



AOPA GERMANY

Ausgabe 06/2022 | Dezember 2022 – Januar 2023 | Heftpreis 2,80 €

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

LETTER

6/2022

Dezember/Januar

In 2023: Fliegen ohne Flugleiter kommt!



Stärker vertreten!

Luftraumverletzungen

EASA und die General Aviation:
Bericht über die Treffen
von GA.COM und GA.TeB

Fliegerisch fit!

AOPA-Auffrischungsseminar für
Lehrberechtigte VFR/IFR online

AOPA Flugsicherheitstraining
in Rendsburg

Besser informiert!

Festsetzung der Frequenz-
schutzbeiträge für die Jahre
2019 bis 2021



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 Pilotinnen und Piloten,

am 24. Februar diesen Jahres bin ich mit der Airline nach Island geflogen. An diesem Tag ging es mir gar nicht gut, aus mehreren Gründen:

Der Anlass für den Flug war schon traurig genug. Haraldur Diego, Präsident der AOPA-Island und ein guter Freund von mir, war mit drei Fluggästen an Bord während eines Rundflugs abgestürzt, alle Personen an Bord sind ums Leben gekommen. Er sollte am kommenden Tag in Reykjavik beerdigt werden.

Die Umstände des Flugs konnten aber auch nicht zu meiner Aufheiterung beitragen, und sie beschäftigen uns noch heute:

Die Morgennachrichten des 24. Februars berichteten vom Ausbruch des Krieges gegen die Ukraine. Mir war schnell klar, dass dieser Krieg im Herzen Europas nicht schnell beendet werden wird, dass viele Menschen ihr Leben verlieren werden, dass der Krieg nicht ohne Auswirkungen auf die Beziehungen zwischen unseren Staaten bleiben wird, und dass er auch enorm negative wirtschaftliche Konsequenzen mit sich bringen wird.

Der andere negative Umstand war, dass dies mein erster Flug mit einer Airline nach einer längeren COVID-bedingten Unterbrechung war. Es galt noch strenge Maskenpflicht an Bord,

und vielen Passagieren war das Unbehagen deutlich anzumerken. Ein Ende der Pandemie war noch nicht abzusehen, genauso wie die negativen Auswirkungen auf die Luftfahrt und unsere Volkswirtschaften.

Heute ist es zwar absehbar, dass die COVID-Pandemie ihren Schrecken verliert und dass wir langsam wieder zur Normalität zurückfinden. Die Allgemeine Luftfahrt hat sich entgegen dem allgemeinen Trend sogar recht gut gehalten. Viele Piloten haben kleine Flugzeuge genutzt, um ihre Termine ohne den Kontakt zu anderen Passagieren in öffentlichen Verkehrsmitteln wahrzunehmen, die etwas höheren Kosten wurden dafür auch bewusst in Kauf genommen. Auch haben viele, die es sich finanziell leisten konnten, die Zeit im Homeoffice genutzt, um sich mit fliegerischer Aus- und Weiterbildung zu befassen. Bei uns in Egelsbach sind die gewerblichen und vereinseigenen Flugschulen weiterhin sehr hoch ausgelastet.

Leider gibt es in der Ukraine noch keine Anzeichen für ein Ende des Krieges. Zwar konnte Russland seine ursprünglich gesetzten Kriegsziele in der Ukraine ganz offenbar nicht erreichen, aber keine der Kriegsparteien denkt bislang an ein Aufgeben. Die Folge für uns in Deutschland und Europa ist, dass unsere bislang sehr auf Russland als Zulieferer ausge-

richtete Energieversorgung komplett umgestellt werden musste, was zu erheblichen Knappheiten und zu Preissteigerungen an den Zapfsäulen gesorgt hat. Heute kostet ein Liter Avgas in Egelsbach 3,05€ pro Liter. Und es ist auch nicht absehbar, ob und wann unsere Energieversorgung zu den Vorkriegsumständen zurückkommen wird. Ausgehend von den Energiepreisen haben stark inflationäre Tendenzen unsere gesamte Wirtschaft erfasst und belasten alle Haushalte.

Viele unserer AOPA-Mitglieder müssen sparen, und wir sind deshalb besonders dankbar, dass unsere Mitglieder unsere Arbeit weiterhin unterstützen. Sie können sicher sein, die AOPA-Germany wird auch im Neuen Jahr 2023 für ihre Mitglieder da sein und sich für die Belange der Allgemeinen Luftfahrt einsetzen.

Wir wünschen allen unseren Mitgliedern und Lesern eine frohe Weihnachtszeit und ein friedliches Jahr 2023 mit viel Gesundheit, Glück, Erfolg und Many Happy Landings!

Ihr Michael Erb

AOPA-Intern

Wir danken ...	5
Mitglieder werben Mitglieder	6
AOPA gratuliert: Lukas Dahmlos	9

Stärker vertreten!

Kostenloser Zugriff auf die AIP-VFR in Deutschland – aber offenbar nur eingeschränkt	11
Luftraumverletzungen	12
EASA und die General Aviation: Bericht über die Treffen von GA.COM und GA.TeB	14
Welches Norden ist das bessere?	16
Deutsche Flugplätze bald auch ohne Rettungsdienst und Flugleiter	18

Fliegerisch fit!

AOPA-Nordatlantik-Seminar	20
AOPA online Seminar: Einführung in Europäische Flugzeugwartung für Piloten und Eigner	20
AOPA-Sprechfunkrefresher BZF online	21
AOPA Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach	21
AOPA online Seminar: Let's Go instruments	22
AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene	22
AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“	23
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online	23
AOPA-Flugsicherheitstraining Rendsburg – GCA und Non-Gyro Approaches	24
AOPA-Flugsicherheitstraining Rendsburg – Seeflugtraining	24
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	25

Besser informiert!

JETZT MITMACHEN – GOOSE ZU WEIHNACHTEN FÜR JEDEN SINGLE PILOT	10
Jeppesen Angebot für AOPA Mitglieder – auch in 2023 verfügbar	10
Festsetzung der Frequenzschutzbeiträge für die Jahre 2019 bis 2021	27
Kroatien wird zum Jahreswechsel dem Schengen-Raum beitreten und den Euro erhalten	27
Sunny Swift Info „Überblicke den Platzverkehr!“	29

Rubriken

Editorial	3
AOPA-Austria News	28
Termine	30
Impressum/Mitgliedsantrag	31

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Dezember 2022 und Januar 2023
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

40-jährige Mitgliedschaft

Hermann Grosseckämper
Helmut von Harten
Michael R. Lengrüsser

30-jährige Mitgliedschaft

Jens Knittel
Cordula Stampfer
Jens K.-F. Kampe
Siegfried Lamprecht
Heinrich Schäffler
Harald Voigt
Matthias W. Schmelz
Jürgen Kraus
Klaus-Dieter Melenk

25-jährige Mitgliedschaft

Frank Dieterich
Christian Schnädelbach
Mathias Schneider
Laurent Brückmann
Dr. Winthir Brunnbauer
Thorsten Tritschler



Wir wünschen
allen Mitgliedern,
Geschäftspartnern
und Freunden der
AOPA-Germany ein
frohes Weihnachtsfest
und für das Jahr 2023
Glück, Gesundheit und
viel Erfolg!

Ihre AOPA-Crew

Auch in diesem Jahr werden wir auf das Versenden
von Weihnachtskarten verzichten und stattdessen
das eingesparte Geld für einen guten Zweck spenden.

**Die AOPA-Geschäftsstelle
bleibt zwischen den Jahren
geschlossen.**

Die AOPA-Geschäftsstelle ist vom 27. Dezember 2022 bis 02. Januar 2023 geschlossen.
Am 23. Dezember erreichen Sie uns bis 12:00 Uhr.
Am 03. Januar 2023 sind wir zu den gewohnten Bürozeiten wieder für Sie da.

Deine alten Headset-Polster sind verschlissen, und die neuen kosten 40 Euro?

1

neues Mitglied



ForeFlight
A Boeing Company

ForeFlight Gutschein 50 Euro

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



Jeppesen Gutschein 80 Euro

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 Luftfahrt-Bedarfshändler: Friebe, Siebert oder Sky Fox



Prämienzahlung

von 40 Euro für jedes neue Mitglied



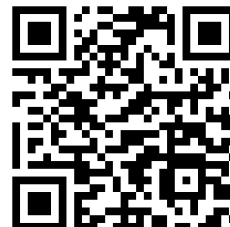
Lande-Gutscheinheft

Ausgabe für 2023

Kein Problem!

Die neuen Polster sponsern wir Dir, wenn Du uns ein neues Mitglied wirst:
Entweder mit 40 Euro in bar, oder über einen 50 Euro-Gutschein für Flugbedarf.
Die guten Argumente für eine Mitgliedschaft gibt's hier:

**Investiere 10 Minuten Überzeugungsarbeit,
die sich für uns alle lohnen!**



2

neue Mitglieder



Jeppesen Gutschein 200 Euro

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 Euro ist der Ausgleich des ersten Mitgliedsbeitrages des geworbenen Mitglieds.





TECHNIK



JOCHEN
SCHWEIZER

O₂

go



PHILIPS



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**“.

AOPA gratuliert: Lukas Dahmlos

Lukas Dahmlos (22) hat im Oktober 2022 seine Flugausbildung erfolgreich beendet und ist inzwischen auch AOPA Mitglied geworden.



AOPA: Hallo Lukas, erstmal herzlichen Glückwunsch zum frisch bestandenen PPL!

LD: Dankeschön, das war wirklich ein besonderer Tag, noch immer genieße ich jeden Flug in vollen Zügen und bin sehr stolz darauf.

AOPA: Wie bist Du zum Fliegen gekommen, seit wann arbeitest Du auf das Ziel hin, selbst Pilot zu werden?

LD: Mein Vater fliegt schon lange, unter anderem auch als Fluglehrer bei den AOPA Trainingscamps. Wir haben schon früh Ausflüge mit der Familie mit verschiedenen Vereins- und Chartermaschinen gemacht, manchmal hat er mich auch allein mitgenommen nach Itzehoe zum Hungrigen Wolf. Ich erinnere mich an eindrucksvolle Flüge in einem Smaragd UL in meiner Grundschulzeit. Aus dieser Zeit kommt wohl der Wunsch, später selbst fliegen zu dürfen.

AOPA: Wie ging es dann weiter?

LD: Das Angebot meines Vaters war: wenn ich das wirklich will, finden wir gemeinsam einen Weg zur Realisierung. Klar also, dass schon aus ökonomischen Gründen die praktische Flugausbildung ganz am Ende stehen würde. Etwa vor fünf Jahren habe ich dann,

parallel zu Schule/Abitur und später Studium, mit den einzelnen Bausteinen begonnen: BZF1, Erste Hilfe, Theorie als Onlinekurs, Medical, LPT Englisch. In diesem Mai war dann die theoretische Prüfung, etwas davor haben wir auch mit der Praxis im Verein begonnen.

AOPA: Fiel es Dir leicht, den umfangreichen Stoff zu bewältigen?

LD: Manchmal schien das Puzzle zu viele Teile zu haben, um jemals alle zuzuordnen. Obwohl ich jederzeit Hilfe hatte, musste ich ja letztlich alles selbst bewältigen. Insbesondere Luftrecht und der Sprechfunk waren am Anfang sehr abstrakt. Zum Glück war ich gut im Lerntraining und kam insgesamt ordentlich voran.

AOPA: Wie verlief die praktische Ausbildung?

LD: Ich hatte ja schon einige Erkenntnisse rechts sitzend auf gemeinsamen Flügen gewonnen, aber die Umsetzung, nun alles von links und selbst machen zu müssen, war schon eine echte Herausforderung. Am Anfang war ich regelmäßig ziemlich platt nach dem Fliegen, speziell, als dann noch Navigation und Kleinorientierung auf Überlandflügen dazu kam. Auch hier war dann der Trainingseffekt deutlich spürbar. Neben vielen Schulflügen mit meinen Vater bin ich auch einige Stunden mit verschiedenen anderen Lehrern geflogen. Auch für deren Tipps bin ich sehr dankbar, so konnte ich gut vorbereitet die Prüfung absolvieren.

AOPA: Welche Flüge planst Du für die nähere Zukunft?

LD: Zuerst werde ich mich an den Rat meiner Lehrer halten, und mindestens fünf Stunden allein fliegen und dabei fünf oder mehr neue Flugplätze kennenlernen. Danach freue ich mich auf Flüge mit Freunden oder Familienmitgliedern, um meinen Aktionsradius zu erweitern. Speziell das Fliegen ohne Flugleiter im umliegenden Ausland finde ich spannend und möchte es gern selbst kennenlernen. Als nächsten Trainingsschritt könnte ich mir eine Nachtflugausbildung vorstellen. Im nächsten Jahr wäre ich gern auf einem Flugsicherheitstraining der AOPA dabei.

AOPA: Vielen Dank für das Gespräch und „Always Happy Landings“!

JETZT MITMACHEN – GOOSE ZU WEIHNACHTEN FÜR JEDEN SINGLE PILOT



Haben Sie sich jemals gefragt, wie der Weihnachtsmann, der berühmteste Single-Pilot der Welt, jedes Haus ohne Karte findet? Ganz einfach: er fliegt höchstwahrscheinlich mit Goose, dem ersten digitalen Co-Piloten in Form eines Sprachassistenten. Das KI-System wird vom deutschen Luftfahrtunternehmen AeroSys entwickelt.

Die Mission der AeroSys ist es mit Goose höchste Sicherheit zu bieten und gleichzeitig die Freiheit des Fliegens zu bewahren.

Goose basiert auf einer einfachen Idee: Der Pilot sollte möglichst in jeder Situation HOTAS (Hands On Throttle And Stick) beibehalten. Die eine Sache, die man als Pilot nicht möchte, ist lange Zeit im

Cockpit nach Informationen wie Checklisten, einer Frequenz oder den nächsten Wegpunkt zu suchen. Dank der fortschrittlichen künstlichen Intelligenz, die AeroSys entwickelt hat und der natürlichen Sprachverarbeitung, können Sie nun einfach nach Informationen fragen. *"GOOSE, start final check-list!"*

Für die Entwicklung von Goose hat sich AeroSys mit starken Forschungspartnern zusammengeschlossen.

Sie können AeroSys dabei helfen, die Sicherheit in der Luftfahrt zu verbessern, indem Sie an unserer Pilotenbefragung teilnehmen. Im Rahmen eines Beta-Programms prüft AeroSys die aus der Studie erhobenen Ergebnisse in der Praxis mit Piloten auf der ganzen Welt. Gestalten Sie die Zukunft der Luftfahrt mit und unterstützen Sie uns dabei den digitalen Co-Piloten zu einem echten Begleiter zu machen.

Mit dem QR-Code landen Sie direkt bei der Umfrage.



Alle Teilnehmer erhalten einen persönlichen Rabatt-Coupon über 20 % für die Goose Beta-Bestellung. Die Umfrage endet am 31. Januar 2023 um 23:59 Uhr.

Das Beta-Programm bietet einer begrenzten Anzahl von Piloten die Möglichkeit, direkt Einfluss auf die Produktentwicklung von Goose zu nehmen.

Um mehr über AeroSys zu erfahren, besuchen Sie aerosys.io oder entdecken Sie uns auf Instagram @copilot.goose

Jeppesen Angebot für AOPA Mitglieder – auch in 2023 verfügbar

AOPA Mitglieder erhalten auch im Jahr 2023 weiterhin 15 % Rabatt auf Ihre Rechnungen bei Fälligkeit oder bei Neuerwerb von fast allen Produkten, wenn der Kauf über Jeppesen abgeschlossen wird (gilt nicht für Pilot Supplies).

Der Rabatt kann nicht automatisch für die Renewal Angebote angewandt werden, bitte nehmen Sie hierzu Kontakt per E-mail mit Jeppesen auf und teilen Sie Ihre AOPA Mitgliedsnummer mit: fra-services@jeppesen.com

Kostenloser Zugriff auf die AIP-VFR in Deutschland – aber offenbar nur eingeschränkt

Im Sommer haben wir uns noch uneingeschränkt gefreut: Denn am 11. Juli verkündete die DFS in einer Pressemitteilung, dass das Luftfahrthandbuch Deutschland AIP-VFR ab Januar 2023 einfach und kostenfrei genutzt werden kann. Eine online-Version sollte ab dann über das Flugberatungsportal der DFS verfügbar sein.

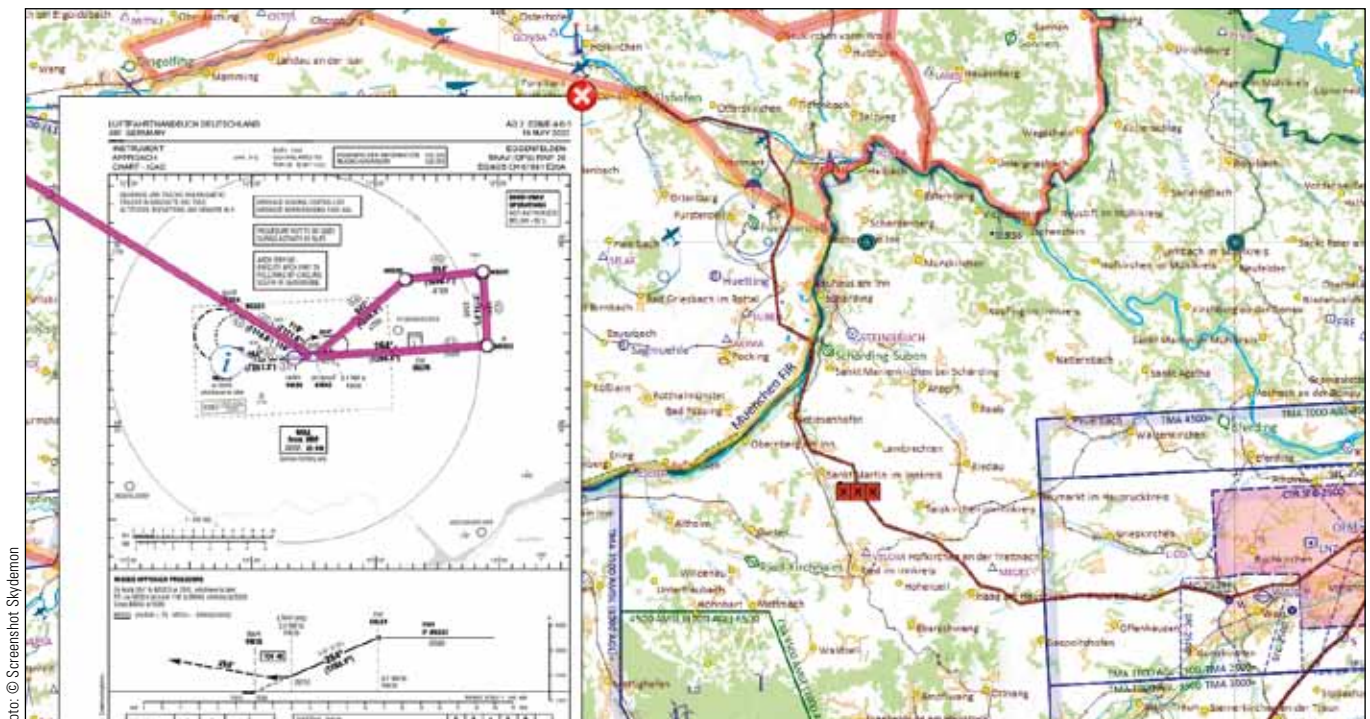
Jetzt werden aber leider unschöne Einschränkungen bekannt: Die AIP-VFR soll zwar kostenlos veröffentlicht werden, aber ohne irgendwelche Suchfunktionen. Diesen Service sollen nur die Bezieher eines zahlungspflichtigen Abonnements bei Eisenschmidt erhalten. Auch werden die frei zugänglichen Daten nicht in einer ausreichenden hohen Auflösung angeboten, so dass die bekannten Navigations-Apps sie nicht verwenden können. Nutzer dieser Apps sollen für den Zugriff auf die AIP-VFR weiterhin bezahlen.

Zum Hintergrund: Seit einigen Jahren ist die deutsche AIP-IFR bereits online kostenlos verfügbar, so dass Privatleute und die Produzenten von Navigations-Apps darauf zugreifen können, was zweifellos zur Erhöhung der Flugsicherheit beiträgt. Das deutsche VFR-Gegenstück war allerdings nicht frei verfügbar. Das fanden nicht nur die AOPA und andere Branchenverbände bedenklich, auch der Bund-Länder-Fachausschuss Luftfahrt hatte dies kritisiert, die Eurocontrol setzte sich ebenso mit Nachdruck für einen freien Zugang zu allen relevanten Luftfahrtinformationen ein. Auch drohte durch einen streitbaren Piloten die Klage auf freien Zugang zur

AIP-VFR, er hatte über ein Crowd-Funding in sehr kurzer Zeit die hierfür notwendigen finanziellen Mittel gesammelt.

Die Entscheidung der DFS zur vollständigen Freigabe der AIP wäre sehr zu begrüßen, und ein Schaden entsteht der DFS auch nicht: Denn sie erhält jährlich erhebliche finanzielle Mittel aus dem Bundeshaushalt zur Deckung der Kosten von Dienstleistungen für gebührenbefreite zivile und militärische Flüge, und das Geld ist für die Freigabe der AIP gut investiert. Die Eisenschmidt GmbH, eine 100 %ige Tochter der bundeseigenen DFS, hat hier eine Rolle als Zwitterwesen: Als Staatsunternehmen erhalten DFS und Eisenschmidt Zuwendungen des Bundes, aber dennoch wollen sie auf dem Markt Gewinne erzielen. Zumindest bräuhete es hier eine transparent und klar definierte Trennlinie, wo der hoheitliche und staatliche finanzierte Bereich aufhört, und wo das unternehmerische Spielfeld anfängt.

In den meisten EU-Nachbarländern ist der Zugang zur AIP ohne Einschränkungen und auf sehr nutzerfreundliche Art und Weise frei. Die AOPA-Germany wird sich dafür einsetzen, dass dies bei uns in Deutschland bald genauso sein wird. Schön wäre es zudem, wenn wir das auch bald für die Nachrichten für Luftfahrer (NfL) feststellen könnten. Denn in den NfL verstecken sich viele relevante Informationen. Bevor man sie lesen kann, muss derzeit noch die DFS-Bezahlschranke überwunden werden.



So toll kann es funktionieren: Die georeferenzierten Karten der deutschen AIP-IFR werden z. B. über die App Skydemon kostenlos angeboten.

Luftraumverletzungen

Insbesondere über Berlin weiterhin auf hohem Niveau

Heute sind immer mehr Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt mit modernen elektronischen Navigationsgeräten ausgestattet, die es Piloten sehr viel einfacher machen, die eigene Position fortlaufend zu bestimmen als zu der Zeit, als man sich ausschließlich auf die Papierkarten und die eigenen Flugwegberechnungen – Stichwort „Koppelnavigation“ – verlassen musste. Man könnte also meinen, heute sei Flugnavigation ein Kinderspiel und Lufträume, die man meiden muss, könnten Dank der elektronischen Hilfsmittel leicht umflogen (bzw. über- oder unterflogen) werden. Leider ist dem nicht immer so.

Auch in der sonnigen Flugsaison 2022 wurden wieder viele, zu viele Luftraumverletzungen von VFR-Piloten registriert, insbesondere unerlaubte Einfüge in die Lufträume C um die großen Verkehrsflughäfen, vor allem um Berlin, aber auch eine beträchtliche Anzahl von Einfügen in Flugbeschränkungsgebiete.

Luftraumverletzung sind nicht genehmigte Einfüge in Lufträume

Unter einer Luftraumverletzung (Airspace Infringement) versteht man im Allgemeinen den unerlaubten Einflug – also ohne Freigabe – in einen freigabepflichtigen Luftraum, wie z. B. in kontrollierte Lufträume der Klasse C und D und in Flugbeschränkungsgebiete.

Im weiteren Sinn gelten auch der Einflug in eine Transponder Mandatory Zone (TMZ) ohne die erforderliche Schaltung des Transponders oder in eine Radio Mandatory Zone (RMZ) ohne Aufnahme von Sprechfunkkontakt als Luftraumverletzung. Selbst der Einflug in eine Aerodrome Traffic Zone (ATZ) ohne die erforderliche Genehmigung ist eine Verletzung des Luftraums.

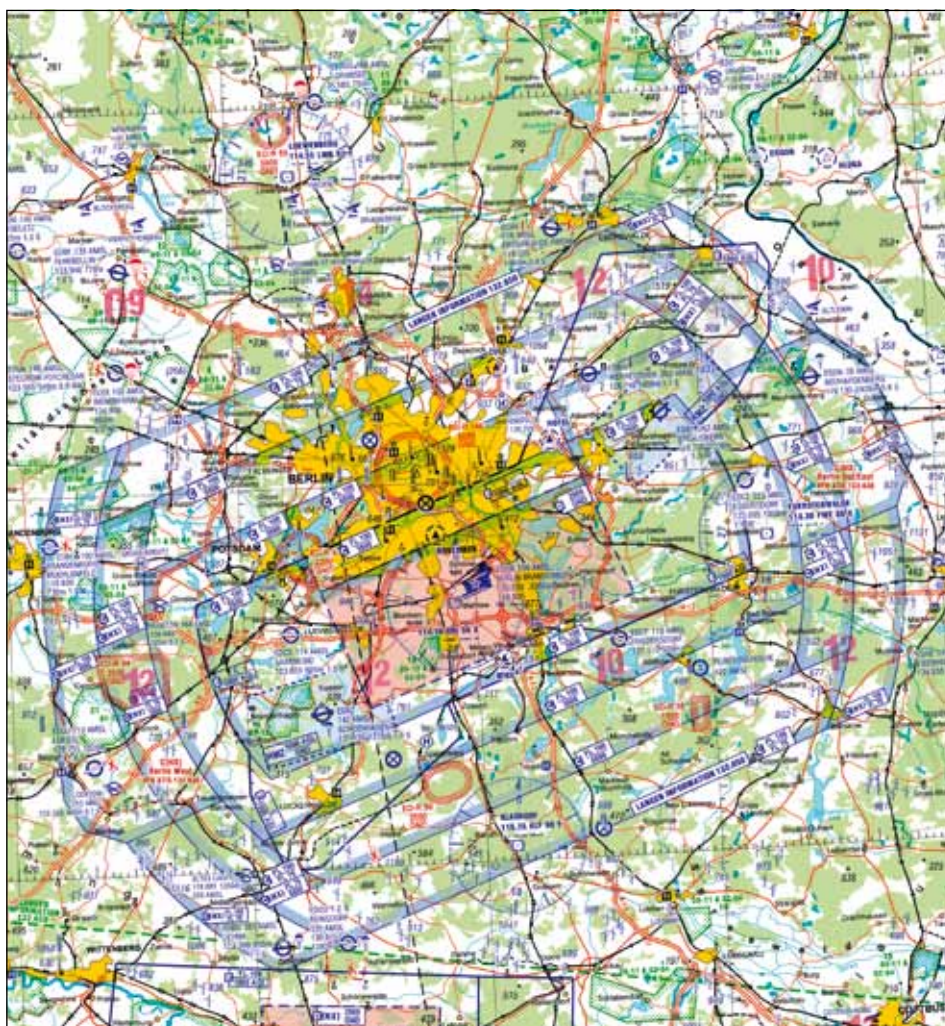
Luftraumverletzungen stellen eine Gefahr dar

Jede Luftraumverletzung stellt eine potenzielle Gefahr für den Piloten (und seine Passagiere) und für andere Luftverkehrsteilnehmer dar. Luftraum-

verletzungen sind besonders gefährlich, weil sie oft in den Lufträumen C oder D oberhalb der großen Verkehrsflughäfen stattfinden. Dort konzentriert sich der IFR-An- und Abflugverkehr mit Passagierflugzeugen. Diese Flugzeuge befinden sich im Steig- oder Sinkflug und die Piloten haben aufgrund der Flugkonfiguration eingeschränkte Sicht nach vorn auf VFR-Verkehr, den sie dort nicht vermuten.

In der Tat kommt es in diesen Lufträumen vereinzelt zu gefährlichen Luftfahrzeugannäherungen (im Fachjargon: Aircraft Proximities/ AIRPROX). Natürlich tun die Fluglotsen alles, um dies zu verhindern, aber da sie die unbekannten „Eindringlinge“ nicht kennen, können sie diese VFR-Piloten nicht ansprechen.

Erhebliche Gefahren drohen auch in Flugbeschränkungsgebieten, wenn diese aktiv sind und dort Schießübungen durchgeführt werden.



(Mit freundlicher Genehmigung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH; die Karte ist nicht für navigatorische Zwecke geeignet.)



Ursachen von Luftraumverletzungen

Über die Ursachen für Luftraumverletzungen lässt sich nur spekulieren. Eine grundlegende Ursachenforschung gibt es nicht. Das hängt auch mit dem Datenschutzbestimmungen zusammen. Denn den Verursacher kann man nicht mal einfach so anrufen und fragen „Warum haben Sie das gemacht?“ oder „Was ist schief-gelaufen?“.

Tatsache ist, dass bei vielen Luftraumverletzungen der Luftraum nicht einfach Mal für kurze Zeit „angekratzt“ wird, also mehr oder weniger aus Versehen. Vielmehr wird über mehrere Minuten hinweg quer durch den Luftraum geflogen, so als wenn der Luftraum dem Piloten überhaupt nicht bekannt ist.

Nun könnte man vermuten, dass vor allem ausländische Piloten, die vielleicht mit der deutschen Luftraumstruktur nicht so vertraut sind, Luftraumverletzungen begehen. Dem ist nicht so. Es sind überwiegend Piloten von umliegenden Flugplätzen, die den naheliegenden Luftraum verletzen. Von den 80 im Zeitraum von Januar bis September 2021 registrierten Luftraumverstößen im Luftraum Berlin kamen 40 Flüge (50 %!) unmittelbar von den umliegenden Flugplätzen Schönefeld (EDAZ) und Strausberg (EDAY).

Wie gesagt, über die Ursachen für diese Luftraumverletzungen kann man nur Vermutungen anstellen. Sicherlich steht als Ursache an erster Stelle schlechte oder gar keine Flugvorbereitung und ein unzureichendes Bewusstsein für die Regeln im Luftraum. Dafür spricht, dass die meisten Luftraumverletzungen nicht in gerade neu eingerichteten Lufträumen passieren, sondern in Lufträumen, die so schon seit Jahren existieren.

Vielleicht ist eine andere Ursache auch ein totales Vertrauen in die elektronische Navigationstechnik verbunden mit einer mangelhaften Kenntnis über die Handhabung dieser Technik. Man fliegt einfach ohne große Flugvorbereitung los und geht davon aus, dass das Navigationssystem einem den Weg zeigt.

Ahndung von Luftraumverletzungen

Der unerlaubte Einflug in einen freigabepflichtigen Luftraum stellt eine Ordnungswidrigkeit dar und wird mit einem Bußgeld geahndet (durch das Bundesamt für Flugsicherung/BAF). Der unerlaubte Einflug in ein Flugbeschränkungsgebiet stellt dagegen nach deutschem Recht eine Straftat dar und wird von der zuständigen Staatsanwaltschaft bearbeitet.

Die Höhe des verhängten Bußgeldes liegt meist bei 300 bis 500 EUR; die Strafe (Bußgeld) beträgt erfahrungsgemäß einige 1.000 EUR.

Luftraumverletzungen vorbeugen

Zu einem Bußgeldbescheid oder zu einem Brief von der Staatsanwaltschaft sollte man es nicht kommen lassen. Jeder einzelne Pilot hat es selbst in der Hand, eine Luftraumverletzung schon im „Ansatz“ zu vermeiden. Und der „Ansatz“ heißt immer, eine ordentliche Flugvorbereitung durchführen.

Zur Flugvorbereitung gehört auch, sich den geplanten Flugweg auf der Karte in Bezug auf Lufträume genau anzuschauen, sich zu überlegen, wie man freigabepflichtige Lufträume umfliegt (bzw. unter- oder überfliegt) und – was noch viel besser ist – die Frequenzen aufschreibt, auf denen man möglicherweise eine Durchflugfreigabe einholen kann.

Übrigens, zur Flugvorbereitung gehört auch ein Studium der NOTAM, damit man auch vorübergehend eingerichtete Lufträume (z. B. Luftraum über Oktoberfest München) mitbekommt.

Luftraumverletzungen vorbeugen heißt auch, sich immer wieder mit dem Thema Luftraum auseinanderzusetzen, sich die aktuellen Regeln im Luftraum nochmals anzuschauen – vor allem neue Regelungen, wie z. B. die HX-Regelung für Teile des Luftraums C Berlin –, sich mit anderen Piloten auszutauschen und im Zweifel bei der Flugplanung einen Fluglehrer zu Rate ziehen. Auch AOPA Germany bietet hier Hilfe an.

Luftraumverletzungen, ein europäisches Problem

Luftraumverletzungen passieren nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Staaten Europas mit hohem VFR-Flugverkehrsaufkommen. Auf europäischer Ebene gibt es die „Airspace Infringement Initiative“, sowohl unter dem europäischen Dach der europäischen Luftfahrtbehörde EASA als auch unter der europäischen Flugsicherungsorganisation EUROCONTROL. Auf den entsprechenden Internetseiten (z. B. www.easa.europa.eu/airspace-infringement) gibt es eine Fülle von Informationen, Hintergründen, Maßnahmen,

Broschüren, so genannte Leaflets, Videos und vor allem Tipps für Piloten zum Thema Luftraumverletzungen, allerdings nur in englischer Sprache.

Wer sich mit der englischen Sprache auskennt, sollte unbedingt auch auf die Seite von Skybrary (www.skybrary.aero) gehen und dort als Suchbegriff „Airspace Infringement“ eingeben. Skybrary „ist ein von EUROCONTROL, der ICAO, sowie der Flight Safety Foundation gegründetes Wiki, dass das Ziel verfolgen soll, eine allgemein verständliche und frei zugängliche Quelle über Luftfahrtsicherheit zu erstellen“ (Quelle: www.wikipedia.org).

Jürgen Mies



Infos der EASA zu Airspace Infringement

EASA und die General Aviation: Bericht über die Treffen von GA.COM und GA.TeB

Am 5. und 6. Dezember 2022 trafen sich in der Kölner EASA-Zentrale die Mitglieder der beiden EASA-Beratungsgremien der General Aviation zu einem gemeinsamen Arbeitstreffen. Das waren zum einen das GA.COM (Committee), bestehend aus Vertretern der Luftfahrtverbände, und das GA.TeB (Technical Body), bestehend aus Vertretern der Mitgliedsstaaten. Erfreulich war, dass zum ersten Mal wieder eine größere Anzahl von Mitgliedern vor Ort teilnahm, etwa die Hälfte der insgesamt über 70 Teilnehmer war noch online zugeschaltet.

Inhaltlich standen viele spannende Themen auf der Agenda:

Die Definition der Complex-Aircraft muss in den nächsten Monaten überarbeitet werden. Diese Definition entscheidet darüber, ob ein Luftfahrzeug unter den Vorschriften der Parts NCO oder NCC betrieben wird. Ein wichtiger Punkt wird dabei sein, ob bereits die Antriebsart Kolbenmotor, Turboprop oder Jet als Merkmal den Ausschlag für die Einstufung geben soll, denn viele neue innovative Antriebskonzepte befinden sich entweder schon auf dem Markt, oder werden demnächst in größerer Zahl erwartet.

Wichtig wäre es auch zu klären, wer denn der „Operator“ eines Luftfahrzeugs ist. Hier gibt es noch keine saubere Definition: Operator bzw. auf Deutsch der „Betreiber“ kann aus Sicht des europäischen Gesetzgebers entweder der Pilot sein, ein Passagier einer Chartermaschine, oder der Betreiber kann auch dem deutschen Begriff des Halters entsprechen. Das hat zur Folge, dass manche Unternehmen ihre Passagiere zum Betreiber erklären, ohne dass diese verstehen welche Risiken sie eigentlich eingehen. Vorteilhaft wäre hier eine klare Abgrenzung und deutliche Erklärung der Betreiber-/Halterschaft in Abgrenzung zur Rolle der Piloten: Der Halter ist verantwortlich für die Wartung und Versicherung etc., der Pilot für die sichere Durchführung der Flüge selbst. Natürlich kann der Halter auch weiterhin in Personalunion Pilot sein.

Ebenso sollen die Vorschriften für die Ausbildung des Wartungspersonals überarbeitet werden, denn es zeichnen sich hier schon heute Personalengpässe in den Werftbetrieben ab. Zum einen ist die Ausbildung zu langwierig, es dauert mehr als sieben Jahre, bis ein Techniker eigenverantwortlich arbeiten darf. Zum anderen wird hier auch zu sehr in Schubladen gedacht, nach Avionik/Zelle/Trieb-



werk und Flächenflugzeug/Hubschrauber unterschieden. Im Bereich der Kraftfahrzeuge gibt es schon lange die Mechatroniker, die sowohl Mechanik als auch Elektronik beherrschen. Denn es gibt in modernen KFZ kaum noch Teile, die nicht auch elektronische Komponenten enthalten. Das ist natürlich auch zunehmend bei Luftfahrzeugen der Fall, eine Anpassung der Ausbildung des Fachpersonals deshalb dringend notwendig.

Die Umstellung auf ein bleifreies Avgas ist auch für die EASA ein dringendes Thema. Die verschiedenen Gesetzesinitiativen zur Abschaffung des Bleis in Europa und den USA wurden vorgestellt, ebenso wie verschiedenen Initiativen der Industrie, sauberes Avgas 100 Unleaded anzubieten. Der in den USA vereinbarte Ausstieg aus Avgas 100LL bis zum Jahr 2030 wird sicherlich auch einen Einfluss auf die politischen Entscheidungen in Europa haben.

Ein weiteres Thema war, wie mit einem GPS-Ausfall umzugehen ist. Vor allem für IFR-Flugzeuge der GA ist dies ein potentiell Problem, denn sie haben im Gegensatz zu Airlines keine alternativen Systeme an Bord, mit denen sie die Flächennavigation fortsetzen könnten (wie DME/DME, Trägheitsnavigation). Dieses Thema ist allerdings nicht neu, es wird schon seit der großflächigen GPS-Einführung in der Luftfahrt vor etwa 20 Jahren diskutiert. Der große Vorteil ist, dass es seit Beginn der Diskussionen noch zu keinem der befürchteten großflächigen GPS-Ausfälle gekommen ist. Viele Smartphones können inzwischen zudem schon auf Galileo und Glonass zugreifen, für eine Übergangszeit die Navigationsapps trotz GPS-Ausfall weiter unterstützen. Zum anderen ist die Zahl der gleichzeitig fliegenden und GPS-abhängigen GA-Flugzeuge relativ gering, so dass es Fluglotsen im Notfall sicherlich möglich wäre, eine kleine Anzahl von GA Flugzeugen mittels Radarvektoren zu einem Flugplatz mit konventionellem ILS-Verfahren zu steuern.

Auch die neuen Standards der ICAO zum Feuerlösch- und Rettungsdienst wurden vorgestellt, die von der EASA an den Flugplätzen in ihrem Zuständigkeitsbereich auch 1:1 umgesetzt werden sollen. Als der Sicherheit nicht förderlich wurde es empfunden, dass einige Mitgliedsstaaten für Flugplätze in ihrem Zuständigkeitsbereich eigene Vorschriften erlassen wollen, die sich von denen der EASA in unterschiedlichem Umfang unterscheiden.

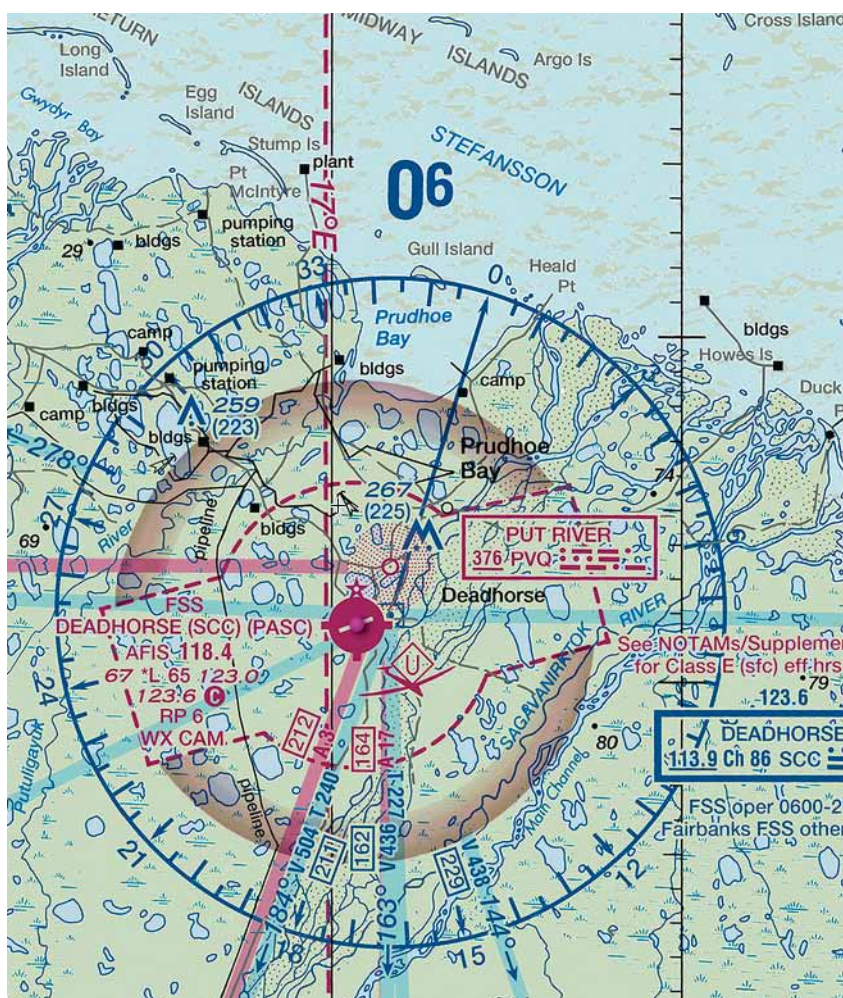
Ebenfalls diskutiert wurde über die Anerkennung von Type Ratings aus Drittstaaten, speziell aus den USA. Seit Juni 2022 werden in Europa für den Betrieb von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten auch europäische Lizenzen und Berechtigungen vorgeschrieben, die sind für manche Luftfahrzeuge aber nur schwierig oder gar nicht zu erhalten. Der europäische Gesetzgeber hat hier mit dem Artikel 3 der EU-Verordnung 2020/273 eine Möglichkeit geschaffen, dass nationale Behörden ausländische Type-Ratings anerkennen können, solange damit nur Luftfahrzeuge aus dem lizenzausstellenden Staat geflogen werden. Die EASA will sich der Thematik annehmen.

Sehr positiv war wieder das konstruktive Gesprächsklima in diesem Gremium, das durchaus auch kritisch war, aber immer auf die Erzielung einer Lösung und des Konsens bedacht. Als Vorsitzender und stellvertretender Vorsitzender des General Aviation Committee wurden im Sommer diesen Jahres Michael Erb (IAOPA) und Julian Scarfe (Europe Air Sports) für 48 Monate wiedergewählt.

Neue Ansprechpartner der EASA für die GA sind nach dem Ruhestand von Dominique Roland und Boudewijn Deuss die beiden aktiven GA-Piloten Alain Leroy und Vladimir Foltin.

Welches Norden ist das bessere?

Manchmal weiß man bei Themen, die auf dem Schreibtisch landen, erst einmal nicht so genau, was man mit ihnen anfangen soll. Sind sie für unsere Mitglieder relevant, was gibt es zu tun? Über unseren IAOPA-Vertreter bei der ICAO Frank Hofmann (der mit dem Erfolg bei den Korrekturen zum Rettungs- und Feuerlöschdienst) erreichte uns die Nachricht, dass verschiedene Staaten unter der Führung von Kanada an die ICAO herangetreten sind, bei denen die zunehmend beschleunigte Wanderung der magnetischen Pole ein Problem darstellt. Diese Staaten wollen weg von der Navigation mit der Referenz zum magnetischen Nordpol und stattdessen mit der Referenz zum geographischen Nordpol navigieren, was bislang in Kanada nur im hohen Norden geschieht.



Das VOR-DME „Deadhorse“ im hohen Norden Kanadas steht „schief“ auf der Karte: Es ist offensichtlich nicht am geographischen Nordpol ausgerichtet, sondern am magnetischen.

uns die Nachricht, dass verschiedene Staaten unter der Führung von Kanada an die ICAO herangetreten sind, bei denen die zunehmend beschleunigte Wanderung der magnetischen Pole ein Problem darstellt. Diese Staaten wollen weg von der Navigation mit der Referenz zum magnetischen Nordpol und stattdessen mit der Referenz zum geographischen Nordpol navigieren, was bislang in Kanada nur im hohen Norden geschieht.

Zum Hintergrund: Zu Beginn der Beobachtungen im 19. Jahrhundert bewegte sich der Magnetische Nordpol von seiner Position in Kanada auf etwa 70° N mit 10 bis 15 Kilometer pro Jahr nach Norden, seit 1990 beträgt das Tempo aber ca. 55 Kilometer pro Jahr vom Nordpol in Richtung Sibirien. Das bedeutet, dass VORs und Landebahnen, die auf magnetisch Nord eingestellt sind, vor allem in den nördlichen Ländern immer schneller entsprechend der aktuellen Missweisung nachjustiert werden müssen. Bei Runways geschieht das handwerklich, indem mit vielen Eimern Farbe die Zahlen neu gepinselt werden. Auch auf den Anflugblättern sind alle Kurse in Bezug auf magnetisch Nord angegeben und müssen in den Datenbanken und auf Papierkarten korrigiert werden.

Manchmal weiß man bei Themen, die auf dem Schreibtisch landen, erst einmal nicht so genau, was man mit ihnen anfangen soll. Sind sie für unsere Mitglieder relevant, was gibt es zu tun? Über unseren IAOPA-Vertreter bei der ICAO Frank Hofmann (der mit dem Erfolg bei den Korrekturen zum Rettungs- und Feuerlöschdienst) erreichte

In Zentraleuropa ist das eher kein großes Problem, denn die Missweisung (oder auf Englisch Variation bzw. Declination) beträgt bei uns standortabhängig 1-3 Grad, mit einer jährlichen Änderung von ca. 5-10 Bogenminuten. Das sind bei uns also ein Grad Änderung in 6-12 Jahren. Auf Spitzbergen sieht das schon anders aus: Dort

hat man eine Variation von 11° E, mit einer Änderung von bis zu 25 Bogenminuten pro Jahr, also ein Grad Änderung in etwas mehr als zwei Jahren.

Im maritimen Bereich hat man schon lange weltweit auf Magnetisch Nord/„True North“ umgestellt, sollte man das jetzt auch in der Luftfahrt anpacken?

Wichtig ist für uns ein sog. Impact Assessment, also eine Analyse der Auswirkungen. Was würde sich an Flugverfahren ändern, muss die Ausbildung geändert und nachgeschult werden, besteht eine Notwendigkeit für teure Avionik-Nachrüstungen? Da muß man sich die einzelnen Bereiche der Luftfahrt separat betrachten:

- Die großen Airliner können nach Angaben der EASA mit ihren Flight-Management-Systemen ihre Navigation recht einfach auf magnetisch Nord umstellen, bei einigen Regionalfliegern sieht das noch anders aus.

- Bei der Allgemeinen Luftfahrt unter VFR ist das Problem auch überschaubar: Denn schon heute fliegen die allermeisten Piloten einfach dem magentafarbenen Strich zwischen Wegpunkten auf dem GPS nach. Wenn der aktuelle Kurs über Grund dem Desired Track entspricht, kommt man genau an. Die Missweisung muss aber nach wie vor in die Navigation mit einfließen, wenn mit dem Kompass navigiert wird.

- Problematisch könnte es bei der Allgemeinen Luftfahrt unter IFR sein, wenn sich die Navigatoren nicht problemlos umstellen lassen. Hier verschaffen wir uns gerade im Verbund mit unseren internationalen Kollegen der IAOPA einen Überblick, der dann zu einer abgestimmten Stellungnahme bei der ICAO führen wird.

Fallen Ihnen zum Thema Aspekte ein, die wichtig sind? Schreiben Sie uns bitte unter info@aopa.de und dem Stichwort „True North“. Wir greifen Ihre Anregungen gerne auf und werden sie in unsere Stellungnahme einfließen lassen!

Michael Erb

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!

AirShampoo Lande-Gutscheinheft 2023



DE/AT/DK

JETZT SCHNELL BESTELLEN!

*€10,00 Rabatt für DAeC-/AOPA-Mitglieder oder Besitzer eines LGH

Ab **€ 79,90***

Regulär: ~~€ 89,90~~

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

Deutsche Flugplätze bald auch ohne Rettungsdienst und Flugleiter

Die Umsetzung der neuen ICAO-Vorgaben macht große Fortschritte

Regelmäßig haben wir in den letzten Monaten über die aktuellen Fortschritte berichtet, die es auf dem Weg der Umsetzung der neuen Vorgaben des ICAO Annex 14 zum Rettungs- und Feuerlöschdienst an Flugplätzen vorzuweisen gibt. Die AOPA-Germany betrachtet es als eine ihrer wesentlichen Aufgaben für 2023, die zügige und sichere Umsetzung dieser neuen Vorgaben zu gewährleisten.

Inzwischen besteht bei den Behörden auf europäischer und nationaler Ebene Einigkeit darüber, dass die Umsetzung möglichst rasch erfolgen soll, selbst wenn es noch einige unterschiedliche Ansätze bei der Interpretation gibt, wie zum Beispiel mit größeren Flugzeugen über 3500 kg oder 5700 kg umzugehen ist. Darauf wollen wir hier nicht eingehen, da sich sicherlich kurzfristig Lösungen ergeben werden.

Fest steht, dass der nichtgewerbliche Flugverkehr (Part NCO, NCC, SPO) an unseren Flugplätzen bald deutlich mehr Freiheiten genießen wird. Das wird zum Vorteil der Piloten und der Flugplatzbetreiber gleichermaßen sein.

Fest steht allerdings auch, dass mit den neuen Freiheiten auch neue Verantwortungen übernommen werden müssen. Darüber wollen wir künftig informieren, und damit mit diesem Artikel beginnen.

Fangen wir mit der Veröffentlichung der vorgehaltenen Rettungsdienste an: Neben den Befürwortern der Reduzierung der Rettungsdienste gibt es auch Kritiker, die ein höheres Schutzniveau für sich selbst oder ihre Passagiere wollen, so wie es bisher war. Das ist natürlich legitim, und diesen Piloten wird empfohlen, das jeweils vorgehaltene Niveau des Rettungsdienstes an den Flugplätzen in den einschlägigen Veröffentlichungen nachzuschlagen oder in einer direkten Nachricht an den Flugplatz zu erfragen.

Bislang sind wir Piloten in Deutschland es gewöhnt, dass einem ein Flugleiter sagt was zu tun ist. Das wird weniger werden, und daran muß man sich gewöhnen.

Das fängt damit an, dass einem der Flugleiter an einem kleinen Flugplatz die Start- und Landerichtung vorgibt. Die aktuelle Piste kann man aber leicht auch selbstständig festlegen: Vor dem Abflug empfiehlt sich der Blick auf den Windsack, mit Rückenwind zu starten war noch nie eine gute Idee.

Vor dem Anflug kann man die Landerichtung auch in Erfahrung bringen, indem man auf der Platzfrequenz zuhört, in welcher Richtung geflogen wird. Tut sich dort nichts, gibt es weitere Möglichkeiten: Bei einem stabilen Wind aus Westen mit 15 Knoten ist es auch recht sinnvoll, dass bei einer Pistenausrichtung 27/09 die Piste 27 gewählt wird. Im Endanflug auf die 27 sollte man sich aber mit einem Blick auf den Windsack vergewissern, dass nicht etwa durch lokale Effekte ausgelöst der Wind in Bodennähe aus der anderen Richtung weht.

Kommunikation ist wichtig! Wenn die Platzfrequenz nicht „Info“ heißt, sondern nur noch „Radio“, dann ist niemand mehr in der Flugleitung. Dann sollte man unbedingt all seine Bewegungen, die für andere Verkehrsteilnehmer relevant sind, auch selbstständig am Funk ankündigen. Eigentlich ist das auch schon mit Flugleiter eine sinnvolle Praxis, sie wird aber leider oftmals nicht angewandt.

Es sollte sich dann so anhören, dass man zuerst mitteilt, wen man ruft, dann wer man ist, und abschließend was man vorhat:

„Hintertupfing Radio, Cessna D-EABC, fünf Meilen südlich Hintertupfing in 3000 Fuß, für den Einflug in den Gegenanflug Piste 27“.

Die Meldungen sollten sich dann wiederholen für den Gegenanflug, Queranflug, Endanflug und das Verlassen der Piste. Und beim Abflug gilt das Gleiche: Man meldet sich vor dem Losrollen, abflugbereit vor dem Aufrollen auf die Piste, dann den Beginn des Startlaufs, und dann den Querabflug, usw. bis zum Verlassen der Platzrunde.

Im Ausland ist das alles längst Standard, und der Gesetzgeber traut uns deutschen Piloten auch zu dort legal zu fliegen. Man kann die Verfahren natürlich im Ausland üben, oder auch gerne mit einem aufgeschlossenen Fluglehrer oder Fliegerfreund, entweder im Flugzeug oder am Schreibtisch.

Was gibt es für die Flugplatzhalter und die Verbände wie die AOPA zu tun?

Für viele Flugplätze stehen Gespräche mit ihrer zuständigen Luftfahrtbehörde bevor, um die Flugplatzgenehmigungen abzuändern. Denn dort ist sehr häufig noch festgeschrieben, dass ohne die Anwesenheit von Flugleitern oder von in die Anwendung der



Freie Piste: Fliegen kann so einfach sein

Rettungsmittel eingewiesenen Personen kein Flugbetrieb stattfinden darf. Deshalb ist alleine eine Aufhebung der relevanten NfL I 72/83 mit den bundesweiten Vorgaben zum Feuerlösch- und Rettungsdienst noch nicht ausreichend, um die Änderungen umsetzen zu dürfen. Unsere AOPA-Juristen sind sich allerdings einig, dass es sich hierbei um relativ simple Änderungen der Genehmigungen handelt, die mit geringem Aufwand und ohne eine Beteiligung Dritter durchgeführt werden können. Derzeit wird auch geprüft, ob etwa mit sog. Allgemeinverfügungen alle Flugplätze im Zuständigkeitsbereich einer Behörde gleichzeitig von den Einschränkungen ihrer bestehenden Genehmigungen „befreit“ werden können.

In Gesprächen mit den über die AOPA organisierten Flugvereinen anlässlich unseres AOPA-Tags der Vereine wurde klar, dass die Vereine sich oftmals schon Lösungen für weitere Herausforderungen überlegt haben: Zum einen muss noch ein Hauptflugbuch geführt werden, zum anderen will man auf die Erhebung von Landegebühren nicht verzichten:

Die Start- und Landemeldungen können bequem auch per Email abgegeben werden. Mit elektronischen Bezahlssystemen, wie dem

für die AL optimierten AEROPS oder ganz simpel per Paypal oder Überweisung lässt sich auch sicherstellen, dass die notwendigen Zahlungen erfolgen. Und Kamerasysteme sind längst weit verbreitet, in einigen Bundesländern gibt es sogar öffentliche Fördermittel.

Besonders erfreulich ist eine Initiative unseres Mitglieds Guido Frey, der das Thema für den Flugplatz Paderborn-Haxterberg (EDLR) betreut, sich tief in die Thematik eingearbeitet hat und mit über 90 Flugplätzen bundesweit in Verbindung steht, um das Fliegen ohne Flugleiter möglichst rasch, sicher und störungsfrei umzusetzen. Auch mehrere Landesluftfahrtbehörden sind mit dieser Gruppe in Verbindung, um rechtzeitig Informationen auszutauschen und sich abzustimmen. Eindrucksvoll war eine von Guido Frey organisierte Videokonferenz am 28. November mit ca. 70 Teilnehmern, die das immens große Interesse der Flugplatzbetreiber an den neuen Möglichkeiten ganz klar verdeutlicht hat.

Ziel dieser Gruppe ist es, die kommenden Erleichterungen in einer möglichst unbürokratischen Art und Weise in die Genehmigungen aufzunehmen.

Interessierte Flugplätze können sich gerne jederzeit auch direkt an Guido Frey unter der Telefonnummer 01 78-404 43 32 oder per Mail Guido.Frey@posteo.de wenden.

Die AOPA-Germany ist angesichts der vielen Befürworter an den Flugplätzen und bei den zuständigen Behörden sehr optimistisch, dass in Deutschland im kommenden Jahr 2023 die von der IAOPA bei der ICAO erreichten Änderungen an vielen Flugplätzen erfolgreich umgesetzt werden können. Ein wichtiger Meilenstein für unsere Branche wäre damit erreicht.

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



AOPA-Nordatlantik-Seminar

*Mit Weltumrunder
Arnim Stief*



Foto: © Arnim Stief

Termin: 07.01.2023
Ort: Egelsbach

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €

Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 03.01.2023

Anmeldeformular: Seite 25

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 Meusch 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, vadimguzhva

Termine (online): 25. – 26.01.2023

Zeit: 18:00 – 22:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €

Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 16.01.2023

Anmeldeformular: Seite 25

Obwohl ein Pilot und Flugzeugeigner nach europäischem Wartungsrecht 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 Wartungsregularien schlagen und seine Informationen zusammensuchen.

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

Die Themen sind:

- Struktur und Aufbau Europäisches Wartungsrecht, insbesondere mit Blick auf Teil-ML und Teil-66
- Art von Europäischen Wartungsbetrieben (Teil-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 Wartungsakten, Betriebszeitenübersicht, LTA-Übersicht, Änderungsübersicht
- Konzept und Umfang von Pilot-Owner-Maintenance
- Ausfüllhilfe für Freigabebescheinigungen, IHP und Wartungsübersichten

AOPA-Sprechfunkrefresher BZF online



© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Termin: 28.01.2023 (online)
Zeit: 09:00 – 16:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 50 €

Nichtmitglieder: 80 €

Anmeldeschluss: 18.01.2023

Anmeldeformular: Seite 25

Dieses online Seminar befasst sich mit den VFR-Sprechfunkverfahren in Theorie und Praxis. Ziel ist die Vermittlung von vielleicht vergessenem Grundlagenwissen sowie die praktische Anwendung der BZF-Sprechgruppen wahlweise auf Deutsch oder Englisch. Dozent ist Manos Radisoglou, Fluglotse bei der DFS in Langen. Gleichzeitig ist er aktiver CPL Pilot.

Inhalte:

- Sprechgruppen / Sprechübungen
- Funkausfallverfahren
- Kontakt Flugsicherung und FIS
- Durchflug durch geschützte Lufträume
- METARS / TAFs

Es werden nicht nur An- und Abflüge auf kontrollierten und unkontrollierten Plätzen simuliert, auch der Kontakt mit FIS während eines Überlandfluges sowie das Verhalten in hoffentlich nie eintretenden Notsituationen wird trainiert. Wir nutzen die Software Zoom für die online Verbindung, eine Anleitung senden wir jedem Teilnehmer nach der Anmeldung zu.

AOPA Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach



Dieses 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 findet von 09:00 bis 16:00 Uhr in Egelsbach statt.

Referent der Veranstaltung ist Markus Schmal.

Termin: 11.03.2023

Zeit: 09:00 – 16:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 50 €

Nichtmitglieder: 80 €

Anmeldeschluss: 01.03.2023

Anmeldeformular: Seite 25

AOPA online Seminar: Let's Go instruments



Termin: 25.02.2023 (online)

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 90 €

Nichtmitglieder: 110 €

Anmeldeschluss: 13.02.2023

Anmeldeformular: Seite 25

Das Webinar findet online von 10:00 – 13:00 Uhr statt. Voraussetzung zur Teilnahme ist eine gute W-Lan Verbindung und ein Tablet oder Computer mit Webcam oder Smartphone.

Die AOPA Germany führt gemeinsam mit dem erfahrenen IFR-Fluglehrer und -Prüfer Michael Fröhling, eine Initiative durch, mit der mehr Piloten angeregt werden, eine Instrumentenflug-Ausbildung zu beginnen. Michael Fröhling ist Autor des erfolgreichen Buches „Aufsteigen zum Instrumentenflug“.

Hintergrund ist, dass in Deutschland der Anteil von PPL-Piloten mit IFR-Berechtigung weitaus geringer ist als etwa in den USA und dass man mit dem Instrument-Rating einen absoluten Sicherheitsgewinn verbindet.

Unter dem Motto „Let's go Instruments“ sollen gemeinsame Informationsveranstaltungen zum Thema IFR-Ausbildung und -Fliegen stattfinden, die von Michael Fröhling moderiert werden.

Eingeladen sind alle, die irgendwann eine IFR-Ausbildung in Erwägung ziehen.

AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene



Termin: 04.03.2023 (online)

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 90 €

Nichtmitglieder: 110 €

Anmeldeschluss: 23.02.2023

Anmeldeformular: Seite 25

Das Seminar findet online von 10:00 – 13:00 Uhr statt. Voraussetzung zur Teilnahme ist eine gute W-Lan Verbindung und ein Tablet oder Computer mit Webcam oder Smartphone.

Referent des online Seminars ist Michael Fröhling, der Autor des erfolgreichen Buches „Aufsteigen zum Instrumentenflug“ präsentiert hier die Inhalte seines nächsten Buches mit dem Titel „Fliegen auf der Metaebene“.

Es geht darum wie man seine fliegerischen Kenntnisse und Fähigkeiten auf eine höhere Ebene heben kann – die Metaebene. Von dort oben hat der Pilot einen besseren Überblick über die Dinge und kann besser Prioritäten setzen. Er ist damit professioneller unterwegs.

Die neuesten Technologien hinsichtlich Glascockpits und Tablet-Apps werden angesprochen.

AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“



Foto: © Fotolia.com – © Amir

Termin: 18.03.2023 in Egelsbach

15.04.2023 in Schönhagen

Ort: Flugplatz Egelsbach und
Flugplatz Schönhagen

Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €

Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss:

06.03.2023 für Egelsbach

03.04.2023 für Schönhagen

Anmeldeformular: Seite 25

Jeder kennt ihn, manche haben Respekt und einige auch schon ihren Motor damit beschädigt: der Gemischknopf in unseren Flugzeugen.

Aber wie geht man wirklich richtig damit um? Fernab von Stammtisch-Gerüchten wollen wir uns sachlich mit dem richtigen Leanen unserer Triebwerke beschäftigen.

Umfang des Tagesseminars:

- warum überhaupt leanen?
- was spricht dagegen?
- Aufräumen mit Gerüchten, stattdessen Fakten und Aufklärung
- Voraussetzungen für korrektes Leanen
- Geld sparen ohne Reue
- korrekter und schonender Motorbetrieb
- Einsatz der Motorüberwachungsinstrumente

Dozent ist Jörg ‚Yogi‘ Beck, er fliegt seit über 30 Jahren mit PPL und ATPL alles was ihm als Fluglehrer in die Finger kommt, ob in Europa oder in Übersee. In über 25 Jahren Halterschaft verschiedenster Flugzeuge hat er tiefe Motor- und Wartungskenntnisse gesammelt. Er betreibt eine eigene Flugschule am Verkehrslandeplatz Egelsbach und ist auch als Fluglehrer den AOPA-Seminarteilnehmern bekannt.

Bei den geführten Touren durch USA oder Europa schätzen die Teilnehmer seine lokalen Kenntnisse.

Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

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.

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

Termin (online): 25. – 26.03.2023

Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 130 €

Anmeldeschluss: 15.03.2023

Anmeldeformular: Seite 25

AOPA-Flugsicherheitstraining Rendsburg – GCA und Non-Gyro Approaches



© Fotolia.com – Johnny Lye

Termin: 06. – 08.06.2023
Ort: Flugplatz
Rendsburg-Schachtholm

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 200 €

Nichtmitglieder: 300 €

Fluglehrerstunde: 40 €

Anmeldeschluss: 31.01.2023

Anmeldeformular: Seite 25

Im Juni 2023 werden wir wieder in Rendsburg-Schachtholm sein und den nahe gelegenen Fliegerhorst Hohn anfliegen. Folgende Trainingsbereiche werden hier von erfahrenen AOPA-Fluglehrern gemeinsam mit den Militär-Lotsen geschult:

- verschiedene Radar-Anflugarten Non Gyro-Approaches
- NDB-Approaches Radar-Vectoring-Training
- Radar-Führung allgemein CVFR-Training
- Airwork Notlagentraining

Details zum Programmablauf, Hinweise zu Übernachtungsmöglichkeiten etc. gehen den Teilnehmern nach Anmeldung zu. In der Teilnahmegebühr enthalten ist der Transport morgens vom Hotel in Rendsburg zum Flugplatz und abends retour sowie das Abschlussbuffet.

Weitere Infos bei der AOPA-Geschäftsstelle.

Direkt im Anschluss an dieses Flugsicherheitstraining findet das Seeflugtraining, ebenfalls am Flugplatz Rendsburg, statt. Sie können sich auch für beide Veranstaltungen anmelden und erhalten einen Nachlass von 100 Euro inkl. MwSt. auf die Teilnahmegebühren. Somit zahlen Sie statt 2x 200 Euro nur 1x 300 Euro für beide Veranstaltungen. (Preise inkl. MwSt.)

AOPA-Flugsicherheitstraining Rendsburg – Seeflugtraining



© J. Kaminski

Termin: 09. – 11.06.2023
Ort: Flugplatz
Rendsburg-Schachtholm

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 200 €

Nichtmitglieder: 300 €

Fluglehrerstunde: 40 €

Anmeldeschluss: 31.01.2023

Anmeldeformular: Seite 25

Das AOPA-Seeflugtraining 2023 findet direkt nach der oben genannten Veranstaltung am Flugplatz Rendsburg statt. Der Flugplatz ist die ideale Ausgangsbasis für ausgedehnte Flüge über die Nord- und Ostsee. Auch Flüge in das nahegelegene Polen, z. B. nach Danzig, Stettin entlang der wunderschönen Ostseeküste oder an nahegelegene Plätze wie Rügen, Stralsund, Barth, Peenemünde und Heringsdorf auf Usedom sind möglich. Die Länder Schweden und Dänemark sind leicht erreichbar, hier z.B. Bornholm und Malmö. Wir sprechen mit diesem Training alle Piloten der Allgemeinen Luftfahrt an, die die Eigenheiten und Anforderungen des Fliegens über große Wasserflächen verstehen und richtig damit umgehen möchten: Die Interpretation des Umfeldes mit der notwendigen Unterstützung durch die Fluglage- und Navigationsinstrumente, die richtige Flugvorbereitung mit Schwimmweste, das Wetter, die Sicherheitsausrüstung und das Verhalten im Notfall, der hoffentlich nie eintritt. Theorie wird ebenfalls nicht zu kurz kommen. Jedem Flugzeug wird ein Fluglehrer zugeteilt. Im Rahmen des Flugsicherheitstrainings können auch Proficiency Checks für SEP, MEP und FI sowie Sprachprüfungen (VP Lvl. 4) abgelegt werden. Die Teilnahmegebühr pro Person beträgt 200 Euro für AOPA-Mitglieder und 300 Euro für Nichtmitglieder (Preise inkl. MwSt.). Die Kosten für die Fluglehrer werden mit 40 Euro pro Stunde berechnet. In der Teilnahmegebühr enthalten ist der Transport morgens vom Hotel in Rendsburg zum Flugplatz und abends retour sowie das Abschlussbuffet.

Informationen zu Hotelkontingenten lassen wir Ihnen gerne nach der Anmeldung zukommen. Diese Veranstaltung findet direkt nach dem AOPA Flugsicherheitstraining – GCA und Non-Gyro Approaches statt. Beide Veranstaltungen können miteinander kombiniert werden. Sie können sich auch für beide Veranstaltungen anmelden und erhalten einen Nachlass von 100 Euro inkl. MwSt. auf die Teilnahmegebühren. Somit zahlen Sie statt 2 x 200 Euro nur 1 x 300 Euro für beide Veranstaltungen. (Preise inkl. MwSt.)

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



- ☐ **AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 07.01.2023**
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 25. – 26.01.2023**
Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder
- ☐ **AOPA-Sprechfunkrefresher BZF online am 28.01.2023**
Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder
- ☐ **AOPA Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach am 11.03.2023**
Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder
- ☐ **AOPA online Seminar: Let's Go instruments am 25.02.2023**
Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder
- ☐ **AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene am 04.03.2023**
Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder
- ☐ **AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“ am 18.03.2023 in Egelsbach** ☐ **am 15.04.2023 in Schönhagen**
Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder
- ☐ **AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online vom 25. – 26.06.2023**
Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder
- ☐ **AOPA-Flugsicherheitstraining Rendsburg – GCA und Non-Gyro Approaches vom 06. – 08.06.2023**
Teilnahmegebühr: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 40
- ☐ **AOPA-Flugsicherheitstraining Rendsburg – Seeflugtraining vom 09. – 11.06.2023**
Teilnahmegebühr: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 30

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.



Be privileged



AOPA members are privileged at SIXT.

(Register your personal Platinum SIXT profile
for special conditions at www.sixt.com/aopa-status)

Festsetzung der Frequenzschutzbeiträge für die Jahre 2019 bis 2021

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat mit der Versendung der Beitragsbescheide über Frequenzschutzbeiträge für die Beitragsjahre 2019 bis 2021 begonnen.

Grundlage dafür ist die Dreizehnte Verordnung zur Änderung der Frequenzschutzbeitragsverordnung (FSBeitrV), welche am 17.09.2022 in Kraft getreten ist.

Die festgesetzten Frequenzschutzbeiträge entsprechen den rechtlichen Anforderungen der Normen und der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte.

Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass die gerichtliche Überprüfung der Frequenzschutzbeiträge abgeschlossen ist, d. h. den Zahlungsaufforderungen im Rahmen der genannten Frist Folge zu leisten ist. Im Übrigen verweisen wir auf unseren Artikel vom 22. Februar 2021.



Kroatien wird zum Jahreswechsel dem Schengen-Raum beitreten und den Euro erhalten

Kroatien mit seinen sonnenverwöhnten Küsten ist für Piloten ein sehr lohnendes Ziel. Von Straubing nach Pula sind es auch nur etwas mehr als 200 NM auf der direkten Linie. Und jetzt wird es noch einfacher: Denn zum Jahreswechsel 2022/2023 wird Kroatien, das bereits Mitglied der EU und der Zollunion ist, dem Schengen-Raum beitreten. Das wurde Anfang Dezember von der EU beschlossen. Damit entfällt die Verpflichtung für Passkontrollen beim Grenzübertritt, so dass Flüge zwischen Kroatien und Deutschland von jedem Flugplatz aus durchgeführt werden können. Bislang musste ein Flugplatz in Deutschland, Slovenien oder Österreich gewählt werden, der Grenzabfertigung durchführt, und die Grenzabfertigung war auch in Kroatien notwendig.



Damit können auch kleine Flugplätze wie Medulin bei Pula direkt angeflogen werden, ein lästiger und teurer Zwischenstop zur Erledigung der Einreiseformalitäten etwa am Internationalen Flughafen von Pula ist dann nicht mehr notwendig.

Doch Vorsicht: Die Vorschriften sind auf Grund der kurzen Vorlaufzeit bislang noch nicht in der Luftfahrt umgesetzt worden. Vor Antritt eines Fluges sollte man sich hier noch einmal rückversichern. Bis März 2023 sollte es aber so weit sein, damit bis zu Beginn der VFR-Flugsaison.

Was nach wie vor notwendig ist, ist die Aufgabe eines Flugplans. Und zum guten Schluss: Die lästige Umrechnung von Euro in die kroatische Landeswährung Kuna entfällt auch, Kroatien erhält zum 1. Januar 2023 den Euro.

News



Ein weiteres Fliegerjahr geht dem Ende zu und wir verneigen uns vor euch.



Foto: © Christoph Zeilinger

Das Jahr 2022 im Besonderen hatte es in sich. Nicht nur, dass die Nachwehen durch Corona, speziell in den Lieferketten allseits zu spüren waren, hattet ihr und wir auch besonders mit dem Konflikt im Osten und den daraus folgenden Energie- und Rohstoffengpässen zu tun.

Dazu war die Neufassung der ZFBO 2022 ein großes Thema in der Allgemeinen Luftfahrt, deren Formalien wir mit eurer Hilfe weiterhin aufarbeiten und formulieren werden, wo hier der Schuh drückt. Es wird sich in Zukunft noch zeigen, welche Maßnahmen denn nun reell gesehen den meisten Nutzen oder Mehrwert bringen werden.

Da wir unabhängig von politischen Vorgaben auch weiterhin nicht nur in der Luft, sondern auch am Boden ein Zeichen setzen, dürfen wir euch einen schmackhaften Ausblick auf 2023 geben.

Das Projekt „Flugplatzhonig“ in Zusammenarbeit mit dem Flughafen Wien (VIE), der Bio-Imkerei Stögerer und der AOPA Austria trägt bereits die ersten Früchte in Form von BioHonig vom Flug-

hafen Wien. Dahingehend möchten wir dem Vienna International Airport und der Bio Imkerei Stögerer aus Waidhofen/Thaya unseren größten Dank aussprechen. Die Zusammenarbeit geschah unter größtem Respekt auf Augenhöhe. Dies wissen wir sehr zu schätzen. Weiters stehen bereits Bad Vöslau und Wr. Neustadt ante portas und die dazugehörigen Imker in den Startlöchern, um euch weitere regionale Eigenheiten näherzubringen.

Nachdem sich unsere Bienen nun eingeflogen haben, dürfen wir eine äußerst reiche Ernte 2023 erwarten. Die ersten Vorbestellungen werden bereits unter office@aopa.at angenommen. Denn wer möchte nicht den Geschmack der unterschiedlichen Regionen, gerade unter uns Fliegerkollegen kennen und vergleichen.

Sämtliche Erträge und Erlöse aus unserem Honigprojekt werden wir dahingehend nutzen, um Kinder dort zu unterstützen, wo sie es am meisten benötigen.

„Tue Gutes und sprich darüber“ ist in diesem Fall der AOPA Austria ein Anliegen.

Weiters möchten wir die Möglichkeit ergreifen, uns für die gelungene Zusammenarbeit mit der Austro Control, der AOPA-Germany und der Basis der Allgemeinen Luftfahrt zu bedanken. Ohne euch ist nichts möglich.

Die weiteren Projekte, die sich bereits in Umsetzung befinden, sind z.B. – unser neues Filmformat „Zu Gast bei Michl“, um euch die Möglichkeit zu geben, direkt mit uns über Probleme und Lösungen der GA zu sprechen und interagieren.

Zum Abschluss dürfen wir euch auf unsere Stellungnahmen zur ZFBO 2022 und zur Allgemeinen Luftfahrt auf unserer Homepage www.aopa.at heranzuführen und euch noch eine schöne und besinnliche Weihnachtszeit und viel Glück für das neue Jahr 2023 wünschen.



Sunny Swift

“Überblicke den Platzverkehr!”

ES IST SONNTAG, EIN HERRLICHER SOMMERTAG. SUNNY UND GEORGE BEREITEN EINEN ÜBUNGSFLUG IM BRIEFINGRAUM VOR.



BEI RÜCKKEHR AUS DEM ÜBUNGSGEBIET SOLLTEST DU GENUG ZEIT EINPLANEN, UM DIR EINEN ÜBERBLICK ÜBER DEN VERKEHR AM FLUGPLATZ ZU VERSCHAFFEN. SCHALTE SO FRÜH WIE MÖGLICH AUF DIE PLATZFREQUENZ.



UND LOS GEHT'S. NACH DEN ÜBUNGEN KOMMEN GEORGE UND SUNNY ZURÜCK. 10 NM SÜDLICH DES FLUGPLATZES VERFOLGEN SIE DEN FUNKVERKEHR AUF HANGELAR INFO.



HANGELAR INFO DELTA JULIET PAPA, RECHTER GEGENANFLUG PISTE 29.

HANGELAR INFO DELTA TANGO ROMEO, POSITION ROTE SCHULE.

HANGELAR INFO DELTA SIERRA CHARLIE, 5 MIN SÜDLICH, ERBITTE LANDEINFORMATION.

DELTA SIERRA CHARLIE, HANGELAR INFO, PISTE 29 IN BETRIEB, QNH 1019, ACHTEN SIE AUF SEGELFLUGBETRIEB UND DREI FLUGZEUGE IN DER PLATZRUNDE.

PUH, WAS FÜR EIN BETRIEB. ICH SEHE DIE PIPER IM ANFLUG AUF DIE SCHULE. ABER WO SIND DIE ANDEREN?

ES IST IMMER SCHWER, DIE VERKEHRSITUATION ZU ERFASSEN, INSBESONDERE BEI VIEL VERKEHR UND WENN MAN NICHT WEISS, WER LANDET UND WER NUR DURCHSTARTEN WILL ANSTATT DIREKT ANZUFLEGEN IST ES BESSER 5 MIN ZU WARTEN BIS MAN EIN VOLLSTÄNDIGES BILD DER LAGE HAT.

WARUM BENUTZEN WIR KEIN KOLLISIONSWARNGERÄT, UM DEN ANDEREN VERKEHR ZU IDENTIFIZIEREN?

DAS KANN HELFEN, ABER KONZENTRIERE DICH DARAUF, DEN PLATZVERKEHR ZU ERFASSEN BEVOR DU DICH DEM PLATZ NÄHERST. SCHAU IMMER RAUS, INSBESONDERE KURZ VOR UND IN DER PLATZRUNDE. SEHEN UND AUSWEICHEN HAT PRIORITÄT. ACUTE AUF TOTE WINKEL!

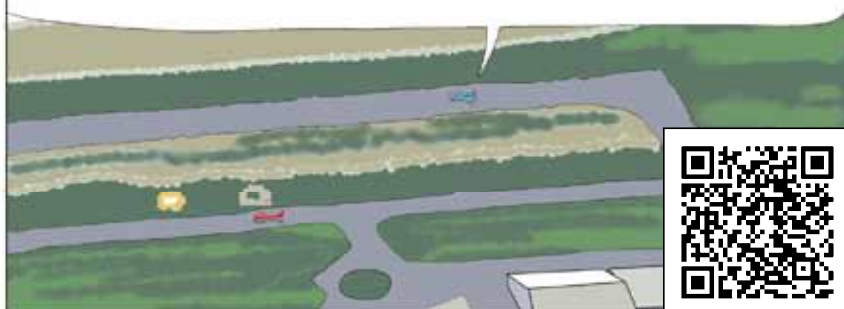


SUNNY AND GEORGE VERLASSEN IHRE WARTESCHLEIFE UND INFORMIEREN HANGELAR, DASS SIE ZUR ABSCHLUSSLANDUNG IN DEN GEGENANFLUG DER PISTE 29 EINFLEGEN.

HANGELAR INFO, DELTA ECO UNIFORM, EINFUG RECHTER GEGENANFLUG PISTE 29, ZUR ABSCHLUSSLANDUNG, ROTE SCHULE IN 2 MIN.



FLIEGE NICHT IN DIE PLATZRUNDE EIN, BEVOR DU NICHT EIN KLARES BILD DER VERKEHRSITUATION HAST. HALTE DICH AN DEN VERLAUF UND HÖHE DER PLATZRUNDE. MACHE GENAUE POSITIONSANGABEN UND INFORMIERE ÜBER DEINE ABSICHTEN. FLIEGE GEGEBENENFALLS EINE WARTESCHLEIFE!



Informationen zur :

- Luftraumbeobachtung
sind in der Download 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

Termine 2023

Januar 2023

07.01.2023

AOPA Atlantikseminar in Egelsbach

Info: www.aopa.de

25. & 26.01.2023

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

Info: www.aopa.de

28.01.2023

AOPA Sprechfunkrefresher BZF online

Info: www.aopa.de

Februar 2023

25.02.2023

AOPA online Seminar: „Let's Go Instruments“

Info: www.aopa.de

März 2023

04.03.2023

AOPA online Seminar: „Fliegen auf der Metaebene“

Info: www.aopa.de

11.03.2023

AOPA AZF Refresher in Egelsbach

Info: www.aopa.de

18.03.2023

AOPA Seminar – Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs in Egelsbach

Info: www.aopa.de

25./26.03.2023

Flugwetterseminar in Egelsbach

Info: www.flugwetterseminare.de

25. – 26.03.2023

AOPA Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online

Info: www.aopa.de

April 2023

15.04.2023

AOPA Seminar – Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs in Schönhagen

Info: www.aopa.de

19. – 22.04.2023

AERO Messe in Friedrichshafen

Info: www.aero-expo.de

Mai 2023

12. – 13.05.2023

AOPA Sea Survival Training in Elsfleth

Info: www.aopa.de

Juni 2023

06. – 11.06.2023

AOPA Flugsicherheitstraining in Rendsburg-Schachtholm (EDXR) Anflüge auf Militärflugplatz Hohn & Seeflugtraining

Info: www.aopa.de

Juli 2023

24. – 30.07.2023

EAA AirVenture Oshkosh

Info: <https://www.eaa.org/airventure>

August 2023

06. – 12.08.2023

44. AOPA Flugsicherheitstraining in Eggenfelden (EDME)

Info: www.aopa.de

September 2023

29.09. – 03.10.23

32. AOPA Flugsicherheitstraining in Stendal (EDOV)

Info: www.aopa.de

29. – 30.09.2023

AOPA Sea Survival Lehrgang in Elsfleth

Info: www.aopa.de

Oktober 2023

28. – 29.10.2023

AOPA Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online

Info: www.aopa.de

November 2023

04./05.11.2023

Single Pilot CRM Training in Egelsbach Teil 1 und Teil 2

Info: <https://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.

Alle Angaben ohne Gewähr



© Fotolia-@_a_korn – Fotolia.com

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 2023
<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 Prämienvsant 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.