



OBERGERICHTSVOLLZIEHERIN
Frau Bettina LANGER
Frankfurter Str. 538

D-51145 Köln
Germany



28. April 2025

Ihr Zeichen:

Gutachterliche Stellungnahme zum Flugzeug Hersteller:
Ehemals Israel Aircraft Industries TC-Inhaber (Type Certificate Holder): Gulfstream Aerospace LP (GALP)
Typenbezeichnung: GALAXY
Handelsbezeichnung: Gulfstream G200 (ehemals IAI Galaxy)
Baujahr: 2005
Auslieferungsjahr: 2006
Herstellerseriennummer: 129
Kennzeichen: N1818M
Bewertung "as is, where is"

Sehr geehrte Frau Langer,

im Rahmen der von Ihnen angefragten Begutachtung des o.g. Luftfahrzeugs teilen wir Ihnen nach sorgfältiger Prüfung folgenden Sachstand mit:

Das Flugzeug wurde von uns am **29. Januar 2025 körperlich in Augenschein genommen**. Dabei konnten folgende wesentliche Merkmale festgestellt werden:

- **Nur unvollständig vorhandene Wartungsunterlagen** ("Maintenance Records" – Nachweise über Wartungs- und Reparaturmaßnahmen) sowie **fehlende vollständige "Back-to-Birth"-Unterlagen** (lückenlose Aufzeichnungen seit Erstzulassung), trotz mehrfacher, jedoch erfolgloser Kontaktaufnahmen mit dem zuvor zuständigen Technical Coordinator.

- **Wartungszustand lediglich auf Minimalniveau**, d.h. es wurden nur unbedingt notwendige "scheduled" Maßnahmen durchgeführt. Eine umfassende Instandsetzung oder Störbeseitigung der durch Standzeit entstandenen bzw. bestehenden Mängel erfolgte nicht.
- **Einzelne Minimalmaßnahmen** wurden lediglich **nach Zahlungseingang bei der Obergerichtsvollzieherin** durch die Instandhaltungsorganisation **ACC am Flughafen Köln/Bonn (MRO ACC CGN)** durchgeführt.
- Eine vollständige Erfüllung gesetzlicher und herstellerseitiger Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung sämtlicher **Airworthiness Directives (ADs – verbindliche Lufttüchtigkeitsanweisungen)** und **Service Bulletins (SBs – herstellerseitige Sicherheitsempfehlungen)**, konnte mangels Nachweisführung **nicht bestätigt** werden.

Hintergrund der Beauftragung und Verantwortung

Frau Langer hat im Rahmen ihrer Zuständigkeit als Obergerichtsvollzieherin **fachgerecht externe Expertise hinzugezogen**, da ihr aufgrund der technischen Komplexität eine eigenständige Bewertung nicht möglich war. Sie hat gemeinsam mit unserem Sachverständigen-Team alle zumutbaren Maßnahmen zur Sicherstellung des technischen Grundzustands eingeleitet.

Die ursprünglich verantwortliche technische Betreuung durch den vormaligen Eigentümer endete Mitte 2024 infolge der Kündigung des dort zuständigen Technical Coordinators.

Trotz wiederholter Hinweise und Mahnungen durch unser Team sowie durch Frau Langer selbst sind **von Seiten des Gläubigers oder Eigentümers die erforderlichen Zahlungen und Maßnahmen nicht in angeforderter Höhe erfolgt**.

Infolge dessen konnten Instandhaltungsmaßnahmen **nur auf das absolut notwendige Mindestmaß** beschränkt werden, um unnötige Kostenbelastungen zu vermeiden und dennoch den Substanzerhalt so weit wie möglich sicherzustellen.

Bereits im Vorfeld der Inaugenscheinnahme wurde durch mich, Rachel McKay, in Zusammenarbeit mit meinem Kollegen, Herrn Dipl.-Ing. Thomas Klaster, **wiederholt auf die Notwendigkeit laufender Wartungsmaßnahmen sowie auf die zwingende Aufrechterhaltung von Triebwerkskostenschutzprogrammen ("Engine Maintenance Programs") hingewiesen**.

Wir bedauern ausdrücklich, dass das Luftfahrzeug seit Mai 2024 **sehenden Auges** einem sukzessiven Wertverfall unterliegt und derzeit das Risiko besteht, dass es im weiteren Verlauf **wirtschaftlich als Totalverlust ("write-off") einzustufen** sein wird.

Ein bereits im Frühjahr 2024 von dritter Stelle erstelltes Gutachten kann **nicht mehr als Bewertungsgrundlage** herangezogen werden, da es seinerzeit ebenfalls **ohne vollständige Einsicht in die Maintenance Records** erstellt wurde und sich auf einen damals angenommenen besseren Wartungszustand stützte.

Bewertung des aktuellen Zustands

Aufgrund der oben dargestellten Sachlage ist eine **regelkonforme Wertermittlung im Sinne eines Fair Market Value (FMV – gemeiner Marktwert)** nach anerkannten Bewertungsstandards für das Jahr 2025 **im begutachteten Zustand und auf Basis der vorgelegten Unterlagen nicht möglich**.

Unter Berücksichtigung des derzeitigen Zustandes kann ausschließlich ein **Distress- bzw. Liquidationswert** angesetzt werden, basierend auf einer Verwertung "as is, where is" (im aktuellen Zustand und Standort, ohne jegliche Garantie).

Dieser Wert bewegt sich realistisch in einer Bandbreite von ca. **1.200.000 USD bis maximal 2.500.000 USD**.

Wichtiger Hinweis:

Sollten die Triebwerke – mangels Wartung und fehlender Programmteilnahme – künftig weitere Zustandsverschlechterungen erleiden (z.B. Herstellerseitig vorgeschriebene 100-Stunden-Boroskopinspektionen, siehe Hinweis nachfolgend), kann der tatsächliche Verwertungswert **deutlich unter 1.200.000 USD** absinken.

Zusätzlicher technischer Hinweis zu den Triebwerken:

Bei der durchgeführten Besichtigung wurden dokumentierte Vorschäden an den Verdichterschaufeln der Triebwerke festgestellt. Infolge dieser Schäden ist eine vom Hersteller vorgeschriebene, **nicht routinemäßige 100-Stunden-Boroskopinspektion** zwingend erforderlich.

Sollten die Triebwerke – insbesondere im Fall eines Wegfalls der Kostenschutzprogramme ("Engine Maintenance Programs") – nicht regelkonform instandgesetzt werden, verlieren sie ihren, bis dato von uns unterstellten und angesetzten, marktüblichen Wert. Dies würde den potenziell erzielbaren Gesamtwert des Luftfahrzeugs zusätzlich erheblich mindern.

Hinweis auf Registrierung und Lufttüchtigkeit

Das Luftfahrzeug ist derzeit im **US-amerikanischen Luftfahrzeugregister** (sogenannte **N-Registration bei der Federal Aviation Administration – FAA**) eingetragen.

Aufgrund des vorgefundenen Zustands sowie der unvollständigen technischen Dokumentation kann eine **Lufttüchtigkeit (Airworthiness)** nach den einschlägigen FAA-Regularien (**Titel 14 des Code of Federal Regulations – 14 CFR Part 43 Wartungsvorschriften und Part 91 Allgemeine Betriebsregeln**) nicht bestätigt werden.

Eine Zulassung oder Nutzung im **gewerblichen Betrieb (AOC – Air Operator Certificate, Betriebsgenehmigung für Luftfahrtunternehmen)** oder **unter EASA-NCC (privater Betrieb) - Regelungen** (Europäische Verordnung für komplexe nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber) ist im aktuellen Zustand **ausgeschlossen**.

Eine etwaige Nutzung wäre **ausschließlich im Rahmen von privaten Flugbetrieben** gemäß den Vorschriften der FAA ("Part 91 Operations", d.h. nichtgewerbliche Flüge in privater Verantwortung) zulässig.

Vor einer Inbetriebnahme wären jedoch umfangreiche Nacharbeiten sowie ggfs. ein Wiederzulassungsverfahren erforderlich.

Bemerkung zum angegebenen Kaufinteresse

Ein etwaiger Verkauf des Flugzeugs zu einem Kaufpreis von **3.600.000 USD im Zustand "as is, where is"** könnte im Einzelfall erfolgen und müsste **unter vollständigem Ausschluss jeglicher Mängelgewährleistung** erfolgen, da uns **keinerlei vollständige Original-Flugzeugdokumentation** vorgelegt oder deren Wiederherstellung ausreichend nachgewiesen wurde.

Dieser Kaufpreis stellt jedoch keinen belastbaren Marktwert im klassischen Sinne dar und reflektiert **nicht den allgemeinen Marktwert** des Luftfahrzeugs unter regulären Betriebsbedingungen.

Zusammenfassung, technischer Hinweis und rechtlicher Hinweis

Die vorliegende Einschätzung erfolgt ausdrücklich **unter dem Vorbehalt der eingeschränkten Informationslage** und bezieht sich ausschließlich auf den am Tag der Begutachtung dokumentierten Zustand des Luftfahrzeugs.

Dieses Schreiben dient ausschließlich Informationszwecken und stellt keine verbindliche luftfahrttechnische oder rechtliche Zusicherung dar.

Eine Haftung für spätere Entwicklungen des technischen oder wirtschaftlichen Zustands wird ausgeschlossen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit gerne zur Verfügung.

Wertbestimmung

Wertbestimmung

An meinem Schreibtisch in **Bottighofen, Schweiz**, bestimme ich heute, am **28. April 2025**, den **Distress Sale Value** (siehe Anlage) des oben beschriebenen Luftfahrzeugs auf

1.250.000 USD.

Es besteht die Möglichkeit, bei vollständiger Vorlage aller Wartungs- und Flugzeugunterlagen, Nachweise zur Erfüllung sämtlicher **Airworthiness Directives (ADs)** und **Service Bulletins (SBs)** sowie vollständiger Wiederinstandsetzung sämtlicher bei einer Begutachtung festgestellten Mängel ("Findings"), einen Wert von bis zu **2.500.000 USD** zu erreichen.

Nach erfolgreicher Wiederherstellung des lufttüchtigen Zustands, vollständiger Dokumentation, Bezahlung sämtlicher Wartungs-, Boden- und Flugdienste, Nachweis einer gültigen Versicherung, aktiver Teilnahme an gültigen (Triebwerks-Kostenschutzprogrammen sowie Vorlage einer aktuellen und betriebsbereiten Avionik-Konfiguration und dem Erhalt aller erforderlichen luftrechtlichen Zulassungen, behalten wir uns vor, einen **Fair Market Value (FMV, siehe Anlage)** im Rahmen einer Neubewertung neu festzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

ORIGINAL AUF ANFRAGE VERFÜGBAR

Rachel McKay

Rachel McKay, Ö.b.u.v.SV

McXperts-Partner - Aircraft Asset Management & Appraisal

Senior Aircraft Appraiser

Publicly Appointed Sworn Aircraft Expert Witness for

Aircraft above 5.7 t MTOW, especial Business Aircraft

appointed by the Hanover Chamber of Industry & Commerce

Chairwoman - GAEA, German Aviation Expert Association

Anlagen:

- Begrifflichkeiten
- Unternehmensprofil McXperts – Aviation Advisory & Appraisal

Begrifflichkeiten**Distress Sale Value:**

Verkaufspreis, der bei einer Verwertung unter Zwangs- oder Notbedingungen ("as is, where is") unter Inkaufnahme erheblicher Wertminderungen erzielt werden kann, ohne Gewährleistung für Zustand oder Dokumentation.

Fair Market Value (FMV):

Preis, der im offenen und freien Markt zwischen einem sachkundigen, nicht zum Verkauf oder Kauf gezwungenen Käufer und Verkäufer bei vollständiger Kenntnis aller relevanten Informationen erzielt werden kann.