter auch eine Jacke mit reflektierendem Logoschriftzug.

die neue Dienstkleidung. Die ankommenden Piloten sollen gleich einen Ansprechpartner erkennen, damit ihnen geholfen werden kann.

Auch im Zuge der Sicherheit spielt die Dienstkleidung eine wichtige Rolle. Besucher, die vom Flugplatzpersonal auf die Flugplatzordnung hingewiesen werden, reagieren meist verständnisvoller und respektieren so manche Tabus auf dem Flugplatz, wie zum Beispiel das Rauchen auf dem Vorfeld. Wer sich die „Jungs“ im Original ansehen möchte, sollte einfach mal in Schönhagen landen.



Motorflug hat in Schönhagen seine Arbeit aufgenommen

Modernste Hubschrauber landen jetzt auch am Flugplatz Schönhagen
Die Firma Motorflug hat ihren Wartungs- und Instandhaltungsbetrieb eröffnet

Sie fliegen nicht nur bis zu 280 km/h, sondern haben auch noch beachtliche Technik eingebaut. Egal ob die Hubschrauber von Eurocopter, Bell, Augusta oder vom polnischen Hersteller PZL: Die Helicopter sind mit hochsensibler Technik ausgestattet, werden vorwiegend vom Militär und der Polizei genutzt und sind vor allem im Bereich der Kriminalitätsaufklärung nicht mehr weg zu denken.

Diese Modelle fliegen ab heute am Flugplatz Schönhagen ein und aus. Die Firma Motorflug Baden-Baden GmbH ist umgezogen und hat mit zunächst sechs Mitarbeitern von der ehemaligen Niederlassung Diepensee bei Berlin-Schönefeld jetzt ihre 845 m² große Werkhalle am Flugplatz Schönhagen in Betrieb genommen. Der erster Kunde am

uns, dass heute der erste Hubschrauber, eine Sokol A3, zur Instandhaltung nach Schönhagen geflogen wurde“, so Greineisen weiter. Auch der von Eurocopter hergestellte Hubschrauber EC 135 des Freistaates Sachsen wird zukünftig an diesem Standort betreut.

Im Gesamtunternehmen der Motorflug werden heute mit 148 Mitarbeitern ca. 130 000 Arbeitsstunden pro Jahr in der Instandhaltung von Hubschraubern und deren Komponenten erbracht. „Über 60% der Aufträge davon sind von öffentlichen Auftraggebern wie der Bundeswehr, dem Bundesgrenzschutz und der Länderpolizeien. Qualität und Flexibilität sind dabei wichtige Merkmale im Service der Motorflug“, beschreibt Greineisen seine Geschäftsfelder. Mit der Neuansiedlung am Flugplatz Schönhagen

kommen weitere Kunden aus Deutschland und den Nachbarstaaten, wie zum Beispiel aus Polen, Tschechien und der Ukraine. Ein besonderes Ziel für den Unternehmenschef ist, eines Tages auch die Polizeihubschrauberstaffel des Landes Brandenburg mit ihren Hubschraubern als Kunde in Schönhagen begrüßen zu dürfen. Für die Flugplatzgesellschaft Schönhagen ist die Unternehmensansiedlung von Motorflug nicht nur ein willkommenen Arbeitsplatzmotor, „sondern auch ein Zugpferd für weitere Unternehmensansiedlungen“, sagt Pressesprecherin Sun Jensch.

Im Dezember dieses Jahres werden weitere 6 Arbeitsplätze in dem von Motorflug noch zusätzlich selbst gebauten Hangar entstehen. Mittelfristig will das aus Baden-Württembergstammende Familienunternehmen 50 Arbeitsplätze in Schönhagen schaffen. Die Investitionssumme beträgt insgesamt 1,6 Millionen Euro.



Hochsensible Technik steckt in der Sokol A 3. Die Firma Motorflug übernimmt nicht nur die Wartung sondern auch Instandsetzung von Helicoptern.

Montag morgen war die Polizeihubschrauberstaffel aus Dresden, die seit langem zum Kundenstamm von Motorflug gehört. „Was vorher am Standort Riesa und Diepensee geleistet wurde, wird nun in Schönhagen gebündelt“, beschreibt Geschäftsführer Klaus Greineisen die Zusammenlegung der ehemaligen zwei Standorte. „Und wir freuen

werden weitere 6 Arbeitsplätze in dem von Motorflug noch zusätzlich selbst gebauten Hangar entstehen. Mittelfristig will das aus Baden-Württembergstammende Familienunternehmen 50 Arbeitsplätze in Schönhagen schaffen. Die Investitionssumme beträgt insgesamt 1,6 Millionen Euro.

AVSOFT – der Spezialist für das Lernen

Aviation Software aus Denver ist der Spezialist für Lernsoft und -hardware rund um die Verkehrsfluffahrt. Im neuen Katalog präsentiert Kim Hallat als Geschäftsführer und Gründer des Unternehmens erhebliche Erweiterungen des bisherigen Angebotes. So wurde u.a. das CBT (Computer Based Training) für die Boeing 737 überarbeitet und auf eine „home version“ zurechtgeschnitten. Auf Anfrage kann man das Programm bei uns in

der Geschäftsstelle einsehen und testen.

Weiterhin wurden die Angebote für das Company Training ausgeweitet. Viele Unternehmen arbeiten schon seit längeren mit AVSOFT zusammen. Dabei erhalten die Piloten des jeweiligen Unternehmens ein speziell auf deren Anforderungen zugeschnittenes Ground Training. Ausgeweitet wurde auch das Angebot für Systemdiagrammtafeln. Auf diesen sind verschiedene Systeme und

VFR Bulletin Auszug für Berlin/Brandenburg vom 18.8.03

COTTBUS-DREWITZ EDCD
FROM 03/07/15 10:06 UNTIL PERM
C0859/03
OCA(H) VALUES CHANGED DUE TO NEW
OBSTACLE SURVEY:
NDB/DME RWY 07: ALL ACFT CAT
680(430)FT
CIRCLING APCH 07/25: CAT A 690FT,
CAT B 780FT, CAT C, D 880FT.
REF AIP AD 2 EDCD 4-4-1, 4-4-2.
FROM 03/07/15 10:11 UNTIL PERM
C0860/03
CONCERNING NDB/DME 07: STEPDOWN-
FIX 3.2 DME CDD WITHDRAWN.
ADDITIONAL STEPDOWN-FIX
ESTABLISHED 3.6 DME CDD, ALT
1240FT AMSL.
REF AIP AD 2 EDCD 4-4-1.
FROM 03/07/21 11:39
UNTIL 03/12/31 23:59 EST
C0886/03
GRASS RWY 07/25 CLOSED.

EGGERSDORF EDCE
FROM 03/05/22 14:
00 UNTIL 03/09/30 20:00
E0768/03
GRAS RWY 06/24 CLSD. RWY AVBL 40M
N OF PUBLISHED RWY. LENGTH 1500M
WIDTH 40M.
FROM 03/07/01 16:04
UNTIL 03/09/30 23:59 EST
E1070/03
THR RWY 24 DISPLACED 200M
INWARDS.

NAUEN EDCN
FROM 03/08/15 09:
37 UNTIL 03/08/22 17:00
E1325/03
AVGAS 100LL NOT AVBL.

Für Rückfragen:

AIS Tempelhof 030-69 51 34 28
AIS Tegel 030-42 01 38 11
AIS Schönefeld 030-60 91 82 50

Schematics des jeweiligen Flugzeugmusters dargestellt.

Neu auch die „Combo Packs“, wobei sämtliche Lernmittel für einen einzelnen Flugzeugtyp zusammengestellt sind. Z.B. bei der Boeing 737 3 Poster, System review, Light & switch guide, quick study und vieles mehr. Wer nun Interesse daran bekommen hat, kann sich gerne an uns wenden und das eine oder andere testen und einsehen, oder direkt bei AVSOFT bestellen (www.avsoft.net).



Warum nicht öfter „Zwitter“ fliegen ? Der Motorsegler Club Berlin e.V. in Strausberg

Der private E-Klassen-Flieger frönt einem schönen, aber teuren, Hobby und die Charterpreise werden auch in Zukunft nicht geringer. Ein wenig kann man die Kosten beeinflussen, indem man chartert, was man fliegen möchte: den schnelle 4-Sitzer für die lange Strecke, den kleine Zweier für den Flug „um den Kirchturm“. Wer jedoch viel und kostengünstig fliegen möchte, kann als „zweites Standbein“ für sein Hobby durchaus einmal über Reisemotorsegler nachdenken, auch unter dem Gesichtspunkt der neuen JAR FCLs. Eine gute Adresse für erste Infos ist der Motorsegler Club in Strausberg. Es gibt

ist mit der Falkenbaureihe ein glücklicher konstruktiver Kompromiss gelungen, nicht umsonst wurden rund 1400 Falken gebaut. Mit Gleitzahlen von 1:22 und minimalem Sinken von 1,1 m/s sind über dem thermischen Revier Brandenburg in der Saison schon längere Flugzeiten im Segelflug oder eine gemütliches Stück „Wanderstrecke“, ohne dass man in den letzten Feinheiten des Segelflugs steckt, möglich. Ein wenig Zentrieren nach Maximum reicht oft schon aus. Kann man als Motorflieger durchaus auch mal mit einer kleinen Cessna ausprobieren, wenn man auf einen kräftigen „Bart“ trifft.

Kenner	Motorlaufzeit (ohne Anteil)	Segelflugzeit (ohne Anteil)	Motorlaufzeit (mit Anteil)	Segelflugzeit (mit Anteil)
D-KDDK	0,80 €	0,40 €	0,30 €	0,00 €
D-KTIS	1,00 €	0,50 €	0,50 €	0,00 €

ihn seit 1991 am Platz. Rund 70 Enthusiasten gehen hier ihrem Sport nach, darunter auch Segelfliegern und Motorflieger. Geflogen wird auf zwei SF 25; Einbein und Zweibein-Falken (100 PS Rotax), als Clubflugzeug. Die Falken sind im Jahr knapp 700 Stunden in der Luft. Weiterhin wird in Haltergemeinschaften mit einer Super Dimona HK36 und zwei Stemme S10 geflogen. Als ein Argument für Reisemo-

torsegler sind hier einmal die Minutenkosten für die Falken angeführt:

Im Kreisen einfach mal beim größten Steigen kurz aufrichten.
Segelflug im Motorsegler ist stressfrei, geht „nichts mehr“ wird das Triebwerk problemlos angelassen und es geht als Motorflieger weiter. Als Reisemotorsegler ist man mit dem Falken mit Motor noch mit fast 150 km/h unterwegs und kann längere Strecken fliegen. Motorsegler sind also interessante



D-KTIS, der Falke mit 100 PS Rotax ist eine Alternative zur Echo-Klasse

torseger sind hier einmal die Minutenkosten für die Falken angeführt:

Die Aufnahmegebühr für den Club und der Jahresbeitrag (100 €) sind ebenfalls moderat. Neben den Kosten sprechen die Segelflugeigenschaften für die Touringmotorglider. E-Klasse-Fliegern erschließt sich hier ein neues interessantes Feld der Fliegerei, das motorlose Fliegen. Natürlich sind die Falken, als robuste Motorsegler, keine Leistungssegelflugzeuge. Doch Scheibe

„Zwitter“ zwischen Motor- und Segelflugzeug und eine überlegenswerte Alternative für den Vielflieger. Was den Motorsegler Club Berlin noch sympathisch macht, hier geht es um Fliegen als Hobby ohne gro-

ßen bürokratischen Aufwand (siehe problemlose Reservierung über Internet). Man findet immer Austausch oder kompetente Ansprechpartner, aber es gibt keine „Vereinsmeierei“. Bei Interesse am Motorsegler Club Berlin e.V. sind alle Informationen, Kontakte und Ansprechpartner über die Website www.motorseglerclub.de abrufbar.

Das kleine Flugplatzmuseum

Neben dem alten Hangar in einer Baracke befindet sich seit 1995 das Strausberger Flugplatzmuseum. Ehrenamtlich aufgebaut unter der Federführung der Herren Kleist und Bulkowski, die nach Anmeldung auch heute noch für Gruppenführungen zur Verfügung stehen, bietet es auf über 60 m² interessante Exponate. Alle Facetten der rund 80-jährigen Geschichte des Flugplatzes, zivil und militärisch, vom traditionellen Segelflugstandort bis zur Transportfliegerstaffel der NVA werden mit Fotos, Modellen und Originalen, z.B. untere Tragfläche und rustikaler Kurskreisel der AN2, beleuchtet. Bei einer Landung in EDAY lohnt sich ein kurzer spontaner Besuch auch ohne Führung. Bei Interesse, bitte mit den Kollegen des Strausberger Services im Erdgeschoß des Abfertigungsgebäudes absprechen.

Strausberger Merkblätter - Teil 5

Unternehmen:



In EDAY seit:

Flotte:

Ballon Tours Berlin

Flugplatzstr. F3
15344 Strausberg /
Lychener Str. 8
10437 Berlin

Januar 1998



1 x Lindstrand LB150 Heißluftballon
(4250 m³, 1 + 6)

Angebote:

Gästefahrten (4 – 6 Passagiere)
Werbefahrten
Events

Kontakte:

www.ballon-tours.de
info@ballon-tours.de

T.: (030) 44 02 41 71
F.: (030)- 44 02 41 73
M.: 0173 / 2176019

Flugplatzfeste

„Papa, warum raucht das Flugzeug so?“ war wohl eine am häufigsten gestellte Kinderfrage auf dem Flugplatzfest in Güttnin auf Rügen vom 19.-20.7.03. In der Tat, „smoke“ war oft am hochsommerlich blauen Himmel bei einem wirklich exzellenten Flugprogramm. Neben den „Stammgästen“ aus An-2, Dromedar und diversen Sportflugzeugen boten Jan Paul Häusler mit seiner Crew auf Pitts S-1 von der Spreeflug GmbH in Fürstenwalde sowie das Fliegerrevue-Team mit seinen Zlins Kunstflug der Extraklasse. Daneben waren eine Do-27, Hubschrauber sowie Fallschirmsprung und Ballonaufstieg zu bewundern. Wie stets waren Gästeflüge möglich, die auch regen Zuspruch fanden – ein besonderer „Knaller“ war ein 74-jähriger Herr als „Hamster im Waschgang“ auf Grob mit Ingolf Japp als Pilot! Wenn die vielen Besucher nicht gerade in der Luft waren, konnte man sich mit Bier, Brause, Pizza und deftigen Sachen vom Grill stärken und der launigen Moderation und flotter Musikunterhaltung zuhören.

Dank der exzellenten Organisation und freundlichen entspannten Zusammenarbeit durch das Flugplatzteam um Herrn Feilke war die Veranstaltung ein gelungenes Erlebnis für jedermann.

Der Flugplatz selbst ist schon einen Anflug wert: man fühlt sich wohl im schönen modernen Empfangsgebäude mit einem nett ausgestatteten, gut bewirtschafteten Cafe. Die Sauberkeit und Gepflegtheit der Außenanlagen ist vorbildlich und macht schon das Ankommen auf unserer größten Insel zu einem Erlebnis.

Das Flugplatzfest in Rechlin vom 2.-3.8.03 war von einem professionellen Veranstalter organisierte Großveranstaltung mit Jahrmarktatmosphäre – wir vermißten dort das Fliegerfeeling.

Anyway, auf dem sehr großen ehemaligen Militärflugplatz wurde ein gutes Flugpro-

gramm wiederum durch Jan Paul Häusler, einem örtlichen Zlin-Kunstflugteam, mit Balloonrammen, Wingwalking auf einer Boeing Steerman und historischem Fluggerät wie Tiger Moth und Me-108 geboten. Die Bundeswehr stellte auf einem Static Display eine MiG-29, einen Bo-105-Hubschrauber und einen Tornado in frischer Sonderbemalung – 90 Jahre Marinefliegergeschwader 2 – „zum Anfassen“ aus.

Abends war die NDR-Sommertour mit einem großen Bühnenprogramm mit von der Partie und danach ging bis Sunrise mit einer Disco die Post ab – da sage einer, die Mecklenburger seien nicht temperamentvoll....

Am Platz entdeckten wir ein bemerkenswertes Museum im einzig erhaltenen Gebäude, der ehemaligen E-Stelle des Flugplatzes: eine Sammlung historischer Flugzeugteile, -instrumente, Schleudersitze aus der DDR- und Vor-DDR-Zeit: Me-109, Me 262, Erprobungsteile, Motoren, ganze Cockpitausrüstungen! Da schlug das Fliegerherz höher!

Ob die schrottig-urige Atmosphäre der Ausstellungsräume nun gewollt oder ein Ergebnis von Vernach-

lässigkeit ist, bleibt dem Betrachter selbst überlassen, einen Besuch ist es für den Fliegerfreund auf jeden Fall wert.

Leider wurde das Flugplatzfest von einem tragischen Unglücksfall überschattet: die Piloten einer am Platz befindlichen Jak-18 verunglückten am Nachmittag des 2.8. bei einem Übungsflug ca 20 km vom Platz entfernt tödlich. Wir möchten hiermit unsere tiefe Betroffenheit und unser Beileid ausdrücken.

Wolfgang Witzke – Birgit Eick



Beechcraft Berlin
aviation GmbH
Your General Aviation Partner

2003 New Beechcraft King Airs

2001 Beechcraft King Air B200

2001 Beechcraft King Air C90B Jaguar Edition

1995 Beechcraft Bonanza B36TC

1992 Beechcraft Bonanza A36AT

1988 Beechcraft Bonanza A36

European 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

EDAY im Netz

Charter

www.arrow-airservice.de

www.pegafly.de

www.luffahrtgesellschaft-strausberg-tower.de

Clubs

www.motorseglerclub.de

www.fliegerclub-strausberg.de

Hersteller

www.stemme.de

Flugplatz

www.flugplatz-strausberg.de

info@druckgott.de | www.druckgott.de

Haben Sie schon mal
darüber nachgedacht,
Ihre Flieger von uns
machen zu lassen...

... wenn es um kreative
Drucksachen geht,
können Sie bei uns
sicher landen,
nahe THF (Tempelhof),
und das bei jedem
Wetter!

Gottschalk Druck & Medien GmbH
10829 Berlin, Naumannstraße 79, Haus 3a

Fon 030 / 781 64 35
Fax 030 / 782 06 72



Technik und Sicherheit von Passagierflugzeugen

Frank Littek, 182 Seiten
MotorBuchVerlag
ISBN 3-613-02282-6

Das Buch informiert über annähernd alle Bereiche der Sicherheit und der aktuellsten Entwicklungen in der Technik im Luftverkehr des 21. Jahrhunderts. Am Boden und in der Luft werden viele Systeme und Einrichtungen besprochen, welche Mensch und Materie zu Gute kommen und einen reibungslosen Verkehr in der Luft gewährleisten. Dabei geht es u.a. um einen Überblick der sicherheitsrelevanten Themen in ausführlichen Statistiken und deren Auswirkungen, die Flugphasen und der Belastung an die Crews, die Schnittstelle Mensch / Maschine oder die heutigen Grenzen der Technik und menschlichen Belastung. Es werden an Beispielen praktische Handhabungen erläutert. So begleitet der Autor, ein erfahrener Luftfahrtjournalist, die Crew eines Langstreckenfluges und beschreibt deren Tätigkeiten, Belastungen und Einbindungen in das gesamte System. Er beschreibt die technischen Grenzen anhand von Vorfällen wie u.a. den Unfall der Lufthansa in Warschau. Ausführlich geht er in das Thema



2001 und den daraus resultierenden Eingriffen in fast jeden Bereich der Luftfahrt. Ein aufwendig recherchiertes Werk, ergänzend zum Thema Luftverkehr der Gegenwart.

Berlin Airlift

John Provan and R.E.G. Davies
82 Seiten Paladwr Press
ISBN 1-888962-05-4

Das Buch erzählt über Luftbrücke in vielerlei Hinsicht. Beginnend mit dem Ende des Krieges und der damaligen Bedeutung der Sowjet Union und der politischen Entwicklung, welche zur Blockade führte und damit die Luftbrücke zum Leben erweckte. Themen wie der Schwarzmarkt, die Währungsreform und die Konfrontation unter den Besatzungsmächten führt zum eigentlichen Thema des Buches, den Flugzeugen der Luftbrücke und den Bemühungen der Alliierten um Berlin. Dann geht es ins Eingemachte, die

ersten Flugzeuge wie die DAKOTA und dem SKYTRAIN. Die Flugzeuge sind zum einen in Zeichnungen abgebildet, wie auch in vielen historischen Fotos. Gegliedert in amerikanische, englische und französische Muster stellt das Buch die technischen Daten vor, wie auch Einsatzprofile und operationelle Einzelheiten. Aber auch die Nachschubrouten über den Atlantik finden sich in Skizzen und redaktioneller Beschreibung wieder. Da-



bei werden viele Einzelheiten erläutert, welche bislang unbekannt waren oder nur dem Fachmann zugänglich. Überaus interessant sind auch die vielen Nebensächlichkeiten der Luftbrücke, wie die Bedeutung der „Candy Bomber“ oder den internen Wettbewerben zwischen den Besatzungen in der Luft, wie auch derer am Boden. Das Buch wurde von einem Sohn eines ehemaligen Luftwaffenoffizier geschrieben, welcher nach Deutschland einheiratete und sich intensiv u.a. auch mit der Geschichte der Zeppeline beschäftigte.

Der Frankfurter Flughafen

Michael K. Wustrack, 125 Seiten
ISBN 3-89702-548-5

Als größter Arbeitgeber eines ganzen Bundeslandes hat sich der Flughafen Frankfurt zum wichtigsten Wirtschaftsfaktor Hessens entwickelt. Fast 60.000 Menschen arbeiten am Tor zur Welt und dem zweit-



größten Flughafen Europas. Doch der Weg hierhin war nicht immer einfach. Über den Flughafen Rebstock und dem Luftschiffhafen Rhein-Main erzählt der Autor den Weg zum heutigen Rhein Main, der Basis der Lufthansa und der verkehrsreichsten Airbase der amerikanischen Luftstreitkräfte. Mit einer Vielzahl von Fotos, teils aus privaten Sammlungen und Archiven wird die Geschichte illustriert. Luftbilder und viele Fotos von relevanten Persönlichkeiten bringen dem Leser dies alles näher. 4 Kapitel gliedern das Buch. Die Gründerjahre, die Kriegszeit, die Nachkriegszeit und die Entwicklung zur Drehscheibe Europas. Zum Ende wird auch die Vielfalt des heutigen FRAPORT erläutert und seinen Einfluss rund um die Welt. Als Mensch der Gegenwart kann man nur über das heutige staunen, die unzähligen Flugbewegungen an den drei Bahnen und das „Ballett der Flieger“ vor der Besuchterrasse. Ein schönes und informatives Werk um die Hintergründe kennen zu lernen und mitreden zu können.

Bristol Britannia

Charles Woodley, 145 Seiten
ISBN 1-86126-515-8

Die Bristol Britannia zeichnet die Geschichte und Entwicklung eines der besten Verkehrsflugzeuge, welche je in Großbritannien gebaut wurden. Ebenso handelt es sich aber auch um eine der größten Enttäuschungen in der britischen Luftfahrt. Vorgestellt kurz nach dem Weltkrieg versprach das Flugzeug vieles. Es war das schnellste, größte, leiseste und langstreckentauglichste Flugzeug seiner Zeit. Jedoch technische Probleme der britischen Ingenieure und immer neue Verzögerungen verspäteten das Projekt mehr und mehr. So überholte die Entwicklung der ersten Jetflugzeuge das Projekt Britannia. Doch obwohl damit der Britannia nur eine kurze Lebensdauer bestellt war, erlebte die Maschine Glanzzeiten in der Passagier- und Frachtluftfahrt. Viele Piloten und Passagiere denken respektvoll an die Zeiten mit diesem Flugzeug zurück. Das Buch erzählt detaillierte technische Einzelheiten, viele operationelle Besonderheiten, gepaart mit vielen bislang nicht veröffentlichten Fotos. Von vielen wird das Flugzeug auch als ein Traum, welcher nie richtig wahr wurde bezeichnet. Heute fliegen noch etwa 5 Flugzeuge bei historischen Vereinen oder in Südamerika.





„Hans Joachim Adomatis und Thomas Kärger legen Streit bei“

Die nunmehr seit fast sechs Monaten andauernde Auseinandersetzung zwischen den beiden Journalisten konnte in einem ausführlichen Gespräch beendet werden.

Als Herausgeber von „roger“ - Luftfahrt-nachrichten und Verantwortlicher für das PCCB-Forum müssen wir zugeben, dass bei dieser Kontroverse teilweise überzogen wurde und es öffentliche Äußerungen gab, die so nicht stimmten.

Es ist überzogen, den Kollegen Adomatis, der als Redakteur für ein Magazin der Allgemeinen Luftfahrt arbeitet, als einen „Beschmutzer der Luftfahrtszene“ zu titulieren. Auch bei kritischer Berichterstattung wollen wir als Kollegen einen anspruchsvollen Ton wahren. So hat Herr Adomatis, auch keinen Prozess mit dem Flugplatz Strausberg geführt oder einen solchen verloren. Die

streitige Angelegenheit bezog sich auf ein Gespräch mit dem MSWV bezüglich der AERO 2003.

In unseren Beiträgen im PCCB-Forum hatten wir seinerzeit geschrieben, dass einige Teilnehmer der Sitzung aus Protest den Raum verlassen haben und ihren Rückzug vom Gemeinschaftsstand angekündigt hätten, wenn diese Herren teilnähmen. Dies bezog sich jedoch nur auf einen Teilnehmer, der die Sitzung verließ und als Grund hierfür die Teilnahme der Vintage Aircraft an der AERO gegenüber dem Ministerialdirektor Lutz Wunder nannte. Für diese nicht richtigen Informationen möchten wir uns nach dem ausführlichen Gespräch mit Herrn Adomatis entschuldigen und hoffen, damit den Streit zu beenden. TK

Mitflug-
börse

www.
PCCB.de

www.pccb.de

Aktuelle Themen aus dem Luftfahrtforum

- Heiko Teegen verstorben
- Steuersparmodell für Piloten?
- ICAT-Nutzungskonzept für den Flughafen Tempelhof

VERANSTALTUNGEN Themenabende des PCCB

In Vorbereitung:

Rolls Royce in Dahlewitz, Besichtigung
Anmeldungen bis Ende Mai in der PCCB-Geschäftsstelle.

Fliegerhorst Rostock-Laage
Einführung des Eurofighters am Standort

IL-62 Landung in Stölln
Originalaufnahmen mit dem Originalpiloten Dieter Kalbach

Piloten und Gefahrenpotential
Nach dem 11.09. und Januar 2003 Frankfurt, was kann der Pilot vorbeugend tun, welche Gefahren bedrohen ihn.

VFR durch die Sahara
Diavortrag

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 statt im Restaurant Janus, Tempelhof, Ordensmeisterstraße 57.
U-Bhf. Ullsteinstraße

Impressum

roger Mitteilungsblatt des Pilot/Controller Club Berlin-Brandenburg (PCCB)
Warthestraße 10 · 12051 Berlin
Telefon/Fax: (030) 626 81 00
E-mail: Thomas.Kaerger@t-online.de
Internet: www.rogermagazin.de
www.pccb.de
6. Jahrgang · erscheint monatlich

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

Redaktion:
Thomas Kärger
(030) 626 81 00 redaktion@rogermagazin.de
Bernd Clemens (allgem. Luftfahrt)
(030) 81 29 98 47 bernd.clemens@t-online.de
Fax: (030) 81 29 98 48
Webmaster: Clemens Kirschke
webmaster@pccb.de (für Anfragen zur Website)

Anzeigen: (030) 626 81 00
Druck: Gottschalk Druck & Medien GmbH, Bln.

Das gibts doch gar nicht...
MCR 01
Die Formel 1 der Lüfte



Ultraleichtflugzeug "MCR 01" Reisegeschwindigkeit 270 km/h

jetzt auf dem Flugplatz Strausberg

- Vercharterung
- Einweisungsflüge
- Rundflüge

Aero Light Club
Flugplatz Strausberg
Tel 0171-7928515
www.aerolight.de



**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

Nächster Messetermin:

AERO Friedrichshafen, 24.-27. April 2003.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch
in Halle A5-209.

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

ATPL durchgehend Beginn jederzeit

CPL / IFR 15.09.2003

Gröger / CAT Seminar 15.09.2003

PPL-A 12.01.2004

L/R 08.09.2003 + 01.12.2003

CCC auf B737 06.10.2003 + 03.11.2003

CCC/ Multi Crew Cooperation Training (MCC)

▶ Gesamtkosten 3.934,- €

CCC Refresher

▶ Gesamtkosten 3.820,- €

Type Rating B737 01.09.2003 + 03.11.2003

▶ Gesamtkosten 15.799,- €

Kombination MCC / Type Rating B737

▶ Gesamtkosten 18.999,- €