

roger

LUFTFAHRTNACHRICHTEN FÜR BERLIN-BRANDENBURG **11** /2003
12

empfohlener Verkaufspreis € 1,-

Pilot / Controller Club



Berlin-Brandenburg e.V.

1 Jahr Erfolg



Germanwings feiert
das „Einjährige“

Nächster Stammtisch
25.11.03 · 18 Uhr

VFR durch Kanada
Teil 3
Seite 12

Bücker „Jungmann“
im letzten Anflug
Seite 13

Freundlich - Kompetent - Zuverlässig - 24h Service

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

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

Seit 11 Jahren Ihr Partner am Flughafen Schönefeld (GAT)

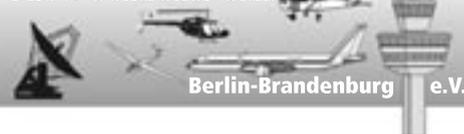
AQUILA, da ist sie!




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

030 / 6091 3800

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



Großes mit Berlin vor...

Germanwings feiert das einjährige Bestehen und hat große Pläne mit Berlin vor.

Am 27.10. wird Germanwings, bekannt mit dem Kürzel „4U“, die ersten 365 Tage feiern und gleichzeitig mit einer eindrucksvollen Bilanz aufwarten. Während sich die übrige Luftfahrt so langsam und gemächlich aus den lethargischen Ereignissen der letzten Jahre herauschleppt, präsentiert Dr. Joachim Klein, Geschäftsführer der Germanwings GmbH, eindrucksvolle Zahlen und Entwicklungen. Dabei zählen nicht nur die bisher geflogenen 2,5 Mio. Passagiere, die mittlerweile auf 10 Flugzeuge gewachsene Flotte oder die über 300 Mitarbeiter. Das Streckennetz des in Köln ansässigen Unternehmens „explodierte“ regelrecht. Von Ende 2002 gerade mal 8 Zielen wuchs man im laufenden Jahr auf 22 internationale Ziele und will dies mit einer Steigerung von 50% im kommenden Jahr regelrecht „sprengen“. Skandinavien und Osteuropa werden hier den Schwerpunkt bilden.

Wachstum in der Hauptstadt

Aber auch, bzw. gerade auch Berlin

wird in dieses Streckenwachstum mit eingebunden.

Bereits vom 26.10. an wird man sich auf Schönefeld konzentrieren. Je nach Akzeptanz, so Dr. Klein, wird man hier sukzessive ausbauen. Derzeit beginnt man mit Köln (3xtägl.) und Stuttgart (2xtägl.). Hinzukommen sollen 2004 Zürich, Venedig, Wien, Rom, Budapest, Saloniki und Athen. Damit würde Berlin nach Köln und Stuttgart wichtigster Quellmarkt für das Unternehmen werden. Dabei kommen die Pläne sich mehr am Südflyhafen der Stadt zu orientieren nicht nur dem Unternehmen zugute. Auch die Flughafengesellschaft hofft auf eine Annahme durch die Fluggäste. Denn die erste Runde in der Verlagerung des Billigflugverkehrs von Tegel nach SXF geht klar an 4U.

Große Akzeptanz bei den Kunden

Schon einmal konnte der Name German Wings erfolgreich bei deutschen und internationalen Passagieren gut trumpfen. Vor 13 Jahren ging der erste Erfolg dieses Namen vom Markt. Die Brüder Kimmel versuchten dem Kranich Konkurrenz zu machen, mussten jedoch nach nur 13 Betriebsmonaten aufgeben. Somit nicht



Dr. Joachim Klein,
Geschäftsführer der
Germanwings GmbH

nur ein traditionsreicher Name sondern offenbar auch ein Einprägsamer. Denn in der Bekanntheit bei Fluggästen liegt man nach nur einem Jahr auf oberster Linie. Selbst die DeutscheBA konnte hier nach 10



Mit Hochgeschwindigkeit expandiert das Flugunternehmen, demnächst auch in SXF

Jahren Betrieb nicht mithalten. Und auch eine Auslastung von bereits über 80% zeigt, dass man auf dem richtigen Weg ist.

Aussichten 2004

Zwischen 3 und 4 Mio. Passagiere sollen nach Vorstellungen des Unternehmens 2004 mit den silbergelben Airbusen fliegen. Vier neue Airbusse kommen zur Flotte (einschließlich gut 35 neuer Stellen im Cockpit) hinzu. Als besonderen Werbegag lässt man demnächst einen Bus von Düsseldorf zum Kölner Flughafen fahren. Derartige Maßnahmen könnten auch in Berlin Erfolg haben. Mit etwas mehr Konsequenz und den neuen Airlines in SXF könnte auch hier eine Buslinie kostendeckend fahren und müsste nicht nach großen Werbeaktionen schon kurz danach wieder eingestellt werden.

Im Hause Germanwings ist man sich bewusst, dass ein Wachstum in Berlin nicht mehr in TXL stattfinden kann. Der Flughafen ist hoffnungslos überlastet und bereitet den Airlines immer öfter Ärger. In SXF dürfte sich ein Spiegelbild ergeben. Ruckzuck rein und raus, kein Warten auf die Position, kein Warten auf stecken gebliebene Passagiere. Zu wünschen wäre nun die Annahme auch durch die durch kurze Wege verwöhnten Hauptstädter. Denn etwas länger ist der Weg nach SXF. Doch nur 20% des Gesamtaufkommens kriert 4U derzeit aus Berlin. Es sollte aber kein Problem sein, dies auf 30 oder mehr Prozent wachsen zu lassen. Dr. Klein ist mehr als Zuversichtlich einer der zwei Überlebenden am deutschen Lowcosthimmel zu sein.

Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag und weiter so, die Redaktion.



Fly high - pay low: Germanwings, ein Stern am deutschen Lowcost-Himmel

Phantom im Tiefflug

Nach mehr als zwei Wochen auf der Straße und auf dem Wasser endete am Mittwoch, den 15.10.2003, wenige Minuten nach Mitternacht, der Transport der letzten deutschen RF 4-E „Phantom“ beim Luftwaffenmuseum in Berlin-Gatow.



Mit gestutzten Flügeln kam die RF-4 auf dem Binnenschiff in Berlin an.

Am Dienstag, den 14.10.2003, gegen 16 Uhr, sogar zwei Stunden vor dem Zeitplan, legte das Binnenmotorschiff „Santa Monica“ am Südhafen Berlin unter der Schulenburg-

brücke an. Schon das Festmachen des Schiffs mit seiner nicht alltäglichen Fracht lockte viele neugierige Passanten an das Hafenecken und schnell hatte es sich herumgesprochen, dass am Dienstag abend noch ein Transport der besonderen Art auf den Spandauer Straßen live zu sehen ist.

Nach dem Verzurren des Flugzeugs auf dem Lkw rollte der weithin sichtbare, da mit vielen Blau- und Gelblichtern ausgestattete, Konvoi um 22:20 Uhr los. Die Straßen waren trotz der fortgeschrittenen Zeit von vielen Schaulustigen gesäumt und manch Anwohner wollte seinen Augen nicht trauen, als er die RF-4E „Phantom“ auf dem Lkw im „Tiefflug“ mit 10 km/h vorbei rollen sah.

Die RF 4-E mit dem taktischen Kennzeichen „35+62“ wurde von der Luftwaffe im September 1971 beim alten Aufklärungsgeschwader (AG) 51 „Immelmann“ in Bremgarten bei Freiburg in Dienst gestellt. Bald kam das Flugzeug jedoch nach Kaufbeuren zur Technischen Schule der Luftwaffe 1 (TSLw 1). Dort diente es seit dem 10.04.1972 für zahlreiche Lehrgänge als Ausbildungsluftfahrzeug.

Am Flugzeug werden zur Zeit die für den Transport abgenommenen Teile (u.a. die Radarnase, die klappbaren Außenflügel und die Außentanks) wieder angebaut. Mitte der 43. KW wird die RF-4E „Phantom“ auf dem Freigelände des Luftwaffenmuseums für die Besucher zu sehen sein.

Das Luftwaffenmuseum der Bundeswehr ist von Dienstag bis Sonntag von 9 - 17 Uhr (letzter Einlass 16 Uhr) geöffnet. Der Eintritt ist frei!



Bei Nacht ohne Nebel reiste die Phantom im absoluten Tiefflug vom Südhafen ins Luftwaffenmuseum in Spandau

Jetzt
kennlernen!

AQUILA

A210

*Modernes 2-sitziges
Motorflugzeug in
Faserverbundbauweise*

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

AQUILA Technische
Entwicklungen GmbH
Flugplatz
D-14959 Schönhagen

Tel.: +49 (0) 33 37 31 707-30
Fax: +49 (0) 33 37 31 707-31

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

Beechcraft Berlin

Your General Aviation Partner
aviation GmbH

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



Die Exzellenzen bitten zum Start

WINDROSE AIR lud Botschafter zur Präsentation ihres neuesten Flugzeuges ein

Thomas Stillmann, Geschäftsführer der WINDROSE AIR, durfte rund 12 Botschafter mit Gemahlinnen am Flughafen Tempelhof begrüßen, die er zuvor zur Präsentation des neuesten Flugzeuges der WINDROSE AIR eingeladen hatte. Dabei wurde einem kleinen auserwählten Kreis die Möglichkeit geboten, mit diesem und anderen Flugzeugen der Gesellschaft „in die Luft“ zu gehen.

nicht um die Berliner Flughafensituation informiert sind. Was viele jedoch wussten und anmerkten, war, dass man den Flughafen Tempelhof auch weiterhin nutzen und bevorzugen werde. Anschließend gab es die Möglichkeit mit dem neuen CitationJet CJ2 zu fliegen, was mit sichtlich großem Interesse angenommen wurde.

Der CJ2 wird bei WINDROSE der große



Die schnelle Flotte der Windrose Air

In den Begrüßungsworten verwies Stillmann auf die Bedeutung Tempelhofs als seinen Firmensitz und immer wieder gewünschtem Zielflughafen eines Großteils seiner Kundschaft. „Wir haben keine Probleme auch von Schönefeld zu fliegen, aber unsere Kunden wünschen hier, von diesem Flughafen aus zu fliegen. Und der Wunsch unserer Kunden ist für uns oberstes Gebot“, so Stillmann zum Engagement der WINDROSE AIR von Tempelhof aus zu fliegen.

Bei den anschließenden Fragen der Botschafter war zu erkennen, dass viele gar

„Kleine“ genant. Mit seinen 6 bis 7 Gästen fliegt er bis zu 2.800 km weit. Berlin-Athen/Madrid/Catania oder Rom sind entsprechende Ziele. Rund 5,7 Mio. Dollar kostete die Cessna 525A und wird die bestehende Flotte von 4 weiteren Jets ergänzen. Damit zeigt WINDROSE sein Engagement für Berlin und das auch zu schwierigen wirtschaftlichen Zeiten Wachstum möglich ist.

„Fly Inn“ in Saarmund

Die „Durststrecke“ auf unserem Flugplatz ist endlich vorbei. Nach heißen Sommermonaten ohne Gastronomie wurde Anfang September die Imbissgaststätte auf dem Flugplatz Saarmund unter neuer Bewirtschaftung wieder eröffnet. Das Fly Inn, so der Name der neuen Gaststätte, ist zunächst nur an den Wochenenden geöffnet. Unseren neuen Wirtsleuten, Regina und Horst Borganda wünschen wir viel Erfolg bei der neu übernommenen Aufgabe.

Flugplatz-Betriebsgesellschaft
Saarmund mbH
Dr. K. Britze

*Alt Berliner Restaurant
am Rollfeld*
Witold Peters

Tempelhofer Damm 62
12091 Berlin
Telefon: 7 85 50 62

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

Boeing 737 CBT

AVSOFT Pilots Lernsoftware

Mit diesem Programm können Piloten zukünftig ihr Typertaining bequem von zu Hause aus lernen. AVSOFT hat dieses CBT (Computer Based Training) speziell für das Eigenstudium entwickelt. Derzeit werden die Kurse für die Embraer EMB 145 sowie der Boeing 737-300/500 angeboten.

In 32 Kapiteln wird jedes System anhand von Schematics und ausführlichen Erläuterungen dem Piloten erklärt. Insbesondere die Funktionen der Autoflightsysteme und der Bordcomputer (FMS), wie auch das vollständige EFIS-System werden ausführlich vermittelt.

Dabei sind alle Kapitel systematisch und in hervorragenden Grafiken aufgebaut.

Zuerst erhält man einen Gesamtüberblick des jeweiligen Systems. Anschließend wird man in einzelnen Schritten über den Aufbau, Lage und Funktion bis zur Bedienung geführt. Zusätzlich werden normale, wie auch Notverfahren erläutert. In bestimmten Kapiteln ist eine interaktive Beteiligung



des Schülers möglich.

Dabei wurde insbesondere darauf geachtet, dass das Programm in völligem Eigenstudium zu bedienen ist. Etwa 30 Stunden ist die zeitliche Vorgabe dieses CBTs. Es ist bereits von der FAA zugelassen und ist in einzelnen Teilen wesentlich ausführlicher als vorgeschrieben.

Das Programm kostet \$ 199,99 und kann direkt bei AVSOFT unter www.AVSOFT.net bestellt werden. Fragen können auch an uns über redaktion@rogermagazin.de gestellt werden.

City Air eröffnet Linienflug nach Linz

Seit dem 15.09.2003 fliegt die in Münster/Osnabrück beheimatete City Air von Tempelhof direkt nach Linz in Österreich. Montag bis Freitag kann man nun mit einer Flugzeit von 80 Minuten direkt nach Oberösterreich und deren Landeshauptstadt Linz fliegen. Mit einer SAAB 340 können bis zu 32 Passagiere jeweils Montag bis Freitag um 11:45 Uhr nach Linz und jeweils um 16:05 Uhr von Linz nach Tempelhof fliegen.



City Air und ihr Vorstandsvorsitzender Ernst Brokbals setzen sich bereits seit geraumer Zeit für den Zentralf Flughafen ein. Mit Passagierbefragungen und Flugblattaktionen wirbt man um mehr Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit und geht gegen die irreführenden Argumente der Flugplatzgegner vor. Mit der neuen Verbindung soll die Bedeutung des Flughafens für Geschäftsleute unterstrichen werden.

City Air fliegt derzeit mit sieben Flugzeugen zu neun deutschen und vier internationalen Zielen. Im Jahr 2002 beförderte man 70.000 Passagiere. Für 2003 werde die 100.000 angestrebt.

Reservierungen sind unter der Hotline 0700 00 749 000 und über das Internet unter www.city-air.de möglich.

JPAirlineFleet 2003/2004 erschienen

Es gibt nichts Vergleichbares und annähernd jeder, welcher in der zivilen Luftfahrt tätig ist, kennt den Wert und die Aussagekraft dieses Buches. In der 37. Ausgabe wurden wieder mehr als 53.000 Luftfahrzeuge akribisch aufgelistet, identifiziert nach mehr als 10 Details wie Seriennummer oder u.a. die Triebwerksdaten. Mehr als 6.200 Fluggesellschaften gibt es, alle im jp gelistet. Was immer wieder hilfreich kommt, sind die Angaben zu den Unternehmen. Anschriften, Ansprechpartner und Unternehmensdaten

Neue Zutrittsregelungen zu Cockpits

Der Bundesminister für Verkehr hat über das Luftfahrtbundesamt neue Regelungen für den Zutritt zum Cockpit auf Verkehrsflugzeugen, bzw. Flugzeugen welche der LuftBO unterliegen erlassen. Demnach sagt §16c, das die Luftfahrtunternehmen in ihren Handbüchern festlegen müssen, das der Zutritt in ein Cockpit nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen, wie u.a. der schriftlichen Genehmigung von nur ganz bestimmten Personen wie etwa dem Flugbetriebsleiter zu

genehmigen ist. Weiterhin muss die Person der ständigen Sicherheitsüberwachung des Unternehmens unterliegen und es darf nur für die Erfüllung dessen Aufgaben dienen. Weiterhin sind die Flüge einzugrenzen, auf welchen diese Genehmigung anzuwenden ist. Auch muss das Unternehmen Verfahren erstellen, welche einen Missbrauch dieser Verfahren ausschließen und sich diese vom LBA genehmigen lassen.

Kommentar

Da schießen die Behörden wieder einmal völlig über das Ziel hinaus. Was dieser Aktionismus und das Übertreffen selbst amerikanischer Vorschriften sein soll, fragen sich nicht nur die Luftfahrtunternehmen und Piloten, sondern auch die Vereinigung Cockpit. Hier sammelt man die Einwände der Airlines und Piloten gegen die neue Verordnung.

Die neue Vorschrift bedeutet nichts anderes, als dass das Cockpit nun noch mehr abgeschottet wird und man offensichtlich Populismus betreibt und wieder als Musterschüler dastehen will.

Der kleine Junge, der beim Aussteigen mal den Piloten sehen will, der angehende Flugschüler, der sich seine Motivation auf dem Urlaubsflug ersehen hat oder auch nur der ganz normale Fluggast, der die Atmosphäre im Cockpit während des Fluges zum zentralen Thema seines Urlaubsfilmes werden lässt. All das fällt weg. Piloten werden weggeschlossene Anonymitäten, das Cockpit ein mysteriöser Raum, der das Schicksal jeden Fluges bestimmt. Sicherheit muss sein! Auch ist das

Cockpit kein Tummelplatz für gelangweilte Mitreisende oder Tag der Offenen Tür in Situationen, bei denen die Piloten die Aufmerksamkeit für sich benötigen. Dazu bedarf es eigentlich keiner Änderungen der bisherigen Vorschriften, sofern sie verantwortungsvoll angewendet wurden. Dass nun aber das Cockpit zum Tabu erklärt wird und verwaltungsmäßig bürokratischer Aufwand für berechtigte und verständliche Interessen Dritter notwendig wird, ist Unsinn und trägt zur Sicherheit nicht bei. Wir verzichten hier auf Beispiele, die die Unwirksamkeit dieser neuen Bestimmungen darlegen!

Das Ministerium und das LBA wären gut beraten, sich nochmals Gedanken zu machen und vielleicht den einen oder anderen Praktiker hinzuziehen, um eine vernünftige Verordnung hervorzubringen. Dann wären nicht nur die Populisten im Amt zufrieden, sondern vielleicht alle, die die Sicherheit brauchen und die diese auch einmal sehen wollen!

Thomas Kärger,
Flugkapitän Boeing 757/767



lassen den Kreis der Nutzer weiter wachsen. Mit dem weltweit ausführlichsten Index findet man sich im Buch leicht zu recht. ICAO Abkürzungen, zwei- und dreistellige Codes und Auflistungen nach Ländern führen den Interessenten schnell zu den gewünschten Datensätzen. In der Mitte des Buches findet der Leser wieder 81 Farbbildungen, welche etwas Abwechslung in den sonst von der Sache her monotonen Text. Wieder hat das Team um Ulrich Klee bewiesen „up to date“ zu sein, den die Sammlung dieser Informationen ist z.B. in den ehemaligen GUS Staaten nicht immer einfach.

Buch & Co., Zürich 756 Seiten, zu bestellen bei jp@buchair.ch oder www.buchairnet.com



Tempelhof hat Zukunft!

Berlin als Regierungshauptstadt der Bundesrepublik Deutschland und zukunfts-fähiger Wirtschaftsstandort braucht eine moderne Verkehrsinfrastruktur. Deshalb ist der Flughafen Tempelhof für Berlin unverzichtbar. Zugleich ist der Flughafen Tempelhof als Synonym für Luftverkehr weltweit bekannt, spätestens seit der Luft-brücke 1948/49.

Aus der Erkenntnis dieser Tatsachen hat sich die ICAT 1995 als Verein gegründet und seitdem mit 900 Mitgliedern in vielzähligen Aktionen mehrere zehntausend Unterschriften für den Erhalt des Flughafens Tempelhof gesammelt und Meinungsbildend gewirkt.

Zweck des Vereins ist die Organisation, Koordination und Leitung von Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel der Erhaltung des Flughafens Tempelhof in seinem derzeitigen Funktionszusammenhang – internationaler City-Airport – als weltweit einzigartiges technisches und architektonisches wie städtebauliches Gesamtkonzept.

An diesem Ziel halten wir gerade in der aktuellen Lage angesichts politisch beabsichtigter Schließung („Entlassung aus der Betriebspflicht“) zum November 2004 fest. Gerade in diesem Sommer hat die ICAT mit einem umfangreichen Nutzungskonzept und zahlreichen publizistischen Aktivitäten die Diskussion um THF wieder entfacht. Diese gewachsene Aufmerksamkeit wird in den vor uns liegenden Monaten verstärkt genutzt,



um die fehlgeleitete öffentliche Wahrnehmung („zu teuer“ etc.) zu widerlegen und nach vorne in die Zukunft zu richten. Die ICAT versteht sich innerhalb der Aktivitäten als organisatorischer und kommunikativer Mittelpunkt und steht dabei mit den am Kampf für den Erhalt Beteiligten in engem Austausch. Aktuelles Ziel ist, letzteren noch weiter zu intensivieren, da bei unterschiedlicher Ausrichtung der Arbeit für den Erhalt von THF alle ein gemeinsames zentrales Ziel verfolgen.

Neben der engen Zusammenarbeit mit dem AOC – Airline-Operators-Committee– gibt es Abstimmungen mit dem PCCB, Mitgliedern des AeroClub, weiteren aktiven Personen aus der Fliegerei sowie insbesondere mit den politischen Parteien auf allen Ebenen.

Die ICAT ist eine Bürgerinitiative – wohl die einzige FÜR den Erhalt eines Flughafens– und versteht sich damit als Vereinigung

auch und vor allem der „Betroffenen“, also derjenigen Berliner, die nicht vorrangig selbst fliegen, sondern die die Bedeutung und den Nutzen des Flughafens als Anwohner bei alltäglicher Wahrnehmung des Flugverkehrs mit seinen Begleiterscheinungen erkannt haben.

Da die allernächste Zeit erheblich verstärkte Kräfte erfordert, rufen wir alle Leser des Roger, die noch nicht zu uns gestoßen sind, auf, sich an unserer Arbeit zu beteiligen und Mitglied der ICAT e.V. zu werden

Die Möglichkeiten der Aktivität für den Erhalt des Flughafens Tempelhof sind vielfältig; um sich kennenzulernen, laden wir alle Interessierten – auch unverbindlich!– zu unserem regelmäßig am letzten Dienstag des Monats im Clubraum des Sonari-Chores (Flughafen, Ausgang 5 rechts neben GAT) stattfindenden “ICAT-Dienstag” ein. Nehmen Sie Kontakt mit uns auf!

Für den Vorstand der ICAT: Thilo Prokosch

Ich bin mit den Zielen der ICAT einverstanden und möchte mich für den Erhalt des Flughafens Tempelhof einsetzen. Hiermit bitte ich um Aufnahme in die ICAT - Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e.V. Ich erkläre, gemeinsam mit den Mitgliedern die Ziele der Gemeinschaft zu unterstützen und zu verfolgen, wie sie im § 2(1) der Satzung dargelegt sind.

Name
 Vorname
 Strasse
 PLZ / Ort
 Tel. / Fax /
 E-Mail
 Ort / Datum: Unterschrift

An:

ICAT - Interessengemeinschaft
 City - Airport Tempelhof e.V.
 Flughafen Tempelhof A1 Turm 6
 12101 Berlin

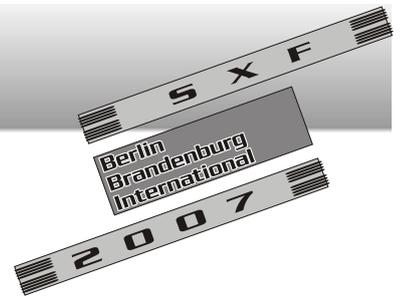
vor bei Postversand
 Bitte
 ausreichend
 frankieren!
 Danke
 oder
 per Fax:
 6951-3794

Für meine eigenen
 Unterlagen:

Antrag auf
 Mitgliedschaft
 abgesandt am

Überweisung des
 Mitgliedsbeitrages
 10 EUR / Jahr
 (Mindestbeitrag)
 an: ICAT e.V.
 Dresdner Bank Berlin,
 BLZ 100 800 00
 Kto. Nr. 54 841 330 0

Satzung gelesen unter
 www.flughafen-tempelhof.de
 Mitgliedsantrag per E-Mail
 info@flughafen-berlin-tempelhof.de
 ICAT e.V. Tel.: 6951-3317



Der Antrag der BFG für Entlassung aus der Betriebspflicht in Tempelhof

Die Berliner Landesluftfahrtbehörde hat nunmehr das Verfahren über den Antrag der Berliner Flughafengesellschaft (BFG) auf Entlassung aus der Betriebspflicht auf dem Flughafen Tempelhof eröffnet. In einem ersten Schritt wurden die in Tempelhof operierenden Fluggesellschaften und die anderen dort tätigen Unternehmen aufgefordert, zu dem Antrag Stellung zu nehmen.

In dem von Rechtsanwalt Dr. Norbert Wimmer am 20. Mai 2003 für die Berliner Flughafengesellschaft erstellten Antrag an die Berliner Landesluftfahrtbehörde fordert die BFG: „Die BFG wird mit Ablauf des 30.10.2004 von der Betriebspflicht für den Verkehrsflughafen Berlin-Tempelhof (THF) befreit.“ Diese Befreiung soll nach dem Willen der BFG „für sofort vollziehbar erklärt“ werden. Weiter heißt es in dem Antrag, die Betriebsgenehmigung für den City Airport solle erlöschen, wenn das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau Schönefelds rechtlich abgesichert ist und der Bau einer neuen Startbahn dort möglich ist.

In der Begründung der BFG heißt es, angesichts der „Entwicklung des Luftverkehr im Berliner Flughafensystem“ könne verlässlich abgeschätzt werden, dass ein rentabler Betrieb von THF bis zur Rechtskraft des beantragten Planfeststellungsbeschlusses für die Süderweiterung von SXF unmöglich ist, und dass der bis zur Eröffnung des erweiterten Flughafens SXF in Berlin erwartete und zu akquirierende Luftverkehr auch auf den beiden anderen Standorten des Berliner Flughafensystems mit hinreichender Sicherheit abgewickelt werden kann“.

In der Begründung wird erklärt, der Gesamtverlust des Tempelhofer Flughafens belaufe sich für den Zeitraum von 1991 bis 2004 auf mehr als 150 Mio. Euro, ein weiterer Betrieb in Tempelhof über den 30.10.2004 hinaus bis zur Inbetriebnahme des neuen Airports in Schönefeld „würde weitere Verluste in Höhe von weiteren 50 bis 60 Mio. Euro, wahrscheinlich jedoch aufgrund des stark rückläufigen Verkehrsaufkommens noch weit höhere Verluste verursachen“. Der BFG könne nicht zugemutet werden, „einen Flughafen weiter betreiben zu müssen, der ihr absehbar alljährlich Verluste in zweistelliger Millionenhöhe einträgt“. In der Anlage 3 der Begründung zu dem Antrag muss die BFG allerdings einräumen, dass der reine Flugbetrieb (Aviation) im Jahre 2002 Einnahmen in Höhe von 7,149 Mio. Euro erbracht hat und die Ausgaben 7,501 Mio. Euro betragen.

Das heißt, der Flugbetrieb in Tempelhof hat im Jahre 2002 einen Verlust von lediglich 352.000 Euro verursacht. Die von der BFG ausgewiesenen Verluste in Höhe von rund

12 Mio. Euro für Tempelhof im Jahre 2002 entstanden demnach in der Bewirtschaftung der riesigen von den Airlines nicht genutzten Anlagen auf dem City Airport. Diese Kosten in zweistelliger Millionenhöhe würden auch die BFG belasten, wenn die Betriebspflicht enden sollte. Die BFG selbst spricht diesen Tatbestand nicht an und deutet lediglich schamhaft an, dass nach einer Schließung des Flughafens Tempelhofs „einmalige Schließungskosten anfallen“, ohne aber Beträge zu nennen.

Mit dem Antrag auf „sofortigen Vollzug“ einer Entlassung aus der Betriebspflicht versucht die BFG, die in Tempelhof operierenden Airlines auszuhebeln und ihnen die Möglichkeit zu nehmen, sinnvoll rechtlich gegen einen etwaigen Beschluss zur Entlassung aus der Betriebspflicht vorzugehen. Denn wenn das Ende der Betriebspflicht sofort vollzogen würde, steht den Airlines zwar der Klageweg offen, eine gerichtliche Entscheidung käme jedoch in jedem Falle zu spät, da der Betrieb eingestellt wäre, gleichgültig, wie das Gericht entscheiden würde. Ausgehebelt wird aber auch der von den Regierungen Berlin, Brandenburgs und dem Bund verkündete „Konsensbeschluss“, auf den sich ständig der Berliner Senat beruft und in dem es heißt, Tempelhof solle geschlossen werden, wenn der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau Schönefelds rechtskräftig ist. Um diese Aushebelung des „Konsensbeschlusses“ zu kaschieren, heißt es in der Begründung der BFG für die Entlassung scheinheilig: „Mit der Beantragung einer Befreiung von der Betriebspflicht für die Zeit bis zum Vorliegen eines rechtskräftigen Planfeststel-

lungsbeschlusses für die Süderweiterung SXF trägt die Antragstellerin zugleich den öffentlichen Luftverkehrsbelangen Rechnung. Denn mit der bloßen Befreiung von der Betriebspflicht ist die Reversibilität der Schließung für den Fall gewährleistet, dass der Ausbau Schönefelds von der zuständigen Planfeststellungsbehörde nicht oder nur in Verbindung mit Auflagen zugelassen wird, die das Vorhaben wirtschaftlich nicht realisierbar machen, und dass der Ausbau womöglich aus diesem Grunde scheitert und sodann zu einem späteren Zeitpunkt wieder Bedarf an Start- und Landemöglichkeiten in THF erkannt wird.

Im Klartext heißt das, die BFG betreibt die Entlassung aus der Betriebspflicht in THF, obwohl sie nicht ausschließt, dass das Planfeststellungsverfahren für den Flughafen SXF scheitern könnte. Daran, dass Tempelhof nach einer Entlassung der BFG aus der Betriebspflicht Jahre später wieder aktiviert werden könnte, dürfte in der BFG auch im Berliner Senat niemand ernsthaft glauben. Denn wenn die Betriebspflicht der BFG endet und ein solcher Beschluss sofort vollzogen werden würde, ist der City Airport tot. Eine Reaktivierung wäre unmöglich. Und das wäre im Sinne des Berliner Senats und seiner Flughafengesellschaft, die das Ende Tempelhofs nunmehr mit Brachialgewalt durchsetzen wollen auch wenn sich neue Fluggesellschaften, wie die DBA und Germania Express, interessiert zeigen, nach Tempelhof zu ziehen und mit ihrem Engagement das Argument der BFG ad absurdum führen könnten, der City Airport verursache auf Jahre hinaus Millionen-Verluste.

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

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

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

Hobby-Shop für alle Freunde der Luffahrt

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



...als Investor die Nase voll haben...

In der derzeit andauernden Diskussion um den Verkehrslandeplatz Fürstenwalde fühlt sich der Hauptinvestor Dieter Vornhagen schlichtweg außen vor gelassen.

Dieter Vornhagen, Geschäftsführer der GWB Grundwert Brandenburg GmbH und aktiv am Flugplatz Neuhardenberg, möchte sich auch am Verkehrslandeplatz Fürstenwalde engagieren.

Herr Vornhagen, verliert man eigentlich manchmal die Lust „die Schippe in die Hand zu nehmen“ und etwas auf die Beine zu stellen?

So kommt es mir auch vor, zumindest was die Einstellung der Gesellschafter vom VLP-Fürstenwalde betrifft. Es werden einem willkürlich Steine in den Weg geworfen ohne andere Wege aufzuzeigen, wie man den defizitären Betrieb des Flughafens in einen profitablen umstellen will. Wir haben eine ganze Reihe von Ideen und Vorstellungen, um den Betrieb in der jetzigen Struktur weiterzuführen und dabei einen Ertrag zu erwirtschaften.

Dann müsste doch eigentlich das Interesse groß sein, jemanden zu finden der das machen will?

Sollte man denken, doch während der eine von einer zu hohen Kalkulation spricht, sagt ein anderer Gesellschafter, wir würden die wahren Kosten unterschätzen. Man ist sich in diesen Kreis nicht im geringsten einig, was in FWE zu tun ist und wer es tun soll. Einig ist man sich nur dahingehend, dass aus dieser Gesprächsrunde keine verwertbaren Ergebnisse kommen.

Aber wie soll das dann dem Platz weiterhelfen und wie lange soll das noch gut gehen?

Gut geht das vielleicht noch drei Monate, spätestens dann kommt die Frage, woher kommt neues Geld. Und Geld ist keines mehr da. Es reicht weder für die Weiterführung des Betriebes, geschweige denn für notwendige Investitionen. Ein normaler Betrieb hätte unter diesen Bedingungen bereits Konkurs angemeldet.

Und wie wollen Sie die Sache in die Hand nehmen?

Wir haben Konzepte, die jedoch nur unter der Voraussetzung realisierbar sind, wenn wir als Generalunternehmer „alles aus einer Hand“ darstellen können. Würden wir bereits jetzt unsere Pläne veröffentlichen, würde eine unendliche Diskussion entstehen und die Vorhaben bereits im Vorfeld zerredet.

Birgt dies nicht ein gewisses Risiko gegenüber den Gesellschaftern und den am Platz Beschäftigten?

Wir wollen den Platz so weiterführen wie jetzt, mit den gleichen Beschäftigten, in der gleichen Struktur. Dennoch wollen wir mit einfach und ich betone einfachen und damit kostengünstigen Methoden den Betrieb wieder in die Gewinnzone führen und damit selbstverständlich in seinem Bestand absichern.

Es gibt eine große Anzahl von Variablen und

Unwägbarkeiten am Platz. Sind die einkalkuliert?

Wir wissen um die Altlasten. Wir wissen um die internen Probleme und dass es nicht einfach wird. Dennoch haben wir schon im Vorfeld mit einer Reihe von Gutachtern ein doch recht kalkulierbares Bild erstellt und sehen uns in der Lage dies zu meistern.

Also kann man von einer Zukunft des Platzes sprechen, sofern man Ihnen die Verantwortung überträgt?

Das ist richtig. Denn die jetzigen Gesellschafter, so sehe ich das, sind nicht im Stande ein gemeinsames Konzept aufzustellen. Es herrscht weder Interesse, noch Einigkeit. Auch ist es falsch, wie immer wieder behauptet wird, wir würden FWE nur brauchen, weil wir in Neuhardenberg den Status FWEs übernehmen wollten. Das ist völliger Unsinn.

Wir werden alles tun um Fürstenwalde so schnell wie möglich wieder auf die Beine zu stellen. Die finanzielle Basis für eine Fortführung wird zur Verfügung gestellt, notwendige Instandsetzungen herbeigeführt und die juristischen Probleme um die Fluggenehmigung müssen gelöst werden. Zur Ehrenrettung der jetzigen Gesellschafter ist zu erwähnen, dass die Schwierigkeiten der Genehmigung als Verkehrslandeplatz,

die Grundstücksproblematik und die absolut desolate Wirtschaftsentwicklung es zu keiner Zeit möglich machte, den Flughafen in positive Zahlen zu bringen. Ohne Standort und Investitionssicherheit kann kein Unternehmen auch nur einen Euro in Fürstenwalde investieren, so dass dieses die einzige Möglichkeit ist, den Verkehrslandeplatz Fürstenwalde dauerhaft zu sichern. Die ebenfalls in der Presse geäußerten wilden Gerüchte über Nutzung des Status in Fürstenwalde als Verkehrslandeplatz für Neuhardenberg ist blanker Unsinn.

Die Zulassung für Neuhardenberg ist wesentlich umfangreicher als in Fürstenwalde und der Status ist an den jeweiligen Standort gekoppelt. Völlig getrennte Nutzungen der beiden Flughäfen sind offensichtlich und



führen damit zu idealer Ergänzung des wirtschaftlichen Konzepts.

Wir bedanken uns für das Gespräch und wünschen Ihnen viel Erfolg für diese Vorhaben.



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

Verehrte Leser der „roger“-Luftfahrt-nachrichten!

Nunmehr arbeiten wir seit über fünf Jahren für die lokale Szene, für die Chronik von BBI und für Informationen über die Arbeitsmarktlage der Piloten im Lande. So aktuell wie möglich wollen wir mit jedem Heft wieder Sie als Leser erreichen und interessieren.

Nun wird es aber nach über 60 Heften eine kleine Lücke geben.

Aus personellen und organisatorischen Gründen müssen wir die Nr.12 ausfallen lassen.

Leider auch noch gerade die Ausgabe, mit der wir unsere Weihnachtsgrüße und den Dank an Sie als treue Leser übermitteln.

Um dies doch noch zu ermöglichen, setzen wir alles daran, die Ausgabe Nr.01/04 noch vor Weihnachten fertig zu stellen. So um den 20.12. sollte das neue Heft für Sie ausliegen.

Bitte haben Sie Verständnis für die kurze Pause, aber dafür gehen wir mit Volldampf ins neue Jahr und werden auch sicherlich die nächsten fünf Jahre aktuell für Sie berichten.

Vielen Dank und happy landings
Thomas Kärger

„Fliegendes Standesamt“

Ja-Wort im Rosinenbomber

Seit Kurzem ist der Flughafen Berlin-Schönefeld um eine weitere attraktive Serviceleistung reicher. Dank der guten Kooperation mit dem Standesamt Eichwalde sowie der Air Service Berlin CFH GmbH können heiratwillige Paare und Luftfahrtenthusiasten den Bund der Ehe von nun an in einem besonderen Umfeld schließen.

An Bord des legendären DC-3 Rosinenbombers wird die Trauung für alle Beteiligten zu einem unvergesslichen Erlebnis. Beim anschließenden Rundflug über Berlin kann die Hochzeitsgesellschaft bei einem Glas Sekt auf das junge Glück anstoßen.

Die Air Service Berlin CFH GmbH bietet seinen Kunden mit Aufnahme dieses exklusiven Angebots ein weiteres Highlight in der Reihe der Erlebnisflüge. Buchungen und weitere Informationen über die Hotline 0180 5 708 708.

Happy Birthday, Flughafen Tempelhof !!!

Von Matthias Winkler

Lieber Flughafen Berlin-Tempelhof, unser allerherzlichsten Glückwunsch zum 80. Geburtstag! Still und fast unbemerkt von der Stadt, der du in so vielen Jahren gedient hast.

Nein, Ehrengäste kommen leider nicht, denn es gibt scheinbar nichts zu feiern. Also kein Respekt vor Deinem Alter? Nein, den dein Alter sieht man Dir nicht an, Du wirkst immer noch jung, modern und kundenfreundlich - zumindest auf die, die Dich mögen, die dich Nutzen und zu schätzen wissen.

Leider trachtet Dir aber der eine oder andere Politiker und nicht zuletzt auch deine eigenen Hausherren regelmäßig nach Deinem Leben, wollen Dir die lebenserhaltenden Maschinen (Flugzeuge) für immer entziehen.

Doch Gott sei Dank hast Du vielmehr Freunde als man denkt, in Berlin, im ganzen Land und anderswo auf der Welt.

Schließlich hast Du, während der Luftbrücke die Stadt, in der Du wohnst, am Leben erhalten.

Ganze Generationen sind von Dir gestartet und gelandet.

Bis 1975 warst du das Tor zur Welt, bis nach 52 Jahren der Umzug nach Tegel dir eine Ruhephase verordnet hatte.

Viele Berliner durften von Zeit zu Zeit auf Dir zahlreiche „Open House“-Feste feiern. Unsere amerikanischen Freunde boten ihren Lebensstil und Flair verpackt in Flugzeuge und Luftfahrt zum Anfassen. Sogar die gigantische Galaxy und Jumbos sind auf Dir gestartet und gelandet!

Deinem Parfum bist du weitestgehend treu geblieben, Du duftest immer noch nach Kerosin und einer zarten Note Avgas. Du warst und bist, damals wie heute, ein Leinwandstar. In zahlreichen Filmen über Berlin durftest Du nicht fehlen: Billy Wilder engagierte Dich für „Eins Zwei Drei“ und „die Herren mit der weißen Weste“ trafen sich in einer Wohnung in der Einflugschneise. Wer damals an Dich dachte, dachte auch an Freiheit. Auch der eine oder andere „Besuch aus der Ostzone“, wenn DDR-Bürger zu Dir flüchteten oder eine polnische Airline anflieg (Spitzname: Landet Ooch Tempelhof), fast schon regelmäßig setzten dich in Bild und Ton.

Dann kam der Mauerfall und auch die Tempelhof Airways. Du warst 66 Jahre, da fängt das Leben an, da hat man Spaß daran.

In den nächsten Jahren blühtest Du auf, viele junge Airlines flogen auf Dich. Fast jedes Wochenende brummt jetzt sogar wieder ein Rosinenbomber über Tempelhof, wie in alten Zeiten – doch Nostalgie und Wehmut nützen Dir nichts! Leider ist mit Dir nicht mehr viel los, viele haben Dir den Rücken gekehrt, andere wurden vergrault, doch einige treue Freunde sind Dir stets geblieben und kämpfen für Dein Weiterleben. Obwohl Dein zuständiger Senator Strieder Dir die Flugzeuge entziehen will, sollst Du, ja das hat er gesagt, noch nicht endgültig geschlossen werden, sondern erst wenn BBI gezeugt und gebaut werden darf! Wann auch immer... Aber bis dahin hast Du noch genug Zeit. Denn wenn sich zwei (die THF-Airlines und die BFG) streiten, freut sich der Dritte, und das bist Du!

Die zu erwartenden Gerichtsprozesse für Deine Zukunft, werden Dir ein paar Jahre Schonfrist gönnen.

Tja lieber Flughafen Tempelhof, Du hast es nicht leicht. Aber wir alle glauben das die Chancen recht gut stehen, das Du auch noch Deinen 85. Geburtstag feiern darfst. Auch für Dich gilt jetzt erst recht der alte Spruch:

„Totgesagte leben länger!“



Neue Gebührenordnung am EDAZ

1997 wurde die letzte Gebührenordnung für den Flugplatz Schönhagen veröffentlicht. Grund genug endlich eine überarbeitete Fassung heraus zu bringen und vor allem zu modernisieren und den Bedürfnissen des Flugplatzes anzupassen. Seither haben sich nicht nur einige rechtliche Grundlagen geändert, vielmehr wurde auch bislang die Euro-Version nicht veröffentlicht. Mit der Genehmigung des Landesamtes für Bauen, Verkehr und Straßenwesen gilt die neue Gebührenordnung seit dem 1. Oktober 2003.

Für den Geschäftsführer der Flugplatzgesellschaft Dr. Klaus-Jürgen Schwahn galt das Ziel, den „Gebührentopf“ sinnvoller zu verteilen. Einzelne Leistungen sind günstiger geworden, andere wiederum etwas teurer. Im Ergebnis aber dürfte jede Nutzergruppe seine Vorteile darin wiederfinden.

Thomas Hennig von der Flugschule Hans Grade meinte jedenfalls dazu: „Ich bin zufrieden mit der neuen Gebührenordnung, es gibt keine bösen Überraschungen und eigentlich wurden die Gebühren nur an die der anderen Plätze angepasst.“ Denn dort liegen die Preise der Entgeltordnung schon länger viel höher. Innovativ ist die Neuerung der „Übungslandungen“. Während von Schullandungen nur behördlich gemeldete Flugschüler profitieren, können jetzt in Schönhagen die Übungslandungen von jedem Piloten genutzt werden, der mindestens drei Landungen hintereinander macht. Berechnet werden die Übungslandungen wie ermäßigte Schullandungen. Hintergrund für diese Idee war ein Beitrag zur aktiven Sicherheit, da bislang wenig Privatpiloten zum Training angehalten wurden. Neu ist auch,

dass Schullandungen nun einheitlich 50 % Ermäßigung auf die Normalgebühr erhalten. Einmal soll damit der Nachwuchs gefördert werden, andererseits soll dies ein attraktives Angebot vom Flugplatz Schönhagen sein, der heute mit seinen fünf ansässigen Flugschulen zu den wichtigsten Ausbildungsplätzen Deutschlands gehört.

Grundsätzlich wurde die Normallandgebühr angepasst. Jedoch gibt es für die ansässigen Unternehmen oder auch Dauermieter verschiedene Rabattstaffeln, so dass die neue Gebührenordnung im Vergleich doch attraktiver ist. Interessant für Piloten ist auch, dass Luftfahrzeuge die zum Tanken nach Schönhagen kommen, keine Landegebühr zahlen, so lange der Aufenthalt nicht länger als 30 Minuten dauert.

Die Einzelheiten zur neuen Gebührenordnung können entweder den NFL entnommen oder im Internet unter www.edaz.de angesehen werden. *sj*



Ein halbes Jahrhundert steckt in den Mauern der ehemaligen Fliegerschule. Komplett saniert und modernisiert werden die ersten Mieter zum Jahresanfang 2004 einziehen.

Ehemalige Fliegerschule im neuen Gewand

Im Rahmen des Ausbaus des Luftfahrttechnologieparks werden nicht nur neue Hangar gebaut, sondern auch der Altbestand saniert. Und das kann man jetzt schon an der ehemaligen Fliegerschule erkennen: Die Fassaden wurden geweißt, die Bausubstanz saniert und architektonische Feinheiten lassen das künftige Büro- und Kommunikationsgebäude modern, hell und freundlich aussehen.

Im Gebäude selbst allerdings laufen die Modernisierungsarbeiten noch auf Hochtouren. Neue Fußböden, Decken, Fenster, Elektroleitungen und zum Teil auch zeitgemäßere Grundrisse verändern die Büroräume und lassen das Haus im neuen Gewand erstrahlen.

Zum Jahresanfang 2004 wird die Flugplatzgesellschaft dorthin umziehen, gefolgt von einigen Mietern. *sj*

Gute Zeiten Schlechte Zeiten am Flugplatz Schönhagen



Die Serie mit den höchsten Einschaltquoten und dem Deutschen Filmpreis 2003 für die „Beste tägliche Serie“ kommt nun öfter nach Schönhagen. Die Grundy-UFA TV Produktions GmbH hat die Luftfahrt als Thema aufgenommen. Der Schauspieler K. Dieter Klebsch alias Hannes Bachmann spielt einen Piloten, der dann immer von Schönhagen aus startet. Alles darf nicht verraten werden, aber soviel ist schon bekannt: Über die nächsten vier Monate hinweg, soll Schönhagen der Heimat-Flugplatz für GZSZ sein.



Fortsetzung von Heft 10/03

Teil 3

Jack „Lefty“ Leftwich – Ein Berlinpilot

Fliegen in den Korridoren

Die Korridore! Fliegen zwischen 3000 und 10.000 Fuß, durch jedes Wetter, jede Turbulenz und immer im Blick die Luftwaffenbasis

Zerbst, von der gelegentlich die MIGs der Sowjets aufstiegen, wenn wir uns einige Meilen aus den Korridoren wagten. Oft gab es dann Anhörungen vor dem U.S. Council in Bonn. Etwa zweimal im Monat traf es auch mich. Unsererseits

begegneten wir den Protesten der Russen mit offenbar vorliegenden falschen Radarauswertungen und -fehlern. Und so gab es dererseits immer wieder MIGs, die in die Korridore einflogen und uns bedrängten. Ein politisches „Geplänkel“, mit dem wir zu leben hatten. So blickten wir auch immer gespannt auf die hellen Bahnbeleuchtungen in Zerbst, die weit zu sehen waren und suchten mögliche „Intruder“ (Störenfriede).

Fast jeder von uns hatte „sein“ Erlebnis mit den Russen. So war es strikt verboten unter 3000ft innerhalb der Korridore zu fliegen. Auf einem Flug nach Hamburg, wir hatten keine Passagiere an Bord flogen wir in 2000ft die Strecke. Es war nachts und wir schalteten alle Lichter aus. Offenbar gingen wir durch deren Warnsystem ohne Aufmerksamkeit durch und kamen unbehelligt zurück nach Tempelhof. Wir buchten das Ganze unter „den anderen heraus zu fordern, zu bluffen“, ebenso wie es die Russen mit uns taten. In zahlreichen Anflügen, während wir zwischen Helmstedt und Gatow flogen, versuchten uns dagegen die MIGs immer wieder zu provozieren. Es war ein Teil des „Kalten Krieges“, mit Abdrängen, Kreuzen oder auch einmal „near misses“, während wir gleichzeitig mit dem Wetter im unteren Luftraum zu kämpfen hatten. Jeder Pilot weiß, was er hat, wenn er schnell durch die levels auf Höhen wie FL330 oder höher steigen kann und Gewittern aus dem Weg gehen kann. Wir durften dies immer wieder „geniessen“. 18 Minuten dauerte der Flug zwischen Abflug in Tegel bis Hehlingen, dem ersten Funkfeuer im Westen, mit einer Boeing 727! Fast 45 Minuten mit der DC-4!

Eines meiner Prämissen war es, den

Flug für den Passagier so angenehm wie möglich zu machen. Mit der Einführung der DC-6, die über eine Druckkabine verfügte, fiel mir dies leichter. Wenn Turbulenzen in niedrigen Höhen gemeldet wurden, flogen wir von Frankfurt nach Norden, über Fulda und Lichtenau. Wir stiegen auf 15.000 - 17.000 Fuß und konnten so etwas Ruhe in die Arbeit der Flugbegleiter bringen. Doch schon über Hehlingen HLZ VOR mussten wir wieder runter auf etwa 9000 Fuß, um in den Korridor einfliegen zu dürfen.

Die meisten benutzten den Centerkorridor selten für Frankfurtflüge. Er kostete die Firma mehr als 5! Minuten Blockzeit zusätzlich. Ich war einer der den Center oft benutzte, Schande über mich!

Was ich aber immer wieder bei unserem innerdeutschen Flugdienst (IGS) feststellte, war ein hohes Niveau bei allen, was das Fliegen betraf. Die Bodendienste, die Technik, die Flugsicherung (alle sprachen Englisch als ihre Heimatsprache) und nicht

zuletzt die angenehmen Dienstzeiten (keine Flüge vor 06:00 Uhr und nach 22:00 Uhr). So machte das Fliegen Spaß und ließ schwierige Verfahren wie u.a. Schlechtwetteranflüge zum „piece-of-cake“, zum „nobrainer“ werden. Und das, obwohl die Ausrüstungen und Anflughilfen damals bei Leibe nicht das waren, was man heute als Pilot erwartet. Erst kurz vor meiner Pensionierung, 1976 führte man die CAT II Anflüge ein. Bis dahin waren



The Day begins in Tempelhof

eigentlich die Anflüge das, was uns immer wieder forderte.

Weder die bodenseitigen Geräte wie u.a. die RVR Messungen, noch die bordseitigen Instrumente boten die Zuverlässigkeit wie sie heute erwartet wird.



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

info@druckgott.de | www.druckgott.de



VFR in Kanada, Teil 3

Ft. St. John ist ein geschäftiges, aber touristisch eher unergiebiges Städtchen. Einen Leihwagen ergatterten wir bei AVIS, allerdings war nur ein Van zu haben, für zwei Personen etwas überdimensioniert.

In ca. 90 km Entfernung liegt Dawson Creek. Dort beginnt der legendäre Alaska-Highway. Die Meile „0“ ist mit einem Gedenkstein inmitten der Stadt gekennzeichnet. Im letzten Weltkrieg bemerkten die Amerikaner nach dem japanischen Angriff auf Pearl Harbour überrascht, dass

über endlose Wälder an dieses Ziel. Der FBO, eine „One-Man-Show“ mit Blechcontainer und Tankport am Flugplatzzaun erklärte uns den Weg in die Stadt und empfahl uns ein Hotel in Downtown. Als fahrbaren Untersatz überließ er uns seinen Van. Auf die Frage nach den Kosten sagte er: „Tankt halt wieder ein bisschen, das ist dann schon O.K.“

Die Stadt selbst erwies sich als ziemlich trostlos. Wenige Geschäfte und Restaurants, aber ein Internetcafe, von dem wir erstmalig online Grüße an die Heimat übermitteln und

Auf den schönen Namen Rainbow-Lake hörte dort unser Ziel. Am Platz half uns eine freundliche junge Frau beim tie-down und brachte uns mit ihrem privaten PKW in die „Stadt“. Ein modernes Goldgräber-Städtchen, allerdings geht es nicht um Gold, sondern um Öl. Die Arbeiter hausen in Wohnmobilen, die Straßen sind unbefestigt, es gibt zwei Supermärkte, eine Tankstelle und zwei drittklassige Hotels. Da wir nur eine Nacht bleiben wollten, war das alles kein Problem und wir

quartierten uns ein. Am nächsten Morgen der Schock: Untergrenzen bis zum Boden und Schnee bei Temperaturen um die 0 Grad. Das sind Momente, in denen man darüber nachdenkt, warum man überhaupt fliegt. Drei volle Tage hingen wir in dem Nest fest, in dem kein Ausweichen möglich war. Nicht einmal ein Auto konnten wir anmieten. Einfach nur im Hotel sitzen oder bei miesestem Wetter auf unbefestigten, schlammigen Wegen spazieren gehen waren die Alternativen. Der See „Rainbow Lake“ ist 50 Autominuten entfernt - wenig hilfreich, wenn kein Auto zur Verfügung steht.

Endlich, nach der vierten Nacht in Rainbow Lake, lockte uns blauer Himmel wieder zum Flugplatz. So schnell es nur ging verließen wir diesen trostlosen Ort, checkten unsere N5704A gründlich und flogen mit Tankstopp in Peace River nach Grande Prairie. Das abziehende Tief hinterließ noch kräftige Druckgegensätze, so dass starker Wind unser Begleiter war. In Bodennähe gab es kräftige Turbulenzen, der Flieger schaukelte nicht schlecht. Grand Prairie hält mehrere passable Hotels bereit, darunter ein schickes Best Western mit gutem (italienischen) Restaurant und einen sehr gepflegten Stadtpark mit Pioneer-Museum. Da Fathers Day war, musste nur Margit Eintritt bezahlen. Die Beteuerung, ein Vater zu sein, genügte für freien Eintritt.

Die nächste Etappe am kommenden Tag, noch immer bei sehr frischem Wind, hieß White Curt. Die Strecke über waldigem und wie gewohnt weitgehend unbesiedeltem Gebiet dauerte eine gute Stunde und der Wind war nach diesem kurzen Flug wie abgeschaltet. Mit vollen Tanks ging es auf die längste Etappe unseres Trips, in die Rockies hinein über Banff zum Jasper-Nationalpark, um den Mount Robson herum nach Valemount. Drei Stunden dreißig durch Täler über bewaldete und in der Höhe steinerne Riesen, vorbei an Gletschern, schneebedeckten



An der Tür ein Zahlenschloss, mit dem Hinweis, dass die VHF-Emergency-Frequenz hilft. 1215 eingetippt, die Tür ging auf.

die Westhälfte Ihres Landes nördlich von Kanada potentiellen Angreifern schutzlos ausgeliefert war. Alaska hatte keinerlei Landverbindung zum Mutterland. In nur neun Monaten baute man eine Straßenverbindung über 1.422 Meilen (2.288 km) von Dawson Creek nach Fairbanks in Alaska. Die Straße wurde bis 1951 ausschließlich den Militärs vorbehalten, erst danach dem kommerziellen und privaten Reiseverkehr freigegeben. Der Straßenbau quer durch die Wildnis in dieser kurzen Zeit ist bis heute beeindruckend und wird dem staunenden Besucher im Alaska-Highway-Museum zur Schau gestellt. Um die damaligen Ereignisse herum ranken sich diverse Geschichten, die Stadt ist dementsprechend ausgestattet. Ein Video im Museum ist sehenswert. Gemütliche Kneipen am Wegesrand lassen uns die Stadt in guter Erinnerung behalten.

Fort Nelson hieß die nächste Etappe. Unsere C172 brachte uns wie gewohnt sicher

unsere Bilder vom Kamerachip auf eine CD brennen konnten. Der nächste Tag war noch trostloser, tiefe Untergrenzen und Regen, an VFR war erst einmal nicht zu denken. So packten wir unsere Utensilien in den Van und fuhren den Alaska-Highway gen Norden in die Rockies hinein. Die Straße windet sich durch Wälder und über die Berge. Hin und wieder kann man in nahezu unbenutzte Campgrounds abbiegen und herrlich Möglichkeiten zum Übernachten in freier Natur bewundern.

Das Befahren des Alaska-Highways mit einem Wohnmobil ist sicher die Alternative schlechthin zu unserer Art des Reisens. Am Nachmittag waren die VFR-Möglichkeiten eingeschränkt wieder gegeben und wir machten den größten Fehler innerhalb unseres Trips: Da ein Überqueren der Rockies gen Nordwesten nach wie vor aus Wettergründen nicht möglich war, flogen wir nach Osten in den Bundesstaat Alberta.



Die Rocky Mountains im Jasper Nationalpark

Gipfeln und türkis-blauen Bergseen. Flüge wie diese ließen „Rainbow-Lake“ endgültig vergessen und wir waren mit dem Wetter und der Fliegerei wieder versöhnt. Vallemount, malerisch in einem Tal zwischen den knapp 4000 Meter hohen Bergen gelegen, ließ das deutsche Fliegerherz höher schlagen. Keine Menschenseele am Platz, kein Laut auf der CTAF/Unicom außer unseren Meldungen. Das Flugplatzgebäude fanden wir verschlossen vor. An der Tür ein Zahlenschloss, mit dem Hinweis, dass die VHF-Emergency-Frequenz hilft. 1215 eingetippt, die Tür ging auf. Drinnen gibt es alles, was man braucht: Ein weiteres Telefon (ein Münzapparat hängt draußen), Schreibtisch, Kaffeemaschine, ein Ordner mit nützlichen Tipps und Telefonnummern, Sitzgelegenheiten, Toiletten etc. Natürlich alles blitzsauber und gepflegt. Der Safe enthält die Schlüssel für die Tankstelle, einen Taschenrechner, Kreditkartenformulare und die dazugehörige Maschine. Das Öffnen des Safes erledigt man mit der UHF-Emergency-Frequenz. Nach dem Tanken wird mittels Taschenrechner und Kreditkarte abgerechnet und alles wieder brav verschlossen, nicht ohne vorher das Telefon zum Schließen des Flugplanes und zur Kontaktaufnahme zu einem Hotel genutzt zu haben.

Wo wird Piloten Vertrauen in dieser Form noch entgegengebracht? Kurz nach dem Schließen der Türen fuhr ein Van auf den Platz mit einem (wie sollte es auch anders sein) deutschen Aussiedler am Steuer. Ralph vom Yelloheat-Hotel stellte sich vor, half noch eben beim tie down und kutschierte uns in unsere Behausung für die kommenden zwei Nächte.

Bernd Kramer

Fotos: Margit Kramer

Eine Fotoauswahl in Farbe ist zu sehen unter:
www.bernd-kramer.de/kanada

Ein letzter Flug Bücker Bü 131 in Tempelhof

Ein Schweizer „Jungmann“ tritt seine letzte Reise ins Deutsches Technikmuseum an: Am 29.09.03 startet die Kunstflugmaschine Bücker Bü 131 (1939) noch einmal von Mannheim nach Berlin, bevor sie in die zukünftige Luftfahrt-Ausstellung im Neubau einzieht.

Am Steuerknüppel sitzt der enge Freund des Museums Claus Cordes, Lufthansakapitän und erfahrener Oldtimerpilot. Er wird auch den etwa halbstündigen Rundflug übernehmen, der nach Ankunft der Maschine auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof unter den anwesenden schwindelfreien Journalistin-



Anflug über die Häuser, wie zu den besten Zeiten Tempelhofs

nen und Journalisten verlost wird.

Der Bücker „Jungmann“ ist das bis heute bekannteste zweiseitzige Sportflugzeug in Deutschland. Er wird vom Deutschen Technikmuseum aus der Sammlung des Heidelberger Speditionsunternehmers Hans Dittes für die zukünftige Luft- und Raumfahrt-Ausstellung übernommen, die Anfang 2005 eröffnet.

Der umtriebige Spediteur zählt zu den größten Sammlern historischen Fluggeräts in Deutschland. Seine Leidenschaft begann bereits nach dem Zweiten Weltkrieg. Ende der 1960er Jahre kam der erste Doppeldecker in seinen Besitz. Im Jahre 1982 gelang es Hans Dittes, den Bücker „Jungmann“ (Baujahr 1939) in der Schweiz gegen zwei BMW 132 Motoren einzutauschen. Insgesamt gehörten ihm einmal 28 Flugzeuge dieses Typs, die er größtenteils in Spanien ersteigert hatte.

Inzwischen sind sie fast alle in den Besitz verschiedener Liebhaber übergegangen, nur die wertvollsten sind beim Sammler selbst geblieben, wie z.B. zwei originale Bücker 131 B, sowie die einzige Bücker 133 D-1 und eine Bücker 133 C von 1937.

Auf seinen zahlreichen Fahrten in die damaligen Ostblockländer nutzte Hans Dittes jede Gelegenheit, neue Objekte aufzuspüren. So kam er sogar während des Kalten Krieges in der ehemaligen Tschechoslowakei in den Besitz einer teilweise vorhandenen Messerschmitt Bf 109, der weltweit einzig erhaltenen G 10, die er komplettierte und flugfähig machte. Vergleichsweise unspektakulär - aber nicht minder aufwendig - war für Hans Dittes das Auffinden der zahlreichen historischen Doppeldecker, deren Konstruktion auf Carl Clemens Bücker zurückgeht.

Nach nur vier Monaten Konstruktionsarbeit startete der „Jungmann“-Prototyp im April 1934 zum Erstflug. In den folgenden Jahren gingen Exporte in mehr als 20 Länder. Lizenzbauten wurden in der Schweiz, Spanien, der CSSR, in Ungarn und Japan gefertigt. Ihre größten Erfolge hatte die Bücker Bü 131 auf zahlreichen Kunstflugmeisterschaften in den 1960er Jahren.

In der zukünftigen Luftfahrtausstellung des Deutschen Technikmuseums wird der Bücker „Jungmann“ ab Anfang 2005 im zentralen Treppenhaus des Neubaus seinen Platz finden. Zusammen mit einer



Nach der letzten Landung die letzten Momente der vollen Flugfähigkeit bis zum Abtransport zum Technikmuseum

Raab-Katzenstein RK 9, den zwei Klemm L 25 und Kl 35, einer Focke-Wulf Fw 44, einer Nord 1002 (Messerschmitt Bf 108) sowie einer Arado Ar 79 bildet die Bücker Bü 131 den Bereich der Sportfliegerei der 1920er und 1930er Jahre.



**Ludwig Bölkow
und sein Werk**

Serie: Die deutsche Luftfahrt
Kyrill von Gersdorf
Bernhard Graefe Verlag

430 Seiten • ISBN 3-7637-6124-1

Die zweite Auflage erscheint mit Blick auf den 90. Geburtstag des deutschen Luft- und Raumfahrtpioniers Dipl.-Ing., Dr.-Ing. E.h.mult. Ludwig Bölkow. Die erste Auflage, die inhaltsmäßig voll übernommen wurde, umfasst das Lebenswerk eines schöpferi-



schen Ingenieurs, eines erfolgreichen Unternehmers und eines bekennenden Europäers, der 1929 mit dem Segelfliegen begann und bis heute der Luftfahrt eng verbunden blieb. Schon frühzeitig hat sich Ludwig Bölkow für grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf vielen Gebieten in der Luft- und Raumfahrt eingesetzt, seine Gedanken und Bemühungen haben letztendlich zum größten europäischen Luft- und Raumfahrtunternehmen EADS – mit den Tochterunternehmen Airbus, Eurocopter, Astrium, MBDA und anderen geführt.

In diesem Buch wird die Aufbauzeit der Bölkow Firmen, ausgehend von dem 1948 gegründeten Ingenieurbüro in Stuttgart Degerloch bis zum Messerschmidt-Bölkow-Blohm Konzern mit rund 40.000 Mitarbeitern, behandelt. Das letzte Kapitel befasst sich mit den Aktivitäten der Ludwig Bölkow-Systemtechnik und der Ludwig Bölkow-Stiftung für Zukunftstechnologien. Das Buch geht auch auf die vergangenen Jahre der Luft- und Raumfahrtentwicklungen und –Produktionen ein, die ihren Ursprung im Werk Ottobrunn hatten. Durch den persönlichen Einsatz von Ludwig Bölkow haben Grundsatzzuntersuchungen, Studien, Versuche, Versuchsmuster und Prototypen schließlich den Weg zum erfolgreichen Produkt gefunden. Dazu gehören die Verkehrsflugzeug-Familie „Airbus“, die Kampfflugzeuge „Tornado“ und „Eurofighter“, die Hubschrauber BO105, BK117, EC135, EC145 und „Tiger“ aber auch

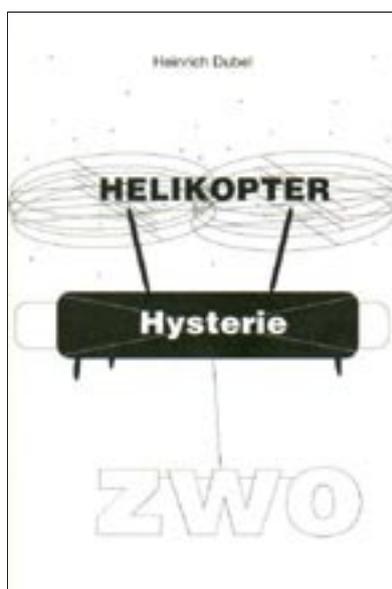
Entwicklungen jenseits der Luft- und Raumfahrt, bei dem jedoch daraus abgeleitetes „know how“ innovativ und zukunftsweisend verwendet wurde, wie „Transrapid“ und „Airbag“.

Helikopter Hysterie ZWO

Heinrich Dubel

306 Seiten • ISBN 3-929010-77-1

Ein etwas anderes Buch. Kein Lehrbuch über Hubschrauberfliegen, kein Typenbuch, kein historischer Rückblick. Es ist schwer herauszufinden, was hinter dem Titel und dem Inhalt steckt. Doch beim Blättern, beim Lesen der Kapitel, oder sagen wir mal mehr Abschnitte erkennt man, das der Autor mehr als nur etwas über Hubschrauber mitteilen will. Er fragt, erklärt und philosophiert über den Autogiro, Helikopter, oder wie es noch anders aus dem griechischen Begriff erklärt ist. Das Buch ist eine Sammlung von allem was sich mit dem Thema Hubschrauber befasst. Zeitungsausschnitte, Kurzgeschichten, Fotoartikel oder Werbeplakate. Filmposter, Gemälde, Grafiken und Modelle. Es ist eigentlich alles zusammengetragen, was auch nur entfernt mit dem Thema zu tun hat. Dabei trifft die Vergangenheit über die Gegenwart auf die Zukunft. Es werden geheime Projekte beschrieben und nie verwirklichte Typen gezeigt, einfach alles was mit Hubschraubern zu tun hat.



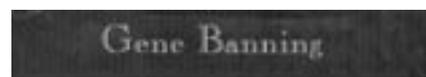
Bei diesem Buch muss man sich, interessiert man sich für das Thema, vertraut machen und es erst einmal versuchen zu verstehen. Dann aber macht es Spass zu blättern, zu suchen und sich die Einzelnen Kapitel zu Gemüte zu ziehen. Ein wirklich aussergewöhnliches Werk, welches schwer hier oder dort einzuordnen ist.

**Airlines of the
Pan American -since 1927**

Gene Banning

710 Seiten • ISBN 1-888962-17-8

Gene Banning war einer der legendären Skygods und begann seine Karriere auf den alten Flugbooten über dem Pazifik und anderswo in der Welt. Aber auch den Jumbo Jet flog er zuletzt und hatte damit einen Überblick über viele Jahrzehnte der Entwicklung der pan American. Das Werk liebt sich spannend wie ein Roman. Aber auch als Nachschlagewerk historischer Recherchen, oder als die Geschichte eines genialen Mannes und seiner Idee. Gemeint ist Juan Trippe als der Gründer und Vater dieser einmaligen Fluggesellschaft.



Alleine schon die Bilder und Fotos lassen einen zurückreisen in die Zeiten der Entwicklung von Flugzeugen und dem Aufbruch der Gesellschaft zu Weltreisen und transozeanischen Überflügen. Einmalig ist die Menge der zusammengetragenen Daten, Fakten und Erklärungen der Entwicklung bei Pan American. Hintergründe aus der Sicht der Piloten, welche damals das Herz der PAA waren und zu ihrem Erfolg maßgeblich beitrugen. Viele bislang unbekannt Themen werden im Buch beschrieben, Ideen und nie realisierte Vorhaben. Es werden wirtschaftliche Aspekte erläutert, welche u.a. zum Zusammenbruch dieser Airline geführt hatten. Mit einem ausführlichen Stichwortverzeichnis, wie auch einer zeitlichen Übersicht kann man das Buch als abgeschlossenes und vor allem geschichtlich vollständiges Werk betrachten. Jede Seite in diesem Werk ist sein Geld wert!

Zusammenarbeit mit dem VERKEHRSPOLITISCHEN INFORMATIONS VEREIN e.V.

Der Verkehrspolitische Informations Verein e.V. (VIV) wurde im September von dem verkehrspolitischen Sprecher der CDU, Alexander Kazcmarek gegründet. Mit 25 Gründungsmitgliedern möchte der Verein über Verkehrsprojekte der Hauptstadt informieren und nach neuen Ideen zur Bewältigung der immer größer werdenden Verkehrsprobleme suchen. Hierzu trifft man sich jeweils montags ab 18:00 Uhr in der Haupthalle des Flughafen-Tempelhof (in der linken Bürozeile). Dabei geht es um alle Verkehrsträger der Stadt, S-Bahn, U-Bahn, Tram und Busse, wie auch Bahnen

und Schifffahrt. Dass die Luftfahrt einen besonderen Platz in den Gesprächen findet, schließt sich nicht zuletzt aus der Wahl der Büros welche angemietet wurden.

Aufgrund der gegenseitigen Mitgliedschaft, welche derzeit geschlossen wird, sind auch die Mitglieder des PCCB bei den Treffen des VIV eingeladen.

Gleichermaßen begrüßen wir vom PCCB auch die Mitglieder des VIV zu unseren Themen- und Informationsabenden.

Den VIV erreicht man unter vivev@web.de oder telefonisch unter 69 51 22 44.

**Pan American
IGS Treffen
1.12.2003 ab 16:00 Uhr
local
im PARKCAFE Berlin,
Fehrbelliner Platz 8**

Wir begrüßen neue Mitglieder

- Nr. 232 **Roland Lenke**, Taxifahrer
Nr. 233 **Michael Endrejat**
Flugdienstberater, PPL A
Nr. 234 **Willi Wilke**
Rentner, PPL in Vorbereitung

WWW.PCCB.DE



Flugplatz Eberswalde-Finow EDAV
der zukünftige Regionalflughafen für den Norden von
Berlin / Brandenburg

bletet schon jetzt:

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

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



jetzt auf dem Flugplatz Strausberg

- Vercharterung
- Einweisungsflüge
- Rundflüge

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

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
5. 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.



**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** 03.11.2003 + 01.12.2003
- 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,- €