



AOPA GERMANY

Ausgabe 04/2022 | August – September 2022 | Heftpreis 2,80 €

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

LETTER

4/2022

August/September

Licht und Schatten: Ein weiterer Fliegersommer in der Mitte Europas



AOPA-intern!

Einladung zur AOPA-Hauptversammlung
am 15. Oktober 2022 in Egelsbach

Unser 43. AOPA-Trainingscamp
in Eggenfelden EDME 2022

Stärker vertreten!

Wie geht es weiter mit dem Thema
Fliegen ohne Flugleiter, oder
eigentlich: Flugbetrieb mit weniger
Rettungs- und Feuerlöschdienst
an Flugplätzen

Fliegerisch fit!

30. AOPA-Flugsicherheits-
training in Stendal

AOPA Sea Survival Training –
Überleben auf See



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 19 – 22, 2023

Friedrichshafen | Germany



expo



#weareGA
#aerofriedrichshafen

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

www.aero-expo.com



Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Liebe Leserinnen und Leser,

auch dieser AOPA-Letter widmet sich wieder verschiedenen Themen.

Und zwar geht es zunächst um das Thema Fliegen ohne Flugleiter. Die durch die IAOPA bei der ICAO erreichten Änderungen in den Vorgaben zum Rettungs- und Feuerlöschdienst treten in diesem November in Kraft, welche Auswirkungen hat das bei uns in Deutschland? Wenn die Behörden und die Flugplatzbetreiber mitziehen, dann könnte man an vielen Flugplätzen starten und landen, ohne dass Rettungskräfte dies im Standby-Modus begleiten. Das wiederum ist an Flugplätzen mit wenig Verkehrsaufkommen die wesentliche Daseinsberechtigung der Flugleiter.

Beschäftigt haben wir uns auch mit der Kritik an einem Spitzenpolitiker, der in den Medien dafür kritisiert wurde, mit Flügen in seinem Privatjet die Umwelt zu belasten. Der Privatjet war zwar nur eine treibstoffsparende Diesel-Zweimot, das beeindruckte die Kritiker aber wenig. Wir wollen hier die Relationen wieder geraderücken.

Außerdem wollen wir von unserem inzwischen 43. Trainingscamp in Eggenfelden berichten. Auch in diesem Jahr verlief es wieder sicher, erlebnisreich und harmonisch.

Und unser langjähriger Ausbildungsleiter Otto Stein übergab die Camp-Leitung an Thomas Neuland.

In den meisten europäischen Ländern sind die AIP, ICAO-Karten und wichtige Informationen für Piloten frei zugänglich, in Deutschland sehen DFS und Behörden darin aber noch ein Geschäftsmodell. Nur die AIP wird nach jahrelangen Diskussionen ab 2023 frei veröffentlicht. Pilot Theo Voss will für frei zugängliche ICAO-Karten und NfL klagen und sammelt die dafür notwendigen Mittel über ein Crowdfunding.

Auch die Einladung zur Jahreshauptversammlung am 15. Oktober 2022 in Egelsbach wollen wir nicht vergessen. Hier gibt es die Gelegenheit, sich mit der AOPA-Germany und ihren Aktivitäten näher zu befassen, Fragen zu stellen, Anregungen zu geben und die Funktionsträger näher kennenzulernen. Wir freuen uns ganz besonders, in diesem Jahr den LBA-Präsidenten Mendel als Vortragenden begrüßen zu können.

Mit besten Fliegergrüßen

A handwritten signature in blue ink that reads "Michael Erb". The signature is stylized and includes a large, sweeping flourish at the end.

AOPA-Intern

Einladung zur AOPA-Hauptversammlung am 15. Oktober 2022 in Egelsbach mit Gastvortrag von LBA-Präsident Jörg-Werner Mendel	5
Wir danken ...	5
AOPA-Seeflug 2022 in Flensburg EDXF	6
Unser 43. AOPA Trainingscamp in Eggenfelden EDME 2022	8
Fotowettbewerb AOPA Fly-Out 2022	12
Mitglieder werben Mitglieder	29

Stärker vertreten!

Wie geht es weiter mit dem Thema Fliegen ohne Flugleiter, oder eigentlich: Flugbetrieb mit weniger Rettungs- und Feuerlöschdienst an Flugplätzen	14
Die Faktenlage ist positiv	16

Fliegerisch fit!

AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse	19
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online	19
30. AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal	20
AOPA Sea Survival Training – Überleben auf See	21
AOPA-Nordatlantik-Seminar	21
AOPA online Seminar: Einführung in Europäische Flugzeugwartung für Piloten und Eigner	22
AOPA Sprechfunkrefresher AZF online	22
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	23

Besser informiert!

Freier Zugang zu AIP-VFR, ICAO-Karte und NfL	24
Sunny Swift Info „Handbuch für Absetzbetrieb“	30

Rubriken

Editorial	3
AOPA-Austria News	31
Termine	34
Impressum/Mitgliedsantrag	35

Einladung zur AOPA-Hauptversammlung am 15. Oktober 2022 in Egelsbach mit Gastvortrag von LBA-Präsident Jörg-Werner Mendel

Sehr geehrte Mitglieder,

der Vorstand lädt Sie hiermit herzlich zur diesjährigen Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V., ein. Kommen Sie zu uns nach Egelsbach, diskutieren Sie mit, bringen Sie sich ein!

Zeit und Ort

Termin: Samstag, 15. Oktober 2022, 14:00 Uhr

Ort: Tagungsraum im Restaurant Rodizio, Flugplatz, 63329 Egelsbach

Tagesordnung

- TOP 1 Feststellung der Beschlussfähigkeit
- TOP 2 Anträge zur Tagesordnung
- TOP 3 Genehmigung der Tagesordnung
- TOP 4 Geschäftsbericht des Präsidenten
- TOP 5 Rechnungsbericht des Schatzmeisters
- TOP 6 Entlastung des Vorstandes
- TOP 7 Anträge von Mitgliedern
- TOP 8 Verschiedenes

Anträge zur Hauptversammlung sind schriftlich bis zum 15.09.2022 in der Geschäftsstelle einzureichen. Die Anträge werden am 23.09.2022 im Mitgliederbereich der AOPA-Website unter www.aopa.de veröffentlicht.

Der Vorstand hat den Antrag eingereicht, in §9 Abs. 4 und 5 der Satzung eine Gleichstellung der elektronischen und der postalisch versandten Medien vorzunehmen.

Anmeldung

Ihre Anmeldung zur Hauptversammlung teilen Sie bitte der Geschäftsstelle mit, um die Planung zu erleichtern. Bitte senden Sie uns eine E-Mail an info@aopa.de oder eine Info per Fax oder Post an die AOPA-Geschäftsstelle. Wir freuen uns über Ihre rechtzeitige Anmeldung.

Zu den organisatorischen Details:

Beginn der Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany ist um 14:00 Uhr am Samstag, den 15. Oktober 2022. Ort ist der Tagungsraum des Restaurants „Rodizio“, in unmittelbarer Nähe unserer Geschäftsstelle, direkt neben der Flugleitung des Flugplatzes Egelsbach. Dort haben wir eine größere Fläche als in unserem eigenen Tagungsraum zur Verfügung. Zudem können wir den Teilnehmern dort bereits ab 12:00 Uhr einen kleinen Imbiss anbieten. Ein Gastvortrag von LBA Präsident Jörg-Werner Mendel ist ebenfalls geplant. Wir freuen uns besonders, dass uns LBA-Präsident Jörg-Werner Mendel die Zusage für einen Gastvortrag gegeben hat. Beginn ist um 13:30 Uhr.

Wir danken ...

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

40-jährige Mitgliedschaft

Dr. Wolfgang Hüffer
Lothar F. Kickel
Jochen Max Hennig
Norbert Peitzmeier

30-jährige Mitgliedschaft

Bodo Danitz
Norbert Kirchgaesser
Andreas Schillings
Prof. Dr. Josef Börcsök
Paul Fritz Ressel
Erich Riedewald
Günther Conrad
Michael Gess

25-jährige Mitgliedschaft

Dr. Christian Schramm
Ingo Spengler
Jan Kupzog
Dr. Zoltan Schopoti
Ioannis Skoulikaris
Andreas Heibrock
Wolfram Wüster

AOPA-Seeflug 2022 in Flensburg EDXF



Foto: © Jörg Kaminski

Ankunft am Flugplatz

Endlich ... nach einer gefühlten Ewigkeit war es so weit. Ein richtiges Seeflug-Camp. Kein ausgefallenes, kein abgesagtes, kein geteiltes Camp – Nein, ein echtes Seeflug-Camp – mit echten Flugzeugen und echten Menschen. Und alles „back to the roots“. Soll heißen: Unser Ursprung Flensburg-Schäferhaus wurde wieder zu unserer Camp home base. Und als wenn uns Flensburg sagen wollte, „hier im Norden ist's doch am schönsten“, war das Wetter perfekt und gleichzeitig anspruchsvoll. Los ging's – Donnerstag war wettertechnisch „Mister Blue Sky“. Nach meinem Vortrag, was alles beim Fliegen über Wasser ggf. ohne horizontale Referenz zu beachten wäre und dem Hinweis, dass die Wassertemperaturen der Nord- und Ostsee im Falle einer Notwasserung, mehr als nur erfrischend sind, hat sich dennoch niemand abschrecken lassen. Die Crews gingen „auf große Fahrt“. Drei Crews sind nach Westen (Texel) und zwei nach Osten tatsächlich über richtig offenes Wasser geflogen ... und haben sich nicht verirrt! Abends haben wir auf Empfehlung der EDXF-Tower-Crew, lecker Scholle (mit Blick auf ihre home base = Ostsee) mit Rührei, Speck und Nordseekrabben verspeißt. Mit einem Absacker im Rock Cafe endete der erste Abend gegen 01:15 a.m. Steigerung möglich? Yes! Thomas Neuland als Wetter-Experte und mein perfekter „Co-Pilot“ (dafür meinen speziellen Dank), warnte am Freitag beim Briefing und strahlend blauem Himmel, vor einer

sich aus Westen nähernden Konvergenzlinie. Viele von uns kennen zwar die gelbe Fischgräten-Linie in den Bodenanalyse-Chart des DWD. Was das aber tatsächlich bedeuten kann, ist wahrscheinlich den meisten von uns in seiner Heftigkeit bisher nicht „live und in Farbe“ begegnet. So flogen die Crews freudig erregt und bei strahlendem Sonnenschein nach Norden in Richtung Læsø (nördlichste Insel im Kattegat),

um dort das teuerste Salz der Welt käuflich zu erwerben. Auf dem Rückweg, kurz vor der deutschen Grenze, ging es dann los. Die Crews konnten sich einer dunklen Wand im Westen mit vielen Blitzen „erfreuen“. Das Ganze wurde mit heftigen Turbulenzen garniert. Glücklicherweise waren die Gewitter entweder bereits durchgezogen oder blieben westlich von EDXF, sodass alle Crews sicher, aber etwas durchgeschüttelt in Flensburg landen konnten. An Bord: Um eine wichtige Erfahrung reicher und Salz aus Læsø,



Foto: © Jörg Kaminski

Pause und Briefing in der frischen Seeluft



Teilnehmer in Flensburg

das sicherlich die Teilnehmer an diese Erfahrung erinnern wird. Und auch für diesen Abend konnte uns der Tower eine hervorragende Restaurant-Empfehlung geben. Tag drei – Und wieder Mister Blue Sky. Ab hier galt: „Cobra übernehmen Sie“.... soll heißen: eine Crew mußte leider vorzeitig abreisen und somit war ich quasi grounded. Thomas übernahm meinen linken Platz als Camp-Leiter, und ich konnte doch noch zur Hochzeit meines Stiefsohnes fahren. Der letzte Tag war fliegerisch den anderen sehr ähnlich: morgens schönes Wetter, im Laufe des Nachmittags zunehmende Bewölkung und gegen Abend dann Schauer und vereinzelt auch Gewitter. Aber das kannten wir ja schon. Unseren Abschlussabend haben wir dann in einem nahegelegenen Steakhaus gefeiert. Einige der Teilnehmer sind dann nachher noch zusammen in einer Weinstube eingekehrt, um mit einem Absacker auf dem Nachhauseweg das schöne und erfolgreiche Camp ausklingen zu lassen. Es war ein gelungener Abschluss dieses fröhlichen und lehrreichen Camps, das hinsichtlich Wetterbeobachtung und Durchführung schon in Teilen anspruchsvoll war. Alle Beteiligten und natürlich die Ausbildungs-

leitung waren sehr froh, dass wir wieder unfall- und zwischenfallfrei geflogen sind. Am nächsten Morgen gab es wie gewohnt ein Wetter Briefing und danach sind alle Teilnehmer und nach und nach alle Flugzeuge ihren Heimat-Flugplätzen entgegen geflogen. Die Tower Crew und auch das Team vom Restaurant war mit uns sehr zufrieden, das ist ja auch mal was.

Nach diesem positiven Abschluss sehen wir mit großer Freude unserem nächsten Camp im Norden entgegen und bedanken uns bei der vorbildlichen Planung unseres Campleiters Jörg Kaminski, sowie der Geschäftsstelle in Egelsbach.

Ohne diese Mithilfe wären solche Camps überhaupt nicht möglich. Das Engagement und der Enthusiasmus unserer Mitglieder sind ein großes Kapital.

Jörg Kaminski
Campleiter

Thomas Neuland
VP und Ausbildungsleiter

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



Unser 43. AOPA Trainingscamp in Eggenfelden EDME 2022

Wie traditionell üblich und schon fast zur Gewohnheit geworden, fand unser 43. EDME Camp in der ersten Augustwoche vom 31. Juli bis zum 6. August 2022 in Eggenfelden EDME statt.

Das Wichtigste vorab: wir haben erneut weder Unfälle und Zwischenfälle gehabt, hierfür Dank und Anerkennung an alle Beteiligten.

Es wäre das 44. geworden, hätte uns in der Vergangenheit nicht die Pandemie einen Strich durch die Rechnung gemacht. So mussten wir ein Jahr unfreiwillig pausieren.

Bei strahlend schönem Wetter, das leider hier und da auch ziemlich heiß war, konnten wir mit 26 Teilnehmern und 15 Trainern praktisch ohne Einschränkungen fliegen.

Der Flugplatz Eggenfelden EDME durch die Flugplatz GmbH und ihrem Geschäftsführer Ludwig Zeiler hat während unseres Camps eine Stunde Betriebszeit „spendiert“ und an die Öffnungszeiten „drangehängt“, so konnten wir bis 20:00 Uhr lokal fliegen und mussten nicht schon um 19:00 Uhr ins Nest.



Foto: © Otto Stein

Briefing am Morgen



Vorfeld EDME

Unser Dank gilt der Flugplatz GmbH Eggenfelden und die Freunde von EDME-Info auf dem Tower.

Ohne die tatkräftige Unterstützung unserer Geschäftsstelle mit Dr. Michael Erb und Christof Curati wäre ein Camp dieses Ausmaßes schlicht nicht zu bewerkstelligen. Ihnen auch unser herzlicher Dank.

Auch in Eggenfelden selbst hat sich viel getan. Das neueröffnete Hotel „Mariandl“ im Oberwirt wurde neben dem Hotel garni „Leitl“ gut aufgenommen und sehr gelobt. In der Hofmark Gern entsteht gerade ein sehr attraktives Ensemble um die Schloßökonomie herum und die Ankündigung, im nächsten Jahr neben dem Unterwirt auch im Oberwirt einen Biergarten zu haben, steigert dies nochmals, da alles in fast unmittelbarer Flugplatznähe zu finden ist. Der Kochkurs im Mariandl war mit fast zwanzig Teilnehmern überraschend gut besucht und hat viel Spaß gemacht.

Unser bewährter Shuttle von Taxi Feuchtner hat uns alle völlig problemlos zueinander gebracht.

Foto: © Thomas Neuland



Foto © Walter Bergmann

Alpenpanorama

Ausdrücklich möchte ich mich beim Landkreis Rottal-Inn, der Stadt Eggenfelden und der Flugplatz GmbH bedanken. Herr Landrat Michael Fahmüller, sonst immer einer unserer Gäste wurde urlaubsbedingt durch Herrn Kurt Vallée, der erste Bürgermeister Martin Bieber durch den stellvertretenden Landrat und zweiten Bürgermeister Werner Schießl vertreten. Die unkomplizierte Art des Miteinanders, die gewachsene Nähe und Vertrautheit und nicht zuletzt die Großzügigkeit, die uns im Eggenfelden gewährt wird, sucht ihresgleichen. Daher ist EDME für die AOPA auch fest gesetzt und wird es auch bleiben.

So war es eine Freude zu sehen, dass ausnahmslos immer alle Campsteilnehmer abends zusammen die Erlebnisse des Tages in fröhlicher Runde ausklingen ließen und von ihren Flügen berichtet haben. Die kurzen Distanzen von unserem Flugplatzrestaurant „Fiumicino“, das wieder in Bausch und Bogen gelobt wurde, zu Hotel und Biergarten machten dies möglich. Eine wirklich gelungene Konstellation, so waren wir praktisch immer zusammen, sogar das „Fiumicino“ hat auf den Ruhetag am Montag verzichtet, um uns am Flugplatz zu bewirten und der Laden war voll.



Foto © Ulrich Eberhardt-Schramm

Flugplatz Innsbruck

Eine UL Flugschule hat für nächstes Jahr die Möglichkeit avisiert, im Rahmen des EDME Camps den UL Schein zu erwerben und gleich die Prüfung vor Ort abzulegen. Wir sind gespannt, wie dies aufgenommen werden wird.

Geflogen wurde viel über die Alpen, bis Mittelitalien und nach Slowenien, Kroatien und die anderen angrenzenden Länder. Es waren einige neue Teilnehmer und Lehrer dabei, sie wurden sofort herzlich integriert und aufgenommen.

Der Abschlussabend fand im stilvollen Gewölbekeller des Mariandl statt und wurde von den Teilnehmern selbst musikalisch gestaltet. Willi Bräutigam (Gesang) und Traugott Elsässer (Musik und Lightshow) haben ihr Bestes gegeben, von Frank Sinatra bis Deep Purple war die gesamte Palette vertreten. Dank euch selbstlosen Künstlern.

Emotional wurde es dann auch noch: unser langjähriger Ausbildungsleiter Otto Stein zog sich nun endgültig aus Ausbildungsleitung und Organisation zurück. Otto Stein hat die AOPA Camps ins Leben gerufen und war



Das Voralpenland

Foto: © Ulrich Eberhardt-Schramm



Weiteres Alpenpanorama

Foto: © Walter Bergmann



Foto: © Reinhard Koltermann

Rein ins Inntal

– ohne Ausnahme – bei allen EDME Camps leitend dabei. So hat es nicht verwundert, dass unser Otto nach 44 Jahren bei seiner Ehrung doch sehr gerührt war, als er sein „Baby“ in neue, aber erfahrene Hände übergab. Ihm war langanhaltender Applaus sicher und er wird uns als Fluglehrer weiter zur Verfügung stehen, hat er doch nun mehr Zeit und Muße, dieses Camp freier und unbelasteter zu genießen.

In der Nacht des Abschlussabends wurde es dann doch noch einmal spannend: eine Kaltfront (eigentlich zwei) überquerten EDME, aber dank guter Vorbereitung waren alle Teilnehmer am Abend zeitig zurück und konnten am Morgen und Mittag des Samstags nach erneutem ausführlichen Wetterbriefings sicher und (fast) entspannt nach Hause fliegen. Es ist ja auch schließlich eines unserer

Trainingsinhalte, auch mit grenzwertigen Wetterlagen sicher und professionell umzugehen. So wurde die wetterbedingte Situation der Rückflüge bereits ab Mittwoch beim Wetterbriefing ins Auge gefasst.

Dem Tenor: „... dann bis nächstes Jahr“ kann ich mich nur anschließen und auch die AOPA-Germany freut sich darauf, wieder in EDME am Start zu sein.

Wollt auch ihr nicht einmal mitmachen? Wir würden uns freuen und es wird bestimmt sehr schön.

Mit Fliegergrüßen und bis bald,
Euer
Thomas Neuland
VP und Ausbildungsleiter



Foto: © Ulrich Eberhardt-Schramm

Gardasee

Fotowettbewerb AOPA Fly-Out 2022



Foto: © Edwin Engelmann

Gewinner: Edwin Engelmann

Bei unserem diesjährigen Fly-Out nach Troyes gab es wie in den Jahren zuvor wieder einen Fotowettbewerb.

Die drei Gewinner stehen nun fest und dürfen sich jeweils über eine Flasche Champagner freuen.

Am diesjährigen AOPA-Fly-Out über Pfingsten in die Champagne nahmen 25 Crews teil.

Derzeit planen wir das Fly-Out 2023. Ein Ziel wurde noch nicht festgelegt. Die Veröffentlichung der Details und der Einladung zur Anmeldung erfolgt wieder zum Jahreswechsel im AOPA-Letter.



Foto: © Andreas Schmitt

Gewinner: Andreas Schmitt

Foto: © Josephine Wallig



Gewinnerin: Josephine Wallig

Anzeige



AOPA GERMANY

We keep you in the air

Wir unterstützen Sie bei den kleinen und großen Aufgaben der Fliegerei.

Wir mischen uns ein, wenn Pilotenrechte beeinträchtigt werden.

Verlassen Sie sich auf die weltweit präsenste Gemeinschaft der AOPA!

www.aopa.de

AOPA-Germany
 Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V.
 Flugplatz, Haus 10
 63329 Egelsbach | Deutschland
 Email: info@aopa.de
 Telefon: 0049 6103-42081

Wie geht es weiter mit dem Thema Fliegen ohne Flugleiter? Oder eigentlich: Kommt jetzt Flugbetrieb mit weniger Rettungs- und Feuerlöschdienst an Flugplätzen?



Foto: © istockphoto.com - OntheRunPhoto

Klarer Fall, ein großer Flughafen mit großen Flugzeugen braucht große Feuerwehrautos!

Im November 2023 greifen endlich die Korrekturen des ICAO-Regelwerks zu den Vorgaben zum Rettungs- und Feuerlöschdienst an Flugplätzen. Die IAOPA griff dieses Thema vor über 10 Jahren auf und konnte bei der ICAO in Montreal nach vielen Verhandlungen erreichen, dass in dem maßgeblichen Annex 14, Kapitel 9.2 die hohen Standards im Rettungs- und Feuerlöschdienst nur noch für den gewerblichen Luftverkehr (definiert als Transport von Passagieren, Fracht und Post) verbindlich sind. Jetzt mag man sich fragen: Was hat der Rettungsdienst mit dem Flugleiter zu tun? Nun, die Flugleiter sind gesetzlich in Deutschland an Flugplätzen nicht vorgeschrieben, das Vorhalten von Rettungs- und Feuerlöschdienst hingegen schon: Und diese Funktion wird zumeist von den Flugleitern abgedeckt.

Auch in Deutschland hat man den Änderungen erfreulicherweise zugestimmt und bereitet sich jetzt auf Bundes- und vor allen Dingen

auch auf Landesebene auf die Umsetzung vor, denn der Flugplatzbetrieb ist in Deutschland Ländersache. Uns wurde vor einigen Jahren im Bundesverkehrsministerium die Zusage gegeben, dass die derzeit maßgebliche Nfl 172/83 zurückgezogen wird, in der die vorzuhaltende Feuerlösch- und Rettungsausrüstung festgelegt ist, ebenso wie die Einsatzbereitschaft des erforderlichen Personals. Wie es in unserem föderalen System üblich ist, ist hier eine Abstimmung erforderlich, und es wird nach dem Rückzug der alten Nfl Nachfolgeregelungen geben.

Details werden geregelt in einem Grundsatzpapier des Bundes und der Länder für das Feuerlösch- und Rettungswesen, das sich derzeit in der Entstehung befindet. Zwar waren wir an der Erstellung dieses Grundsatzpapiers nicht beteiligt, uns wurden aber die Grundlagen von der zuständigen Fachabteilung im BMDV präsentiert und wir werden uns mit Kommentaren einbringen.

Foto: © istockphoto.com – sshppard



Rettungsdienst an kleinen Flugplätzen, es geht sogar ohne!

Auf jeden Fall besteht demnächst die Möglichkeit für private und geschäftliche Flüge, Luftsport sowie Schulflugbetrieb, unsere Flugplatzinfrastruktur jenseits der großen Airports viel flexibler auch ohne anwesendes Personal zu nutzen. Allerdings wird es die ganz große Revolution nicht geben. Denn Verkehrslandeplätze erklären, dass sie eine Betriebspflicht haben, so dass sie auch mit dem Starten und Landen von Luftfahrzeugen im gewerblichen Luftverkehr ohne Vorankündigung zu rechnen haben. Deshalb ist während der Betriebszeiten weiterhin Personal vorzuhalten, das in die Verwendung des Rettungsgeräts eingewiesen ist. Allerdings kann an diesen Verkehrslandeplätzen außerhalb der Betriebszeiten viel freier geflogen werden, wenn kein schutzbedürftiger gewerblicher Luftverkehr mehr erwartet wird, denn er müsste sich dann über eine PPR-Regelung vorher anmelden. Die jeweils geltende Feuerschutz- und Rettungskategorie an Flugplätzen werden Piloten dann in der AIP nachlesen können. Bestehende Einschränkungen wie etwa ein Nachtflugverbot werden auch nicht obsolet, und ohne die Zustimmung des Flugplatzbetreibers darf man natürlich auch nicht fliegen, und die Modalitäten für die Zahlung von Landegebühren müssen auch geregelt werden.

Zudem wird zwischen Bund und Bundesländern auch noch über Details diskutiert, etwa welches Schutzniveau während der Hauptbetriebszeiten auch an aktiven Sonderlandeplätzen vorzuhalten ist. Das ist auch vernünftig, denn wenn an einem schönen Wochenende 100 Luftsportler gemeinsam aktiv und viele Flugzeuge in der Luft sind, dann sollte sich auch jemand finden der den Feuerlöscher bedienen kann. Sonderlandeplätze und Segelfluggelände

werden auf jeden Fall deutlich mehr Freiheiten haben, denn hier ist mit unangekündigtem gewerblichem Luftverkehr nicht zu rechnen.

Wichtig ist für diejenigen Flugplatzbetreiber, die von den neuen Möglichkeiten profitieren wollen, sich frühzeitig mit ihrer Genehmigungsbehörde in Verbindung zu setzen. Auch ein Blick in die eigene Flugplatzgenehmigung wäre hilfreich, denn hier ist oftmals die Anwesenheit eines Flugleiters festgeschrieben. Solch einen Passus in der Genehmigung zu ändern ist möglich, von heute auf morgen funktioniert das aber erfahrungsgemäß nicht. Auch zu klären ist, ob die Versicherungen der Flugplätze über die neuen Verfahren informiert werden müssen.

Wir sind sehr gespannt, wie sich dieses Projekt weiterentwickelt und halten Sie informiert.

Anzeige

Hier sparen Mitglieder beim Neuwagenkauf

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

Als Mitglied sind Sie klar im Vorteil!

DIE FAKTENLAGE IST POSITIV

Ökobilanz

Die mediale Diskussion um den Flug eines Politikers zeigt: Wir werden uns der Diskussion um die Umweltauswirkungen unseres Fliegens stellen müssen.

Dass die Medien Politiker beobachten und kritisieren, ist normal und wichtig in einer Demokratie, ebenso, dass es nicht immer eine einheitliche Meinung gibt. Gewundert haben wir aber dennoch: über die Kritik an einem deutschen Spitzenpolitiker wegen seines Flugs im Privatflugzeug zu einer Hochzeitsfeier auf einer deutschen Insel. Stein des Anstoßes war vor allem der vermeintlich negative Umweltaspekt.

Die Kritik hatte bemerkenswerte Schwächen: Die Medien berichteten zunächst von einem Flug im Jet; das Transportmittel der Wahl war aber offensichtlich kein Düsenflugzeug etwa der Flugbereitschaft der Luftwaffe, sondern eine kleine, spritsparende Propellermaschine vom Typ Diamond Aircraft DA62 mit Dieselantrieb. Ohnehin wurde der Flug vom Politiker

- es handelt sich bekanntermaßen um Friedrich Merz
- aus eigenen Mitteln gezahlt.

Zum Glück hat Merz sehr pointiert selbst gekontert und darauf verwiesen, dass andere Politiker in ihren Dienstlimousinen eine schlechtere Umweltbilanz haben, dass er die Wahl seiner Verkehrsmittel sehr sorgfältig trifft, und dass er sich seine fliegerische Leidenschaft nicht nehmen lassen will.

Mit diesen Diskussionen um die Sinnhaftigkeit des privaten Fliegens werden nicht nur Politiker konfrontiert, wir alle sind sicherlich schon mal im eigenen Umfeld gefragt worden, was wir da eigentlich machen.

Falls Sie nicht wissen sollten, wie man auf solche Kritik eingeht, geben wir Ihnen gerne einige Argumentationshilfen. Klimaschutz ist wichtig, keine Frage, unser Planet verkraftet mittelfristig sicherlich keine acht Milliarden Menschen mit einem so hohen Konsumverhalten wie heute. Es muss sich etwas tun, aber wir brauchen die Kraft der Märkte um Lösungen zu finden, keine Verbote.

Die Allgemeine Luftfahrt geht hier durchaus mit gutem Beispiel voran: Kein anderer Verkehrsbereich hat in Relation zum Gesamtumsatz so hohe Forschung in Nachhaltigkeit vorzuweisen. Die ersten Flugzeuge mit Elektroantrieb fliegen bereits mit einer normalen Verkehrszulassung, synthetische Treibstoffe, Wasserstoff- und Hybridsysteme werden in kleinen Flugzeugen erprobt. Diese hohen Investitionen werden auch getätigt, um Lösungen für die Großluftfahrt zu erzielen.



Foto: © Messe Friedrichshafen GmbH

Die bislang umweltfreundlichsten Flugzeuge sind eindeutig Kleinflugzeuge, hier die Velis Electro von Pipistrell auf der AERO 2022.

Bevor sie aber dort einsatzbereit sind und im großen Stil zum Umweltschutz beitragen, werden sie Jahre zuvor in der Allgemeinen Luftfahrt erprobt und auch längst in größeren Stückzahlen eingesetzt.

Doch wie sieht es heute konkret mit dem CO₂-Ausstoß aus?

Das muss man für den Einzelfall durchrechnen. Zwei Beispiele: Ein leichter VLA-Zweisitzer vom Typ WT9 Dynamic verbraucht 16 Liter pro Stunde und erzielt dabei 110 Knoten Reisegeschwindigkeit. Das kann man umrechnen in 10 Kilogramm CO₂ pro Sitzplatz auf 100 Kilometer. Eine zweimotorige DA62 verbraucht auf 100 Kilometer Strecke etwa 20 Liter Jet Fuel, das sind 53 Kilogramm CO₂ – bei bis zu sieben Sitzplätzen. Der Liter Jet Fuel kostet für Privatpiloten etwa einen Euro pro Liter mehr als für die steuerbefreiten gewerblichen Nutzer. Gegenüber bodengebundenen Verkehrsmitteln besteht der Vorteil, dass auf direktem Kurs geflogen werden kann, wodurch man etwa 25 Prozent Strecke einspart. Auch wird zwischen den Flugplätzen keine Bodeninfrastruktur benötigt – also keine Straße.

Wer als Privatpilot mit seinem VLA 20 Stunden pro Jahr fliegt, erzeugt also etwa 400 Kilogramm CO₂.

Angesichts eines durchschnittlichen CO₂-Verbrauchs von etwa 8000 Kilogramm pro Kopf und Jahr sind das etwa fünf Prozent. Andere Hobbies liegen in ähnlicher Größenordnung. Eine Hauskatze wird auf 400 Kilogramm pro Jahr geschätzt, ein Pferd auf 2400. Eines wird aber deutlich: Privatflugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt haben ein Potenzial, in der Neid und Umweltdebatte negative Emotionen auszulösen. Denn Sündenböcke wurden schon immer gesucht, und politisch korrekte Sündenböcke scheinen heutzutage knapp zu werden. Die Faktenlage für die Allgemeine Luftfahrt sieht aber schon heute durchaus positiv aus, und sie wird sich weiter verbessern.



AOPA GERMANY

We keep you in the air

Wir unterstützen Sie bei den kleinen und großen Aufgaben der Fliegerei.
Wir mischen uns ein, wenn Pilotenrechte beeinträchtigt werden.
Verlassen Sie sich auf die weltweit präsente Gemeinschaft der AOPA!

www.aopa.de

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

Email: info@aopa.de
Telefon: 0049 6103-42081
Telefax: 0049 6103-42083



TECHNIK



SPORT



EINE KLEINE
AUSWAHL
AUS ÜBER
★800★
TOP-MARKEN

JOCHEN
SCHWEIZER

O₂

go



PHILIPS



cewe

MAC

+Babbel

Tchibo

EPSON

WMF

GARMIN.

SENNHEISER

BRAUN

DeLonghi

flaconi
Find your beauty. Everyday.

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“**.

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

WARTELISTE AKTIV



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: 13.09.2022
Anmeldeformular: Seite 23

- 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 23

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

30. AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal



Foto: AOPA-Germany

Termin: 29.09. – 03.10.2022
Ort: Flugplatz Stendal

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 200 €

Nichtmitglieder: 300 €

Fluglehrerstunde: 40 €

Anmeldeschluss: 16.09.2022

Anmeldeformular: Seite 23

Wir freuen uns, dass wir unser beliebtes Flugsicherheitstraining in Stendal in diesem Oktober wieder anbieten können. Eventuell müssen Sie bei Teilnahme an der Veranstaltung mit einschränkenden Hygienemaßnahmen rechnen: In den Hotels und Restaurants, aber auch beim Briefing und bei den Trainingsflügen. Wie diese Hygienemaßnahmen genau aussehen werden, das wissen wir heute noch nicht. Sie werden sich an den staatlichen Vorgaben ausrichten und von uns nach Rücksprache mit den zuständigen Stellen im Landkreis und der Stadt Stendal aktuell angepasst. Ein verbindliches Hygienekonzept wird von uns erstellt und Ihnen rechtzeitig zur Verfügung gestellt. Ihrer Anmeldung sehen wir mit Freude entgegen.

Das AOPA-Flugsicherheitstraining im Nordosten Deutschlands beginnt am 30. September um 9:00 Uhr und bietet ein umfassendes praktisches Weiterbildungsprogramm, das von theoretischen Inhalten ergänzt wird. Der praktische Teil beinhaltet je nach Wunsch der Teilnehmer z. B. Grundlagen der Start- und Landetechniken, Anflüge auf internationale und Militärflughäfen, Funk- und GPS Navigation sowie Nachtflug.



Foto: © Gunnar Stimm

Das AOPA-Flugsicherheitstraining kann mit einem Besuch des Seitenwindsimulators in Itzehoe sinnvoll kombiniert und ergänzt werden. Das Xwind-Sim-Training wird allen

Teilnehmern während der Zeit des Flugsicherheitstrainings zu besonderen Konditionen angeboten. Bilden Sie sich in angenehmer Atmosphäre ungezwungen weiter, genießen Sie von Stendal aus die Landschaft im Nordosten Deutschlands: die Ostsee, Rügen und Usedom, die Mecklenburgische Seenplatte, Potsdam, Berlin, die Havel- und die Elbregion. Die Teilnahme am AOPA-Flugsicherheitstraining ist mit dem eigenen Flugzeug möglich. Die Anreise der Teilnehmer sollte – soweit möglich – bereits am Donnerstagabend (29.09.) erfolgen. Zimmerkontingente für alle Teilnehmer sind reserviert.



Foto: © Gunnar Stimm

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 23

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.

In Kooperation mit



**MARITIMES
 KOMPETENZZENTRUM
 ELSFLETH gGmbH**



*Mit Weltumrunder
 Arnim Stief*

AOPA-Nordatlantik-Seminar



Termin: 12.11.2022
 oder 13.11.2022

Ort: Egelsbach

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €

Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 04.11.2022

Anmeldeformular: Seite 23

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.

AOPA online Seminar: Einführung in Europäische Flugzeugwartung für Piloten und Eigner



Foto: © istockphoto.com, vadimguhva

Termine (online): 05. – 06.10.2022
oder 07. – 08.12.2022
oder 25. – 26.01.2023
Zeit: 18:00 – 22:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 160 €
Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss:
30.09.2022 für den 05. – 06.10.2022
01.12.2022 für den 07. – 08.12.2022
02.01.2023 für den 25. – 26.01.2023
Anmeldeformular: Seite 23

Obwohl ein Pilot und Flugzeugeigner nach europäischem Wirtschaftsrecht über die Pilot-Owner-Maintenance gewisse Rechte zur Freigabe ausüben darf, ist die Wartung von Flugzeugen nicht Bestandteil des LAPL oder PPL. Der Flugzeugeigner muss sich selbstständig durch das Dickicht der Europäischen Wirtschaftsregularien schlagen und seine Informationen zusammensuchen.

Das Seminar „Einführung in Europäische Flugzeugwartung für Piloten und Eigner“ führt Sie in die Grundlagen des Europäischen Wirtschaftsrechts heran.

Die Themen sind:

- Struktur und Aufbau Europäisches Wirtschaftsrecht, insbesondere mit Blick auf Teil-ML und Teil-66
- Art von Europäischen Wirtschaftsbetrieben (Tei-M Subpart f, CAO, CAMO, Teil 145)
- Konzepte und Begrifflichkeiten zu Wartung, Reparatur und Lufttüchtigkeit
- Wartungsdokumentation, ARC, RTS
- Aufbau und Inhalte von Instandhaltungsprogrammen
- Aufbau und Inhalte von Wirtschaftsakten, Betriebszeitenübersicht, LTA-Übersicht, Änderungsübersicht
- Konzept und Umfang von Pilot-Owner-Maintenance
- Ausfüllhilfe für Freigabebescheinigungen, IHP und Wirtschaftsübersichten

AOPA Sprechfunkrefresher AZF online



Foto: © DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Termin: 20.10. & 22.10.2022 (online)
Zeit: 18:00 – 21:00 Uhr am 20.10.2022
10:00 – 13:00 Uhr am 22.10.2022

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 50 €
Nichtmitglieder: 80 €

Anmeldeschluss: 10.10.2022
Anmeldeformular: Seite 23

Dieses online Seminar befasst sich mit den IFR-Sprechfunkverfahren in Theorie und Praxis.

Ziel ist die Vermittlung von vielleicht vergessenem Grundlagenwissen sowie die praktische Anwendung der AZF-Sprechgruppen.

Das Seminar ist auf zwei Tage aufgeteilt. Am Donnerstag, den 20. Oktober findet von 18:00 – 21:00 Uhr die Theorie statt und am Samstag, den 22. Oktober wird von 10:00 – 13:00 Uhr die Praxis geübt.

Wir nutzen die Software Zoom für die online Verbindung, eine Anleitung senden wir jedem Teilnehmer nach der Anmeldung zu.

Referent der Veranstaltung ist Helge Zembold, Autor des Buches IFR-Sprechfunk.

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 Stendal vom 29.09. – 03.10.2022

Teilnahmegebühr: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder, Fluglehrerstunde 40 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

AOPA Sea Survival Training in Elsfleth 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

AOPA online Seminar: Einführung in Europäische Flugzeugwartung für Piloten und Eigner

vom 05. – 06.10.2022 **vom 07. – 08.12.2022** **vom 25. – 26.01.2023**

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

AOPA Sprechfunkrefresher AZF online am 20.10. & 22.10.2022

Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder

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.

Freier Zugang zu AIP-VFR, ICAO-Karte und NfL

Gastbeitrag von Theo Voss

RAPHAEL THOMAS
- RECHTSANWÄLTE -

THOMAS RECHTSANWÄLTE - ORANIENBURGER STR. 23 - 10178 BERLIN

Verwaltungsgericht Darmstadt
Julius-Reiber-Straße 37
64295 Darmstadt

per beA

KLAGER

des Herrn Theo Voss

Klägers.

Prozessbevollmächtigte: Thomas Rechtsanwältinnen, Oranienburger Str. 23, 10178 Berlin,

gegen

die Deutsche Flugsicherung GmbH, Am DFS-Campus, 63225 Langen,

Beklagte.

wegen: **Informationszugang nach IFG/UG**

Ihr Zeichen: 5-21 DW
Unser Zeichen: 26.05.2022
Datum:

RAPHAEL THOMAS
RECHTSANWALT
FACHANWALT FÜR
GEWERBLICHEN RECHTSSCHUTZ
FACHANWALT FÜR
URHEBER- UND MEDIENRECHT

KAY WITTE
RECHTSANWALT*
FACHANWALT FÜR
GEWERBLICHEN RECHTSSCHUTZ

VITTORIO DE VECCHI LAJOLO
AVVOCATO
DATENSCHUTZBEAUFTRAGTER (DÖV)

DAVID WERDERMANN
RECHTSANWALT*

FRIDO KENT
RECHTSANWALT*

JAN BUSEMANN
RECHTSANWALT**

DR. VIVIAN KUBE, LL.M.
RECHTSANWALTIN**

ORANIENBURGER STR. 23
10178 BERLIN
TEL: +49 30 220 6616 70
FAX: +49 30 220 6616 77

ZWEIFGSELLE CHIEMSEE:
MARKSTATT 6
83339 CHIEMING

INFO@THOMAS-LAW-OFFICE.COM
WWW.THOMAS-LAW-OFFICE.COM

* ANGESTELLTE(R)N RABO
** OF COUNSEL/FREELANCE MITARBEITER

Bankverbindung:
Kontoinhaber: Raphael Thomas; Bank: Deutsche Kreditbank AG, 10019 Berlin, Germany
IBAN: DE71 1203 0000 1008 3448 95; BIC: BVLADEM 1001
Steurnummer: 34/559/00064 USt-ID: DE233979049

Screenshot der eingereichten Klage

Dieser Artikel ist bereits erschienen im Magazin Pilot und Flugzeug, Ausgabe 08/2022.

Behörden erklären verbindliche Luftfahrtinformationen zu nicht hoheitlichen Informationen. Diese vermarkten sie gewinnorientiert über eine Bundestochter, während sie deren Nichteinhaltung mit Strafe bewehren – ein Pilot wehrt sich und braucht Unterstützung!

Nicht nur gesunder Pilotenverstand und „Good Airmanship“, sondern auch der Gesetzgeber verpflichtet uns, in der Luftfahrt Regeln einzuhalten bzw. eventuelle Auflagen zu erfüllen. Bei Verstößen drohen Strafen. Grundlage hierfür sind unter anderem Luftfahrtskarten, die AIP des jeweiligen Landes, Anflug- und Rollkarten der jeweiligen Flugplätze und andere rechtliche Bekanntmachungen wie bspw. die Nachrichten für Luftfahrer. Das Magazin Pilot und Flugzeug hat in der Ausgabe 05/2022 eindrücklich aufgezeigt, wie mühsam es ist, sich die Informationen aus unterschiedlichen Quellen zusammenzusuchen, um als Pilot bloß keinen Fehler zu machen.

Für einen VFR-Flug durch die Republik braucht ein Pilot ohne EFB bis zu 8 ICAO-Kartenblätter. Diese kosten im Set 100 EUR, ein Jahresabo der AIP-VFR kostet 99 EUR und die Nachrichten für Luftfahrer kosten 199 EUR. Alternativ zum Abo der NfL gibt es einzelne PFDs zu je 9,90 EUR. Im ungünstigsten Fall sind dies 398 EUR pro Jahr. Die für solche Flüge notwendigen Informationen sind also grundsätzlich verfügbar und zugänglich, aber kostenpflichtig. Diese Kostenpflichtigkeit steht schon lange in der Kritik. Viele Nachbarländer, bspw. die Niederlande, Frankreich oder Österreich veröffentlichen die AIP-VFR und andere rechtlich verbindliche Informationen kostenfrei im Internet. Wer bereits in luftfahrtfreundlicheren Ländern Europas oder bspw. in den USA geflogen ist, kann zum Vorgehen der Bundesrepublik Deutschland nur den Kopf schütteln.

Im „European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction“ der Eurocontrol [1] wird empfohlen zu prüfen, ob es möglich ist, das Luftfahrthandbuch überall kostenfrei zur Verfügung zu stellen. In der Empfehlung heißt es:

“The action aims to make aeronautical and MET information, that is relevant to airspace and airports/airfields open to VFR flights, freely available to the GA VFR flying community. This would reduce the probability of inadequate pre-flight preparation. For example, VFR en-route charts should be freely accessible and downloadable via internet from the service provider sites.”

Und im Bund-Länder-Fachausschuss Luftfahrt sprachen sich mehrere Landesluftfahrtbehörden (u. a. die der Länder Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Thüringen) auf dessen 99. Tagung im November 2018 für eine kostenfreie Verfügbarkeit der AIP-VFR aus, um die Luftverkehrssicherheit zu erhöhen [2]. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nahm bei der 102. Tagung im Juli 2020 dazu Stellung und kam zu dem Schluss, dass keine Verpflichtung zur unentgeltlichen Überlassung des AIP-VFR bestehe [3].

Das Ministerium (Referat LF 17) und im Übrigen auch in anderem Kontext die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) argumentieren, dass es sich bei der Veröffentlichung von AIP-VFR (aber auch ICAO-Karte und NfL) nicht um hoheitliche Flugverkehrsdienste, sondern um Flugberatungsdienste handele. Diese könnten daher zu – bis heute unklaren – Marktbedingungen als privatwirtschaftliche Dienstleistung einer Behördentochter erbracht werden.

Das muss man sich auf der Zunge zergehen lassen. Die Veröffentlichung von amtlichen, rechtsverbindlichen Informationen, deren Nichteinhaltung eine Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit sein kann,

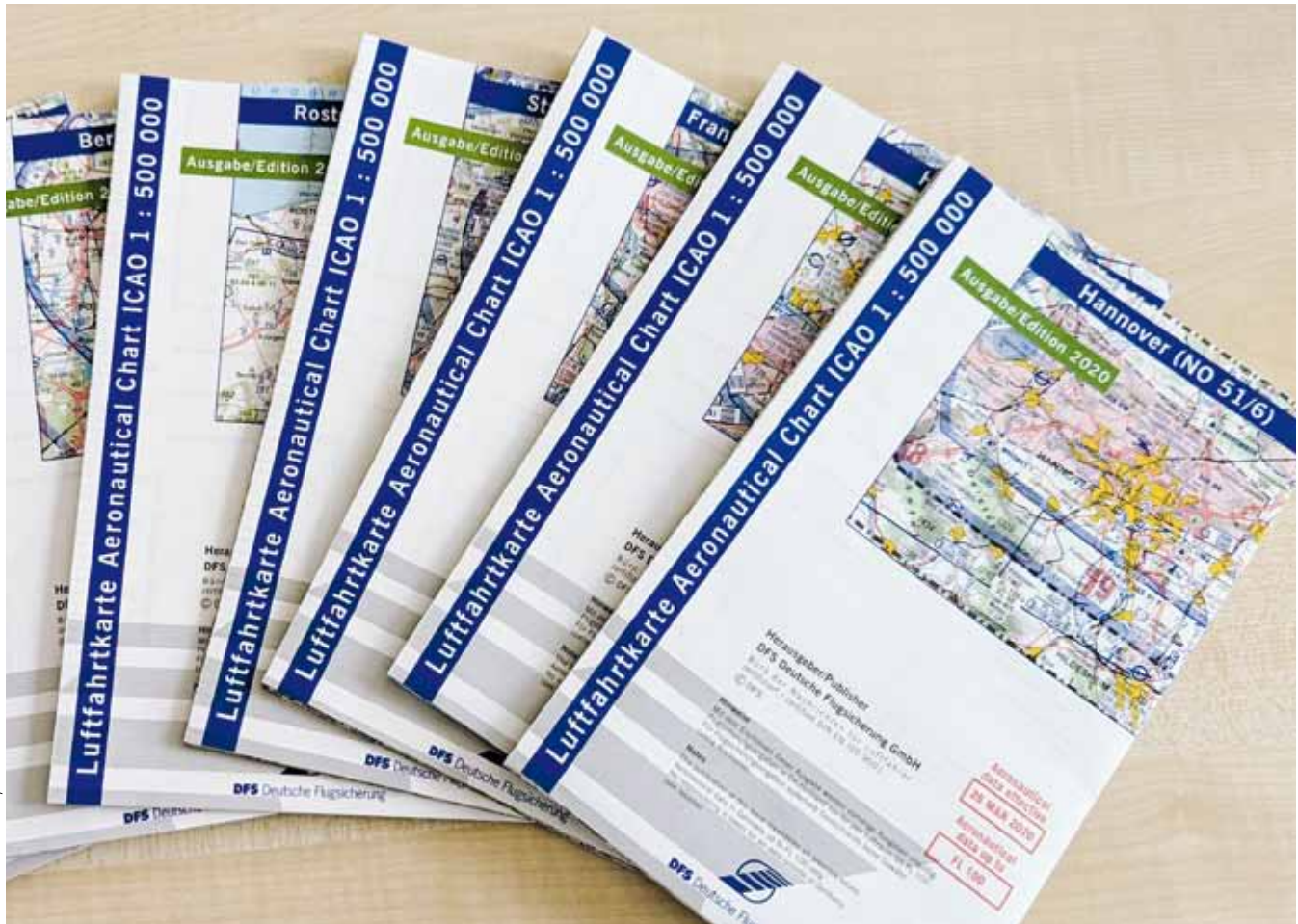


Foto: © AOPA-Germany

soll eine privatwirtschaftliche Dienstleistung sein? Und noch dazu werden diese Informationen von einer 100 %igen Tochter der DFS, der R. Eisenschmidt GmbH, mit Gewinnerzielungsabsicht vermarktet. Das ist, als ob die Straßenverkehrsordnung (StVO) nur im kostenpflichtigen Abo bei einer gewinnorientierten Autobahn GmbH im Staatsbesitz verfügbar wäre, es keine Straßenschilder gäbe und sich Autofahrer und Autofahrerinnen dennoch an besagte StVO halten müssten, wenn sie keine Strafzettel riskieren wollten. Eine solche Regelung hätte mit großer Wahrscheinlichkeit das Potential zu einem mittelschweren Skandal. In der Luftfahrtszene wird dies jedoch hingenommen. Für mein Rechts- und Prinzipienverständnis ist die Argumentation des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMDV), des Bundeaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und der DFS jedoch weder nachvollziehbar noch hinnehmbar. In den Auseinandersetzungen, die ich in den letzten Monaten mit dem BMDV, dem BAF, der DFS und der R. Eisenschmidt GmbH geführt habe, geht es demnach auch um die grundsätzliche Frage, ob hoheitliche, rechtlich-verbindliche Informationen privatwirtschaftlich und gewinnorientiert vermarktet werden dürfen.

Meine Meinung? Nein. Wenn dafür überhaupt Kosten in Rechnung gestellt werden könnten, dann allerhöchstens die, die dem tatsächlichen Aufwand eines Datenversands per Mail durch einem Behördenmitarbeiter bzw. -mitarbeiterin im einfachen Dienst entsprechen. Unabhängig davon, dass die Zurverfügungstellung der Informationen

im Internet am wenigsten aufwändig wäre, würde der Versand der ganzen AIP als Anhang einer Mail auch nur wenige Minuten dauern. Ich habe mich daher im November 2020 bei der DFS erkundigt, „wieso sich die DFS hartnäckig gegen eine Veröffentlichung der vollständigen AIP VFR sperrt und vor allem (würde ich, Anmerkung des Autors) gerne verstehen, wie Sie dies im Kontext der Sicherheit in der allgemeinen Luftfahrt rechtfertigen.“

Die Antwort erfolgte prompt und ich wurde an die R. Eisenschmidt GmbH verwiesen.

Diese antwortete:

„Wir verstehen Ihre Intension natürlich. Dennoch müssen wir Ihnen mitteilen, dass wir die AIP VFR auf einer komfortablen Plattform den Nutzern zur Verfügung stellen. Diese Plattform ist nicht kostenlos und hat sehr hohe Entstehungskosten mit sich gebracht. Daher können wir die AIP VFR leider nicht kostenfrei zur Verfügung stellen.“

Hohe Entstehungskosten für die Plattform, auf der die AIP VFR zur Verfügung gestellt wird, sind also der vermeintliche Grund dafür, dass notwendige Fluginformationen nicht kostenlos zur Verfügung gestellt werden – auf Kosten der Flugsicherheit. Ein absolutes Unding, selbst dann, wenn man von der ganzen Frage um die kostenpflichtige Veröffentlichung rechtsverbindlicher Informationen absieht.

Ich habe vor diesem Hintergrund, ebenfalls im November 2020, über „Frag den Staat“ eine Anfrage [4] auf Grundlage des Informationsfreiheits- sowie Umweltinformationsgesetzes (IFG bzw. UIG) gestellt. Ersteres, da es sich um allgemeine amtliche Informationen handelt, zweiteres, da es hier unter anderem auch um Umweltinformationen zu lärmsensiblen Gebieten (Naturschutzgebiete, Ortschaften) geht, die bei der Flugplanung berücksichtigt werden müssen. Angefragt habe ich neben der AIP-VFR jegliche internen Informationen, Verträge, Vereinbarungen und Preislisten. Ich habe die DFS außerdem gebeten zu erklären, warum sie die kostenfreie Veröffentlichung der AIP-IFR mit der Erhöhung der Luftsicherheit begründet, die AIP-VFR aber gleichzeitig hinter einer Bezahlschranke versteckt.

Es war an der Zeit, hier Licht ins Dunkle zu bringen und, wenn möglich, der Intransparenz ein Ende zu setzen. Dies war, wie erwartet, nicht einfach, denn im Januar 2021 hat die DFS meine Anfrage ablehnend beschieden [5]. Es war jetzt der Punkt erreicht, an dem ich das Thema entweder auf sich beruhen lassen oder innerhalb der gesetzlichen Frist Widerspruch einlegen musste.

Unerfahren mit Verwaltungsklagen und ohne juristisches Fachwissen habe ich mich zunächst an die Organisation hinter „Frag den Staat“ gewendet, die Open Knowledge Foundation e.V. Ein Verein, der sich Transparenz und Informationsfreiheit auf die Fahnen geschrieben hat, bereits einige sensationelle Erfolge gefeiert hat und gerade in einer ganz ähnlichen Aktion das von einem privaten Verlag veröffentlichte Bundesgesetzblatt kostenfrei auf „offenegesetze.de“ gestellt hat. Mir wurde daraufhin der Kontakt zu einer auf Informationsfreiheit spezialisierten Kanzlei vermittelt, bei der ich auf eigene Kosten ein Gutachten zur Frage, ob gemäß IFG bzw. UIG ein Auskunftsanspruch besteht, in Auftrag gegeben habe. Dieses kommt zu dem Schluss, dass das IFG und vor allem das UIG niedrigere als die von der DFS gesteckten Hürden für die Zurverfügungstellung der von

mir gewünschten Informationen vorsehen, und bestätigt mein oben dargelegtes Rechtsverständnis bzgl. der kostenfreien Veröffentlichung verbindlicher Luftfahrtinformationen. Ende Januar 2021 haben wir daher Widerspruch gegen die Ablehnung meiner Anfrage über „Frag den Staat“ eingelegt. Daraufhin dauerte es über ein Jahr (!) bis die DFS das Verfahren an das BAF abgibt und dieses dann unseren Widerspruch endgültig abgelehnt hat.

Crowdfunding & Klage

Diese Entscheidung war für mich weder nachvollziehbar noch mit meinem Rechtsverständnis vereinbar, sodass ich mich entschloss zu klagen. Eine erstinstanzliche Klage inklusive Gerichtsgebühren und Anwaltskosten der Gegenseite im Falle, dass die Klage abgewiesen würde, wäre für mich jedoch als einzelner Pilot bei voraussichtlichen Kosten von 5.500 EUR (3.000 EUR eigene Anwaltskosten, 500 EUR Gerichtskosten, 1.000 EUR für mögliche Anwaltskosten der Gegenseite) nicht mehr tragbar gewesen. Im Gespräch mit einem Interessensverband unserer Branche konnte ich jedoch dankenswerterweise eine Zusage für die Übernahme von Kosten in Höhe von 2.000 EUR erreichen. Dies ermutigte mich, auch für die die restlichen 3.500 EUR eine Lösung zu finden. Diese bestand darin, ein Crowdfunding über „gofundme.com“ zu organisieren [6]. Innerhalb von einem Wochenende sind dann in beeindruckender Geschwindigkeit etwas mehr als 3.5000 EUR zusammengekommen. Vielen Dank an dieser Stelle an alle Unterstützer und Unterstützerinnen. Damit war der Weg frei, um am 26.05.2022 –mehr als anderthalb Jahre nach meiner initialen Anfrage – vor dem für das BAF zuständigen Verwaltungsgericht Darmstadt Klage einzureichen. Eine erste gerichtliche Verfügung fördert internen Schriftverkehr der DFS zu Tage, in welchem meine Anfragen als „noch ein Schirmzettel“ nach den „verloren gegangenen NfLs des LBA“ bezeichnet werden, welches die DFS „auf Trab“ halten wird. Die Rechtsabteilung der DFS schreibt interessanterweise auch, dass sie sich nicht mehr sicher ist, ob die bisherige Argumentation zur Rechtsgrundlage der kostenpflichtigen Veröffentlichung noch haltbar ist.

Pressemitteilung der DFS

Überrascht wurde die Luftfahrtcommunity am 11. Juli dieses Jahres, als die DFS plötzlich ankündigt, dass sie die AIP-VFR ab Januar 2023 in einer kostenfreien Version im AIS-Portal zur Verfügung stellen wird. Zufall? Ich glaube es kaum und habe dazu interne Dokumente bzw. internen Schriftverkehr erneut über „Frag den Staat“ angefragt [7]. Eine erste unvollständige Antwort liegt bereits vor, aber die eigentlichen Internas wurden nicht herausgegeben.

Wie geht es weiter?

Es ist zu begrüßen, dass die DFS die AIP-VFR in Zukunft kostenfrei herausgeben wird. Niemand weiß allerdings bis jetzt, in welchem Umfang und in welcher Art dies passieren wird. Was die beteiligten Behörden unter „freiem Zugang“ verstehen, muss sich erst noch herausstellen. Wünschenswert jedenfalls und auch Ziel meiner



Foto: © Bild von succo auf Pixabay

Bemühungen ist der freie Zugang zu den notwendigen Luftfahrtinformationen ohne Entgelt, der eine zeitgemäße Nutzung ermöglicht. Dies ist eine Online-AIP meines Erachtens erst dann, wenn bspw. Anflug- oder Luftfahrtskarten als PDF, bestenfalls georeferenziert, heruntergeladen werden können. Ein eingebetteter Viewer ohne Downloadmöglichkeit, wie ihn die DFS für die ICAO-Karte anbietet, ist weder ausreichend noch im Cockpit verwendbar.

Ich halte daher an meiner Klage und den diversen laufenden „Frag den Staat“-Anfragen fest. Auch um zu signalisieren, dass ich mich mit einer unverbindlichen und unklaren Pressemitteilung der DFS nicht zufriedengebe. Wie von vielen Piloten gefordert, habe ich meine Bemühungen auch auf die NfL erweitert und entsprechende Anfragen gestellt, die ggf. Grundlage für eine spätere Klage sein könnten. Da die genaue Zuständigkeit für die AIP-VFR, die ICAO-Karte und die NfL selbst Juristen nicht hundertprozentig klar ist und, um nicht später eine weitere Anfrage stellen zu müssen, habe ich meine Anfragen gleich an alle drei ggf. zuständigen Behörden (BMDV, BAF und DFS) gestellt.

Ob dann Klage eingereicht werden kann, ist allerdings ungewiss. Denn mit dem ersten Crowdfunding und der Bereitschaft des bereits erwähnten Interessensverband unserer Branche zur Kostenübernahme i.H.v. 2.000 EUR ist lediglich die erstinstanzliche Klage zur AIP-VFR gegen die DFS finanziert. Für die NfL bräuhete es eine weitere Klage und beide Klagen kommen unter Umständen in nächste Instanzen. In diesem Kontext könnte man natürlich argumentieren, dass all dies die Kosten für Abos der jeweiligen Dokumente deutlich übersteigen würde. Darum geht es aus meiner Sicht aber nicht. Vielmehr geht es um die Frage, ob wir als Luftfahrtcommunity bzw. als Piloten und Pilotinnen ein solches Vorgehen bzw. eine solche Argumentation der Behörden akzeptieren möchten. In Zeiten, in denen der Spielraum für die Allgemeine Luftfahrt kleiner statt größer wird, würde ich mir wünschen, wenn sich auch für die nächsten Schritte wieder bzw. weitere Unterstützer und Unterstützerinnen finden, die gemeinsam prüfen lassen wollen, ob die Behörden hier rechtmäßig agieren.

Für eine weitere erstinstanzliche Klage und zwei zweite Instanzen inklusive Anwalts- und Gerichtskosten werden laut meiner Anwaltskanzlei bis zu 15.000 EUR benötigt. Ich habe daher eine weitere zweckgebundene Crowdfunding-Kampagne gestartet und hoffe auf Ihre Unterstützung!

Theo Voss



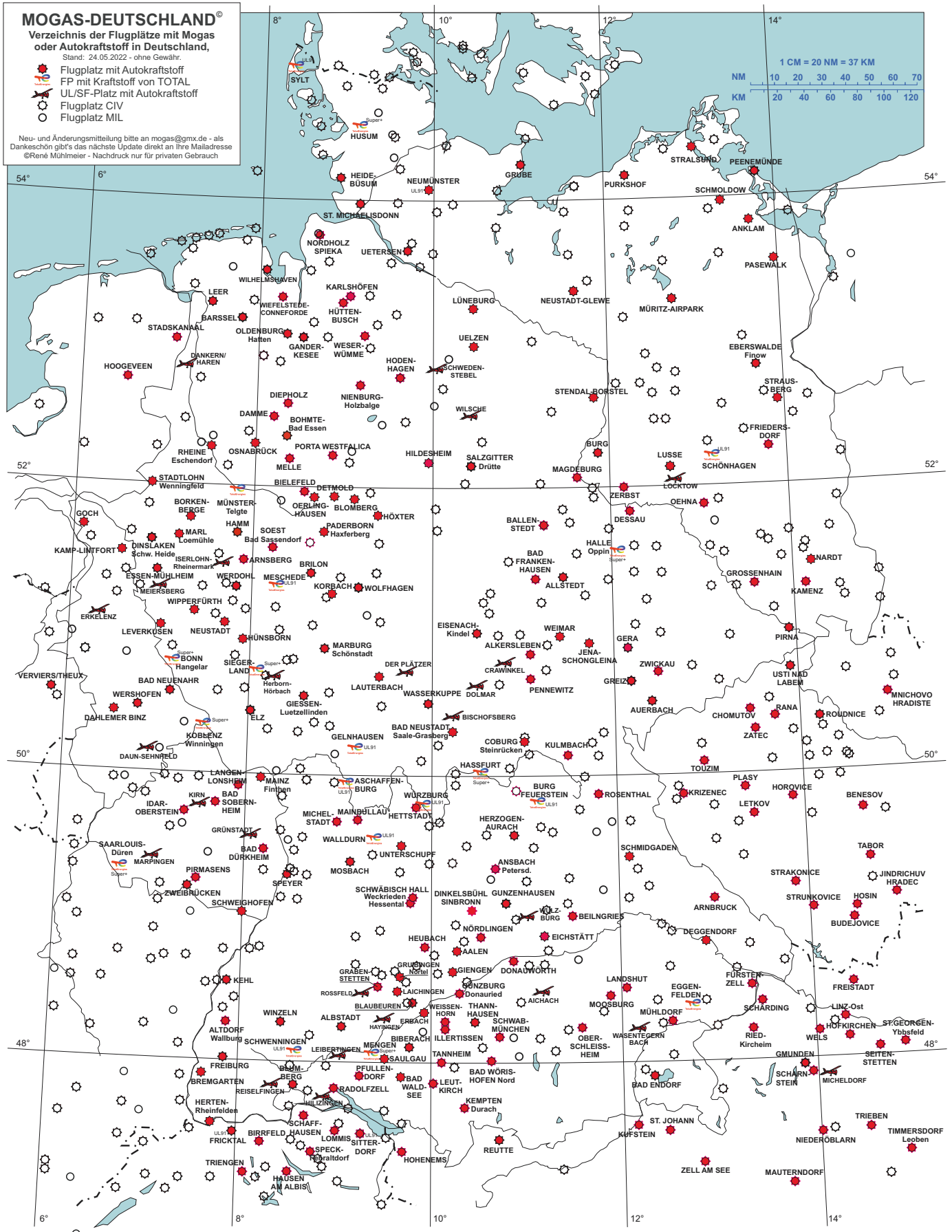
Link zur Crowdfunding-Kampagne

- <https://www.gofundme.com/f/weitere-unterstuetzung-zugang-zur-aip-und-nfl>
- Theo Voss, mail@theo-voss.de
- [1] <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2022-03/eurocontrol-airspace-infringement-action-plan-v2-0.pdf>
- [2] <https://fragdenstaat.de/anfrage/bitte-um-zusendung-der-protokolle-des-bund-lander-fachausschuss-luftfahrt-fur-die-tagungen-99-und-ff/>
- [3] <https://fragdenstaat.de/anfrage/bericht-des-bvmi-an-blfa-l-bzgl-aip/>
- [4] <https://fragdenstaat.de/anfrage/aip-vfricao-karte-deutschland/>
- [5] https://fragdenstaat.de/anfrage/aip-vfricao-karte-deutschland/557253/anhang/fds-204482-aip-vfricao-karte-deutschland-bescheid-ablehnung_geschwaerzt.pdf
- [6] <https://www.gofundme.com/f/klage-auf-freien-zugang-zur-aip-vfr-icaokarte>
- [7] <https://fragdenstaat.de/anfrage/pressemitteilung-vom-11-07-2022-veroeffentlichung-der-aip-vfr-dfs/>

Anzeige

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

Verzeichnis der Flugplätze mit Mogas oder Autokraftstoff in Deutschland



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 Berichtigungsdienst 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.



Sunny Swift

'Handbuch für Absetzbetrieb'

DER VEREIN MÖCHTE SICH EIN NEUES FLUGZEUG KAUFEN. PILOTEN UND FALLSCHIRMSPRINGER DISKUTIEREN KRITERIEN, DIE FÜR DAS ABSETZEN VON FALLSCHIRMSPRINGERN WICHTIG SIND.

FLUGHANDBÜCHER SAGEN OFT NICHTS ZUR ABSETZGESCHWINDIGKEIT, WIE DU SIEHST. ALS PILOT MÖCHTE ICH IMMER GENUG RESERVE ZU STALL SPEED HABEN. ICH EMPFIEHLE EINE MINIMALE ABSETZGESCHWINDIGKEIT VON 13 VS (STALL SPEED). VERSTEHE, DIE RICHTIGE KLAPPENSTELLUNG IST AUCH WICHTIG, UM DIE STALL SPEED NIEDRIG ZU HALTEN

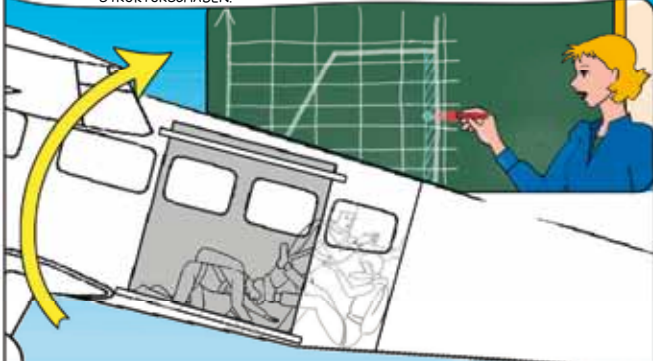
ALLERDINGS KANN DIE GESCHWINDIGKEIT AUCH ZU HOCH FÜR DIE SPRINGER SEIN, DA SIE SICH NICHT MEHR FESTHALTEN KÖNNEN UND EVENTUELL GEGEN DAS FLUGZEUG PRALLEN. 110 KNOTEN KÖNNEN UNANGENEHM SEIN.

BEI MANCHEN FLUGZEUGEN, SIND DIE KLAPPENSTELLUNGEN BEGRENZT, DA SONST DIE AUSTIEGSTÜR BLOCKIERT IST.



DIE SCHWERPUNKTLAGE MUSS IN ALLEN FLUGPHASEN INNERHALB DER ZULÄSSIGEN GRENZEN BLEIBEN, INSBESONDERE KURZ VOR DEM EXIT. WENN SICH DIE SPRINGER RICHTUNG HECK BEWEGEN, KANN ES KRITISCH WERDEN. SIE VERURSACHEN EVENTUELL EINE KRITISCHE FLUGLAGE, EINEN STALL ODER KONTROLLVERLUST MIT ERHEBLICHER FAHRZUNAHME UND STRUKTURSCHÄDEN.

UM DAS ZU VERMEIDEN, SIND EINE GUTE FLUGVORBEREITUNG UND BRIEFING SEHR WICHTIG. EBENFALLS IST DIE RICHTIGE KOMMUNIKATION ZWISCHEN PILOT UND LOADMASTER WÄHREND DES EXIT WICHTIG. DIE FALLSCHIRMSPRUNG KOMMISSION DES FINNISCHEN AEROCUB HAT DAZU EINEN LAITFADEN FÜR DEN ABSETZBETRIEB ENTWICKELT*



*MIT UNTERSTÜTZUNG VON TRAFICOM UND HILFE VON AOPA FINNLAND

ES WURDE ENTSCHEIDEN, DASS WIR EIN HANDBUCH FÜR DEN ABSETZBETRIEB IN UNSEREM VEREIN SCHREIBEN.

WIR SOLLTEN AUCH FLUGZEUGSPEZIFISCHE CHECKLISTEN FÜR PILOTEN, LOADMASTER UND SPRINGER HABEN.

EINVERSTANDEN, ABER DAS MUSS IM EINKLANG MIT DEM FLUGHANDBUCH SEIN. AUF KEINEN FALL DÜRFEN ABSETZPILOTEN UND SPRINGER FLUGERPROBUNG BETREIBEN, UM IHRE EIGENEN BETRIEBSGRENZEN UND VERFAHREN ZU ERFINDEN.

LASS UNS EIN HANDBUCH ENTWICKELN, DASS AUF DIE VEREINSFLUGZEUGE UND IHRE EIGENSCHAFTEN ABGESTIMMT IST. ES IST SINNVOLL EINIGE ASPEKTE, WIE AUSBILDUNG, FLUGVORBEREITUNG, SCHWERPUNKTMANGEMENT UND ANWEISUNGEN FÜR DIE SPRINGER FESTZULEGEN...



IM RAHMEN DER ZULASSUNG EINES FLUGZEUGS ZUM ABSETZBETRIEB WIRD DRINGEND EMPFOHLEN IN EINEN ANHANG ZUM FLUGHANDBUCH AUCH NORMAL-, ABNORMAL- UND NOTVERFAHREN FÜR DEN ABSETZBETRIEB ZU BESCHREIBEN.

Informationen zu

- Operations manual for parachute clubs
 - Workshop for the skydiving community
 - Parachute operation accidents
- 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

News



Die exklusive AOPA Austria Interview-Serie Teil 3 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.

Danke Tom. Dann freue ich mich auf ein Wiedersehen und auf eine Fortsetzung in der nächsten Ausgabe.

AOPA Austria Flugplatzhonig

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde der Luftfahrt,



Flughafen Wien, Klein-Neusiedl

Wir sind bestrebt, unserem Umfeld stets neue Blickwinkel zu eröffnen. Die AOPA Austria bündelt viele Synergien zu mehreren großen Projekten, die an vielen Ecken und Enden der General Aviation weitere positive Akzente setzen sollen.

Dazu möchten wir pragmatische, technische, ökologische

und gleichzeitig die der General Aviation schon von Grund an zugeschriebenen Vorteile hervorkehren.

Unser Projekt **regionalen Flugplatzhonig** zu produzieren und zu vermarkten sehen wir als **Investition in die Zukunft**, um die Allgemeine Luftfahrt gerade in Zeiten wie diesen in ihren Grundfesten zu erhalten und zu stärken. Unseren Beitrag zu leisten für eine klimafreundliche Zukunft und weiterhin die Interessen der Mitglieder und der GA auf Augenhöhe und mit aller Kraft vertreten zu können.

Dies wird eines der ersten Projekte von vielen sein, das die **AOPA Austria** gemeinsam mit ihren **Partnern** betreiben und einen **für jede Region speziellen Flugplatzhonig** hervorbringen wird. Einen mit Bio-Zertifikat versehenen Honig, um zu zeigen, dass der **Lebensraum Flugplatz** wenig vergleichbare Konkurrenz hat und Reichtümer an Fauna und Flora beherbergt.



v.l.n.r. Astrid (Bio-Imkerei Stögerer), Ing. Leopold Kitzler-Hartner (VIE), Robert Michl (AOPA Austria), Hannes (Bio-Imkerei Stögerer)

Bienen sind ein Indikator für Luftgüte, Pflanzen- und Artenvielfalt und gleichzeitig tragen sie seit Jahrmillionen zur Entwicklung der Erde insofern bei, dass **ohne sie unser Leben nicht möglich** wäre. Auf vielen **Flugplätzen** (ob militärische oder zivile) entstand über die Jahrhunderte und Jahrzehnte **geschützter Lebensraum für Vogel-, Pflanzen- und Insektenarten**.

Insekten sind ein sehr guter Indikator für die Beschaffenheit und Zustand unserer Umwelt. Zum Vorteil für uns alle gibt es beim Honig **sehr gute Analysemöglichkeiten**, auch für etwaige Rückstände. Diese Kombination ist eine sehr gute Voraussetzung, um auf den guten Lebensraum Flughafen, für Mensch und Natur, aufmerksam zu machen.

Da unsere Allgemeine Luftfahrt zum größten Teil aus Grünflächen und geschützten Lebensräumen besteht (keine Touristen, keine Camper, keine Trampelpfade, kein Mist, kein offenes Feuer, etc.), entwickelte sich auf diesen das Pflanzen- und Tierreich dementsprechend und konnte ungestört wachsen. Diese **Projektarbeit der Natur werden wir unterstützen** und jedem Flugplatz/Flughafen, der mit uns diesen Weg beschreiten möchte, dahingehend zu unterstützen, um die **General Aviation** auch in der **Außenwahrnehmung** unangreifbarer werden zu lassen.

In Zusammenarbeit mit der **Familie Stögerer und ihrer großen Bio-Imkerei im Waldviertel/Niederösterreich (www.imkerhonig.at)**, die das gesamte Spektrum der Bienenkompetenz vereint, stellen wir sozusagen geballtes Wissen weit über das Bekannte vor die eigene Flugplatztüre.

Die Idee Bienen und Honig **österreichweit** auf Flugplätzen auszurollen wurde auch von der **Austro Control** mit wohlwollender Zustimmung aufgenommen. Unser Stefan Strasser von stefanstrasser.at zeichnet im wahrsten Sinne des Wortes verantwortlich für unser neues Bienenlogo. Wir danken dir für deine grandiose Kreativität und Umsetzung!

**„Schmecken Sie den Flugplatz,
schmecken sie Regionalität“**



Unser erster großer Projektpartner ist mit dem Flughafen Wien Schwechat ein besonderer, der uns zwei seiner Grundstücke zur Verfügung stellt, um dort Bienenbeuten mit ihren Völkern aufzustellen, um daraus Honig zu gewinnen.

Der Vorstand des Flughafen Wiens, insbesondere Hr. Mag. Julian Jäger, hat von Anfang an sehr begeistert unserer Projekteinladung entgegen geblickt und kam uns bei allen weiteren Schritten sehr wohlwollend entgegen. In der gemeinsamen Projektarbeit bis dato haben sich Hr. Ing. Leopold Kitzler-Hartner als Leiter der Abteilung Operations Infrastruktur des Flughafen Wiens und die gesamte Pressestelle überaus engagiert eingebracht. Die AOPA Austria bedankt sich sehr.



Foto: © Christoph Zeilinger

Flughafen Wien, Schwadorf

Die erste Ernte im Bereich Schwadorf ist bereits eingebracht und wir arbeiten gerade allesamt mit vereinten Kräften an der weiteren Umsetzung und freuen uns bereits auf die weiteren Ergebnisse. Die Aufstellung der weiteren Bienenstöcke im Bereich Klein-Neusiedl wird mit Schaugläsern und weiteren kleinen Goodies für geplante Familientage und Besuchermöglichkeiten ausgestattet.

Weiters bieten wir in Zukunft für unsere Bienenstöcke Patenschaften an, die in der weiteren Umsetzung mit Spenden für das St. Anna Kinderspital bedacht werden. Dazu werden wir auf unseren multimedialen Kanälen (Facebook, Instagram, Homepage, etc.) bald weitere Infos bekanntgeben.

Ebenfalls steht eine offizielle Einweihung durch den Vorstand des Flughafen Wiens, unseres Präsidenten und der Bio-Imkerei Stögerer bevor. Darauf freuen wir uns besonders. Weitere Vorbereitungen zur Umsetzung unseres Bienenprojekts finden derzeit am Flugplatz Bad Vöslau und Wr. Neustadt Ost statt. Dazu wird es dann separat in der nächsten Ausgabe weitere großartige Informationen geben.

Danke an alle, die es möglich machen!

Weiters arbeitet die AOPA Austria am Thema der

Bodenversiegelung durch Flugplätze der Allgemeinen Luftfahrt.

Wir haben über 10 Referenzflugplätze herausgearbeitet und die Bodenversiegelung (Verhältnis Wiese zu versiegelter Fläche) herausgerechnet. Wir kamen zum Ergebnis, dass hochgerechnet für ganz Österreich auf Flugplätzen durchschnittlich 80 % der Gesamtfläche aus reinen Grünflächen besteht, die NICHT versiegelt sind. Hier gedeihen die Fauna und Flora ganz im Sinne der Natur. Hiermit zeigen wir deutlich auf, wie wichtig die Erhaltung von Flugplätzen nicht nur für die Umwelt, sondern auch für die Erhaltung einer gesunden Symbiose mit der Landschaft und der Natur ist.

Kooperation mit AV-Fuel

Auf unserer Homepage (www.aopa.at) findet ihr in Zeiten wie diesen eine großartige Aufstellung von Treibstoffpreisen im zentral-europäischen Raum (insbesondere Deutschland, Österreich). Wir bedanken uns für die Unterstützung und möchten euch alle bitten – haltet gemeinsam mit uns die Daten aktuell und korrekt, so dass die Allgemeine Luftfahrt jeden Tag davon profitieren kann.

Neues AOPA Austria Multimedia Format

Im Hintergrund arbeiten wir gemeinsam bereits an einem weiteren großen Projekt, dass wir euch in den nächsten Wochen präsentieren. Stay tuned und freut euch auf jede Menge Information, Themenvielfalt, Dynamik und Aufarbeitung von Fragen, die besonders Pilotinnen und Piloten betreffen.

Termine 2022

September 2022

29.09. – 03.10.2022

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

29. – 30.10.2022

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

19.11.2022

Tag der **AOPA** Vereine online
Info: www.aopa.de

Oktober 2022

05. & 06.10.2022

AOPA online Seminar: Einführung
in Europäische Flugzeugwartung
für Piloten und Eigner
Info: www.aopa.de

November 2022

12.11.2022

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

26.11.2022

AOPA AZF Funkrefresher
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

08. – 09.10.2022

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

12.11.2022

AOPA Atlantikseminar in Egelsbach
Info: www.aopa.de

Dezember 2022

07. & 08.12.2022

AOPA online Seminar: Einführung
in Europäische Flugzeugwartung
für Piloten und Eigner
Info: www.aopa.de

14. – 15.10.2022

AOPA Sea Survival Lehrgang
in Elsfleth
Info: www.aopa.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

Januar 2022

25. & 26.01.2023

AOPA online Seminar: Einführung
in Europäische Flugzeugwartung
für Piloten und Eigner
Info: www.aopa.de

15.10.2022

AOPA Jahreshauptversammlung
in Egelsbach
Info: www.aopa.de

13.11.2022

AOPA Atlantikseminar in Egelsbach
Info: www.aopa.de

20. & 22.10.2022

AOPA AZF Refresher online
Info: www.aopa.de

19.11.2022

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

Kostenloser AOPA-Newsletter per E-Mail

Sie möchten noch schneller darüber informiert werden, was in der Allgemeinen Luftfahrt geschieht? Dann tragen Sie sich gleich auf unserer Website



www.aopa.de

für den kostenlosen und immer aktuellen AOPA-Newsletter ein.



© Fotolia-© a_korn – Fotolia.com

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



FLIEGERSCHEIBE

- Zeigt die wichtigsten Funksprechgruppen & Lichtsignale
- Enthält auch die GAFOR-Tabelle des DWD mit zulässigen VFR-Minima

Zuzahlung nur 1,- €

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.