



AOPA GERMANY

Ausgabe 03/2022 | Juni – Juli 2022 | Heftpreis 2,80 €

Aircraft Owners and Pilots Association | Magazin der Allgemeinen Luftfahrt für Deutschland

LETTER

Lust auf Alpenflug? Kommen Sie nach Eggenfelden!

3/2022

Juni/Juli

Stärker vertreten!

Die Zukunft von AVGAS 100LL und 100UL, Entwicklungen in der EU und den USA

AERO 2022 – nach COVID-Pause zurück zum alten Erfolg

Fliegerisch fit!

43. AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden – ausgerichtet von AOPA D-A-CH

AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse

Besser informiert!

AOPA Fly-Out 2022



GARMIN.



SMARTER LOOK. SMARTER FEATURES.
UND JETZT AUCH NOCH MIT SMART GLIDE.™

NOCH MEHR SICHERHEIT DURCH DEIN „ALLES-GARMIN“ PANEL

Smart Glide kann während eines triebwerkbezogenen Notfalls helfend unterstützen und die Belastung im Cockpit per Knopfdruck signifikant reduzieren. Verfügbar für Installationen von GTN™ Xi Navigatoren, ausgewählten Flightdisplays / EFIS, und optional Garmin Autopiloten.

[GARMIN.COM/SMARTGLIDE](https://garmin.com/smartglide)

© 2022 Garmin Ltd. or its subsidiaries.



Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Liebe Pilotinnen und Piloten

Im Moment gehen die Preise für Energie und Benzin förmlich durch die Decke. Nicht nur an der Tankstelle für Autos und bei Erdgas, auch an unseren Flugplatztankstellen geht dieser Trend seit Beginn des Überfalls Russlands auf die Ukraine nicht vorbei.

Der Preis für AvGas 100LL liegt derzeit in Egelsbach bei 2,75 EUR pro Liter, etwas weiter nördlich in Reichelsheim sind es stolze 3,43 EUR. Von Flughäfen im südlichen Ausland werden auch Preise um die 4,00 EUR berichtet.

Wir alle hoffen, dass sich die Preise bald wieder normalisieren, aber im Moment kann niemand vertrauenswürdige Prognosen abgeben, ob und wann das wieder der Fall sein wird.

Die Preise von Flugbenzin sind leider nicht das einzige Problem unserer Branche mit Treibstoff, derzeit wird auch Druck auf das verbleite AvGas 100LL ausgeübt. In Europa und den USA wollen die Behörden erreichen, dass das Additiv Tetra-Ethylblei (TEL) aus den Flugkraftstoffen verschwindet. Politisch verteidigen kann man den fortgesetzten Verbrauch des toxischen TEL nicht wirklich, die Automobilindustrie hat den Ausstieg aus seiner Verwendung vor über 40 Jahren vollzogen, die Allgemeine Luftfahrt hat das aus eigenem Antrieb leider noch nicht geschafft. TEL muß weg, das ist klar, es gilt jetzt einen störungsfreien Übergang zu bleifreien Kraftstoffen sicherzustellen.

Die Europäische Kommission hat am 8. April 2022 eine Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 erlassen, die sich unter anderem auch dem TEL widmet. Es soll in Europa nur noch mit einer vorliegenden Autorisierung Avgas beigemischt werden dürfen. Die Befürchtung ist bei vielen groß, dass durch diese Verordnung Avgas 100LL in Europa kurzfristig verboten wird, immerhin hängen noch ca. 18.000 Flugzeuge in Europa von Avgas 100LL als Treibstoff ab. Diese Befürchtung haben wir nicht, aus drei Gründen:

1. Wir gehen davon aus, dass die Mineralölindustrie kurz vor einer Zulassung eines unverbleiten Avgas mit 100 Oktan steht. Der Hersteller GAMI erwartet nach erfolgreich absolviertem Prüfprogramm seit Wochen die Zulassung der FAA.
2. Zudem gehen wir davon aus, dass die Mineralölindustrie in Europa derzeit Anträge stellt, TEL für eine Übergangszeit von mehreren Jahren weiter nutzen zu dürfen. In den USA planen die Behörden und Verbände einen Ausstieg aus Avgas 100LL bis zum Jahr 2030.
3. Weil Avgas 100LL auch unter der neuen EU-Verordnung weiterhin importiert werden darf, wenn denn der TEL-Anteil im Avgas unter einem Promill des Gewichts liegt. Die Einhaltung dieser Grenze ist laut Herstellern machbar und auch vereinbar mit den Produktionsstandards von Avgas 100LL.

Einen ausführlichen Artikel hierzu finden Sie auf Seite 9.

Aber auch danach wird es neue Herausforderungen geben, der Plan Europas ist es, in einigen Jahren CO₂ neutral zu werden. Automobilindustrie und Airlines setzen derzeit alle auf „Sustainable Fuels“, signifikante Kapazitäten sollen in den nächsten Jahren aufgebaut werden. Klar ist eines: Die werden recht teuer werden. Vor allem, wenn es sich wie bei Avgas um Nischenprodukte handelt.

Einfacher werden es dann diejenigen haben, die jetzt schon über Motoren in ihren Flugzeugen verfügen, die entweder Diesel oder Kerosin verbrennen, oder aber wie die Rotax-Motoren praktisch „Allesfresser“ sind, von Auto-Superbenzin über Avgas 91UL bis Avgas 100LL alles verwerten können.

Die Hersteller der Motoren, die bislang ausschließlich Avgas 100LL verwerten können, sind jetzt auch in der Verantwortung: Bislang war es ihnen offenbar nicht besonders wichtig, in die Weiterentwicklung ihrer Triebwerke zu investieren. Ausreden zählen aber jetzt nicht mehr.

AOPA-Intern

Wir danken ...	5
Rechnungsbericht des Schatzmeisters 2021	7
Vergleich Jahresergebnis 2020/2021	8
Mitglieder werben Mitglieder	23

Stärker vertreten!

Die Zukunft von AVGAS 100LL und 100UL, Entwicklungen in der EU und den USA	9
AERO 2022 – nach COVID-Pause zurück zum alten Erfolg	10
Das Ende des AOPA Safety Letters – eine persönliche Betrachtung vom Autor Jürgen Mies	16
Das Ende des AOPA Safety Letters – eine Würdigung des Autors Jürgen Mies	17
Stichtag 20. Juni 2022 – Forderung nach zwei Lizenzen für Piloten von Drittstaatenflugzeugen	18

Fliegerisch fit!

AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung	
Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse	19
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online	19
43. AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden – ausgerichtet von AOPA D-A-CH	20
AOPA Sea Survival Training – Überleben auf See	21
AOPA-Nordatlantik-Seminar	21
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	22

Besser informiert!

AOPA Fly-Out 2022	24
Info des Regierungspräsidiums Darmstadt für VFR Piloten in der Frankfurt CTR	27
VFR Piloten Information CTR Frankfurt (EDDF) RP Darmstadt	28
Gemeinsame Pressemitteilung der Vereinigung der Deutschen Pilotinnen und dem LSV Rheine-Eschendorf	30
Sunny Swift Info „Good Vibrations“	31

Rubriken

Editorial	3
AOPA-Austria News	32
Termine	34
Impressum/Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: © istockphoto.com - Jetlinerimages

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Juni und Juli 2022
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

40-jährige Mitgliedschaft

Jürgen Busemann
Helmuth F. Sontag
Christian Bennhold
Heinz Dachsel
Gunter Peter
Dr. Helmut Baur
Heinz-Albert Türling

30-jährige Mitgliedschaft

Heinz Bittermann
Christian Cassier
Michael Amtmann
Wolf-Dieter Redlich
Dr. Herman Dietrich
Prof. Dr. Graf von Brühl
Dr. Anton G. Bergmann
Dr. Werner W. Richter
Friedbert Bader
Holger Segeberg

25-jährige Mitgliedschaft

Jörg Federrath
Michael Gebbers
Rainer Schopf
Marc Lindner
Dieter HJ Kern
Dr. Helmut Kunz
Detlev Thamm
Herbert Lindenborn



Foto: © Hans-Peter Walluf

Das Schloss Chambord, siehe Fly-Out Artikel auf Seite 24.



TECHNIK



JOCHEN
SCHWEIZER

O₂

go



PHILIPS

adidas

cewe

MAC

+Babbel

Tchibo

EPSON

Wf

GARMIN.



SENNHEISER

BRAUN

DeLonghi

flaconi
Find your beauty. Everyday.

SPORT

EINE KLEINE
AUSWAHL
AUS ÜBER

★800★

TOP-MARKEN

FREIZEIT

Beste Rabatte für AOPA-Mitglieder

Viele von Ihnen haben sich bereits auf unserer Plattform für Mitgliederangebote registriert und nutzen regelmäßig **tolle Rabatte bei über 800 Top-Anbietern**.

Schauen Sie gern wieder vorbei und entdecken Sie die vielen Angebote.

Um die Angebote nutzen zu können, loggen Sie sich bitte in Ihren **Mitgliederbereich der AOPA** ein.

Dort finden Sie die Plattform unter „**Vorteilsangebote**“.

Rechnungsbericht des Schatzmeisters 2021

Im Mai 2022 hat das Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüfungsbüro Böhnelt & Fimmel in Langen nach §4 Abs. 3 EStG die Buchhaltung des Verbandes für das Jahr 2021 geprüft. Diese Prüfung beinhaltete sowohl die Richtigkeit als auch die Vollständigkeit der Belege. Es wurden keine Beanstandungen festgestellt. Das Jahresergebnis 2021 und die Steuererklärungen wurden erstellt und beim Finanzamt Langen fristgerecht abgegeben.

Zur Vereinfachung der Darstellung der Finanzen des Verbandes wurden ab dem Jahr 2006 die Zahlen exakt in Anlehnung an das Gliederungsschema des Wirtschaftsprüfers ausgewiesen. Seit dem Geschäftsjahr 2008 werden die Beträge in der Ergebnisrechnung netto ausgewiesen. Die kumulierte Umsatzsteuer wird auf beiden Seiten der Ergebnisrechnung gesondert erfasst.

Die Mitgliedsbeiträge haben sich gegenüber dem Vorjahr um ca. 13 TEUR erhöht. Trotz anhaltender Pandemie konnten wir wieder einen Zuwachs von Mitgliedern verzeichnen. Der Abschluss des Jahres 2021 weist, wie im letzten Jahr einen Überschuss aus. Er beträgt 49.960,59 EUR und liegt damit im Bereich des Überschusses des Vorjahres.

Auf der Einnahmenseite stehen rund 660.000 EUR den Ausgaben von knapp 610.000 EUR plus dem genannten Jahresüberschuss gegenüber. Die Einnahmen haben sich im Vergleich zum Vorjahr nach einem leichten Rückgang im Vorjahr wieder um ca. 7 % erhöht. Im Zusammenhang mit den pandemiebedingten Ausfällen konnte im letzten Jahr wieder eine leichte Erholung beobachtet werden. Veranstaltungen konnten teilweise wieder stattfinden und die Online-Seminare wurden gut angenommen.

Bei den Mitgliedern gibt es schon seit vielen Jahren immer eine ähnliche Fluktuation. Erfreulicherweise übersteigen die Eintritte regelmäßig die Austritte. Im Jahr 2021 kamen in der Summe 309 Mitglieder hinzu, was abzüglich der Austritte zu einer Steigerung um 166 Mitglieder führte.

Gründe für das Ausscheiden der Mitglieder sind überwiegend Alters- und gesundheitliche Gründe sowie individuelle finanzielle Probleme, die allerdings nicht häufiger vorkamen als in den Vorjahren. Dadurch mussten ausstehende Mitgliedsbeiträge auch im letzten Jahr nur in einem durchschnittlichen Umfang eingetrieben werden. Selbstverständlich wird die laufende Beachtung aller Außenstände in gleichem Maß fortgeführt. Auf der Ausgaben-seite hat die konsequente Kostenkontrolle die notwendige Stabilität erhalten.

Der gute Erfolg bei den Online-Veranstaltungen wird als Motivation verstanden, sie dort, wo es sinnvoll und praktisch ist, weiter anzubieten. Präsenzveranstaltungen werden selbstverständlich wieder stattfinden, was von vielen Mitgliedern auch gewünscht wird.

Schwerpunkt unserer Verbandsaktivitäten ist weiterhin primär die Bearbeitung der wesentlichen politischen und fachlichen Themen der Allgemeinen Luftfahrt. Ein wichtiges Thema ist momentan die

Vermeidung von Zusammenstößen in der Luft. Es gibt hierfür einige technische Mittel, die betrieben und zugelassen werden müssen. Wir setzen uns intensiv dafür ein, dass solche Systeme zu einer Zulassung und entsprechender Verbreitung kommen. Wir sind zudem natürlich auch weiterhin bestrebt, uns in diverse Förderprojekte wie z. B. SESAR einzubringen.

Mit den Wahlen anlässlich der AOPA-Jahreshauptversammlung am 30. Oktober 2021 wurde das Amt des Schatzmeisters von Hans-Peter Walluf an Bülent Emekci übergeben.

Es wurde eine geordnete Übergabe durchgeführt. Da Hans-Peter Walluf als Schatzmeister für 10 Monate der 12-monatigen Berichtsperiode 2021 verantwortlich war, unterzeichnet er den Rechnungsbericht nochmals gemeinsam mit dem aktuellen Schatzmeister Bülent Emekci.

Bülent Emekci
AOPA-Schatzmeister

Hans-Peter Walluf
Vizepräsident/Schatzmeister
bis 10/2021

Anzeige



Buchen Sie Ihren Mietwagen zu AOPA Sonderkonditionen ohne Umwege:
www.sixt.de/aopa

Vergleich Jahresergebnis 2020/2021

Ausgaben	2020	2021
Personalkosten	239.574,04	256.353,14
Veranstaltungen	23.944,15	35.435,42
Messen	4.522,52	853,02
AOPA-Letter	70.462,36	65.378,78
Öffentlichkeitsarbeit	7.581,65	7.397,41
Raumkosten	10.501,50	16.853,41
Honorare	61.755,07	90.154,45
Kfz-Kosten	8.951,82	8.864,89
IAOPA, Projektarbeit	18.766,38	2.212,95
Telefon, Telefax	6.245,56	5.839,07
Reisekosten und Kosten Vorstand	3.059,99	4.963,78
Porto	6.978,35	4.839,37
Einkauf Crew-Cards	3.747,85	3.561,09
IAOPA-Weltkonferenz	120,86	0,00
AOPA-Pilot	148,78	0,00
EDV-Kosten	7.531,50	11.841,33
Steuerberatungskosten	5.545,80	6.118,15
Einkauf AOPA-Shop	0,00	340,69
Kosten Anzeigen	10.898,60	9.587,44
Wartungs- / Instandhaltungskosten	424,30	516,68
gezahlte Umsatzsteuer	6.421,04	9.165,80
Versicherungen	2.372,14	2.624,82
Mitgliedschaften	2.262,89	1.780,91
Büromaterial	2.255,68	2.445,24
Nebenkosten Geldverkehr	2008,16	2.940,09
Rechtsanwalt- / Gerichtskosten	3.171,36	0,00
Zinsabschlagsteuer	0,00	0,00
Sonstige Ausgaben	3.490,70	4.369,72
Anlagevermögen AfA / Abgang	19.406,11	18.953,58
Fachliteratur	141,71	64,49
Spenden	200,00	200,00
Repräsentation, Bewirtung	938,03	1.577,26
Arbeitskreise	0,00	0,00
Allgemeine Druckkosten	3.596,07	2.235,62
Solidaritätszuschlag	0,00	0,00
Fortbildungskosten Mitarbeiter	1.405,00	689,16
Vorsteuer	25.893,27	3.1967,57
Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	52.032,67	49.960,59
Summe	616.355,91	660.085,92

Einnahmen	2020	2021
Mitgliedsbeiträge	501.029,69	515.237,55
Mitgliedsbeiträge für Folgejahr	1.535,83	948,33
Mitgliedsbeiträge für Vorjahr	0,00	67,50
Veranstaltungen	38.639,16	57.120,87
Anzeigen / Beilagen AOPA-Letter	7.521,68	5.394,79
Erlöse Messen / Jahrestagungen	2.129,87	0,00
Erlöse VIP-Cards	3.065,08	3.968,00
Verkauf AOPA-Shop	755,61	1.401,30
Sachbezug	7.268,40	7.146,12
Steuererstattung	0,00	0,00
AOPA-Pilot Abonnements	0,00	0,00
Zinserträge	0,00	0,00
Spenden / Projektarbeit	29.504,29	16.344,00
Erstattung Lohnfortzahlung	2.221,74	1.554,27
Sonstige Einnahmen	10.611,73	30.474,33
Umsatzsteuer	12.072,83	20.428,86
Summe	616.355,91	660.085,92

Die Zukunft von AVGAS 100LL und 100UL, Entwicklungen in der EU und den USA

In den letzten Wochen haben uns besorgte Mitglieder wiederholt gefragt, was der Stand der Dinge in Sachen Avgas 100LL ist. Der Auslöser dafür ist, dass die Europäische Kommission am 8. April 2022 eine Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 erlassen hat, die sich unter anderem auch dem Stoff Tetraethylblei widmet, der in Avgas 100LL enthalten ist. Die Befürchtung ist bei vielen groß, dass durch diese Verordnung Avgas 100LL kurzfristig verboten wird.

Zunächst wollen wir klarstellen, dass wir in der AOPA-Germany die weitere Nutzung von Avgas 100LL kritisch sehen. Dass das Additiv Tetraethylblei (TEL) toxisch ist, steht außer Frage. Nicht umsonst wurde es vor über 40 Jahren als Additiv in Automobilkraftstoffen verboten. Unsere Aufgabe ist es jetzt, den Übergang von einem verbleiten Avgas hin zu einem unverbleiten Nachfolger so zu managen, dass es möglichst bald einen möglichst störungsfreien Übergang gibt. Ca. 30 % der Flugzeuge in der Flotte benötigen noch Avgas 100LL, sie wären von einem Verbot des Kraftstoffs hart betroffen.

Ein weiterer kritischer Faktor ist, dass TEL nur noch von einem einzigen Hersteller für den Weltmarkt produziert wird. Würde er ausfallen, aus welchen Gründen auch immer, dann wäre die Versorgung mit Avgas 100LL plötzlich nicht mehr gewährleistet.

Zusammengefasst: Aus gesundheitlichen und auch aus wirtschaftlichen Gründen muß Avgas 100LL tatsächlich verschwinden.

Erste Frage: Wird TEL als Substanz in Europa verboten?

Schauen wir uns die Vorschriftenlage einmal genauer an. In der zitierten Verordnung steht unter (1):

Der Stoff Tetraethylblei erfüllt die Kriterien (...) für eine Einstufung als reproduktionstoxisch (Kategorie 1A) und erfüllt somit die Kriterien für die Aufnahme in Anhang XIV der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 gemäß Artikel 57 Buchstabe c der Verordnung.

Im Anhang dieser Verordnung werden dann noch zwei Übergangsregelungen mit ihren Stichtagen festgeschrieben: Antragsschluss 1. November 2023, und Ablauftermin 1. Mai 2025.

Tatsächlich kann diese Verordnung das Ende des Imports von (unverdünntem) TEL und seiner Beimischung in Flugkraftstoffe bis zum 1. Mai 2025 bedeuten. Aber das wird nur dann geschehen, wenn die Treibstoffindustrie nicht von der angebotenen Option Gebrauch machen wird und bis zum 1. November 2023 keinen qualifizierten Antrag stellt, TEL weiterhin in einer abgesicherten Umgebung zu verwenden und zu vertreiben.

Nach unserem Kenntnisstand gibt es aber bereits Gespräche zwischen der Mineralölindustrie und den Behörden, um bis zum Antragsschluss am 1. November 2023

einen Antrag auf Weiternutzung von TEL zu stellen. Sollten diese Anträge abgelehnt werden, dann ist die Produktion von Avgas 100LL innerhalb der EU nicht mehr gewährleistet.

Zweite Frage: Kann Avgas 100LL weiterhin in die EU importiert werden?

Für TEL gibt es in den EU-Regularien eine kritische Konzentration, und die liegt bei 0,1 % des Gewichts. Liegt die TEL-Beimischung unter diesem Grenzwert, dann darf die Substanz weiter importiert werden, darüber nicht. Gemäß der Spezifikationen für Avgas 100LL liegt der TEL-Anteil bei maximal 0,125 %. Somit kann der TEL-Anteil problemlos unter den kritischen Wert in den EU-Regularien von 0,1 % gesenkt werden (was in der Praxis offenbar auch heute schon geschieht, denn TEL als Additiv ist teuer), so dass Importe von Avgas 100LL aus dem EU-Ausland weiterhin möglich sein werden. Dies hat uns die EASA auch schriftlich in einem Hintergrundpapier bestätigt.

Dritte Frage: Wann endlich kommt bleifreies Avgas?

Wir hatten anlässlich der AERO in Friedrichshafen Gelegenheit mit Tim Roehl, dem Chef des US-Unternehmens GAMI, dem Entwickler des einzigen in den USA zugelassenen 100-Oktan-Avgas ohne Blei, ausführlich zu sprechen. GAMI ist optimistisch, von der FAA sehr bald die Zulassung seines Avgas 100 UL (=unleaded) für die gesamte Flugzeugflotte zu erhalten, die heute für Avgas 100LL zugelassen ist. Nach Abschluss einer Testreihe liegt die entsprechende Bestätigung der FAA Zulassungsstelle offenbar bereits vor, jedoch soll diese noch von der FAA Zentrale überprüft werden. Allerdings ist der eigentlich anvisierte Termin für die Genehmigung noch im Mai 2022 ergebnislos verstrichen. Derzeit ist GAMI auch in Gesprächen, um das unverbleite G100UL auch nach Europa zu bringen.

Andere Hersteller in den USA und Europa sind offenbar auch weiterhin mit der Entwicklung eines Avgas 100UL befasst, zur aktuellen Lage erfahren wir derzeit allerdings keine Details.

Vierte Frage: Was geschieht in den USA?

In den USA haben die Verbände der General Aviation den Behörden einen Vorschlag unterbreitet, das Avgas 100LL bis zum Jahr 2030 nicht mehr zu verwenden. Auch in den USA gehen die Behörden gegen TEL vor, an einigen Flugplätzen in Kalifornien gibt es aktuell Versuche, den Verkauf von Avgas 100LL sogar komplett zu verbieten. In den USA hält man es für realistisch, bis 2030 ein bleifreies Avgas mit 100 Oktan zum Verkehr zuzulassen und auch auf dem Markt in ausreichender Menge zu vertretbaren Preisen anzubieten.

Es bleiben noch viele Fragen offen? Ja, das stimmt. Aber es gibt viele gute Gründe, vorsichtig optimistisch zu sein, dass der Übergang zu einem bleifreien Avgas 100UL stattfinden wird, bevor es zu Engpässen kommt.

Dr. Michael Erb

AERO 2022 – nach COVID-Pause zurück zum alten Erfolg

Als die Corona-Zahlen Anfang des Jahres wieder deutlich anstiegen und viele Messen abgesagt werden mussten, haben wir alle nochmals gebangt, doch dann stand es fest: Die AERO konnte nach zweijähriger COVID-Unterbrechung endlich wieder stattfinden, und die AOPA-Germany hat sich gefreut, in diesem Jahr mit einem IAOPA-Gemeinschaftsstand in Friedrichshafen dabei gewesen zu sein.

Alle namhaften Aussteller unserer Branche waren mit vielen innovativen Produkten vertreten, und auch die Veranstaltungsprogramme waren wieder sehr umfangreich und spannend, sodass sich ein Besuch in den Messehallen am Bodensee gelohnt hat. Und

auch die Besucherzahlen konnten sich mit 27.700 aus 75 Ländern sehen lassen, das waren immerhin wieder stolze 86 % des Rekordwertes der letzten AERO in 2019. Wichtig für alle Aussteller ist, dass der neue AERO-Manager Tobias Bretzel, die Verantwortung von AERO-Urgestein Roland Bosch übernommen hat.

Bei uns am AOPA-Stand ging es vor allem um das direkte Gespräch zwischen unseren Mitgliedern und unseren Funktionsträgern. So konnte im direkten Dialog nachgefragt werden, was die AOPA als nationale und internationale Interessenvertretung für Piloten und Flugzeugbesitzer in Bezug auf viele Themen leistet. Zwei aktuelle Themen sind derzeit besonders wichtig für die Allgemeine Luftfahrt:



Foto: © AOPA-Germany

LBA Präsident Jörg-Werner Mendel (3. v. l.) zu Besuch auf dem AOPA Stand.



Foto: © AOPA-Germany

Podiumsgespräch mit der EASA: Dominique Roland (r.) geht in den Ruhestand, Vladimir Foltin (l.) übernimmt.

Zum einen ist es die Zukunft von Avgas:

Wie lange dauert es bis zur Einführung eines bleifreien Flugbenzins mit 100 Oktan, und wann verschwindet das bleihaltige 100LL? Ist ein störungsfreier Übergang zu erwarten? Was machen die Behörden in Europa und den USA? Diese Fragen hörten wir immer wieder. Wir können sie nicht mit Sicherheit und abschließend beantworten, wir können Ihnen aber die komplizierte derzeitige Gemengelage zwischen Politik, Verwaltung, Mineralölbranche, Motorenherstellern und Pilotenverbänden in Europa und den USA erklären.

Wir hatten auch Gelegenheit mit Tim Roehl, dem Chef des US-Unternehmens GAMI, dem Entwickler des einzigen in den USA zugelassenen 100-Oktan-Avgas ohne Blei, ausführlich zu sprechen. GAMI ist optimistisch, sehr bald für sein Avgas 100 UL eine FAA-Zulassung für alle Flugmotoren zu erhalten, die heute für Avgas 100LL zugelassen sind, und das unverbleite Avgas auch bald nach Europa zu bringen.

Zum anderen reizt das Thema elektronische Kollisionsvermeidung und U-Space:

Die Fragen sind immer gleich, welche technischen Ansätze gibt es, das Kollisionsrisiko zu minimieren? Warum machen wir es bei

uns nicht einfach so wie in den USA, wo es für das preisgünstige ADS-B-System namens UAT auch noch die kostenlose Bereitstellung von Wetterdaten und Sperrgebieten gibt? Verzetteln wir uns stattdessen in einem Technologie-Wirrwarr zwischen ADS-B, FLARM, Mobilfunk und noch mehr? Und schließlich: Separieren wir uns künftig von Drohnen mit technischen Hilfsmitteln im U-Space oder mit großflächig für Drohnen reservierten Lufträumen?

Was waren die Highlights auf den Messeständen?

Offensichtlich ist der Erfolg der neuen 600kg ULs und ihrer „Verwandten“, den nach den EASA-Standards der CS23 zugelassenen Leichtflugzeugen. Aber auch moderne Kolben- und Turboprop-Einmots sind über Monate und teilweise auch Jahre ausverkauft. Gerade die einmotorigen Turboprops verkaufen sich bei Abnehmern aus der Lufttaxibranche und des Werksflugverkehrs derzeit sehr gut, denn sie eröffnen mit niedrigen Betriebskosten ganz neue Märkte. Auch der Gebrauchtflugzeugmarkt ist hier aktuell wie leergefegt.

Das Thema „Sustainable Aviation - nachhaltige Luftfahrt“ war in diesem Jahr einer der Schwerpunkte der AERO. Hierzu wurde der AERO Sustainable Aviation Trail geschaffen, viele Exponate fanden sich in der e-flight-expo in Halle A7. Hier ging es um den



Foto: © Messe Friedrichshafen

Junkers Flugzeuge, ein Hingucker

Bereich Elektroflug, aber auch Themen wie alternative Treibstoffe (PtL = Power to Liquid) kamen nicht zu kurz. Klar ist, dass all das, was einmal das Fliegen der Airliner ökologisch machen soll, sich zuerst in unseren kleineren Flugzeugen beweisen muss.

Verbrauch durch einen Wärmetauscher. Inspirierend ist auch, dass es sich um einen Allesfresser handelt: Es kann Autobenzin, Avgas, Diesel oder Jet-Fuel getankt werden, das wäre besonders wertvoll in den heutigen Zeiten des Umbruchs an den Tankstellen.

Aber auch klassische Antriebe werden für neue Anwendungen weiterentwickelt, so begeisterte das Konzept eines Turbopropantriebs, der zur Erprobung in einem Ultraleichtflugzeug vom Typ VL3 eingebaut wurde. Die Turbine mit Namen TP-R90 stammt vom französischen Hersteller Turbotech, hat eine Leistung von 130 PS und soll nur geringfügig mehr verbrauchen als ein klassischer Rotax. Möglich ist dieser für eine Turbine erstaunlich geringe



Foto: © AOPA-Germany

Elektroflugzeuge und Hybridvarianten gab es vor allem in der Halle A7 zu sehen.

Stark im Kommen waren auch die Hersteller von moderner Avionik zum Nachrüsten. Geräte von Garmin wie das G5 und das G1 275 passen in die Schächte der konventionellen Avionik und bieten für relativ niedrige Kosten eine Vielzahl zusätzlicher Funktionen. Geht ein klassisches Gerät kaputt, lohnt sich oftmals eine Umrüstung auf die modernen Geräte.

Ein Ärgernis gab es dennoch: Die Anreise mit dem eigenen Flugzeug

Weniger erfreulich war die Messe leider für all diejenigen, die mit dem eigenen Flugzeug anreisen wollten. Die Slotvergabe hat viel zu geringe Kapazitäten angeboten, außerdem war die Slotvergabe eine EDV-Katastrophe mit multiplen Serverabstürzen, so dass viele Interessierte entweder frühzeitig auf andere Verkehrsmittel umgestiegen sind, oder ganz auf eine Messteilnahme verzichtet haben.

Vor allem waren es aber die überzogenen Security-Maßnahmen, die zeitweise zu einem völligen Chaos an den Zugängen zum Vorfeld geführt haben. Nach überstandener Vorfeld-Zugangskontrolle wurden die Flugzeug-Insassen in Bussen zu ihren Flugzeugen gefahren. So weit, so gut. Dort aber inspizierten Security-Personal die Flugzeuginnenräume, und wartete dann so lange, bis die Flug-



Foto: © AOPA-Germany

Unser Stand in Halle A5 war gut besucht.

zeuge ihre Parkposition verlassen hatten. Man kann sich leicht ausrechnen, dass es nach einem Übernacht-Stop 20 Minuten dauert, bis an einem Flugzeug die Vorflugkontrolle durchgeführt ist, die Passagiere und ihr Gepäck am Platz, die GPS-Geräte programmiert sind und die Rollfreigabe eingeholt ist. Das Security-Personal war mit diesen Verfahren angesichts der großen Anzahl von Flugzeugen völlig überfordert, es kam zu stundenlangem Warten, die Wartenden



Foto: © Messe Friedrichshafen

Die TBM war wieder ein Besuchermagnet.



Foto: © AOPA-Germany

Elektroflugzeuge und Hybridvarianten gab es bei einigen Herstellern zu sehen.



Foto: © AOPA-Germany

JMB Aircraft zeigte auf der Messe erstmalig seine VL3 mit Turbine



Foto: © Messe Friedrichshafen

Der Turbinenhubschrauber Bell 505 von Bell Textron ist ein Bestseller in seiner Klasse.

waren zwischen Absperrgittern und Stacheldraht menschenunwürdig eingepfercht, ohne Sitzmöglichkeiten, Getränke oder Zugang zu Toiletten. Zudem verfielen viele der Departure Slots, und verspätungsbedingt konnten viele Rückflüge am Abend nicht mehr durchgeführt werden.

Erst nachdem das Security-Personal am zweiten Messtestag massiv aufgestockt wurde, hat sich die Lage etwas entspannt, die teilweise kurz vor dem Überkochen war.

Der eigentliche Grund für diese Verfahrensweise und die Verzögerungen war, dass die geltenden EU-Regularien zur Flughafen-Security von Flughafen und Behörde ohne die vom Gesetzgeber für die General Aviation vorgesehenen Möglichkeiten zur Vereinfachung der Verfahren umgesetzt wurden. Denn vom Standard-Konzept können nach Durchführung einer Risikoanalyse von Flughäfen Abweichungen beantragt und von den zuständigen Behörden genehmigt werden. Bei der AERO Expo France in Lyon zum Beispiel geht es angesichts identischer EU-Vorgaben auch viel unkomplizierter und kundenfreundlicher zu, dort gibt es auf einem Parkbereich für die General Aviation mit Zustimmung der



Foto: © Messe Friedrichshafen

Roland Bosch übergibt AERO Messeleitung an Tobias Bretzel

Behörden keinerlei Security-Kontrollen, man separiert das Airline-Vorfeld nur konsequent vom Messeverkehr. Wir sind im intensiven Kontakt mit der AERO-Messeleitung, dem Flughafen und den Behörden, damit sich dieses völlig unnötige Drama im nächsten Jahr nicht wiederholt.

Es sollte nicht noch einmal passieren, dass eine ansonsten hervorragend organisierte Messe unter solchen organisatorischen Defiziten leidet. Die Anreise mit einem Flugzeug zu einer Luftfahrtmesse sollte an einem Flughafen wie Friedrichshafen auch bei einem etwas stärkerem Verkehrsaufkommen problemlos möglich sein.



Foto: © Screenshot Garmin

Moderne Garmin-Avionik kann man jetzt auch leicht nachrüsten

Dr. Michael Erb

Das Ende des AOPA Safety Letters – eine persönliche Betrachtung vom Autor Jürgen Mies

Als ich 2011, nach beinahe 40 Jahre Arbeit bei der deutschen Flugsicherung, zu AOPA Germany kam, war es mein Wunsch, den regelmäßig erscheinenden AOPA Letter durch eine zusätzliche Rubrik, die sich ausschließlich Sicherheitsthemen in der Allgemeinen Luftfahrt widmet, zu erweitern. Vorbild waren für mich die in den 1970er bis 1990er Jahren regelmäßig veröffentlichten Flugsicherheitsmitteilungen (fsm) des LBA. Meine Absicht, die neue Rubrik ebenfalls mit der Überschrift Flugsicherheitsmitteilungen zu versehen, konnte aus rechtlichen Gründen nicht realisiert werden, und so entstand 2012 der eigenständige AOPA Safety Letter.

Es war von Anfang an mein Anspruch, jeweils ein Sicherheitsthema umfassend zu behandeln. Dazu braucht man schon mehrere Seiten. Acht Seiten, in der Mitte vom AOPA Letter, ggf. zum Herausnehmen und Sammeln, erschien mir das richtige Format.

Allerdings, acht Seiten sind eine Herausforderung für mich als Autor, aber auch für den Leser, der vielleicht gewohnt ist, kurze Artikel, wie in den verschiedenen Fliegermagazinen, zu lesen.

Über die Jahre sind nun insgesamt 60 AOPA Safety Letter veröffentlicht worden; heute alle auch online verfügbar für jedermann, nicht nur für AOPA Mitglieder. Die Themen decken einen großen Bereich der Allgemeinen Luftfahrt ab, vorwiegend für die VFR-Fliegerei, aber auch einige für die IFR-Luftfahrt.

In vielen Fällen habe ich bewusst Themen aufgegriffen, bei denen ich meine eigene fliegerische Erfahrung mit einbringen konnte. Aber es gab auch Themen, wo ich aufwendig recherchieren musste.

Mein Plan, über die Jahre ein Team von Autoren zu etablieren, die ein großes Spektrum von Sicherheitsthemen abdecken könnten, hat sich leider nicht realisieren lassen. Nur in wenigen Fällen konnte ich einen externen Autor gewinnen.

Nach nun 10 Jahren und 60 veröffentlichten AOPA Safety Letter stellt sich für mich und für AOPA Germany insgesamt die Frage, ob das Format, ein Sicherheitsthema auf jeweils acht Seiten detailliert darzustellen, noch zeitgemäß ist. Ohne Frage, sicherheitsrelevante Themen in der Allgemeinen Luftfahrt tauchen immer wieder auf und

müssen von AOPA Germany aufgegriffen werden. Das muss allerdings nicht unbedingt auf jeweils acht Seiten behandelt werden, sondern kann kompakt im AOPA Letter als Artikel veröffentlicht werden. AOPA Germany hat daher beschlossen, die Serie der AOPA Safety Letter einzustellen.

Natürlich werden die AOPA Safety Letter weiterhin online zur Verfügung stehen. Sicherlich müssen einige AOPA Safety Letter, insbesondere die über luftrechtliche Themen, im Laufe der Zeit aktualisiert werden.

Mir als Autor hat es außerordentlich viel Spaß gemacht, die AOPA Safety Letter zu schreiben. Ich habe bei meinen Recherchearbeiten viel dazu gelernt. Insbesondere haben mich die Reaktionen und Kommentare der Leser gefreut. Und ganz besonders freut es mich, wenn ich höre, dass die AOPA Safety Letter bei einigen Flugschulen als Lehrunterlage verwendet werden.

Jürgen Mies



Eine kleine Auswahl von 60 AOPA Safety Letters

Foto: © AOPA-Germany

Das Ende des AOPA Safety Letters – eine Würdigung des Autors Jürgen Mies

Foto: © Jürgen Mies



An Fliegerstammtischen und in Internetforen finden sich immer viele selbsternannte Experten, die sich zu allen möglichen Themen auskennen und andere auch gerne ungefragt an ihrem (Halb-)Wissen teilhaben lassen.

Über 10 Jahre und 60 Ausgaben des AOPA-Safety-Letters konnten wir uns in der AOPA-Germany hingegen auf einen wirklichen Experten verlassen:

Auf Jürgen Mies. Nach seiner Karriere bei der DFS nahm Jürgen Mies den Kontakt zu uns auf und bot sich an, regelmäßig Sicherheitsthemen aufzugreifen und ausführlich über sie zu berichten.

Damals haben wir alle nicht damit gerechnet, dass die AOPA-Safety-Letter sich über solch einen langen Zeitraum zu einer wirklichen Institution entwickeln würden.

Jürgen Mies fand aber sofort großen Gefallen daran, sich akribisch in die verschiedensten Themen einzuarbeiten und alle zwei Monate jeweils acht Seiten druckfertig abzuliefern. Dabei konnte er auf seine

Ausbildung als Diplom-Ingenieur, seine Erfahrungen bei der DFS, als Buchautor und als weitgereister enthusiastischer Privatpilot mit IFR-Berechtigung zurückgreifen. Seine Artikel hatten immer Hand und Fuß, sie waren stets sorgfältig recherchiert und verständlich aufbereitet. Für andere wäre der Zeitdruck Neues zu liefern ein unerträglicher Albtraum gewesen: Nicht so für Jürgen Mies, immer wenn eine neue Ausgabe fertig war, konnte man ihm die Freude über das Geschaffene anmerken.

Die Resonanz war auch entsprechend positiv: Sehr viele Leser äußerten sich begeistert, andere Zeitschriften und Verbände fragten an, ob sie die Safety Letter ebenfalls abdrucken durften, Flugschulen baten regelmäßig um Ausdrücke für ihren Theorieunterricht.

Wir bedauern es, dass die Zeit neuer AOPA-Safety-Letter von Jürgen Mies vorbei ist. Aber vor allem sind wir dankbar dafür, dass Jürgen Mies über 10 Jahre hinweg diesen Schatz von Artikeln geschaffen hat. Viele von ihnen wie z. B. über Aerodynamik und Wetterphänomene sind zeitlos, andere etwa zur Luftströmungsstruktur werden wir im Laufe der Zeit an neue Entwicklungen anpassen müssen.

Und einen Wunsch haben wir noch: Wenn wir uns auch in Zukunft bei Fachfragen an Jürgen Mies wenden dürften, dann wäre der AOPA-Germany sehr geholfen.

Und natürlich wünschen wir ihm alles Gute für die Zeit nach den Safety-Lettern!

*Für den Vorstand:
Prof. Dr. Elmar Giemulla*

*Für die Geschäftsstelle:
Dr. Michael Erb*

Anzeigen



Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

Bewertung von Luftfahrzeugen · Beurteilung von
Schäden · Technische Beratung · Unfallanalysen
Ausbildung zum Luftfahrtsachverständigen
Fortbildung · Vorbereitung für die IHK-Zulassung

www.gaea.aero

Fliegende Juristen und Steuerberater

Luftrecht, Haltergemeinschaften, Strafverfahren, Regulierung von Flugunfällen, Ordnungswidrigkeiten, Lizenzen, Steuerliche Gestaltung, etc.

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

Bundesweite Adressenliste auch erhältlich unter:
www.ajs-luftrecht.de

Internet: www.ajs-luftrecht.de
e-mail: info@ajs-luftrecht.de

phone: +49 6103 42081
fax: +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



Stichtag 20. Juni 2022 – Forderung nach zwei Lizenzen für Piloten von Drittstaatenflugzeugen

Die AOPA-Germany hat die Rechtslage zur Frage des europaweiten Umgangs mit Drittstaatenlizenzen, wie in dem Artikel im AOPA-Letter 2/2022 beschrieben, geprüft und ist zu Erkenntnis gekommen, dass die Forderung nach dem parallelen Vorhalten von zwei Fluglizenzen (des Staates der Registrierung des Luftfahrzeugs und eines EASA-Staates) ab dem 20. Juni 2022 einen Verstoß gegen ICAO-Vorgaben darstellt. Allerdings bleibt unklar, ob Privatpersonen eine Klage gegen die Verletzung von ICAO-Vorgaben durch die EU zusteht. Auf jeden Fall klageberechtigt sind EASA- oder ICAO-Mitgliedsstaaten, die aber offenbar von einem Klagerecht keinen Gebrauch machen wollen.

Was wir erreichen wollen ist zumindest, dass die EASA-Mitgliedsstaaten von ihrem Recht Gebrauch machen, ausländischen Piloten

ihre Ratings für die verschiedenen Luftfahrzeugtypen formlos anzuerkennen, mit der Beschränkung auf ein in diesem Drittstaat registriertes Luftfahrzeug. Das LBA befindet sich zum Druckschluss dieser Ausgabe des AOPA-Letters noch in der Prüfung, wie man dies im Detail handhabt. Vor allem ist noch nicht geklärt, wie damit umgegangen wird, wenn es für das Flugzeug ein EASA Type Rating, aber kein FAA Type Rating gibt.

Bis zu einer abschließenden Klärung können wir allen Betroffenen nur dringend dazu raten, sich an die Forderungen nach zwei Fluglizenzen zu halten. Denn schlimmstenfalls könnte das Fehlen einer der beiden geforderten Lizenzen als Fliegen ohne Lizenz ausgelegt werden, was einen Straftatbestand darstellt. Auswirkungen auf den Versicherungsschutz könnten ebenfalls die Folge sein.

Anzeige

Ein Muss für jeden Piloten – ideal auch als Geschenk!

Je 3 Landungen auf 80 Flugplätzen (insgesamt 240 Landungen) in ganz Deutschland, Österreich und Dänemark ohne die sonst fälligen Landegebühren zu zahlen!

Jetzt endlich erhältlich!

2022

AirShampoo

Lande-Gutscheinheft

JETZT SCHNELL BESTELLEN!

www.airshampoo.de/lgh oder 04402 9739-401

Ab
1. Juli 2022:
halbes Jahr =
halber Preis

€ 39,95

AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse

Foto: © AOPA-Germany



Single Pilot IFR gehört zu den grössten Herausforderungen im Bereich der Luftfahrt. Hand aufs Herz – welchem IFR Piloten ist es nicht schon passiert, dass Verfahren nicht so liefen wie gedacht, dass die Workload grösser war als üblich und Stress aufgekommen ist?

Das AOPA IFR Refresher Seminar führt Sie im Verlaufe eines 6-stündigen Seminars wieder näher heran an folgende Themen:

Termin: 17.09.2022
Ort: Egelsbach
Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 160 €
Nichtmitglieder: 200 €
Anmeldeschluss: 05.09.2022
Anmeldeformular: Seite 22

- Flugvorbereitung IFR
- Kartenkunde
- IFR Verfahren: Zulu Departure, Enroute, Arrival, Holding, Approach, Cancel IFR
- Performance Based Navigation (PBN)
- Automation Management – Die Herausforderungen der modernen Avionik
- Unusual Attitude Recovery
- Wetter im Flug
- Wie zunehmender Stress die Entscheidungsfähigkeit einschränkt

in Kooperation mit:



Das Seminar wird von erfahrenen IFR Lehrern gestaltet. Profitieren Sie von deren Erfahrung, frischen Sie Ihre eigenen IFR Kenntnisse wieder auf und lernen Sie, was es Neues gibt.

AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online

Foto: © Fotolia.com – Thaut Images



Das Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte wird für Mitglieder der AOPA-Germany im Sinne von FCL.940.FI bzw. FCL.940.IRI durchgeführt. Der Lehrgang wird als anerkanntes Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte vom LBA zugelassen und erfüllt die Voraussetzungen von:

- FCL.940.FI: FI(A), FI(H) – Verlängerung und Erneuerung
- FCL.940.IRI: IRI (A), IRI (H) – Verlängerung und Erneuerung

Entsprechende Teilnahmebescheinigungen werden ausgestellt. Voraussetzung ist die Anwesenheit während des gesamten Lehrgangs.

Termine (online): 29. – 30.10.2022
Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 130 €
Anmeldeschluss: 25.10.2022
Anmeldeformular: Seite 22

Das Programm mit der hochkarätigen Vortrags- und Referentenliste geht allen angemeldeten Teilnehmern rechtzeitig vor Seminarbeginn zu.

43. AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden – ausgerichtet von AOPA D-A-CH



Foto: © AOPA-Germany

Termin: 31.07. – 06.08.2022
Ort: Flugplatz Eggenfelden

Teilnahmegebühr:
AOPA-Mitglieder: 260 €
Nichtmitglieder: 360 €
Fluglehrerstunde: 40 €

Anmeldeschluss: 21.07.2022
Anmeldeformular: Seite 22

In der Teilnahmegebühr enthalten sind:

Theoretische Unterlagen für die Kurse ALP, ADV und BAS (sofern gebucht), Shuttle-Service morgens vom Hotel zum Flugplatz und abends retour und das Abschlussbuffet.

Eine Liste von Unterkünften vermitteln wir Ihnen gerne nach der Anmeldung.

Nach Zusendung des Anmeldeformulars fragen wir die gewünschten Kurse und verfügbaren Tage bei Ihnen mit einem gesondertem Formular ab.

Die Kombination aus qualifizierter fliegerischer Weiterbildung und harmonischem Fliegerurlaub in Niederbayern wissen unsere Teilnehmer seit 40 Jahren zu schätzen. Machen auch Sie mit!

Kursangebot

Die unten aufgeführten Kursinhalte von Basic und Advanced können natürlich mit Ihrem Fluglehrer ganz individuell auf Ihre Fähigkeiten und Bedürfnisse angepasst werden. Was hätten Sie gerne? Wir machen es möglich!

BRIEFING

Jeden Morgen vor Beginn des Flugbetriebs werden Wetter und Abläufe besprochen. Obligatorisch für alle, die an diesem Tag fliegen möchten.

PRAXISANGEBOT

Grundlagentraining / Basic (BAS)

Schwerpunkt sind die Grundlagen. Trainiert werden der Gebrauch von Checklisten, Kurzstart und -landung, Ziel- und Außenlandeübungen, der Anflug auf große Flughäfen und vieles mehr.

Aufbautraining / Advanced (ADV)

Wir bieten das Fliegen „unter der Haube“, GCA-, ILS-, NON GYRO-Approaches, CVFR-Refreshertraining und vieles mehr.

Alpeneinweisung (ALP)

Erfahrene Fluglehrer zeigen Ihnen nicht nur die Schönheit des Alpenfliegens, sondern auch die damit verbunden Risiken und wie sie sicher minimiert werden können. Landungen auf Alpenflugplätzen sind ein besonderes Highlight.

IFR-Check

Ist für 1- und 2-motorige Flugzeuge mit einem Sachverständigen möglich.

Pinch-Hitter (PCH)

Für den/die Piloten-Partner/in als Notfalltraining vorgesehen. Der Kurs umfasst den Umgang mit dem Flugzeug am Boden und in der Luft, Grundlagen der Navigation, Starten und Landen, etc.

Foto: © Fotolia.com – Visions-AD



Foto: © Kamier - istockphoto.com

AOPA Sea Survival Training – Überleben auf See



Termin: 14. – 15.10.2022

Ort: Elsfleth

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 580 €

Nichtmitglieder: 750 €

Anmeldeschluss: 04.10.2022

Anmeldeformular: Seite 22

In Kooperation mit



**MARITIMES
KOMPETENZZENTRUM
ELSFLETH gGmbH**

Fotos+Logo: © MARIKOM

Wir freuen uns, Ihnen in Zusammenarbeit mit dem Maritimen Kompetenzzentrum und Fire Safety Training in Elsfleth wieder unseren beliebten Sea Survival-Lehrgang anbieten zu können. Der Lehrgang vermittelt Methoden der Selbstrettung aus einem notgewässerten Luftfahrzeug und trainiert deren sichere Beherrschung.

Der Lehrgang beginnt am Freitagmittag mit einer umfassenden theoretischen Einweisung in die Gefahren, die notgewässerten Piloten drohen. Am Samstag folgt dann die Praxis in der Wasserübungshalle, in der verschiedene Wellentypen, Wind, Regen und Dunkelheit simuliert werden können. Die Teilnehmer trainieren mit Schwimmwesten, Rettungsinseln und Signalgeräten. Höhepunkt ist der Ausstieg aus einem Cockpit-Simulator unter Wasser.

Sea Survival ist eine Veranstaltung, die nicht nur sehr lehrreich ist und Ihr Leben retten kann, sondern auch noch jede Menge Spaß macht. Eine Investition, die sich für alle lohnt, die öfter über offenes Wasser fliegen und wissen wollen was zu tun ist, wenn der Propeller plötzlich stehen bleibt.

Eine Liste mit Übernachtungsmöglichkeiten senden wir Ihnen gerne nach der Anmeldung zu.



AOPA-Nordatlantik-Seminar

*Mit Weltumrunder
Arnim Stief*



Termin: 12.11.2022

oder 13.11.2022

Ort: Egelsbach

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €

Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 04.11.2022

Anmeldeformular: Seite 22

Transatlantikflüge mit dem Kleinflugzeug, ob ein- oder zweimotorig, haben auch in der heutigen Zeit nichts von ihrem Reiz verloren. Auch wenn dank der neuen Navigationsmöglichkeiten mit GPS und der in Teilgebieten besseren Radarabdeckung das mit einem solchen Flug verbundene Risiko reduziert wurde, hängt der Erfolg eines solchen Unterfangens großteils von einer ordentlichen Vorbereitung ab. Das angebotene Transatlantikseminar soll helfen, die passende Streckenführung, Überlebensausrüstung und weitere Details aufzuzeigen. Dabei wird auch Gelegenheit gegeben, die Überlebensausrüstung im Original in Augenschein zu nehmen und auch mal selbst einen Survivalsuit anzuprobieren.

Dozent ist Arnim Stief, der selbst den US-ATPL für ein- und mehrmotorige Land- und Wasserflugzeuge und entsprechenden Lehrberechtigungen hält und bereits mehr als 100 Überführungsflüge über den Nordatlantik absolviert hat. Im Jahr 2006 flog er mit einer Cirrus SR 22 einmotorig um die Welt, wobei ihm die Erfahrung aus seinen Transatlantikflügen eine gesunde Basis für diese Unternehmung gegeben hat. 2010 war er mit Reiner Meutsch von der Stiftung „Fly and Help“ erneut rund um den Globus unterwegs.

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

Anmeldungen sind
auch online möglich:
<https://aopa.de/events/list/>



- ☐ **AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse in Egelsbach am 17.09.2022**

Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder

- ☐ **AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online vom 29. – 30.10.2022**

Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder

- ☐ **AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden vom 31.07. – 06.08.2022**

Teilnahmegebühr: 260 € für AOPA-Mitglieder, 360 € für Nichtmitglieder, Fluglehrerstunde 40 € – Teilnehmer: Min. 20 / Max. 50

- ☐ **AOPA Sea Survival Training in Elsfluth vom 14. – 15.10.2022**

Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 12

- ☐ **AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 12.11.2022** ☐ **am 13.11.2022**

Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 12

Angaben zum Teilnehmer

Name		AOPA ID	
Straße		Geburtsdatum	
PLZ	Ort		
Telefon/Mobil		E-Mail	
Erlaubnis/Berechtigung			
seit	gültig bis	Flugstunden	

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an. Ich wünsche folgende Zahlungsart:

- ☐ Überweisung nach Rechnungserhalt ☐ bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

Ort, Datum	Unterschrift
------------	--------------

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt.

Bei einem Rücktritt von einer AOPA-Veranstaltung bis 4 Wochen vor deren Beginn entstehen keine Kosten. Bis 14 Tage vor Beginn erhebt die AOPA-Germany eine Bearbeitungsgebühr von 50 % des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Sollte die Mindestteilnehmerzahl bei einer Veranstaltung nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung abzusagen. Bereits gezahlte Teilnahmegebühren werden in diesem Fall erstattet. Teilnehmer und Begleitung fliegen auf eigenes Risiko. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer. Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden.

Mitglieder werben Mitglieder

Unsere Prämien für Ihre Empfehlung

Die beste Werbung für unseren Verband sind Mitglieder, die mit der AOPA zufrieden sind und ihre fliegenden Bekannten für uns werben. Als Dankeschön winken attraktive Prämien, z. B. eine Prämienzahlung, einen 50 Euro Gutschein von einem dieser drei Luftfahrt-Bedarfshändler: Friebe, Siebert, Sky Fox oder ein Lande-Gutscheinheft.

1 neues Mitglied

NEU



ForeFlight

A Boeing Company

ForeFlight Gutschein 50 €

Der Gutschein wird elektronisch von uns zugestellt und kann auf ForeFlight.com eingelöst werden.



Jeppesen Gutschein 80 €

Voucher gültig für alle Jeppesen Produkte und Services (ausgenommen Pilot Supplies). Gilt für Neukunden und Bestandskunden, einlösbar zur nächsten Renewal Rechnung.



50 Euro Gutschein

von einem dieser drei Luftfahrt-Bedarfshändler: Friebe, Siebert oder Sky Fox



Prämienzahlung

von 40 EUR für jedes neue Mitglied



Lande-Gutscheinheft

Ausgabe für 2022

2 neue Mitglieder



Jeppesen Gutschein 200 €

Voucher gültig für alle Jeppesen Produkte und Services (ausgenommen Pilot Supplies). Gilt für Neukunden und Bestandskunden, einlösbar zur nächsten Renewal Rechnung.



Jeppesen JeppView VFR Europe

Das bekannte VFR-Manual in digitaler Form inklusive Berichtungsdienst für ein Jahr.



Freistellung vom AOPA-Mitgliedsbeitrag für ein Jahr

für AOPA-Mitglieder mit persönlicher Mitgliedschaft

Sie können die Werbepremie auch online auswählen und die Angaben der geworbenen Person übermitteln:

<https://aopa.de/ueber-uns/werben-mit-aopa/>



Bedingung für die Zusendung der Werbepremien bzw. des Schecks über 40 EUR ist der Ausgleich des ersten Mitgliedsbeitrages des geworbenen Mitglieds.

AOPA Fly-Out 2022



Foto: © Hans-Peter Walluf

Im Bus macht der Ausflug auch Spaß

Man kann behaupten, dass das AOPA Fly-Out schon eine lange Tradition hat. Das bedeutet allerdings auch, dass schon einige Ziele angefliegen wurden und es mit der Zeit immer schwieriger wird, etwas Neues zu finden. Das Ziel des diesjährigen Ausfluges war wieder einmal Frankreich. Der letzte Ausflug zur „Grand Nation“ ist allerdings schon achtzehn Jahre her, da kann man nicht mehr von Wiederholung sprechen. 2004 war Troyes auf dem Weg nach Saumur Zwischenstation. Dieses Jahr sollten wir es besser kennenlernen als nur auf der Durchreise.



Foto: © Hans-Peter Walluf

Der Flugplatz von Troyes

Ein Grund dafür könnte der in der ganzen Welt beliebte Schaumwein sein, der in dieser Gegend hergestellt wird. Man nennt ihn Champagner und kein anderer Sekt darf so heißen, wenn er nicht in der Champagne hergestellt wurde. Auch landschaftlich ist die Gegend sehr reizvoll und fast jedes Dorf strahlt den französischen Charme aus, der durch die Bauweise der Häuser mit Naturstein entsteht.

Am 2. Juni machten sich die Besatzungen von 22 Flugzeugen auf den Weg in die Champagne. Insgesamt kamen 53 Teilnehmer wohlbehalten im Laufe des Tages in Troyes an. Troyes hat einen gut ausgebauten Flugplatz mit allem, was man zum fliegen braucht. Ein Instrumentenanflugverfahren, Kraftstoff, eine Werft vor Ort und eine freundliche Crew, sowie ein ordentliches Hotel in Laufnähe. Dieses Hotel erfüllt zwar nicht die höchsten Ansprüche aber es konnte alle unsere Fly-Out Teilnehmer problemlos unterbringen, was nicht immer möglich ist. So war es dann auch angenehm, für das gemeinsame Abendessen nicht noch eine kleine Busreise in die immerhin knapp 8km entfernte Innenstadt von Troyes unternehmen zu müssen.

Spätestens beim Abendessen konnten sich dann alle die Teilnehmer wieder begrüßen, die „immer“ beim Fly-Out mitfliegen – es waren nicht wenige. Die Stimmung war von Anfang an entspannt und fröhlich.



Unsere Gruppe in Troyes

Für den nächsten Tag (Freitag, der 3.6.) stand für alle, die Lust darauf hatten, ein Ausflug auf dem Plan. Mangels geeigneter Landebahnen im Zielgebiet musste ein Bus als Verkehrsmittel genutzt werden. Die kurze Reise führte uns mitten in das Gebiet, wo der Champagner zu Hause ist. Die reizvolle Landschaft hat schon früher auch prominente Gäste angezogen. Zu besichtigen gab es das ehemalige Landhaus von Charles De Gaulle. Der ehemalige Präsident, damals noch Regimentskommandeur, erwarb 1934 das Landhaus mit einem großen, angeschlossenen Garten in Colombey-les-deux-Églises, verkehrsgünstig gelegen zwischen Paris und den Garnisonen im Osten des Landes. Im September 1958 lud General de Gaulle den deutschen Kanzler Konrad Adenauer zu einem historischen Versöhnungstreffen zwischen Frankreich und Deutschland auf La Boisserie ein. Das Treffen fand im privaten Rahmen statt. Adenauer war der einzige Regierungschef, den de Gaulle je in sein Landhaus bat.

Essen gab es, zum Umfeld passend, im „La Table du General“, ein uriges altes Gebäude, wo sicher auch der „General“ oft Gast war. Das Essen hat dann auch einen sehr guten Eindruck der französischen Küche hinterlassen.

Anzeige

Hier sparen Mitglieder beim Neuwagenkauf

- persönlicher Ansprechpartner
- keine Vermittlungskosten
- volle Herstellergarantie
- hervorragende Barkauf-, Leasing- und Finanzierungsangebote



Als Mitglied sind Sie klar im Vorteil!

CarFleet24



Foto: © Hans-Peter Walluf

Landgasthof in Colombey

In der Champagne gewesen zu sein ohne eine Sektkellerei gesehen zu haben, ist nicht vorstellbar. Daher war die nächste Station die Kellerei Remy Massin et Fils in Ville sur Arce. Ein Gut das seit fünf Generationen von der Inhaberkategorie geführt wird. Die Führung durch den Betrieb und die anschließende Champagnerprobe haben den Nachmittag abgerundet. Vermutlich hat ausschließlich die begrenzte Nutzlast der deutschen Flugzeuge dazu geführt, dass Champagnerkisten nur in überschaubarer Menge Ville sur Arce verlassen haben.

Der Samstag empfing uns mit (noch) gutem Wetter. Für den Sonntag, der allgemein als Rückflugtag geplant war, wurde ziemlich schlechtes Wetter vorhergesagt. Einige Teilnehmer haben daher schon am Samstag die Heimreise angetreten, vor allem wenn es für den Pfingstmontag

schon feste Pläne gab. Für den Rest der Truppe waren Fliegerausflüge angesagt. Die Schlösser an der Loire waren dafür natürlich das bevorzugte Ziel.

Wegen der Ankündigung von starken Gewittern bis hin zu Unwettern, wurden die Flugzeuge abends extra festgebunden und verzurrt. Wie so oft waren die Unwetter glücklicherweise nicht schlimmer als ein Sommergewitter. Dennoch lud die Gewitterfront, die am Sonntag von Südwesten nach Nordosten zog und damit die Heimflugstrecke abdeckte, nicht dazu ein hinterherzufliegen. So entschied sich die Mehrheit der Dagebliebenen zum Bleiben. Nur zwei Besatzungen machten sich dennoch auf den Heimweg und kamen auch gut an.



Foto: © Hans-Peter Walluf

Wohnhaus von Charles de Gaulle

Alle anderen haben noch einen netten und fröhlichen Abend in der wunderschönen Altstadt von Troyes verbracht, wo es gutes Essen und ganz viele gemütliche Gaststätten gibt. Da war es auch verkraftbar, dass einige für eine Nacht das Hotel wechseln mussten, weil das „Golden Tulip“ am Flugplatz für den zusätzlichen Tag komplett ausgebucht war.

Am Montag war der ganze Gewitterzauber vorbei und der Heimweg konnte von allen völlig frei von Wetterstress angetreten werden. Beim Abschied hörte man von vielen Seiten „Na dann, bis zum nächsten AOPA-Fly-Out – wir sind sicher wieder dabei!“

Hans-Peter Walluf

Info des Regierungspräsidiums Darmstadt für VFR Piloten in der Frankfurt CTR

Am 15. Juni 2022 hat das RP Darmstadt eine zweiseitige Information für Piloten in der Frankfurt CTR veröffentlicht und die ortsansässigen Verbände, Vereine und Flugschulen um Weiterleitung gebeten, siehe Seite 28 und 29. Dabei geht man auf zwei Problembereiche ein:

1. Überflüge des Kernstadtbereichs von Frankfurt am Main

Gemäß dem Informationsschreiben wird darauf hingewiesen, dass gemäß SERA.3105 über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten etc. eine Sicherheitsmindesthöhe von mindestens 1.000 ft über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 600 m einzuhalten ist. Diese Sicherheitshöhe kann über dem Kerngebiet der Stadt Frankfurt und insbesondere beim Flug entlang des Main nicht eingehalten werden, wenn, wie üblich, TWR Frankfurt eine maximale Flughöhe von 1500 ft MSL vorgibt.

In der Tat ist es so, dass angesichts der einzuhaltenden Obergrenze der Frankfurt CTR von 1500 ft und der Terrain- und Gebäudesituation es über weiten Teilen des Kernstadtgebiets nicht möglich ist, die Mindesthöhen und Abstände von SERA einzuhalten.

Offenbar beschwerten sich Anwohner über solche Flüge, so dass die Behörden diesen Beschwerden nachgehen und Ordnungswidrigkeiten verhängen müssen. Besonders beliebt unter Piloten sind in Frankfurt seit Jahrzehnten Flüge entlang des Main, aber offenbar nicht bei den Anwohnern. Leider hilft es in diesem Zusammenhang nicht, dass die DFS-Towerlotsen eine Flugverkehrskontrollfreigabe für solche Flüge erteilen: Denn sie sind nicht zuständig für das Einhalten der Sicherheitsmindesthöhe und der Mindestabstände zu Gebäuden. Wir haben zwar Verständnis für die Problematik, würden uns aber dennoch eine grundsätzliche Lösung des Problems wünschen. Die könnte zum einen darin bestehen, dass die Obergrenze der Frankfurter CTR angehoben wird, vielleicht um 500 ft auf 2000 ft. Hier wäre es interessant von der DFS zu erfahren, ob dies möglich ist. Angesichts einer Terrainshöhe in Frankfurt von ca. 100 m/330 ft gäbe es hier mehr Sicherheit für die Piloten und mehr Ruhe für die Anwohner. AOPA-Germany wird sich in diesem Sinne einsetzen und über den Fortschritt berichten.

2. Low Approach Anflüge am Flughafen Frankfurt

Das Informationsschreiben informiert zusätzlich darüber, dass über den Start- und Landebahnen am Flughafen Frankfurt eine Sicherheitsmindesthöhe von 500 ft einzuhalten ist. „Eine Flugverkehrskontrollfreigabe mit dem so genannten Verfahren „Low Approach“ gibt es im luftrechtlichen Sinne nicht, so der RP Darmstadt.

Leider wird die Problematik der Low Approaches vom RP Darmstadt unglücklich und leicht missverständlich behandelt, da hier nicht zwischen normalem Durchstartmanöver und Low Approaches unterschieden wird.

Fangen wir mit einem Blick in die Historie an: Wir haben bereits vor über einem Jahr darüber berichtet „Anflug zum Üben, nicht zum Angehen! - AOPA Germany“, dass es in Kopenhagen zu Anzeigen gegen VFR-Piloten gekommen ist, die einen Landeanflug mit Durchstarten am Internationalen Flughafen Kastrup durchgeführt haben. Wie in ganz Europa war bedingt durch COVID das Verkehrsaufkommen auch in Kastrup so niedrig, dass die Towerlotsen VFR-Verkehr darum gebeten haben, doch mal bei ihnen vorbeizuschauen. Der Vorwurf kam auf, dass das Unterschreiten der Mindestflughöhen gemäß SERA nur für Start und Landung erlaubt ist, deshalb wäre ein Durchstarten unterhalb von 500 ft zu Trainingszwecken nicht erlaubt. Dieser Interpretation hat die Europäische Kommission schnell und deutlich widersprochen: Wenn Anflüge erlaubt sind, dann sind auch alle Übungen rund um den Anflug erlaubt, und dazu zählen auch Durchstartmanöver.

Hierbei gilt es allerdings einen Aspekt klarzustellen, der leicht für Verwirrung sorgen kann. Denn der Gesetzgeber unterscheidet klar zwischen einem Anflug mit Durchstarten und einem Low Approach. Der Anflug mit Durchstarten zeichnet sich dadurch aus, dass das Flugzeug nach dem Abbruch des Anflugs zügig wieder auf die Sicherheitsmindesthöhe gebracht wird. Das ist grundsätzlich unbedenklich, solange etwa keine Terminals im kombinierten Kurven- und Steigflug überflogen werden.

Ein Low Approach zeichnet sich hingegen dadurch aus, dass das Flugzeug absichtlich in niedriger Höhe verbleibt. Jeder kennt Anekdoten vom tiefen Abfliegen einer Piste, an deren Ende das Flugzeug steil hochgezogen wird. Das macht zwar Spaß und sieht toll aus, bedarf aber formell einer Genehmigung einer Behörde, etwa bei Flugtagen.

Das RP Darmstadt hat uns auf Anfrage auch ausdrücklich bestätigt, dass „IFR Anflüge, IFR Training sowie VFR Trainingsanflüge auch außerhalb einer ATO/DTO selbstverständlich rechtlich eindeutig zulässig und möglich“ und nicht Gegenstand der Veröffentlichung sind.

Grundsätzlich finden wir es unvorteilhaft, wenn relevante flugbetriebliche Informationen eines Regierungspräsidiums nur regional verteilt, und nicht generell veröffentlicht werden. Denn eigentlich sind diese Informationen für alle Luftfahrer relevant, und sollten deshalb auch in der AIP veröffentlicht werden, idealerweise frei zugänglich.

Regierungspräsidium Darmstadt

HESSEN



VFR Piloten Information CTR Frankfurt (EDDF)

Aus gegebenem Anlass informiert die Landesluftfahrtbehörde des Regierungspräsidium Darmstadt hiermit alle Luftfahrer und Luftraumnutzer über die rechtliche Problematik der Einhaltung der Sicherheitsmindesthöhe innerhalb des Luftraum D CTR / Kontrollzone Flughafen Frankfurt.

1. Überflüge von Frankfurt am Main - Kernstadtbereich

Über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten, Industrieanlagen, Menschenansammlungen, Unglücksorten sowie Katastrophengebieten beträgt die **Sicherheitsmindesthöhe** nach SERA. 3105 Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 mindestens 1.000 Fuß über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 600 Metern. Eine Evaluation der Hindernissituation in der Stadt Frankfurt hat ergeben, dass über dem gesamten Kernstadtbereich, insbesondere entlang der oft geflogenen Route von Norden kommend über den Pflichtmeldepunkt „N“ (November) entlang der Autobahn A5 bis zum Main und dann dem Main folgend nach Osten, nicht mehr unter Beachtung der vorgenannten Höhe geflogen werden kann, wenn die innerhalb der CTR Frankfurt von der DFS –TWR Frankfurt üblicherweise vorgegebene maximale Flughöhe von 1500ft MSL eingehalten werden muss.

Für eine solche Unterschreitung bedarf es einer Erlaubnis durch das RP Darmstadt als hierfür zuständige Behörde, die nur in begründeten Einzelfällen auf Antrag erteilt wird. Liegt eine solche Erlaubnis für den Luftfahrzeugführer nicht vor, handelt es sich um eine Ordnungswidrigkeit.

Hierbei ist zu beachten, dass die Flugverkehrskontrollfreigabe durch den FRA Tower-Lotsen nicht die luftverkehrsrechtliche Erlaubnis zum Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe beinhaltet oder ersetzt. Der Luftfahrzeugführer muss daher bereits in der Flugvorbereitung berücksichtigen, dass er unabhängig von einer Flugverkehrskontrollfreigabe die behördliche Erlaubnis des RP Darmstadt für das Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe beantragen muss, wenn ausnahmsweise über den Kernstadtbereich der Stadt Frankfurt geflogen werden soll.

Stand: 15.06.2022

2. Low Approach Anflüge am Flughafen

Die Sicherheitsmindesthöhe über den Start- und Landebahnen am Flughafen Frankfurt beträgt 500ft AGL. Eine Flugverkehrskontrollfreigabe mit dem sogenannten Verfahren „Low Approach“ gibt es im luftrechtlichen Sinne nicht. Es handelt sich dabei um ein Durchstarten aus niedriger Höhe. Dieses Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe ist nur mit einer dementsprechenden Genehmigung durch die Landesluftfahrtbehörde des RP Darmstadt zulässig.

Eine solche Genehmigung liegt allen Ausbildungsorganisationen vor, die solche Trainingsflüge durchführen müssen. Wenn der Luftfahrer keine Genehmigung zum Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe hat, und einen Tiefanflug unter 500ft AGL mit einer Flugverkehrskontrollfreigabe durchführt, begeht dieser ebenfalls eine Ordnungswidrigkeit.

3. Rechtliche Begründung

Gemäß § 44 Absatz 2 Nummer 5 der Luftverkehrsordnung handelt ordnungswidrig im Sinne des § 58 Absatz 1 Nummer 13 des Luftverkehrsgesetzes, wer gegen eine Vorschrift der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794 /2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig entgegen Anhang SERA.3105 Satz 2 in Verbindung mit Anhang SERA.5005 Buchstabe f) eine Mindesthöhe für Flüge nach Sichtflugregeln unterschreitet.

4. Fazit

Die Landesluftfahrtbehörde des Regierungspräsidium Darmstadt weist darauf hin, dass die zuvor gemachten Ausführungen unbedingt bei Ihrer Flugvorbereitung bedacht werden müssen, um mit dem Flug nicht eine Ordnungswidrigkeit zu begehen, die verfolgt und mit einem Bußgeld geahndet werden kann.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Herrn Florian Hose
Tel.: 06151-12 6015
Mail: florian.hose@rpda.hessen.de

Stand: 15.06.2022

Gemeinsame Pressemitteilung der Vereinigung der Deutschen Pilotinnen und dem LSV Rheine-Eschendorf

Ein Verein – VIER Fluglehrerinnen – Pilotinnen in der Vereinigung Deutscher Pilotinnen

Große Freude kam Ende März am Flugplatz Rheine-Eschendorf auf, als mit Beate Busch-Schmidt die nunmehr 4. Fluglehrerin im Aus- und Fortbildungsteam ihren „Dienst“ aufnahm. Beate Busch-Schmidt hatte ihre Lizenz erst 2016 in Münster mit jugendlichen 51 Jahren gemacht, um trotz einiger Widrigkeiten nur sechs Jahre später bereits den Werdegang „Flight Instructor“ in Angriff zu nehmen.

Roswitha Höltken selbst engagierte Fluglehrerin, in Rheine seit vielen Jahren für die Ausbildung mitverantwortlich, konnte sich im FI-Team bereits mit Hetta Reinsch aus Diepholz und Johanna Rohe aus Rheine/Bremen glücklich schätzen über ein so tolles weibliches, professionelles Team.

Hetta Reinsch organisiert darüber hinaus gemeinsam mit Rosa jährlich das herbstliche Sicherheitstraining der Pilotinnen. Johanna Rohe hatte ihren Flugschein bereits in Rheine absolviert. Damals musste sie auch nach bestandener Lizenz noch mit dem Fahrrad zum Platz radeln, denn einen Führerschein durfte sie seinerzeit noch nicht machen. Johanna ist mittlerweile ausgebildete Verkehrspilotin und hat ihr Hobby zum Beruf machen können.

„Gegenseitige Unterstützung, Respekt und die geteilte Freude an unserer gemeinsamen Leidenschaft machen aus begeisterten Pilotinnen engagierte Fluglehrerinnen“, so die Sprecherin beider Vereine, Ruth Haliti. „Leider ist die Bilanz der weiblichen Fluglehrer in vielen Vereinen eher dürrig. Es wäre schön, wenn wir dazu beitragen könnten, dass sich dies perspektivisch ändert.“

Info zu EDXE:

Der LSV Rheine-Eschendorf e. V. besteht seit 1952 und zählt heutzutage ca. 150 Mitglieder. Es werden verschiedene Luftsportarten betrieben. Unsere Mitglieder sind u. a. unterwegs mit Segelflugzeugen, Motorflugzeugen, Ultraleichtflugzeugen, Gleitschirmen, Trikes. Das Restaurant Gets sorgt für das leibliche Wohl mit selbstgebackenen Kuchen und coolen Burgern!

Info zur VDP:

Als weibliche Flieger in den Männer-dominierten Vereinen noch nicht sehr gern gesehen waren, wurde die **VDP** am 06. April **1968** von neun deutschen Pilotinnen gegründet. Darunter so berühmte Pionierinnen wie Elly Beinhorn (1907–2007), die schon in den 30er



Foto: © Vereinigung der Deutschen Pilotinnen

v.l. Hetta Reinsch, Beate Busch-Schmidt, Rosa Höltken, Johanna Rohe

Jahren alle fünf Kontinente mit dem Flugzeug eroberte oder Hanna Reitsch (1912–1979), erste Hubschrauber- und Jetpilotin der Welt.

Heute muss Frau im Besitz einer gültigen Fluglizenz oder in Ausbildung zur selbigen sein und kann so Mitglied im Verein der Fliegenden Pilotinnen werden. Aber auch den derzeit rund 45 Herren (und Damen) ist eine Mitgliedschaft im fliegenden Netzwerk als Fördermitglied möglich.

Die Pilotinnen der VDP stehen auch mit den vielen europäischen Pilotinnen in engem Austausch. Jedes Jahr findet in einem anderen europäischen Land mit interessanter fliegerischer Destination ein Jahrestreffen der FEWP (Federation of European Women Pilots, www.FEWP.info) auf dem Programm.

Erfahrungsaustausch und gemeinsame Unternehmungen in Deutschland und Europa, am grenzenlosen Himmel, machen einfach glücklich! Wir laden alle Pilotinnen herzlich zum Schnuppern ein!

Zielsetzung der VDP war und ist es:

Frauen in der Luftfahrt zusammenzubringen, sie in ihrem Selbstverständnis als Pilotinnen zu unterstützen, als Plattform für ein fliegendes Netzwerk zu fungieren sowie sichere, adäquate Weiterbildungsmöglichkeiten zu schaffen.

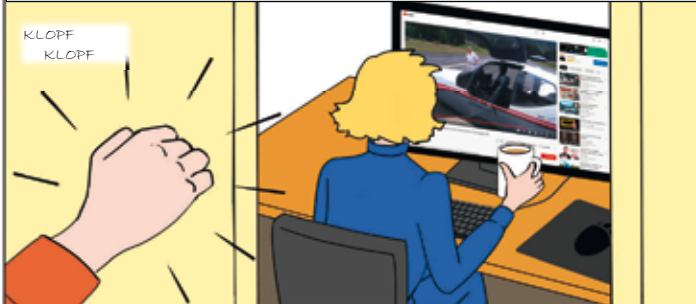
www.pilotinnen.de



Sunny Swift

GOOD VIBRATIONS

SUNNY IST SO IN DIE VORBEREITUNG EINES SCHULFLUGS VERTIEFT, DASS SIE NICHT HÖRT, WIE EINE SCHÜLERIN AN IHRE TÜR KLOPFT.



HALLO SUNNY!

SORRY, DASS ICH DICH ERSCRECKT HABE!

AAH!

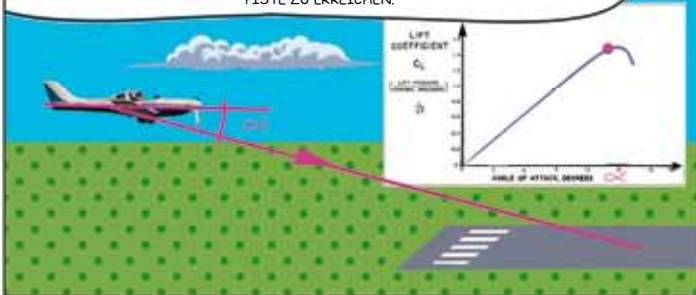
ICH WAR SO AUF DEN BILDSCHIRM KONZENTRIERT!



DAS IST EXAKT, WAS AUCH BEIM FLIEGEN PASSIEREN KANN!

STUDIEN BELEGEN, DASS PILOTEN REGELMÄSSIG NICHT AUF AKUSTISCHE ODER AUCH VISUELLE WARNUNGEN REAGIEREN, WENN SIE AUF ETWAS ANDERES FOKUSIERT SIND.

STIMMT! DIE MEISTEN UNFÄLLE GEHEN AUF STALL UND TRUEDELN IN NIEDRIGER HÖHE ZURÜCK. ALLE PILOTEN SIND SICH DESSEN BEWUSST, ABER MERKEN NICHT, DASS SIE ZU LANGSAM FLIEGEN, WÄHREND SIE DARAUFG KONZENTRIERT SIND DIE PISTE ZU ERREICHEN.



IM GEGENSATZ DAZU WERDEN TAKTILE WARNUNGEN - WIE EINE KÜNSTLICHE VIBRATION DES STEUERKNÜPPELS - ZU 99% WAHRGENOMMEN. LASS UNS DAS IM FLUGZEUG AUSPROBIEREN...



SUNNY UND ASTRID ÜBEN LANGSAMFLUG.

HALTE DIE HÖHE... UND REDUZIERE DIE LEISTUNG.



DAS FLUGZEUG WIRD LANGSAMER, KURZ VOR ERREICHEN DER ÜBERZIEHGESCHWINDIGKEIT, BEGINNT DER STEUERKNÜPPEL ZU VIBRIEREN.

DA KOMMT DIE WARNUNG - NACHDRÜCKEN!



DIE VIBRATION DES STEUERKNÜPPELS IST VIEL ZU DOMINANT, UM UNBEMERKT ZU BLEIBEN. ICH HABE SO VIEL FRÜHER REAGIEREN KÖNNEN.

ICH KANN DEN FLUGVEREINEN NUR EMPFEHLEN, DIE INSTALLATION EINZUPLANEN.



CS-STAN ERLAUBT ÜBER EINEN STANDARD CHANGE DIE INSTALLATION EINES VIBRATIONSELEMENTS AM STEUERKNÜPPEL, WELCHES MIT DEM EXISTIERENDEN STALL-WARNING-SYSTEM GEKOPPELT IST. DIESES NEUE ZUBEHÖR WIRD IN KÜRZE AUF DEM MARKT VERFÜGBAR SEIN.

Links zu den Themen:

- CS-STAN Issue 4, point CS-SC252a 'INSTALLATION OF A TACTILE STALL WARNING INDICATOR SYSTEM',
- stall warning systems

sind im Downloadbereich dieser Ausgabe zu finden.

Wir freuen uns auf Kommentare und Vorschläge:
generalaviation@easa.europa.eu

Join the GA Community!
www.easa.europa.eu/community/ga



Die exklusive AOPA Austria Interview-Serie Teil 2 zum Jubiläum der rekordbrechenden Weltumrundung von und mit Tom Grossgart zu Zeiten von der Covid-19-Pandemie

Herr Grossgart, vielen Dank, dass wir mit dem Interview weitermachen dürfen! Wir waren letzts... beim Anfang stehen geblieben (lacht).

Gestartet sind Sie in Deutschland, wenn ich richtig informiert bin?

Richtig. Ich selbst bin Deutscher, meine Frau ist Französin, und wir leben mit unseren Kindern in Köln.

Eine spannende Kombination! Und von da an ging es der Sonne entgegen, also Richtung Osten?

Oh nein, so hatten wir es zwar geplant, aber dann kam es ganz anders. Wir haben die Welt linksherum, gegen Westen und gegen den Wind umrundet! Der Sonne sind wir also hinterher geflogen.

Das ist aber sehr ungewöhnlich! Es ist doch weit ökonomischer andersherum?

Das stimmt natürlich. Aber unsere Planung konnten wir auf Grund der Pandemie ja über Bord werfen. Indien war zu dieser Zeit der größte Showstopper, also konnten wir nicht Richtung Osten fliegen. Uns blieb also nichts anderes übrig, als stattdessen über den Nordatlantik zu fliegen.

Und die Planung...?

Die hat sich dann ganz anders gestaltet. Zwar hatten meine Frau und ich vom mehrfachen Umplanen fast schon Routine, aber hinzu kam der Aspekt der Covid-Administration – die war bis dato noch keinem bekannt.

Das war sicher sehr schwierig.

Schwierig ist gar kein Ausdruck. Die Auflagen haben sich von Land zu Land tagtäglich geändert. Es kam schon mal vor, dass die Regeln, die am Zielort bei Abflug gegolten haben, bei Ankunft bereits eine Aktualisierung erfahren haben. Ein Land, das bis gerade eben noch offen war, konnte die Grenzen also plötzlich dicht machen, und das Ganze ging auch umgekehrt. Wahrscheinlicher war aber ersteres (lacht).

Und ihr seid dennoch losgestartet, obwohl ihr nicht mit Sicherheit wusstet, wie weit ihr kommen würdet?

Ja, das hört sich verrückt an, nicht wahr? Uns wurde auch von allen Seiten davon abgeraten. Aber wir wussten, dass das erste Ziel – das war Schottland – nach

Stand der Dinge möglich war. Und Island sah unter gewissen Umständen auch gut aus.

Das heißt ihr seid eigentlich auf gut Glück losgezogen?

Das kann man so sagen. „Nach Hause umdrehen können wir immer noch“ – das war das Motto. Und wenn wir es am Ende nur bis zum Nordkap geschafft hätten, so wäre das doch auch schön gewesen.

Aber dann habt ihr es ja doch ganz rundherum geschafft!

Dass die USA da mitgespielt hat, ist wirklich überraschend. Die war doch auch „zu“?

Mit Ausnahmen. Man durfte dann ein privates Flugzeug einfliegen, wenn man im Besitz eines speziellen Visums war. Ich selbst hatte keines, aber ich habe es geschafft, einen Ferry-Piloten zu finden der genau diese Befugnis hatte, und zudem auch keine Furcht vor dem Virus hatte. Das war gar nicht so leicht.

Und der kannte sich auch noch auf der Aerostar aus?

Zu dem Zeitpunkt noch nicht. Aber Gerald Hintermayr ist ein richtig guter Typ, und konnte sich problemlos im Zuge des Flugs in die USA mit dem Flieger vertraut machen – bis dorthin war es ja ein Stückchen...

Das hört sich sehr spannend an! Und sämtliche Passagiere durften auch problemlos einreisen?

Sowohl Gerald, übrigens Österreicher, als auch ich hatten ein Visum – meine Wenigkeit sogar noch ein altes Studentenvisum (lacht).

Ah, sehr gut. Und die Familie?

Die ist über eine Art Ho-Chi-Minh-Pfad mit der Linie und nach einem anschließenden zweiwöchigen Aufenthalt in Costa Rica zu mir nach Miami gestoßen. Wobei das auch alles andere als klar war, ob das überhaupt klappen würde. Dort war die Wiedersehensfreude natürlich groß.

Dazu würde ich gern mehr erfahren. Aber davor fehlt mir ja noch die Überquerung des Atlantiks, und überhaupt: der Start!

Nun ja, zum Start zählen eigentlich einige Stopps. Eingeläutet wurde die Reise unter anderem mit einer initialen Maintenance in Speyer (EDRY), dort erfolgte die 100-Stunden-Kontrolle. Unser Hund musste im direkten Anschluss nach Nürnberg

(EDDN) gebracht werden. Nach Österreich ging es dann sogar auch noch kurz, bevor es „richtig“ los ging, denn in Linz (LOWL) musste noch Gerald aufgepickt werden.

Das klingt ja doch nach einer West-Ost-Route (lacht).

Ja, ganz zu Anfang schon. Und dann ging es wirklich los: mit der eigentlichen Reise, als auch mit der Testerei.

Ah, ja. Da war ja was.

Richtig. Um in weiterer Folge in Reykjavík (BIRK) landen zu dürfen, brauchte es einen PCR Test. Das war zu dem Zeitpunkt noch ein recht neues Prozedere, und gab es daher nicht an jeder Ecke.

Ich nehme an, das war das kleinste Hindernis?

Ja, das haben wir noch morgens, um 5 Uhr Früh, mit Hilfe einer befreundeten Ärztin bewerkstelligt. Und dann ging es endlich von der Homebase in Mendig (EDRE) los, Richtung Norden.

Also wieder an Köln vorbei, Ihrem Wohnort?

Ganz genau, das war schon toll! Ich wurde vom Lotsen zufällig über mein eigenes Haus geführt. Das war ein ganz eigenes Gefühl, sein Zuhause nochmal von oben zu sehen, und für sich selbst „auf Wiedersehen“ sagen zu können!

Das kann ich mir gut vorstellen. Es wird ja auch recht wenig los gewesen sein...

Das war quasi ein Pandemie-Vorteil: man erhielt jedes „DIRECT“! Die nächste Landung war dann in Schottland, genauer gesagt in Wick (EGPC). Dort gab es Stärkung in Form von Lunch und AVGAS.

Und von da an gab es lange Unterhosen?

So ist es (lacht). Es ging dann über die Färöer-Inseln direkt nach Reykjavík (BIRK). Das war toll, man landet dort direkt vors Hotel! Das Tanken war dann aber schon gar nicht mehr so einfach. Ich musste eigens einen Adapter anbauen, und dann versuchen bei einer Windstärke von 40 Knoten und 3 °C Außentemperatur möglichst wenig Sprit zu vergeuden.

Das hört sich schwierig an.

Ja, leicht war es nicht. Und dann konnten wir nicht mal entspannt essen gehen, denn es war ja Lockdown – alles hatte zu. Wie es der Zufall aber so will, konnten wir uns frisches Walfisch-Fleisch organisieren, und haben dann im Hotelzimmer unser außergewöhnliches Essen verspeist, in Begleitung einer wunderbaren Flasche Pomerol. Am nächsten Tag ging es dann weiter über Grönland nach Kanada.

Möglichkeiten zur Notlandung entlang der Strecke hat man ja dann auch keine mehr, nehme ich an?

Naja, auf dem Eis sicher zu landen schafft man vielleicht schon. Aber es hatte dort -27 °C...

Wahnsinn. Dann ging es nach Kanada?

Genau. Gerald und ich haben uns dann aufgeteilt, und dann haben wir zugehört,

dass wir in die USA hinüberkommen. Nachdem die Aerostar drüben war, ist Gerald wieder mit der Linie zurück nach Österreich geflogen.

Und für Sie ging es weiter Richtung Süden. Ging es an Manhattan vorbei?

Besser noch, ich hatte das Vergnügen im Tiefflug über New York City zu fliegen! Das war ein unvergessliches Erlebnis. Ich durfte in 4000 ft quer über die Bahn des John F. Kennedy (KJFK) Airports fliegen, und dann an der Freiheitsstatue vorbei.

Genial! Das erlebt man nicht alle Tage... War denn für den Grenzübertritt viel Überzeugungsarbeit notwendig?

Ein gutes Argument war schon einmal, dass Wartungs- und Umbauarbeiten an der Aerostar notwendig waren, für die es Aerostar-Spezialisten brauchte. Mit den entsprechenden Bestätigungen für die Border Forces konnte ich dann zu einer Werft in Pennsylvania fliegen, zur Capital City (KCXY). Ich habe dort fantastische Leute getroffen, die mir viele technische Tipps gegeben haben.

Das kann ich mir gut vorstellen. Und das Argument „Wartungsarbeiten“ hat gereicht?

Für das Flugzeug ja. Und mein Visum war ja ein Studenten-Visum, also habe ich zusätzlich noch den Zweck der Ausbildung untermauert, in dem ich dann noch in Florida, in Fort Lauderdale (KFXE) um genau zu sein, noch einen CPL-Schein gemacht habe.

Das ist schlau.

Deswegen bin ich dann auch kreuz und quer in Florida herumgeflogen (lacht). Das war schon toll, so viele kleine und große spannende Flugplätze kennen zu lernen. Unter anderem bin ich nachts im tiefen Überflug über die NASA Shuttle Landing Facility (KSTS) geflogen, am beleuchteten Space Shuttle vorbei. Mit der eigentlichen Weltumrundung hatte das nichts zu tun, das war alles für Lizenz. Es hat aber weit mehr Zeit in Anspruch genommen, als erwartet.

Kam etwas dazwischen?

Naja, die CPL Ausbildung auf meinem Flugzeug zu machen war eine Sache, aber einen Prüfer zu finden, war eine ganz andere. Grund dafür war unter anderem die deutsche Kennung. Bis die Abwicklung endlich bewerkstelligt war, war meine Familie auch schon bei mir.

Und um nochmal auf das Fliegerische zurückzukommen: das heißt, das Flugzeug selbst war kein Thema? Immerhin ist es eine recht komplexe 2-Mot?

Leider doch, zwar gibt es einen wirklich großartigen Club an Aerostar-Owners vor Ort, aber nicht jeder kann – oder besser gesagt will – auch damit prüfen.

...trägt das Flugzeug nicht auch den Spitznamen „Widow-Maker“?

(lacht) das stimmt! Es ist aber wirklich zu Unrecht verschrien, und auch die Community überzeugt vom Gegenteil. Es hat dann auch alles tadellos funktioniert, aber die Organisations-Arbeit hatte ich sehr unterschätzt.

Der Plan war zu dem Zeitpunkt ja ohnehin schon durcheinander (lacht).

Das kann man laut sagen.

Der dritte Teil der Interviewserie folgt...

Termine 2022

Juli 2022

08. – 10.07.2022

9. Internationales
CESSNA & Friends Treffen
in Jena-Schöngleina (EDBJ)
Info: www.edbj.de

25. – 31.07.2022

AirVenture 2022 in Oshkosh
Info: www.eaa.org/airventure

31.07. – 06.08.2022

43. AOPA Flugsicherheitstraining
Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

September 2022

29.09. – 03.10.2022

AOPA Flugsicherheitstraining
in Stendal (EDOV)
Info: www.aopa.de

Oktober 2022

08. – 09.10.2022

Flugwetterseminar VFR
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.flugwetterseminare.de

14. – 15.10.2022

AOPA Sea Survival Lehrgang
in Elsflath
Info: www.aopa.de

29. – 30.10.2022

AOPA Auffrischungsseminar
für Lehrberechtigte VFR/IFR online
Info: www.aopa.de

November 2022

12.11.2022

SRM – Single Pilot CRM Training
in Hamburg
Info: www.humanfactorstraining.de

13.11.2022

Follow-up zum SRM-Seminar – Single
Pilot CRM Training in Hamburg
(Voraussetzung schon ein besuchtes
SRM-Seminar)
Info: www.humanfactorstraining.de

19.11.2022

SRM – Single Pilot CRM Training
in Egelsbach
Info: www.humanfactorstraining.de



© Fotolia - a_korn - Fotolia.com

Kostenloser AOPA-Newsletter per E-Mail

Sie möchten noch schneller darüber in-
formiert werden, was in der Allgemei-
nen Luftfahrt geschieht? Dann tragen
Sie sich gleich auf unserer Website



www.aopa.de

für den kostenlosen und
immer aktuellen AOPA-
Newsletter ein.

Alle Angaben ohne Gewähr

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

AOPA-Germany
Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.
Flugplatz, Haus 10
D-63329 Egelsbach

Telefon: +49 6103 42081
Telefax: +49 6103 42083

E-Mail: info@aopa.de
Internet: www.aopa.de

Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Michael Erb
Clemens Bollinger

Der AOPA-Letter ist das offizielle Mitteilungsblatt der AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V. Es erscheint zweimonatlich.

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Preis im freien Versand 2,80 Euro.

Gestaltung/Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
August-Wenzel-Str. 1a
35510 Butzbach

Telefon: +49 6033 7454612
Telefax: +49 6033 15700
E-Mail: aopa@mediatur.de
Internet: www.mediatur.de

Anzeigenpreise

Mediadaten 2022
<http://mediadaten.aopa.de>
Druckauflage dieser Ausgabe: 9.000 Exemplare

Bankverbindung

Sparkasse Langen-Seligenstadt
IBAN: DE05 5065 2124 0033 0021 48
BIC: HELADEF1SLS

USt.-ID: DE 113 526 251

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Alle Rechte, auch die der Übersetzung, des Nachdrucks und der fotomechanischen Wiedergabe von Teilen der Zeitschrift oder im Ganzen sind vorbehalten. Einsender von Manuskripten, Briefen u. ä. erklären sich mit redaktioneller Bearbeitung einverstanden. Alle Angaben ohne Gewähr. Keine Haftung für unverlangte Einsendungen. Mit Namen von Mitgliedern gekennzeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der AOPA-Germany wieder.

Info

Unter www.aopa.de finden Sie die Onlineausgaben des AOPA-Letters im PDF-Format zum Herunterladen. Dort haben Sie Zugriff auf alle Ausgaben ab dem Jahr 2007.

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

- ☐ **Persönliche Mitgliedschaft (130,00 EUR)**
- ☐ **Fördernde Mitgliedschaft (220,00 EUR)**
Außerordentliche Mitgliedschaft
- ☐ **Vereinsmitgliedschaft (75,00 EUR)**
Für Mitglieder unserer Mitgliedsvereine, jährlicher Nachweis erforderlich
- ☐ **Familienmitgliedschaft (75,00 EUR)**
Für Familienangehörige unserer Mitglieder
- ☐ **IAOPA-Mitgliedschaft (75,00 EUR)**
Für Mitglieder anderer nationaler AOPAs, Nachweis erforderlich
- ☐ **Schüler, Azubis, Studenten (40,00 EUR)**
Jährlicher Nachweis erforderlich
- ☐ **Flugschüler (40,00 EUR)**
Nachweis des ersten Alleinfluges erforderlich und max. ein Jahr

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

Titel		Vorname		Nachname	
Straße					
PLZ			Ort		
Land					
Geburtsdatum			Geburtsort		
Beruf			Geworben von		

Kontaktdaten

Telefon		Telefax	
Mobiltelefon		Telefon Geschäftlich	
E-Mail		Telefax Geschäftlich	

Fliegerische Daten

Lizenzen ☐ LAPL ☐ PPL ☐ CPL ☐ ATPL ☐ UL ☐ SPL

seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/Muster/Kennung

Heimatflugplatz

Mitglied in folgendem Luftsportverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

- ☐ Lehrberechtigung ☐ IFR ☐ 1-Mot ☐ 2-Mot ☐ Turboprop
☐ Kunstflug ☐ Wasserflug ☐ Hubschrauber ☐ Reisemotorsegler ☐ Jet
☐ Ballon

Spezialkenntnisse im Bereich Luftfahrt, können Sie etwas für die AOPA tun?

Die Erhebung und Verarbeitung der hier erhobenen Daten erfolgt auf Grundlage des Art. 6 (1) S. 1 b), f) DSGVO und nur für vereinsinterne Zwecke entsprechend der in der Satzung festgelegten Ziele.

Eine weitergehende Nutzung oder Weitergabe der Daten ohne vorherige Einwilligung erfolgt nicht.

Der Austritt aus der AOPA-Germany ist schriftlich zum Ablauf eines Kalenderjahres unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von drei Monaten zulässig.

Mit den Mitgliedsunterlagen erhalten Sie eine Rechnung zur Überweisung des Mitgliedsbeitrages und ein Formular zur optionalen Erteilung eines SEPA-Lastschrift-Mandats.

Hiermit erkläre ich den Beitritt zur AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.

Ort, Datum	Unterschrift
------------	--------------

Antragsformulare für Vereine, Firmen und Flugschulen online unter: www.aopa.de

TESTEN LOHNT SICH

- ▶ 3 AUSGABEN FLIEGERMAGAZIN NUR 15,50 €
- ▶ TOP-PRÄMIE ZUR WAHL



OUTDOOR-POWERBANK

- Ideale Begleiter für alle Aktivitäten
- Robustes Gehäuse mit leuchtstarker Taschenlampe, Kompass, Solarpanel, zwei USB Anschlüsse und einen Micro-USB-Anschluss
- Karabinerhaken zur Befestigung

Zuzahlung nur 5,- €

ÜBER
34%
PREISVORTEIL

Einfach bestellen unter:

▶ **www.fliegermagazin.de/aopa**

+49 (0)40-38 90 68 80 (Bitte die Bestellnummer 1988628 angeben.)



Sie erhalten 3 Ausgaben fliegermagazin für zzt. 15,50 € (DE) / 17,20 € (AT) / 25,20 CHF (CH) (inkl. MwSt. und Versand) zzgl. des jeweiligen Zuzahlungsbetrags. Dieses Angebot gilt nur solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferung vorbehalten. Der Prämienversand erfolgt nach Zahlungseingang. Anbieter des Abonnements ist JAHR MEDIA GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.