

EDITORIAL

Kostet nix, bringt aber viel 4
 Fünf ganz einfache Maßnahmen, mit denen ein Gesetzgeber, der wirklich auf Bürokratieabbau aus ist, der Allgemeinen Luftfahrt wirksam helfen könnte. Das Ganze für Nullkommanull Euro versteht sich.

FLIGHT TEST

Die PC-12 12
 Zwölf Jahre nach ihrer Markteinführung hat die legendäre PC-12 mehr als 60 Verbesserungen erfahren. Mit der nun vorgestellten Serie 10A schreibt Pilatus die Erfolgsgeschichte der Turbineneinmot aus der Zentralschweiz fort.
 Ein erhöhtes MTOW von nun 10.450 lbs, verbesserte Querruder und die Erfahrung von über 750 gebauten Exemplaren machen die PC-12 attraktiver denn je. Wir besuchten Pilatus in Stans, flogen die aktuelle Version der PC-12 und sprachen mit Kunden und Interessenten.



TECHNIK

Kleine Jets und große Träume: Oshkosh 2006 34
 Wenn es um wichtige aktuelle Ankündigungen, wie z.B. eine richtungsweisende Erstzertifizierung, die Vorstellung neuer, strategischer Produkte oder die Ankündigung einer strategischen Kooperation geht, dann ist Oshkosh „the place to be“. So geschehen in Oshkosh 2006.

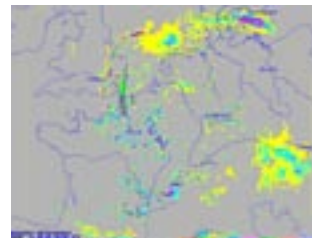
Das Fahrwerk – Pflege für die Füße 78
 Das Fahrwerk, sofern es denn ein Einziehfahrwerk ist, kann dem Piloten erhebliche Rätsel aufgeben. Warum etwa leuchtet das grüne Lämpchen nicht? Was passiert bei Stromausfall? Und wie wird das Ding eigentlich angetrieben?

AKTUELLES AUS DER REDAKTION

- Zweite AIR Magdeburg – Man sollte hinfliegen** 60
- Ryanair-Subventionen: LG Kiel entscheidet gegen Flughafen Lübeck** 65
- Korrektur zur Berichterstattung in *Pilot und Flugzeug* 11/2005** 68
- Impressum** 32
- Tiger Motz** 33

PILOT TRAINING

Entscheidungsfindung: Die Praxis 90
 Es gehört zu den Grundlagen der IFR-Fliegerei, die auch in diesem Magazin fleißig diskutiert werden: Welches Fluggerät ist für welches Wetter geeignet? Was geht noch? Was geht nicht mehr?
 Meist wird diese Diskussion theoretisch geführt und orientiert sich an folgenden Kernsätzen: Verlässliches IFR nach Zeitplan geht nur mit Turbolader, im schlechten Wetter über die Alpen geht's nur mit einer Twin (oder Turbine). Den entscheidenden Unterschied, den ein Turbo oder ein zweites Triebwerk ausmacht, bekommt man selten praktisch vor Augen geführt. Ein Flug im August mit zwei Flugzeugen angetreten zeigt beispielhaft die praktischen Gesichtspunkte dieser Diskussion.



Langsamflug 102
 Langsamflug wird durch das „Airplane Flying Handbook“ der FAA definiert als der Flug bei der niedrigsten Fluggeschwindigkeit, bei der das Flugzeug kontrolliert werden kann, ohne Anzeichen eines Stalls zu entwickeln – normalerweise also 3 bis 5 Knoten über der Abrissgeschwindigkeit.
 Eine bizarre Übung aus PPL-Tagen? Weit gefehlt! Das komplexeste und wichtigste Manöver, das der Pilot beherrschen muss, findet vollständig im Langsamflug statt: die Landung nämlich.
 Warum also üben wir den Langsamflug so selten?

InterCockpit Herbst-Refresher am 7. und 8.10. 111

UNTERNEHMEN

Die Arbeitspferde 70
 Zweifellos: Es gibt glanzvollere Aufgaben in der gewerblichen Luftfahrt als das brave Hin- und Herkarren von Fracht und Passagieren in nimmermüden Turboprops kreuz und quer durch Europa.

Wir stellen in unserem Unternehmensportrait die Firma Avanti Air aus Siegerland vor und zeigen, wie sich ein Unternehmen – wirtschaftlich erfolgreich – von der klassischen Bedarfsfliegerei in den Liniendienst mit mittelgroßen Turboprops vorgearbeitet hat.

ROUTING

Ausflug nach Venedig 84
 Venedig ist eines dieser Ziele in Italien, die fast jeder Mühe wert sind. Mit dem Flugplatz San Nicolo kann man praktisch mitten in der Lagunenstadt nur wenige Fahrminuten vom Markusplatz entfernt landen. Schon der Anflug auf LIPV ist eine Attraktion. Danach genießt man die autofreie mittelalterliche Stadt in vollen Zügen.

Korrektur zur Berichterstattung in *Pilot und Flugzeug* 11/2005

In Ausgabe 11/05 von *Pilot und Flugzeug* berichteten wir in einem umfangreichen Artikel über die Zustände am Flughafen Augsburg, insbesondere über die Auseinandersetzungen zwischen dort ansässigen Flugschulen. Im Zentrum der Kritik stand hierbei besonders die Munich Flight Academy GmbH (MFY früher: Munich Flyers Flugschule GmbH) und deren Geschäftsführer Peter Burghard.

In diesem Zusammenhang stellte sich im Rahmen von Auseinandersetzungen mit der betroffenen MFA Munich Flight Academy GmbH und Herrn Burghard heraus, dass Teile der Berichterstattung auf Verwechslungen beruhten und in der beschriebenen Form unzutreffend waren.

1. Es waren nicht, wie von uns berichtet, angesichts einer behördlichen Überprüfung sämtliche Flugbücher der im Unternehmen (MFA Munich Flight Academy GmbH) gemeldeten Maschinen nicht mehr auffindbar und ist es unzutreffend, dass mittels anwaltlicher Erklärung, die Dokumente seien beim Umzug abhanden gekommen, Herr Burghard es schaffte, der drohenden Schliessung zu entgehen.

2. Es wurden nicht junge Leute von der MFA Munich Flight Academy GmbH ausgeschiedt, die sich bei anderen Flugschulen als Interessenten für eine Flugausbildung ausgaben.
3. Es war unzutreffend, dass ein Flug, der laut Eigenwerbung der MFA Munich Flight Academy GmbH € 100,00 hätte kosten sollen, schließlich € 250,00 gekostet hat.
4. Es ist unzutreffend, daß sich MFA Munich Flight Academy GmbH oder Herr Burghard durch Abmahnungen anderer aufgrund von Veröffentlichungen im Internet eine munter sprudelnde Einnahmequelle geschaffen haben.
5. Es ist unzutreffend, daß MFA Munich Flight Academy GmbH oder Herr Burghard eine Auseinandersetzung mit unlauteren Mitteln führen und ein zufällig von der Sekretärin mit angehörtes Informationsgespräch zur Flugausbildung am Telefon heranzogen im vierstelligen Forderungen zu erheben.

 rechtsabteilung@pilotundflugzeug.de