



AN2-Treffen

in Reinsdorf



Nächster Stammtisch
28.10.03 · 18 Uhr

„Moderat mäßige“
Aussichten für Piloten
der Businessaviation
Seite 8

VFR durch Kanada
Teil 2
Seite 12



Freundlich - Kompetent - Zuverlässig - 24h Service

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

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

Seit 11 Jahren Ihr Partner am Flughafen Schönefeld (GAT)

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

AQUILA, da ist sie!




Air Service GmbH
AIRSHIP
... a good name in aviation

030 / 6091 3800



AN-2 Treffen in Reinsdorf Ein Rückblick

Trotz sehr schlechtem Wetter in einigen Heimatländern der „Annas“ folgten 14 der größten Doppeldecker der Welt dem Ruf nach einem Meeting zur „Arterhaltung“ dieses tollen Flugzeuges.

Jede Besatzung wurde von einem Empfangskomitee empfangen. Hübsche Frauen

Maßkrugstemmen, Sackhüpfen und vielen anderen Spielen sorgten für gute Laune und Lachmuskelzerrungen schon am Nachmittag. Kein Wunder wenn das Festzelt am Abend zu wackeln begann, so heiß ging es bei Gesang und Tanz darin zu. Und das, obwohl die AN-Piloten mit Ihren Crews aus Deutschland, Dänemark, Schweden, Litauen, Estland etc. und sogar aus Israel kamen.

Sprachprobleme? Nie. Die Sprache der Heiterkeit ist halt international und gemeinsame Leidenschaft überwindet Sprach- und sonstige Barrieren.

Am Samstag dann der Höhepunkt der Veranstaltung was das fliegerische anbetraf. Ein Formationsflug der Annas von Reinsdorf, zuerst mit einer gemeinsamen Landung auf dem Großflughafen Schönefeld.

Die Gastgeber am Flughafen bewirteten die Crews und dann gab es eine Besichtigung des

Flughafengeländes mit dem Bus, gefolgt vom Besuch der Ausstellung BBI (Berlin Brandenburg International Airport) der ja in Planung ist. Vielen Dank von den Crews aus vielen Ländern an unsere tollen Gastgeber

am Flughafen Schönefeld.

Es folgte der Take Off für den Formationsflug über Berlin. Es ging nach dem Start quer über den Flughafen Tempelhof zum Alexanderplatz und dann nach ein paar Ehrenrunden über Berlin Mitte weiter in Richtung Funkturm und wieder zurück nach Reinsdorf. Alles in allem eine Stunde Flugzeit mit den AN-2s. Ein Gemisch aus höchster Konzentration und maximalem Genuss.

Immerhin flogen die Besatzungen zum ersten Mal in Formation miteinander. Kunstflugstaffeln üben für eine solche Formation Wochen und Monate, bei uns musste es auf Anhieb klappen. Priorität hatte natürlich die Sicherheit. Darauf hatte man sich nach einem Appell des Leaders der Formation Paul Hoffmann mit seiner D-FWJM beim Briefing geeinigt. Also lieber größere Abstände als zu kleine zwischen den einzelnen Maschinen.

Immerhing flogen wir über einer Großstadt mit den AN-2s. Es durfte einfach nichts schief gehen. Gut dass es sich ausschließlich um sehr erfahrende Piloten handelte. Das bewiesen auch die „Punktlandungen“ nach der Rückkehr vom Rundflug.

Ja, und dann, nach diesem Highlight und einer technischen Session zum Thema AN-2 Ersatzteilsituation, bebte wieder das Festzelt. Zu den AN-2 Teams gesellten sich viele Besucher des Flugplatzfestes. Darunter auch die Besatzungen der zahlreichen anderen Flugzeuge neben den „Annas“ die mit Ihren Vorführungen auch das Flugplatzfest 2003 zu einem großen Erfolg werden ließen.

Zwei der AN-2 Crews (der Gastgeber Helmut Koldiz mit seiner D-FUKM und Paul Hoffmann mit seiner D-FWJM aus München)



Hübsche Frauen reichten den Crews in Original Fläming-Tracht zur Begrüßung einen Trunk und man fiel sich vor Freude über das Wiedersehen nach einem Jahr in die Arme.

reichten den Crews in Original Fläming-Tracht zur Begrüßung einen Trunk und man fiel sich vor Freude über das Wiedersehen nach einem Jahr (das letzte Meeting war 2002 in Jelenia Gora, dem ehemaligen Hirschberg in Polen) in die Arme.

Vom Abtransport der Crews und des Gepäcks zum Hotel oder Campingplatz über Meetingplätze drinnen und draussen bis zu wohlschmeckenden Mahlzeiten – es war für alles gesorgt am Flugplatz Reinsdorf. Das Organisationbüro mit Britta und Brigitte erfüllte den Gästen jeden Wunsch. Die Küche und die Bar, gemanagt von Ulla Koldiz und Sohn Mischa mit Helfern, liefen täglich zu großer Form auf.

Über alles zu berichten was wir an den vier Tagen gemeinsam erlebt haben würde hier den Rahmen sprengen. Deshalb nur ein paar Highlights. Dank Achim, einem mit dem AN-2 Team aus Bayern extra (mit der AN-2 D-FWJM) eingeflogenen Disc Jockey, war schon der erste Abend im Festzelt ein voller Erfolg. Wenn die Stimmung schon am Donnerstag gewaltig ist, wie sollte es erst am Freitag und Samstag werden? Keiner hat es geglaubt, aber es waren noch Steigerungen drin.

Die Olympischen Spiele der AN-2 Teams am Freitag unter der Leitung von Hansi Seeholzer mit Fingerhakeln, Probegolfspielen,

Das gibts doch gar nicht...

MCR 01

Die Formel 1 der Lüfte

Ultralichtflugzeug "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



In Formation zurück nach Reinsdorf.

Ein Gemisch aus höchster Konzentration und maximalem Genuss.

ließen es sich nicht nehmen im Tagesverlauf auch noch nach Dessau zu fliegen um zwei An-2s mit „alten Adlern“ vom ehemaligen Transportgeschwader aus Dessau als Gäste nach Reinsdorf zu holen. Nicht zuletzt für diese verdienten Veteranen gab es dann Vorführungen mit den AN-2s die selbst erfahrene Piloten am Platz für unglaublich gut hielten.

Für einige Veteranen aus Dessau war es der erste Flug mit der AN-2 nach 40 Jahren. Lauter zufriedene Gesichter und Lob waren der Dank für die „jungen“ Piloten der AN-2s.

Dann wurde es wieder Abend in Reinsdorf. Neben den beiden Disc Jockeys, Achim aus Bayern und Holger als „Einheimischer“ der noch dazu kam, sorgte ein Hypnotiseur

für Stimmung und Begeisterung.

Frauen, Männer, Kinder. Schon bald lagen sie schlafend auf dem Boden des Festzeltes oder wurden so steif dass man sich auf den Probanden stellen konnte. Dies obwohl der nur mit dem Kopf und den Füßen zwischen zwei Tischen lag. Wir haben es am anderen Tag ohne Hypnose probiert. Keine Chance.

Marcel, der Sohn eines Crew-Mitglieds aus der D-FWJM hielt schon bald seinen Vater unter Hypnose. Dies ist nur ein kleiner Ausschnitt aus der Liste der Wundertaten des Hypnose Guru, der so aussah wie Udo Lindenberg.

Dann ,am Sonntag, hieß es wieder Abschied nehmen. 14 x 1000-PS-Sound zum geniessen für Kenner, ganz zu schweigen von den bunten Farben der AN-2s . Der Sound und die Optik der AN-2s vermischte sich mit den vielen tollen Vorführungen anderer Fluggeräte auch an diesem Tage.

Nächstes Jahr sehen wir uns in Polen wieder.

Es wird schwer sein das zu toppen was Helmut Koldiz, der Betreiber des Flughafens in Reinsdorf, mit seinen Freunden aus Bayern mit der AN-2 D-FWJM mit seiner Familie und seinen lokalen Helfern für dieses Treffen alles auf die Beine gestellt hat.

Bericht: Paul Hoffmann
Bilder: Hans Seeholzer, Dieter Steinbicker
Peter Misch, Kersten Ramsauer

Für die weitere Entwicklung der Region Berlin/Brandenburg, für die touristischen und wirtschaftlichen Ansprüche der Hauptstadt, wie auch dem internationalen Wettbewerb und der Mobilität der hier lebenden Menschen suchen wir einen

Koordinator für die zukünftige Flughafenplanung Berlin/Brandenburg

Der Bewerber sollte eine internationale wie auch hohe nationale Reputation haben. Er sollte eine integrierende Persönlichkeit des öffentlichen, wie auch wirtschaftlichen Lebens der Bundesrepublik Deutschland sein.

Zu seinen Aufgaben gehört u.a., die festgefahrenen Bemühungen um das Projekt BBI neu zu beleben. Er soll als Mediator die Belange aller Gruppen vereinen und mit seiner Person für eine kalkulierbare Entwicklung der Luftfahrt bürgen. Er soll für Akzeptanz bei der Bevölkerung werben und für mehr Verlässlichkeit gegenüber der Luftfahrt.

Es handelt sich um eine ehrenamtliche Tätigkeit mit der Möglichkeit, eine weit über die Grenzen der Region anerkannte Reputation zu erlangen.

Bewerbungen bitte an den
Pilot/Controller Club Berlin e.V.

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

Kommentar

DC3 Anflug auf Tempelhof

Nein, wie reißerisch - Tiefflug in Tempelhof: Rosinenbomber streifte Baumwipfel Anwohner befürchteten, dass die DC3 in die Häuser stürzen könnte!

Es ging eigentlich weniger um den Text als um die Titelzeile, die den Ressortleiter vom Tagesspiegel zu seiner „Highlight-Überschrift“ bewegte.

Es ging überhaupt weniger um die Fakten als um eine Schlagzeile mit negativem Inhalt über den Flughafen. Und überhaupt, wenn ein ehemaliger Baustadtrat, wie fast schon mit bestimmender Wahrheit mitteilt, dass so etwas geschehen ist, was für Zweifel soll es da beim lesenden Bürger noch geben. Wollen wir hoffen dass dieser nicht morgen Kaiser Wilhelm in seiner Kutsche am Berliner Schloss gesehen haben will. Was für eine Schlagzeile in einer sonst vielleicht langweiligen Sonntagsausgabe.

Doch zurück in die Realität. Keine DC-3 hat irgendetwas gestreift. Keine DC-3

Nachtfliegen in Brandenburg
 Die Tage werden kürzer

Fast überall war im vergangenen Winterhalbjahr eine positive Bilanz der angebotenen Nachtflugtermine zu vernehmen. Am jeweils letzten Samstag im Monat, bis auf den über den Jahreswechsel, kann bis 22⁰⁰ Uhr LT an den unten aufgeführten Flugplätzen geflogen werden. Das dem Flugzeug entsprechende Landeentgelt ist zu zahlen.

Nachtflug	EDAY	EDAZ	EDCD	EDBO	EDCY	EDBK	EDAE	EDAV	Sunset (UTC)
- samstag									
27.09.03	X	X	X	X	X	X	X	X	16:54
25.10.03	X	X	X	X	X	X	X	X	15:50
29.11.03	X	X	X	X	X	X	X	X	14:56
31.01.04	X	X	X	X	X	X	X	X	15:45
28.02.04	X	X	X	X	X	X	X	X	16:37
27.03.04	X	X	X	X	X	X	X	X	17:29

PPR-Entgelte und Entgelte für die Nutzung der Lichtlandanlage entfallen. In der Zeit von 20⁰⁰ bis 22⁰⁰ Uhr LT werden im Platzrundverkehr nur Flugzeuge mit erweitertem Lärmschutz akzeptiert. Übrigens beginnen fast alle Plätze in diesem Jahr etwas eher.

Es empfiehlt sich dennoch, während des Tages vor dem Nachtflug an dem jeweiligen Platz oder Plätzen anzurufen, um ganz sicher zu gehen!

Der Flugplatz Strausberg hat uns schon die Sunset (UTC) Zeiten ermittelt.



Laien fällt es oft schwer, Gesehenes richtig zu deuten und umzusetzen. Offenbar optische Täuschungen veranlassen die Anwohner zu Anzeigen wegen des Berührens der Bäume...

wäre fast in die Häuser gestürzt oder ist auch sonst nicht zwischen den Bäumen hindurchgeflogen.

Die Flugsicherung und damit die Kollegen vom Tower bestätigen, die Maschine sei etwas tief eingeflogen, jedoch keineswegs zu tief. Eine Inspektion am Flugzeug hat keinerlei Spuren auf Fremdbberührung ergeben. Was will man also? Einen neuen Vorfall/Unfall/Absturz/etc., um den Anwohnern, die sich „24 Stunden am Tag in auflösender Angst“ befinden zu sagen, „ja der Flughafen sollte ganz schnell schließen“?

In der hoch brisanten Diskussion um Tempelhof als Flughafen in der Stadt liegen bei einigen Menschen wohl die Nerven

etwas blank. Und gerade bei der sich aufbauenden Renaissance um den Flughafen sind Ideen bei den Gegnern gefragt. Man versucht, geführt von „THF- Chefschließer“ Senator Strieder, Argumente gegen den Betrieb zu finden. Nach aktuellen Umfragen sind mehr als 77% der Anwohner für den Flughafen oder zumindest nicht für eine Schließung. Da fragt man sich, wieso die restlichen 23 % ihren Willen der weit größeren Allgemeinheit aufdrängen dürfen?

Doch zurück in die Realität. Wie kann ein Flugzeug einen Baum streifen, der erheblich niedriger steht als die

daneben befindlichen Häusergiebel? Das Flugzeug hätte nach den Aussagen der Augenzeugen eine „Ecke fliegen müssen“, einfach so 60° in 100 m bei 120 kt Anfluggeschwindigkeit.

Ok, man nimmt demjenigen, der für die Boulevardschlagzeilen zuständig ist, den Reißer.

Wie hört sich auch an „DC-3 fliegt nach Rundflug zu tief an“ -, wie langweilig. Hoffen wir, dass zukünftige Landungen bei nassem und windigen Wetter (Piloten wissen dass bei nasser Bahn eine positive Landung eventuelles Abrutschen verhindern kann) nicht die Presse danebensteht und Schlagzeilen wie „Boeing crasht in Landebahn“daraus

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



Ein Streifen der Bäume hätte eindeutigen Spuren am Fahrwerk hinterlassen

macht.

Ein Tipp an den Redakteur: Gute Recherche schützt vor falscher Glaubwürdigkeit!

Thomas Kärger



Das hätte schief gehen können

1. Weltkriegsshow in Bienenfarm erfährt Absage

Eine Flugshow in Bienenfarm zum Eintrittspreis von 58.- Euro, ermäßigt für Familien je Person „nur“ noch 50 Euro. Kein Scherz, keine Ente! Die Internationale Flying Show Service GmbH i.G. wollte ein „Weltgrößtes Air Show Spektakel“ am dortigen Flugplatz veranstalten. Mit bunten

Gert Trömel, Geschäftsführer des Flugplatzes Bienenfarm hat inzwischen die Genehmigung zur Nutzung seines Platzes durch den Veranstalter zurückgezogen. Auch er sieht seinen Platz in schlechten Schlagzeilen. „50 € ist einfach zu viel“, so seine Worte zu den angekündigten Plänen der zu grün-



Historische Flugzeuge, wie hier die DC-3, wird es sobald nicht in Bienenfarm zu sehen geben

Flyern warb man für den Event. Die Prospekte tauchten wenige Wochen vor dem eigentlichen Termin, dem Wochenende vom 19. zum 21. September auf. Man warb mit in Szene gesetzten Ereignissen aus dem 1. Weltkrieg, dem Roten Baron und weiteren 20 Maschinen. „Auf allem was fliegt kann mitgeflogen werden“, „Sonderzüge und Busse ab Berlin-City“, so die Ankündigungen von Siegfried Westphal von der Geschäftsführung des Veranstalters.

Wofür andere Veranstalter und Flugplätze Jahre benötigen, wollte man dort in drei Wochen bewältigen. Eine klare Absage der Genehmigungsbehörden war das Resultat.

„Wir erhielten erst drei Wochen vor dem geplanten Termin mit einem formlosen Schreiben Kenntnis von der Veranstaltung“, so ein Mitarbeiter des Landesamtes. Und drei Wochen sind definitiv zu kurz für die notwendigen Prüfungen der Sicherheit durch die Behörde. So vermuten Insider, dass der Veranstalter erst einmal „ausloten“ wollte, ob sich derartige Shows mit derartigen Eintrittspreisen realisieren lassen. In Kreisen von Piloten und Lotsen gab es klare Absagen zu solchen „Horroreintrittspreisen“, wie es ein Kontroller aus Tempelhof sieht.

denden GmbH für die Veranstaltung. Nach den neuesten Aussagen der Hotline soll die Show auf Oktober verschoben worden sein. Keiner will darüber wetten, ob sie tatsächlich stattfinden wird.

Zukunft vom Verkehrslandeplatz Fürstenwalde weiter offen

Nicht ganz so erfolgreich war offenbar der Auftritt Dieter Vornhagens vor den Gesellschaftern des Verkehrslandeplatz Fürstenwalde. Vornhagen ist an einer Übernahme des Flugplatz interessiert und möchte dort bis zu 5 Mio. € investieren, wie auch bis zu 45 neue Arbeitsplätze schaffen.

Nach Auskunft von Teilnehmern zweifelt man an dem Konzept, das nicht nur sehr oberflächlich gehalten ist und zumal vorsieht, dass Vornhagen als Generalunternehmer fungieren darf. Das Konzept, das unserer Redaktion vorliegt, sieht den Ausbau des Platzes zu einem touristischen Zentrum mit dem historischen Flugzeugbau vor. Weiterhin soll die ehemalige Asphaltpiste wieder neu gebaut werden. Es fehlen jedoch Wirtschaftlichkeitsberechnungen wie auch konkrete Aussagen zu den neuen Arbeitsplätzen. Weiterhin dürfte eine Investitionssumme von 5 Mio. € für die angekündigten Vorhaben bei weitem nicht ausreichen. Insgesamt, so sagen Teilnehmer der Sitzung, sei der Auftritt sehr „hochtrabend“ und „arrogant“ in Erinnerung geblieben. In der Gesellschaft beabsichtigt man nun, die Geschicke selbst in die Hand zu nehmen. Dies bedeutet, dass die Stadt wieder die Verantwortung tragen will und sich die Option auf einen weiteren Ausbau, und ggf. der Konzipierung des Flugplatzes zu einem Luftsportzentrum mit möglichem Geschäftsreiseverkehr vorbehalten möchte. Notwendig werden Lösungen für Fürstenwalde, da es bei Mietern wie auch Nutzern erhebliche Zweifel an einem langfristigen Bestand gibt.

Die ganze Welt des Fliegens

Am Platz der Luftbrücke



Hobby-Shop für alle Freunde der Luftfahrt

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

DER Renner: Follow me T-Shirts (gelb/schwarz kariert, „Follow me“-Aufdruck hinten), M-XXL, Stck. 14.05 Euro.

Jetzt endlich erschienen: der neue Flugsimulator FS 2004!“

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



Eines der besten Wochenenden des Jahres

Rallye Rund um Berlin, Sternflug, 100 Jahre Motorflug und AN-2 Treffen in Reinsdorf

Das Wochenende stand voll im Zeichen der Luftfahrt in all ihren Formen und Möglichkeiten.

Vom 29. bis 31. August war Berlin angesagt. Johannisthal, Tempelhof und die Regionalplätze. Zum einen galt es das Jubiläum zu „100 Jahre Motorflug“ zu feiern, veranstaltet vom Deutschen Aeroclub DaeC, zum anderen trafen sich bereits am Freitag die Teilnehmer der Flugrallye rund um Berlin in Schönhagen.

Dort trafen sich 45 von 55 gemeldeten Flugzeugen. Schuld an der geringeren Anzahl war die schlechte Wetterlage. Von

der souveränen Abwicklung der Landevorgabe unserer Tempelhofer Lotsen verlief diese Aktion hervorragend. –Noch einmal ein Lob dafür.

Schon während des Tages fand die Veranstaltung für die Öffentlichkeit am ehemaligen Flugplatz Johannisthal statt. Gut 5000 Besucher kamen zu etwas Luftfahrt, wie Hubschrauberrundflügen, Modellflugvorführungen, Fliegerbedarf-Verkauf und vielen Buden. Insgesamt waren die Besucher jedoch zufrieden und nur das zählt.

Am Abend wurden „100 Jahre Motorflug“ gefeiert. Im Bunsensaal in Adlershof trafen



Die Politiker nahmen kaum Kenntnis von dieser hochrangigen Veranstaltung. Lediglich MdB Walter Momper ließ sich von THF nach SXF fliegen.

hen ließen sich bei diesem Ereignis sehen. Anschließend galt es bei einem warm/kalten Buffett die eine oder andere Bekanntschaft zu machen, oder zu vertiefen.

Szenenwechsel – Sonntagmorgen 0900 local, GAT Flughafen Tempelhof. Wieder Briefing für die Teilnehmer der Rallye und Abflug der Sternflieger. Die Aufgaben der Rallye-Flieger für diesen Tag beschränkten sich auf das Bilderfinden auf der Strecke Tempelhof, Alex, Funkturm, W1, Sierra und Landung in Schönefeld. Zu dieser Aktion wurde das Mitglied des Deutschen Bundestags Herr Walter Momper im Formationsflug von drei Zlin-Flugzeugen von Tempelhof nach Schönefeld geflogen. Schade nur, dass er vor einer begeisterten Flughundertschaft die Äußerung machte, dass Tempelhof geschlossen werden soll. Die Reaktion war entsprechend.

Anschließend erfolgte die Preisverleihung. Es wurde in drei Klassen geflogen.

Gewonnen haben in der Wettbewerbsklasse Thomas Hennig, in der Touristenklasse Gränitz/Gränitz. In der Publikumsklasse Mach/Radio Multi-Kulti.

Es war eine gelungene Veranstaltung.

T. K. / FE.



Landung in Tempelhof: Bis zu 70 Flugzeuge waren zeitweilig zu sehen

den Sternfliegern kamen am Sonnabend 35 Maschinen direkt nach Tempelhof. Schon am Freitagabend fand die Begrüßung in Anwesenheit des kompl. Vorstandes des DaeC mit einem kleinen Empfang im Hotel Berliner Ring statt. Aus vier Ländern waren Teilnehmer in bis zu 4-stündigen Flügen angereist. Erste Kontakte wurden geknüpft und erste Spekulationen um die anstehenden Aufgaben machten die Runde.

Briefing 0800 local am nächsten Morgen in Schönhagen. Hier konnten die Teilnehmer bereits das neue Gebäude besichtigen, das inzwischen trotz fehlender offiziellen Einweihung seine Funktion übernommen hat. Am ersten Tag galt es folgende Aufgaben zu bewältigen:

Sekundengenaues Abfliegen mit Überflug des Startbandes, Bildersuche, finden von ausgelegten Zeichen und unbekanntem Zeitkontrollen. Die Strecke ging über Werder, Bienenfarm, Wustrau, Bernau nach Strausberg, wo ein Ziellandewettbewerb durchgeführt wurde.

Danach ging es in Fünfer-Formation über E1 und Johannisthal nach Tempelhof. Dank

sich ca. 300 geladene Gäste und nahmen an der Laudatio verschiedener Persönlichkeiten aus der Luftfahrt teil. Enttäuschung fand bei den Gästen die Würdigung durch die Politik. Keine Politiker aus den ersten Rei-



Flugplatz Eberswalde-Finow EDAV

der zukünftige Regionalflughafen für den Norden von
Berlin / Brandenburg

bietet 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



Streit um Tempelhof voll entbrannt

Was bislang mit kleinen Scharmützeln ausgetragen wurde, entwickelt sich zur handfesten Auseinandersetzung um den Flughafen Tempelhof. Auf der einen Seite die Gegner wie Senator Strieder und Flughafenchef Dieter Johannsen-Roth, auf der anderen Seite die Befürworter unter der Führung der ICAT (Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e.V.) und fast allen in

Beispiele hierfür gab es in der Vergangenheit in Stuttgart und Düsseldorf aufgrund von Baumaßnahmen. Doch hier führt man als Grund die Wirtschaftlichkeit an. Zweifelslos keine zeitlich begrenztes Problem, zumal bei einer Betriebsstilllegung auch keine wirtschaftliche Besserung mehr eintreten kann. Doch es geht weiter. Verluste werden auf bis zu 14 Mio. € beziffert. Welche Verlus-

F lugbetrieb am gleichen Standort. Und von der Presseabteilung der DBA war zu hören, dass der Großteil der Gäste einen Flugbetrieb von und nach Tempelhof gut fänden. Ebenso kann die Boeing 737-300 durchaus von Tempelhof bis Antalya fliegen. Immer wieder werden Leistungs- und Gewichtsprobleme beim Start als Hinderungsgrund angeführt. Drei Stunden Flugzeit mit voller Maschine sind möglich ohne die Leistungsdaten beim Start voll „auszureizen“.

Daher dürften sich auch beim Tagesbetrieb mit Flugzeiten bis zu 2 Stunden kaum Leistungseinschränkungen aufgrund der fast 2000m langen Bahn ergeben. Die Masten der Sendeanlage in Köpenick wurden abgebaut, ein Hindernis, das über Jahre die Leistungsmöglichkeiten der Jets einschränkte. So ergibt sich für Wörls Flotte kaum eine Einschränkung gegenüber dem Betrieb in Tegel. Kaum? Leider doch, denn die politischen Vorgaben von Senator Strieder beharren auf der Schließung Tempelhofs und lassen daher auch keine wirtschaftlichen Rettungsversuche zu. **Schließen, egal was es kostet, ist die Devise in seinem Haus.**

So stellt man sich erst einmal blockierend vor das Angebot der DeutschenBA. Rechtlich wird man wohl erhebliche Schwierigkeiten bekommen und langwierige Auseinandersetzungen sind vorprogrammiert. Doch zahlen wird es eh der Bürger und so kümmert es auf der politischen Seite wenig ob man Recht hat oder es erst klären lassen muss. Währenddessen wird auch von Seiten der Flughafengesellschaft gemauert. Man wird dieses Angebot „sorgfältig“ prüfen! Wie man aus vertraulichen Kreisen hört, möchte man die DeutscheBA in Tegel nicht verlieren. Sichert sie doch einen beachtlichen Teil des dortigen Flugaufkommens. Und auf die langsame aber sichere Füllung von frei werdenden Ressourcen durch neue Unternehmen, die damit die Möglichkeit erhielten doch Berlin anzufliegen will man nicht warten. Ein Teufelskreis mit vielen kleinen „Mephistos“, die die schwache Pflanze des wachsenden Luftverkehrs in Berlin mit Öl begießen.

Gleichzeitig verlaudet nun auch, dass die nördliche Bahn in Schönefeld 2006 geschlossen werden soll. „Aus 6 mach 3“ ist die neue Formel der Berliner Flughafenpolitik. Die Bahn freut sich und sucht Möglichkeiten auch ICEs nach Paris und London schneller zu machen. Vielleicht brauchen wir wirklich in Berlin keinen neuen Flughafen und können die bestehenden Flughäfen weiter reduzieren. Wir alle haben uns eben doch geirrt!?



Selbst für die Boeing 767 ist Tempelhof keineswegs zu klein. Boeing 737 und Fokker 100 wären eigentlich „optimal“ für den Platz.

Tempelhof ansässigen Unternehmen. Dabei stehen sich wirtschaftliche Argumente und politische Ideologien gegenüber. Überwogen bislang in der Presse mehr die Artikel mit einer negativen Tempelhofstimmung, so kann man seit kurzem einen Sinneswandel bei den Redakteuren feststellen. Denn mit immer neuen Entwicklungen geraten die Gegner Tempelhofs immer mehr in Erklärungsnot.

So wurden u.a. Einzelheiten aus einer Änderung des Staatsvertrages zur Landesentwicklung Berlins und Brandenburgs bekannt. Darin erkennt man schon heute, dass das bestehende Flughafensystem „keine verträglichen Möglichkeiten für die Sicherung des steigenden Luftverkehrs in Berlin und Brandenburg“ sieht. Trotzdem strengt die Flughafenholding weiter die Schließung, bzw. die Entbindung aus der Betriebspflicht vor. Eine bewusste Reduzierung voll nutzbarer Ressourcen für bis zu 6 Mio. Passagiere. Ein glatter Verstoß gegen den gültigen Staatsvertrag? Sicherlich nicht nur das einzige juristische Problem. Denn eine Entbindung aus der Betriebspflicht setzt eine zeitliche Begrenzung voraus.

te? Verluste aus dem Flugbetrieb oder der gesamten Anlage? Denn nur der Flugbetrieb soll ja eingestellt werden, der Gebäudekomplex muss weiter bewirtschaftet werden, woraus sich weitere Belastungen ergeben. Somit reduziert sich der Verlust aus dem Flugbetrieb, wozu u.a. Teile der Feuerwehr, Flughafensicherheit und Technik gehören, auf weniger als 3 Mio. €. Ganz andere Zahlen, die auch eine andere Betrachtung unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten notwendig macht.

Und dann wäre noch das Angebot der DeutschenBA. Rudolph Wörl, Besitzer des Unternehmens, hat nicht nur historisch-melancholische Ambitionen für den Platz übrig. Der aus Zeiten des Nürnberger Flugdienst bekannte und anerkannte Airlinemanager hegt klare wirtschaftliche Hintergründe. Zwar sagen ihm Kritiker ein Pokerspiel um die jetzigen Gebühren am Flughafen Tegel nach, doch liegen seine Marktvorteile für Tempelhof auf der Hand. Als „homebase-carrier“ liegt ein Großteil der Regie in seiner Hand. Unbeschränkte Büroanlagen zu vergleichsweise günstigen Mieten (vgl. Flughafen München) bieten eine Verwaltung und



Businessaviation

„Moderat mäßige“ Aussichten am Pilotenmarkt

Auch wenn die Wirtschaftsinstitute Deutschlands die Kurve der wirtschaftlichen Erholung aktuell um 2° steigen sehen, so zeigt die Performancekurve am Pilotenmarkt für die Geschäftsluftfahrt noch immer 5° „pitch down“. Der Markt liegt am Boden und viele Piloten werden noch etwas auf ihre Startfreigabe warten müssen. Insbesondere junge Einsteiger, die so genannten Newcomer, haben derzeit nur einen begrenzten Zutritt

20% der Luftfahrtunternehmen wollen derzeit nur ihren bestehenden Pilotenstamm halten. Also nur Altersabgänge werden ersetzt, mehr nicht. 50% sehen einen gleich bleibend schlechten, bis mäßigen Markt für die Piloten. Doch die verbleibenden 30% sehen durchaus Chancen und wollen unter gewissen Bedingungen auch Piloten einstellen.

So sieht man bei HAHN AIR die Chancen gut, jedoch davon abhängig, ob die großen Airlines zum Frühjahr wieder Einstellungen vornehmen. Bis zu 10 Piloten könnten hier eine Anstellung finden. Einen Silberstreifen am Horizont sieht man auch bei Jet Connection, Grossmannair und dem Amadeus Flugdienst. Diese Unternehmen sehen ab dem kommenden

Frühjahr eine Besserung und wollen ebenfalls neue Piloten einstellen. Anders dagegen bei Business Air Charter. Wie bei gut 50% weiterer Unternehmen sieht man keine Besserung und weiterhin schlechte Chancen. Bei Euroflug aus Freiburg sieht man gar „zu viele ungeeignete Piloten“ wie auch ein Überangebot.

zum Markt der Berufspiloten. Selbst kleinste Unternehmen können es sich erlauben auf Piloten mit Erfahrung zurückzugreifen. Jene stehen derzeit ausreichend zur Verfügung. Die Pleiten bei SWISS, Entlassungen rund um Deutschland und kaum Neueinstellungen bei den deutschen Airlines haben einen großen Stau aufgebaut. „Pilot, 35 Jahre, 5000 hrs, div. ratings, ungebunden sucht Anstellung, ggf auch als Freelancer“, kann man in den einschlägigen Stellengesuchen lesen.

60% der Luftfahrtunternehmen im deutschsprachigen Raum sagen, dass man derzeit keine Newcomer einstellt. Auch geht der Trend mehr und mehr zum Freelancer. Piloten auf Zeit, schnell einstellbar und schnell „feuerbar“. Wie auch in den anderen Branchen hat man mit dem Kündigungsschutz auch in der Luftfahrt so seine Probleme. Die hohen Personalkosten sind für einen mittelständischen Unternehmer nicht mehr tragbar. Ein Pilot in einem Exekutivunternehmen, KingAir, 35 Jahre, 3 Jahre im Betrieb kostet den Unternehmer 5000.-€.

Netto auf die Hand erhält der Pilot davon lediglich 1800.-€. Ein Missverhältnis, was sich beim Freelancer anders und vor allem Leistungsorientierter verhält. Er kommt, fliegt und geht wieder.

Ebenfalls ein Überangebot besteht beim Arbeitsamt Frankfurt, dem „Spezialisten“ für joblose Piloten. 600 Piloten sind hier als arbeitssuchend gemeldet. 90% davon zählt man zu den Newcomern, also jener Gruppe, die es derzeit besonders schwer haben. Einzelne dieser „Spezie“ haben jedoch bei mehr als 50 Unternehmen ihre Bewerbung zu liegen, oder auch zurückgehalten.

Man kann sie nur begrenzt als „Arbeitsamtsleichen“ und damit als Vermittlungsfälle sehen. „5% sind über 60 Jahre und schwer zu vermitteln und nur weitere 5% zählen zu den eigentlich gut vermittelbaren“, so Hans Lenk vom AA Frankfurt. Er sitzt auf einem großen Berg von jungen und hoch motivierten mitte Zwanzigern und kann derzeit nur Wenige in eine Beschäftigung bringen. Auch ist die Zusammenarbeit der Unternehmen mit dem Arbeitsamt eher mäßig. Entweder die Unternehmen haben im Durchschnitt 160 Bewerbungen vorzuliegen oder sie wollen nur Leistungen vom AA. Die Einarbeitungsbeihilfe oder Zuschüsse zu den Typratings stehen dabei an oberster Stelle der Liste. Viele lokale AA sind auch mit den Anfragen in dieser Branche überfordert. Und so bleiben oft die gesamten Kosten beim Bewerber, die schnell mal bis zu 8.000 € betragen können (Rating für Cessna Citation).

So werden sich auch Äußerungen wie von VWB Fischer in Grenzen halten. Dort sieht man durch den wachsenden Markt mit kleinen Businessjets wie z.B. der Premier von Rayhton einen schnell wachsenden Bedarf bei neuen Piloten.

Insgesamt aber müssen Berufsanfänger sicher noch bis zum nächsten Sommer warten. Dann erst dürfte der Bedarf bei den größeren Airlines anziehen. Und fast schon wie eine mathematische Funktion gibt es ein Quartal später Jobs bei den „Kleinen“, den Geschäftsfliegern.

Thomas Kärger



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

Ungewöhnliche „Flugleiterinnen“ in EDAY

Ab und an sind unsere Verkehrslandeplätze nicht nur „Locations“ für die General und Business Aviation, sondern auch für Fotoshootings oder Filmaufnahmen. Im September besuchte Herr Jürgen Birner mit seinen Models und seiner Visagistin Kathrin Schwitter www.beautifulfaces.de wieder einmal für ein Fotoshooting den Strausberger Flugplatz. Herr Birner war so freundlich, uns einige Bilder zur Verfügung zu stellen, die wir den Lesern des Roger-Magazins nicht vorenthalten möchten. Herr Birner, einer der innovativsten Bildgestalter Berlins, arbeitet schon über die Jahre mit dem Flugplatz und den Stadtwer-

ken Strausberg zusammen. Den Lesern des Magazins, die an weiteren Einblicken



Die neue Tower-Crew in Strausberg – Mit dem Durchblick hapert es noch ein wenig, aber die Piloten werden trotzdem gern kommen



Anfliegender Verkehr in Sicht – da kann der Flugleiterin schon ganz schön heiß werden

in das Oeuvre Herrn Birners interessiert sind, empfehlen wir die Adresse www.juergenbirner.de. So kann Flugleitung also auch aussehen. Unsere „Flugleiterinnen“ gaben allerdings nur ein kurzes Gastspiel, so dass sich in dieser Hinsicht in nächster Zukunft keine Besuche auf dem Strausberger „Tower“ lohnen. Man wird höchstwahrscheinlich nur „die üblichen Verdächtigen“ als Flugleiterin oder Flugleiter antreffen.

Die Tage werden kürzer Nachtflugsamstage in EDAY

Nach der guten Resonanz des letzten Jahres möchte der Flugplatz auch in diesem Jahr in der Saison der kurzen Tage den Brandenburgern und Berlinern Fliegern kostengünstige Nachtflugmöglichkeiten ermöglichen. Ein wenig Zeit ist ja nach der letzten Wintersaison vergangen, deshalb zur Erinnerung die Strausberger Konditionen. Am jeweils letzte Samstag im Monat, bis

Nachtflug-samstag	Sunset EDAY (UTC)
27.09.03	16:54
25.10.03	15:50
29.11.03	14:56
31.01.04	15:45
28.02.04	16:37
27.03.04	17:29

auf den über den Jahreswechsel, kann bis 22⁰⁰ Uhr LT geflogen werden. Das dem Flugzeug entsprechende Landeentgelt ist zu zahlen. PPR-Entgelte und Entgelte für die Nutzung der Lichtlandanlage entfallen. In der Zeit von 20⁰⁰ bis 22⁰⁰ Uhr LT werden im Platzrundenverkehr nur Flugzeuge mit erweitertem Lärmschutz akzeptiert. Übrigens beginnt EDAY in diesem Jahr etwas eher.

EDAY im Netz

Charter

www.arrow-airservice.de

www.pegafly.de

www.luffahrtgesellschaft-strausberg-tower.de

www.aerolight.de

Clubs

www.motorseglerclub.de

www.fliegerclub-strausberg.de

Hersteller

www.stemme.de

Flugplatz

www.flugplatz-strausberg.de

Pilotenmeinungen zum neuen Terminal

„Sieht ja klasse aus euer Terminal“ oder auch „damit ist Schönhagen nun wirklich am modernsten ausgestattet“, sind die häufigsten Meinungen der Piloten und Besucher

getan hat am Flugplatz. Mit der Aussichtsplattform am Bistro wird wohl auch meine Frau öfter zum Flugplatz mitkommen“.

Sun Jensch



des neuen Terminals. Die Bauarbeiten sind abgeschlossen, es fehlen nur noch wenige Ausstattungselemente und die Abfertigung hat längst ihre Arbeit im Erdgeschoss aufgenommen.

Alle Piloten die bislang das Terminal durchschritten haben sind überrascht. So ist zum Beispiel Thomas Kärger vom PCCB begeistert über den gläsernen Fahrstuhl und will sich eigens dafür einen Namen ausdenken. Walter Würffel aus Berlin fliegt bereits seit 12 Jahren von Schönhagen und „stellt immer wieder fest, dass sich viel in der Zeit



Walter Würffel hat seit 12 Jahren seine Cessna 172 eingestellt.

Nachtflugtage auch in diesem Jahr

Schönhagen legt in zweiter Folge die Nachtflugtage wieder auf. Start ist am letzten September-Wochenende bis März 2004. Immer am letzten Samstag des Monats kann dann jeder Pilot bis 22 Uhr ohne PPR-Gebühr fliegen. Die Flugplätze Strausberg und Cottbus wollen auch wieder mitmachen, so dass sich ein Besuch dort lohnt.

Flugschule Hans Grade ist umgezogen

Aufgrund der Sanierungsbauarbeiten am Bestandsgebäude musste die Flugschule Hans Grade temporär umziehen. Für rund drei Monate wird der Flugschulbetrieb nun aus dem Tower betrieben.



BU: Simone Hennig von der Flugschule Hans Grade empfängt jetzt die Schüler im Tower

Diamond mit Präsentation zufrieden

Die Firma Diamond war am Wochenende vom 16./17. August mit einem Vertriebsteam am Flugplatz Schönhagen. „Die Resonanz war überwältigend, wir haben gar nicht mit soviel Nachfrage gerechnet“, bilanzierte Geschäftsführer Wolfram Klass das Wochenende. Mit 40 Demoflügen ist für Klass klar, dass er auf jeden Fall zur nächsten Saison wieder nach Schönhagen kommen wird. Die häufigsten Fragen dabei galten dem neuen dieselbetriebenen einmotorigem Flugzeug DA 40 TDI. sj

Oktober Veranstaltungskalender

Nachflugtag 27. September
 Fliegen bis 22 Uhr ohne PPR-Gebühr
 Infos über: (033731) 305-40, Frau Sun Jensch

www.edaz.de



Fortsetzung von Heft 09/03

Jack „Lefty“ Leftwich – Ein Berlinpilot

Zuhause über der Südsee

Aber es ging auch oft über die Südrouuten nach Neuseeland und der restlichen Südsee. Oft flog man im militärischen Einsatz, als Nachschub für die Streitkräfte im Südpazifik. Ich flog gelegentlich die Kombination zwischen der Boeing B-314 und der PBM-3R, mit Flügen bis zu 16 Stunden zwischen Honolulu und San Francisco. Oft gab es nur einen kurzen Stopp auf Hawaii, bevor es mit der anderen Maschine weiter ging. Teilweise waren wir bis zu 14 Tage auf Umlauf im Südpazifik, bei jedem Wetter mit Flugzeugen, die bei weitem noch nicht für jedes Wetter bestimmt waren. Doch Routine und immer wieder Neuseeland und Fidji machte die Südseeoperation zu meiner Spielweise.



...erster Stop nach Honolulu war meist Palmyra Island, 900 Meilen Südsüdwest, dann nach Canton Island, 3° südlich des Äquators. Wir übernachteten dort. Am nächsten Tag ging es nach Wallis Island, nach Suva und Fiji. Danach teilte sich die Strecke. Wir flogen die Südroute über Neu Kaledonien und Auckland. In FunaFuti waren die Wasserlandebahnen in die Korallen geschnitten. Ein einmaliges Bild. Die Landebahnen am „John Rogers“ Airport lagen parallel, nur dass die eine Bahn im Wasser lag, für uns als Flugboote und die andere

der Martin 130, dem so genannten „China Clipper“. NC14716 war das Kennzeichen. Während des Flugtrainings erhielten wir im Groundcourse Unterricht in Meteorologie, Triebwerkskunde, Navigation und einen Überlebenskurs mit intensivem Training in und auf dem Wasser unter allen Witterungsbedingungen. Das gesamte Programm wurde vom Naval Air Transport Service durchgeführt. Pan Am zahlte dafür alle Kosten plus 10 %, daher der Name „cost plus 10 percent operation“.

Hier ein paar technische Daten über die B-314, die wir oft flogen : MTGW 87.000 pounds (39,4 to), davon fast 10 to. Treibstoff, durchschnittliche Flugzeit von SFO-HNL 16 bis 18 Stunden. 13 Crewmitglieder wie Kapitän, Erster Offizier, Zweiter Offizier, Dritter Offizier, erster und Zweiter Funker, Erster und Zweiter Bordingenieur, drei bis vier Lademeister und Stewards und ein Überflüssiger, der meist ein neuer Pilot auf dem ersten Flug war. Er half beim Ein- und Aussteigen, beobachtete den Betrieb an Bord und machte sich mit allem vertraut. Es war die Einführung in den Seeflugzeugbetrieb!

1945 - das Jahr in dem ich „Command Pilot“ wurde

Als ich im Frühjahr 1945 in San Francisco stationiert wurde, erhielt ich eine Stelle als PBM Ausbildungspilot. Dies war selten und eine Ehre für denjenigen. Damit begannen meine ersten Flüge als Pilot-in-command. Im Juli 1945 kam ich dann nach Miami und erhielt mein Check-out als Kapitän auf der Douglas DC-3. Zwischen 1945 und 1954 flog ich auf der Douglas DC-4, der Lockheed Constellation L-1049, der DC-6 und kurzzeitig auch die Curtis „Commando“ C-46 als Frachter. Neun Jahre, die ich fast ausschließlich von der Base Miami eingesetzt wurde. Meist flogen wir Fracht. Die Ostküstenroute von New York nach Puerto Rico, rund um Trinidad bis Rio de Janeiro, Buenos Aires, Zentralamerika und

im Westen bis LAX und SFO. Hier erhielt ich eine Kapitänsstelle auf der Douglas DC-4, gebased in Miami.

Auf nach Deutschland

1959 erhielt ich eine temporäre Stationierung in Frankfurt um dort den Inter German Service (IGS) zu fliegen. Unter dem Begriff IGS stellte man die gesamte Operation ex

FLIGHT RECORD									
FROM JULY 1 1944									
DATE	AIRCRAFT FLOWN			CROSS-COUNTRY		No. PASSENGERS	REMARKS OR INSTRUCTOR'S SIGNATURE CERT. NO. & RATING		
	MAKE AND MODEL	CERTIFICATE NUMBER	ENGINES	FROM	TO				
1944	TOTALS								
7-1	PBM-3R	NATL 6543	Wright R-2600-2	SFA	SFA				✓ SAW TRAINING
7-3									
7-7	B-314	NC 18442	Wright R-2600	SFA	HNL				✓ SAW - 2000 HOURS IN THE AIR - 1000 HOURS IN THE AIR - 1000 HOURS IN THE AIR
7-8-10	PBM-3R	NATL 6542	Wright R-2600-2	HNL	SFA				
7-14		4360		HNL	HNL				
7-16		4357							
7-17	B-314	NC 18602	Wright R-2600	HNL	SFA				
7-26-27	PBM-3R	NATL 6546	Wright R-2600-2	SFA	SFA				✓ SAW AREA TRAINING
JULY	TOTALS								
8-1	B-314	NC 18601	Wright R-2600	SFA	HNL				✓ FLIGHT TO MIAMI (1000 HOURS IN THE AIR - 1000 HOURS IN THE AIR)
8-5-7	PBM-3R	NATL 6546	Wright R-2600-2	HNL	HNY				
I hereby certify that the foregoing entries are true and correct.						PAGE TOTAL		TOTAL FORWARD	
Signed: [Signature]						Pilot's Signature		TOTAL TIME TO DATE	

Lefty's Flight Log

Frankfurt und Berlin dar. Für PAN AM war Frankfurt Drehkreuz, von wo aus Verteiler nach Oslo, Moskau, Warschau oder Budapest gingen. Insgesamt hatte PAN AM eine Vielzahl von Zielen ex Frankfurt im Angebot. Doch nur zwei Wochen nach meinem ersten Einsatz in Deutschland wurde ich zur Basis nach Miami zurückbeordert. Schon damals gab es eine Art „Versetzungssystem“, mit dem man sich Stationen aussuchen konnte und diese dann je nach Seniorität zugewiesen bekam. Die Deutscheinsätze wurden weitaus besser bezahlt als die „Frachtflieger“ ex Miami. Ich beantragte wieder meine Versetzung zurück nach Deutschland.

So kam ich dann endgültig an einem Wintertag im Jahr 1960 in Frankfurt an. Kein Wort Deutsch, viele Probleme mit dem Zoll und mein Gepäck war auch in alle Richtungen unterwegs, nur nicht bei mir. Es war alles sehr fremd. Ich schlief die erste Nacht in einem kleinen Hotel am Flughafen. Doch schon rasch besserte sich die Situation und ein kühles deutsches Bier ließ die Probleme schrumpfen.

Wir flogen in diesen Tagen mit der Douglas DC-4. Eigentlich war alles recht zufrieden stellend, nur eines störte massiv: Die britischen Viscounts waren deutlich schneller als unsere DC-4 und überholten uns regelmäßig in den Korridoren. Es wiederstrebe mir immer wieder den Passagieren zu sagen: „...sehen sie eine Vickers Viscount der BEA, die uns rechts überholt...“. Mit der DC-4 konnten wir maximal 220 kt fliegen, zu langsam und wir kamen uns damals vor, wie heute die Piloten in der Boeing 737 der alten Generation – wie ein Airwayblocker.



Karin Leftwich war viele Jahre mit Jack verheiratet und flog bis zu ihrem Ruhestand als Stewardess bei Lufthansa auf dem Jumbo-Jet

Bahn asphaltiert an Land für die Landflugzeuge. So starteten wir oft nebeneinander, wieder ein einmaliges Bild.

Zurück in San Francisco erhielten wir eine weitere Musterzulassung. Diesmal auf

VFR in Kanada Teil 2

Am 4. Tag nach unserer Ankunft in Seattle packten wir unsere Utensilien in den zwischenzeitlich abgeschotteten Laderaum unserer C172 und begaben uns auf den ersten Trip gen Kanada. Allerdings war

Auf dem Vorfeld bewunderten wir eine wunderschön restaurierte Goose, ein 2-motoriges Flugboot, das sowohl im Wasser als auch auf Runways landen kann. Der Pilot sprach uns auf deutsch an und gab uns u.a.



Einsame Ruhe am Chilko-Lake

Bellingham, noch in Washington, als erste Etappe und Zollflughafen für die Ausreise aus den USA vorgesehen. Marla hatte uns den Platz für dieses Procedere nahegelegt. Dort erklärten uns die freundlichen Zöllner jedoch, dass zwischen den USA und Kanada jeweils nur auf der Einreiseseite eine Zollabfertigung notwendig ist. Verwundert darüber, dass unser CFI solche Informationen nicht hatte, gaben wir unseren Flugplan telefonisch unter 1-800-WXBRIEF auf, kletterten wieder ins Flugzeug und überquerten die Bucht von Vancouver und damit die Grenze nach British Columbia.

Wir folgten dem Verlauf von Vancouver Island gen Nordwesten, genossen die herrliche Inselwelt im Pazifik vor der Westküste Kanadas und landeten in Campell River zur Zollprozedur der Kanadier. Die Zollabfertigung war telefonisch unter 1-800-CANPASS avisiert. Der fesch uniformierte junge Mann steuerte somit sofort nach der Landung auf unseren Flieger zu, warf einen flüchtigen Blick in die Reisepässe und plauderte ein wenig mit uns über Deutschland im Allgemeinen und Berlin im Besonderen – das war's in Sachen Zoll.

den Tipp: „Chilko-Lake müsst Ihr gesehen haben, das Ziel in der Gegend schlechthin.“ Er selbst ist vor 20 Jahren in der neuen Welt hängen geblieben und fliegt den Eigner der Goose im Sommer in Kanada und im Winter in Kalifornien durch die Gegend. Wo kann man nur solche Eigner kennen lernen, war mein Gedankengang zu dieser Story...

Im Flughafenrestaurant planten wir also Chilko-Lake, ein Trip der unvergessen bleiben wird: Von Campell River über die diversen Inseln und Buchten hinüber zum Festland, die Coast-Mountains empor, vorbei an Gletschern auf schneebedeckten Bergen ging es über die Hochtäler und zwei Pässe zu einem See inmitten bizarrer Bergwelt. Am Ende des Sees eine Lodge mit einem

Gravel-Strip vor der Tür, wie hineingemalt in eine Landschaft mit blühenden Wiesen und tiefen Wäldern. Antworten im Funk gab es keine, aber am Boden eine herzliche Begrüßung vom Manager Wolfgang. Die Gästezimmer sind rustikal, aber mit allem Komfort in Holzbungalows untergebracht. Von der Terrasse ein traumhafter Blick auf den See und die Berge. Am Abend zapft Wolfgang für seine Gäste ein frisches Warsteiner vom Fass. Bei Wanderungen in die Umgebung ist Bear-Spray und ein Glöckchen mitzunehmen, denn die Wildnis der Berge ist pure Natur mit den entsprechenden Bewohnern. Der nächste Ort (Williams-Lake) ist 285 Straßenkilometer entfernt, davon 65 km Gravel. Wer mehr über Chilko-Lake erfahren will, kann unter <http://www.chilcolake.com> einen Blick ins Internet werfen.

So ließen wir es uns ein paar Tage gut gehen, aber der Flieger vor der Tür neben der Pferdekoppel wollte bewegt werden. Der Abschied von Wolfgang und seiner netten Crew war herzlich wie der Empfang und so rollte unsere brave N5704A den Gravel-Strip hinauf, um dann bergab dem See entgegen, nach dem Abheben Höhe zu gewinnen. Über dem See zwischen den Bergriesen wurde gestiegen, um dann in sicherer Höhe 180° zu drehen und die Lodge ein letztes Mal zu überfliegen. Gen Nordosten werden die Berge kleiner und die Landschaft wechselt zu einer Hochebene mit Wäldern und Flüssen in tiefen Canyons. Menschliche Ansiedelungen sind eher selten. Nach einem Tankstopp in Williams-Lake überflogen wir abermals endlose Wälder auf hügeliger Landschaft. Barkerville, eine Goldgräberstadt aus der vorletzten Jahrhundertwende hat zwar einen Strip, aber laut Handbuch (Canada Flight Supplement) keine weiteren Facilities wie Leihwagen, Hotel, FBO etc. So begnügten wir uns mit einem Überflug und landeten



Bernd Kramer auf der Gravelpiste von Chilko-Lake

in Quesnell.

Das Canada Flight Supplement darf in Kanada in keinem Pilotenkoffer fehlen. Ein taschenbuchähnlicher Schmöcker für 19,00 CAN \$, vierteljährlich erscheinend, ersetzt das AIP. Alle, wirklich alle Plätze Kanadas und die Regeln sind hinreichend beschrieben. Die DFS würde für den gleichen Informationsgehalt vermutlich 7 bis 9 DIN A5 Ringbücher herausgeben! Die Regeln in Kanada erinnern bei den weniger frequentierten Plätzen ein wenig an unsere Info-Funkstellen. Es gibt Verkehrsinformationen zum An- und Abflug, aber keine verkehrslenkenden Anweisungen. Man erkennt diese Plätze an dem Hinweis MF (Mandatory Frequency), eine Kontaktaufnahme mit der Bodenfunkstelle ist also erforderlich. Nur wenn das Bodenpersonal nach Hause geht, wird der Platz natürlich nicht, wie in Deutschland üblich, geschlossen, sondern die MF wird zur Unicom-Frequenz und in den verkehrsschwachen Zeiten staffeln sich die Piloten über diese eigenständig. Die Platzrundenverfahren unterscheiden sich ein wenig von denen der USA, aber ein Blick ins Supplement klärt auch diese Unterschiede.

Die Runway von Quesnell liegt parallel zum Fraser-River nördlich der Stadt und ist auch ohne GPS gut zu finden (wenn man vorher mit GPS die Stadt gefunden hat). Hier hatte uns die Zivilisation wieder, es gab einen schicken Leihwagen für die Besichtigungstouren und ein passables „Best Western“ für die Nächte. Barkerville entpuppte sich bei näherem Hinsehen als interessante Museumsstadt, die das zuweilen durch Wild-West-Filme verklärte Image des Goldrausches ein wenig geraderückt. Sehenswert auch eine im Stil des späten 19. Jahrhunderts geführte Farm am Wegesrand zwischen Quesnell und Barkerville.

Nach zwei Übernachtungen ging es wieder per Luftfahrzeug weiter. Kaum hatten wir die nähere Umgebung der Stadt verlassen, waren wir abermals allein mit unserem Flieger und der Natur. Wir hatten uns angewöhnt, vor jedem Flug einen Flugplan aufzugeben. Das war angesichts der Einsamkeit eine der Sicherheit dienende Maßnahme. Über Mackenzie zum Tanken ging es nach Fort St. John. Die Rockies wurden von West nach Ost überquert. Hier reichen sie nur auf 7000 ft, wir flogen „on top“, die Staubewölkung durch eine west-ost-Strömung hatte deutlich zugenommen. Von der Bergwelt war wenig zu sehen. Auf der Leeseite im Osten hatten wir wieder blauen Himmel und Sichten bis zum Anschlag. Leider sollte das nicht so bleiben - aber davon im nächsten Heft.

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

„roger“ Simulatorchecks

CaptainsSim Boeing 727

“Reality in Frames” – Die Realität auf dem Bildschirm, denn dieser Simulator übertrifft alles bisherige und setzt neue Maßstäbe bei den Ansprüchen von Kennern der Add-on Szene. Jene, welche auf dem langen Weg der Suche nach der wirklichen Echtheit auf ihrem Bildschirm weiterkommen wollen, kommen an dieser B727 nicht vorbei. Mainpanel, overhead und FE panel wie auch viele kleine Details wurden von Piloten nach Originalvorlagen programmiert.

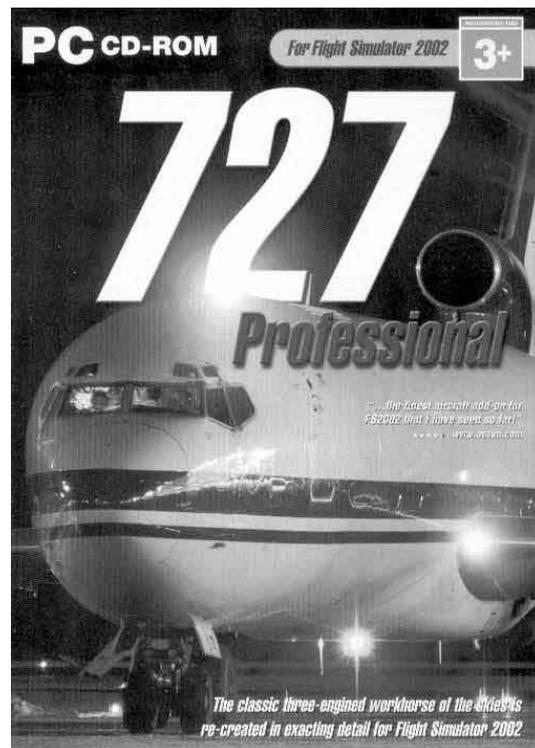
Und alles funktioniert auch. Schon bei der Vorbereitung unseres Fluges genießen wir das Schalten und Einstellen der Instrumente. Klar das wir in Tegel stehen und nach Tempelhof fliegen. Beim Rollen schon merken wir den Unterschied zwischen schnöden B737 oder Airbussen. Bei der 727 muss schon etwas mehr Schub gegeben werden, bevor man sich bewegt. Die Außenansicht lässt kaum Unterschiede beim Wegrollen zur 08L zwischen dem Sim und damals der Pan Am N359PA auf dem Weg nach FRA erkennen. Wir starten und merken die sehr langsame Beschleunigung der PW JT8 Triebwerke. Es war eben damals etwas anders als heute mit den riesigen By-pass Triebwerken. Bei gut 160 kt ziehen wir langsam und ebenso langsam kommt der Flieger in die Rotation.

So an die 800 m vor dem Bahnende kommen wir in die Luft. Bitte, nur 15-17° pitch, nicht mehr. Die Wirklichkeit meldet sich erneut. Der Simulator wurde nach tatsächlichen Performancewerten programmiert. Mehr pitch und unsere mühsam aufgebauten 190 kt mit Klappen 5 sinken rapide. Nun lohnt sich schon wieder die Außenansicht. Was gibt es schöneres als eine 727 beim climb out während des Einfahren des Fahrwerkes.

Unsere Pan Am steigt mit exakten 20° pitch in die Wolken. Etwas schwierig ist das Ablesen der EPR und N1 Werten. (Aber mit den ersten 40 Zoll Bildschirmen wird dieses Problem sicherlich behoben sein.)

Aber eines merken wir bereits jetzt beim korrekten Setzen der Leistung der Triebwerke. Wer keine Erfahrung hat, er wird mit dem Flieger kämpfen. Spätestens beim Eindrehen auf den Anflug nach THF merken wir wie wichtig das richtige „powersetting“ ist. Man sollte sich bei den ersten Versuchen mindestens einen 20 NM final gönnen um die Maschine auch in einen stabilen Anflug zu bringen. Richtige pitch ist ebenso wichtig

wie die richtige Geschwindigkeit. Ein kurzer Blick in das beigegefügte Manual gibt uns die Werte. Doch dann kommt der Endanflug und spätestens hier trennt sich die Streu vom



Weizen. Absolute Konzentration und wissen, was der Jet will, ist gefragt. Zu viel power und wir steigen über die Bahn hinweg, zu wenig und wir sinken wie ein Stein zu Boden. Vor allem rechtzeitig Leistung geben ist gefragt. Die alten JT Triebwerke brauchen Zeit, um hoch zu drehen, und das kostet im Endanflug Höhe. Zu wenig Power und wir schlagen wie ein Stein auf die Bahn, zu viel und wir landen im Gasometer in Schöneberg. Und dann sind da noch die 2100 m der 27L. Nicht einfach nur landen. Auch schnelles „reversen“ und richtiges Bremsen ist gefragt. Nur so schafft man es rechtzeitig nach rechts abzubiegen und zum Vorfeld zu rollen. Wir hätten noch vieles schreiben können, wie u.a. der satte Sound, das Gefühl wie die Maschine in der Luft liegt und die Sucht nach den „replays“ des Endanfluges.

Aber gönnen Sie sich das Gefühl selber. Entweder beim „take-off“ am Tempelhofer Damm 2 oder über uns oder über www.justflight.com.

P.S. Zur ILA2004 werden wir den Simulator auf unserem Stand vorführen! Aber echte Fans warten nicht so lange...

TK



Flugzeuge der DDR Band III

Detlef Billig und Manfred Meyer
192 Seiten, ISBN 3-613-02285-0

...und der dritte Band dieser Reihe über die Luftfahrt der DDR. Wieder Seiten sich Detlef Billig und Manfred Meyer die größte Mühe gegeben, die Luftfahrtgeschichte des ehemaligen „Ostdeutschland“ aufzuarbeiten. Meißt nun mit farbigen Fotos unterlegen sie die Entwicklung bis zum Ende dieses Staates 1990. Be-



indruckende Fotos von privaten Archiven und viele Hintergrundgeschichten machen das Werk auch für Kenner der Szene interessant. Wieder unterteilt man das Werk in verschiedene Kapitel: Segelflugzeuge,

Mehrzweck- und Arbeitsflugzeuge, Jagd- und Militärmaschinen, Hubschrauber und Transport- und Verkehrsflugzeuge. In den Tabellen im Anhang achtete man auf eine akribische Auflistung aller Maschinen mit ihren Daten. Was schon lange bekannt bei den Redakteuren der FLIEGERREVUE ist die Liebe für das Detail. In den technischen Datenblättern zu jedem Flugzeug wurde auch kein relevanter Wert ausgelassen und ermöglicht so auch heute noch die Vorstellung von den Flugzeugen von gestern. Denn eines konnten auch die Autoren nicht verhindern. Ihre Reihe ist an einem Ende angelangt. Am Ende der DDR und damit auch dem Ende der Geschichte eines Staates und seiner Luftfahrt welche sich durchaus mit anderen Staaten unter nicht immer einfachen Bedingungen messen konnte.

Das Buch ist u.a. im take off im Tempelhofer Damm 2 zu erhalten.

Die legendäre Ju 52 Helmuth Erfurth

134 Seiten, ISBN 3-7654-7224-7

In der Geschichte der Luftfahrt nimmt die Junkers Ju 52 unbestritten einen der ersten Plätze ein. Durch ihre sprichwörtliche Sicherheit, Solidität und Wirtschaftlichkeit gilt sie als Wegbereiter der modernen Luftfahrt. So wurde die Ju 52 auch ein weltweiter Erfolg: Nimmt man Bekanntheit, Stückzahl und geflogene Betriebsstunden zum Maß-

stab, dann kann wohl nur die Douglas DC-3 mithalten. Für zahlreiche neu gegründete Fluggesellschaften war die Ju 52 eine eminent wichtige Maschine. Zum einen hatte sie ein hervor-

ragendes Image: Passagiere fühlten sich in ihr sicher und genossen großen Komfort. Zum anderen erlaubte dieses Junkers-Flugzeug auch, den Flugbetrieb unter widrigen Wetterbedingungen aufrecht zu erhalten. Nachtflüge waren ebenso möglich. Zudem war die Maschine hervorragend für den Einsatz als Frachtflugzeug geeignet. Helmut Erfurth vermittelt in diesem Band die außergewöhnliche Entwicklung eines Flugzeuges, das internationale Luftfahrtgeschichte schrieb und noch heute weltweit als fliegende Legende fasziniert. Neu recherchiertes Archivmaterial aus Ost und West sowie über 180 aktuelle und historische Fotografien und Abbildungen zeichnen ein neues und lebendiges Bild der



Der Passagierjet 152

Holger Lorenz

290 Seiten, ISBN 3-931770-45-1

Legenden ranken sich um den DDR Jet 152. Gebaut Ende der 50er Jahre in Dresden. Gedacht zur Demonstration der Leistungsfähigkeit des Sozialismus. Abgewrackt, als sich zeigte, das die DDR zu schwach war, alleine große Verkehrsflugzeuge zu bauen. Das Buch erzählt ein Kapitel Wirtschaftsgeschichte der



DDR. Es beschreibt die ökonomischen, politischen und technischen Bedingungen, die zum Aufbau einer Luftfahrtindustrie in der DDR führten. Und es erzählt von den Zielen, Hoffnungen und Wünschen der Beteiligten. Über 650 Abbildungen (die meisten davon bisher un veröffentlicht), Grafiken und Tabellen machen das Buch besonders für Technik-Interessierten und Sammler sehr attraktiv.

JUNKERS

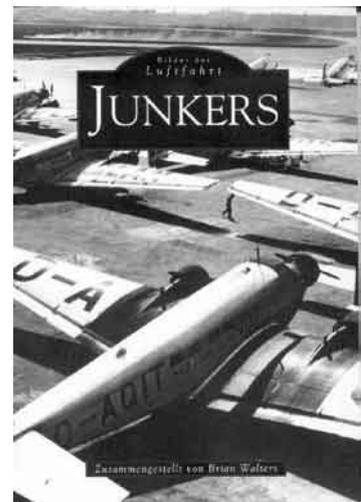
Brian Walters

Bilder der Luftfahrt

128 Seiten, ISBN 3-89702-235-4

Und noch eins aus der Geschichte.

Jeder der sich mit der Geschichte der Luftfahrt beschäftigt, kennt den Namen Junkers. Der Gründer des Unternehmens, Professor Hugo Junkers, begann seine Karriere als Geschäftsmann mit der Produktion von Gasbadeöfen und Heizgeräten. Obwohl dies eher untypisch für einen Pionier der Luftfahrt erscheinen mag, baute Junkers schließlich das erste flugfähige verspannungslose Ganzmetallflugzeug der Welt. Vom „Entenflugzeug“, dem „Blechessel“, der „Riesenente“ bis hin zur Ju86, Ju88 und den letzten Tagen des Unternehmens nach Ende des



Zweiten Weltkrieges ist die Geschichte von Junkers geprägt von technischen Visionen und Entschlossenheit, sie umzusetzen. Junkers war viel lieber Wissenschaftler als Geschäftsmann. Er setzte seinen erfinderischen Geist für den zivilen Lufttransport, für Gasmotoren und Sicherheitseinrichtungen ein. Außerdem entwickelte der Flugzeugpionier den ersten „Jumbo“: Er stattete das vielseitige Transportflugzeug F13 mit Kameras aus, baute es zur fliegenden Ambulanz, zur Schädlingsbekämpfung auf Feldern und sogar zum Transport von Tauben um. Diese eindrucksvolle Sammlung von Fotografien dokumentiert auf anschauliche Weise die Geschichte und die Errungenschaften von Junkers. Der Autor ist Unternehmensberater und Journalist. Er war 20 Jahre für die Lufthansa tätig.



**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 9.2.2004 + 07.06.2004

Gröger / CAT Seminar 9.2.2004 + 07.06.2004

PPL-A 12.01.2004

L/R 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 03.11.2003

▶ Gesamtkosten 15.799,- €

Kombination MCC / Type Rating B737

▶ Gesamtkosten 18.999,- €