



AOPA GERMANY

Ausgabe 04/2024 | August – September 2024 | Heftpreis 2,80 €

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

LETTER

4/2024

August/September

AOPA-Jahreshauptversammlung am 12. Oktober in Egelsbach



Stärker vertreten!

Der gar nicht so einfache Weg
zum bleifreien Avgas 100 UL

BFU empfiehlt Verbesserung
der Bedingungen für VFR/IFR
Wechselverfahren

Fliegerisch fit!

32. AOPA-Flugsicherheitstraining
in Stendal

AOPA-Sea Survival Training –
Überleben auf See

Reisebericht!

Flugreise in die Türkei 2024

flieger

MAGAZIN

Bereit zum Abheben? Jetzt einsteigen!



JETZT TESTEN: 3 AUSGABEN + TOLLE PRÄMIE!



amazon.de
geschenkkarte
**amazon Gutschein,
Wert 10€**

oder



**Fliegerscheibe,
1€ Zuzahlung**

- + 3 Ausgaben nur 20,80 €
- + 30% sparen
- + Prämie zur Wahl



Einfach bestellen unter: www.fliermagazin.de/aopa · 040/38906-880 (Bitte die Bestellnr. 2053368 angeben.)

Sie erhalten 3 Ausgaben fliegermagazin für zzt. 20,80 € (DE) / 22,90 € (AT) / 34,00 CHF (CH) (inkl. MwSt. und Versand) zzgl. des jeweiligen Zuzahlungsbetrags. Dieses Angebot gilt nur solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferung vorbehalten. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Anbieter des Abonnements ist JAHR MEDIA GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.





Prof. Dr. iur. Elmar Giemulla
Präsident der AOPA-Germany

Die Jahreshauptversammlung 2024 steht vor der Tür. Man ist fast versucht zu sagen: „Schon wieder!“ Aber das würde ja wie Routine klingen, die es überhaupt nicht ist. Dafür ist im vergangenen Jahr zu viel passiert, und viel steht auch für die nächste Zeit an.

Da ist zunächst die Wahl des Vorstands. Der derzeitige Vorstand und der Beirat haben beschlossen, sich vollständig zur Wiederwahl zu stellen, um die erfolgreiche und freundschaftliche Arbeit ein weiteres Mal in dieser Zusammenstellung fortzusetzen. Dies allerdings mit einer Ausnahme, zu der uns das Schicksal gezwungen hat: Der langjährige DULV-Präsident Jo Konrad ist im vergangenen Juli kurz vor seinem 71. Geburtstag für immer von uns gegangen. Er hinterlässt eine große Lücke in seiner Familie und bei allen anderen, die mit ihm zu tun hatten. Wir haben ihn wegen seiner Loyalität und seiner Professionalität geschätzt und ihn nicht zuletzt wegen seiner etwas knorrigen Art sehr gemocht. Man wusste bei ihm stets, woran man war, und man konnte sich deshalb auf ihn und auf das, was er sagte, immer verlassen.

Jo Konrad war AOPA-Beiratsmitglied, so wie umgekehrt unser Geschäftsführer Michael Erb Mitglied des Beirats des DULV ist. Diese persönliche Verflechtung hat sich in vielerlei Hinsicht bewährt. Wir werden deshalb auf der JHV vorschlagen, sie auch in Zukunft mit Jo's Nachfolger Jörg Seewald fortzusetzen.

Eine zusätzliche Verstärkung soll der Beirat mit Tilman Nebelung bekommen. Tilman ist in der Verbandsarbeit längst kein Unbekannter mehr – ein junger Unternehmer, Jurist und Vorsitzender eines Luftsportvereins, den wir schon seit einiger Zeit als Praktikant in unserer Geschäftsstelle kennen und schätzen. Die Arbeit des vergangenen Jahres war von einigen

schwergewichtigen Themen geprägt. Nach einem Jahrzehnt intensiver Lobbytätigkeit hat die ICAO das „Fliegen ohne Flugleiter“ endgültig freigegeben. Die für die Umsetzung in Deutschland zuständigen Länder tun sich allerdings teilweise etwas schwer damit. Wir bleiben aber dran und sind sicher, dass dieses Thema sehr bald endgültig der Vergangenheit angehören wird.

Die Problematik, die viele unserer Mitglieder am intensivsten und unmittelbar belastet, ist die Bearbeitung der MED-Vorgänge durch das Luftfahrt-Bundesamt. Sie wird von vielen Betroffenen als bewusste Boykottmaßnahme empfunden, ja sogar als ein markantes Beispiel von Staatsversagen. Die AOPA hat sich dieses Themas bereits seit längerem angenommen und das LBA aufgefordert, für Abhilfe Sorge zu tragen. Sowohl der LBA-Präsident Jörg Mendel als auch die zuständige Abteilungsleiterin Yvonne Dams haben die Hintergründe vor der JHV bzw. dem AOPA-Arbeitskreis „Luftrecht und Steuern“ erläutert und Abhilfe in Aussicht gestellt.

Das Schlüsselproblem ist – wie mittlerweile fast überall – das fehlende Fachpersonal. Und neue Stellen werden wegen des ohnehin explodierenden Staatshaushalts nicht bewilligt. Da dieser erschreckende Befund nicht allein vom LBA, sondern nur von bzw. mit Hilfe der Regierung geändert werden kann, haben die drei Verbände AOPA, DAeC und DULV zum Jahreswechsel 2023/24 eine online-Petition gestartet, die innerhalb kürzester Zeit von knapp 20.000 Betroffenen unterzeichnet wurde. Diese wurde dann mit einem offenen Brief dem Bundesverkehrsminister vorgelegt, in dem die verheerenden Folgen dieses Staatsversagens dargestellt wurden und offensichtlich bewusst gemacht worden sind. Denn immerhin hat das bewirkt, dass der zuständige Staatssekretär umgehend mit dem LBA ein

Konzept ausgearbeitet hat, das jetzt Schritt für Schritt und unter Beobachtung des Ministeriums umgesetzt werden soll.

DAeC-Präsident Claus Cordes und ich haben uns Anfang Juli anlässlich eines Besuches beim LBA persönlich davon überzeugt, dass ernsthafte Schritte zur Umsetzung des Konzepts eingeleitet wurden und noch werden, siehe Seite 11.

So nachvollziehbar dieses Konzept in seinen Einzelheiten auch sein mag – es muss umgesetzt werden. Noch ist jedenfalls nicht erkennbar, dass die ersten Effekte bei den Betroffenen ankommen. Denn noch immer erreichen uns zu viele empörte Emails von Betroffenen. Wir fordern deshalb Arbeitstreffen mit LBA, Bund und den betroffenen Verbänden einschließlich des Fliegerarztverbandes. Diese komplexe Problematik muss gelöst werden, und zwar bald und endgültig. Liebe Mitglieder, dies alles sind dicke Bretter, die einen langen Atem erfordern. Wir haben ihn, und deshalb kriegen wir das sicherlich möglichst bald hin. Wer mehr über die Einzelheiten und über die sonstige Arbeit des Vorstands und der Geschäftsstelle erfahren will, den möchte ich auch an dieser Stelle nochmals ganz persönlich zur kommenden Jahreshauptversammlung am 12.10.2024 nach Egelsbach einladen.

Bis dahin alles Gute und herzliche Grüße!

AOPA-Intern

Einladung zur AOPA-Hauptversammlung am 12. Oktober 2024 in Egelsbach	5
Wir danken ...	5
Kandidaten für Neuwahl des Vorstandes zur Jahreshauptversammlung am 12. Oktober	6
Rechnungsbericht des Schatzmeisters 2023	7
Mitglieder werben Mitglieder	8
Vergleich Jahresergebnis 2022/2023	10

Stärker vertreten!

Tauglichkeitsentscheidungen im LBA: Erste Maßnahmen umgesetzt	11
Fliegen ohne Flugleiter: Der Startschuss ist gefallen	12
Besuch beim neuen EASA Exekutivdirektor Florian Guillermet	13
Neues Gremium in der EASA für die General Aviation, Michael Erb als Vorsitzender gewählt	13
BFU empfiehlt Verbesserung der Bedingungen für VFR/IFR Wechselverfahren	14
Abschied von Jo Konrad	16
Der gar nicht so einfache Weg zum bleifreien Avgas 100 UL	17
Nachlese zu den Flugbeschränkungen anlässlich der Fußball-EM in Deutschland im Juni und Juli	18

Fliegerisch fit!

32. AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal	19
AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See	20
AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung	
Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse	20
AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“	21
Exklusiv für AOPA Mitglieder: ForeFlight online Seminare VFR und IFR im November	21
AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika/Karibik am 26.10.2024 in Egelsbach	22
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online	22
AOPA online Seminar: Let's Go instruments	23
AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene	23
AOPA-Nordatlantik-Seminar	24
AOPA Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach	24
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	25

Besser informiert!

Reisebericht: Flugreise in die Türkei 2024	26
Pressemitteilung: L-Akte digital – Documentation complete	30
Änderungen im EU-Recht – Omnibus-Verordnung	33

Rubriken

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

Titelfoto: © istockphoto.com - mikeuk

Einladung zur AOPA-Hauptversammlung am 12. Oktober 2024 in Egelsbach

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, 12. Oktober 2024, 14:00 Uhr
Ort: AOPA-Geschäftsstelle
Flugplatz, Haus 10, 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	Neuwahl des Vorstandes
TOP 8	Anträge von Mitgliedern
TOP 9	Verschiedenes

Anträge zur Hauptversammlung sind schriftlich bis zum 12.09.2024 in der Geschäftsstelle einzureichen. Die Anträge werden am 16.09.2024 im Mitgliederbereich der AOPA-Website unter www.aopa.de veröffentlicht.

Anmeldung

Ihre Anmeldung zur Hauptversammlung teilen Sie bitte der Geschäftsstelle mit, um die Planung zu erleichtern. Gerne können Sie auch eine E-Mail an info@aopa.de senden. Wir freuen uns über Ihre rechtzeitige Anmeldung, selbstverständlich können Sie aber auch unangemeldet teilnehmen.

Zu den organisatorischen Details:

Die Hauptversammlung findet im Tagungsraum des Restaurants „Rodizio“, in unmittelbarer Nähe unserer Geschäftsstelle, direkt neben der Flugleitung des Flugplatzes Egelsbach statt. 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. Für 13:00 Uhr ist ein Vortrag zur aktuellen Lage beim Thema Fliegen ohne Flugleiter/Flugbetriebsleiter geplant. Als Gastredner ist Guido Frey von der Initiative „Fliegen ohne Flugleiter“ eingeladen.

Bitte bringen Sie Ihren Mitgliedsausweis zur Veranstaltung mit.

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten August und September 2024
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

40-jährige Mitgliedschaft

Peter Hackl
Hermann Münz
Friedrich H. Männel
Ernst Bernd Gausmann
Karsten H. Severin

Helmuth Oelke
Albrecht Opower
Stephan Wawrzinek
Stefan Mathias Lengerer
Julian Hardt
Jakob Selnar

Herbert Lehner
Thorsten Gläser
Michael Berger
Giuseppe Distratis
Bernd Seitter
Willem van Rijk
Joachim Kühne
Karl-Heinz Bender
Heinz Gerd Klostermann
Robert Drblik
Dr. Andreas Schirmer
Wilhelm Benze
Andreas Balogh

30-jährige Mitgliedschaft

Dr. Klaus-Richard Herrmann
Peer-Gunnar Timm
Ulrich Huber
Dr. Christina Fentrop
Martin Esche
Jens Cruse

25-jährige Mitgliedschaft

Dr. Lutz Gebhardt
Dr. Holger Pelz
Peter Janke
Patrick Wehn
Ulrich Reinicke
Hans Doll

Kandidaten für Neuwahl des Vorstandes zur Jahreshauptversammlung am 12. Oktober



Foto: © Jörg Seewald

Jörg Seewald, 57

Ich habe Luft- und Raumfahrttechnik an der TU Braunschweig mit dem Schwerpunkt Flugmechanik studiert. An der Bremer Hochschule war ich 8 Jahre als Dozent für „Flugmechanik für Drehflügler“ tätig. Seit 2012 arbeite ich neben dem DULV beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) im Bereich der „Drehflügler Forschung“.

Ich habe für alle Luftsportgeräte eine Lizenz inkl. Lehrberechtigung. Am liebsten fliege ich allerdings Tragschrauber. Hier im Norden ist es immer recht windig. Wenn andere ihre Flieger dann einräumen, räumen wir aus und gehen fliegen. Dann macht das Tragschrauberfliegen einfach Spaß. Neben den Luftsportgeräten habe ich vor vielen Jahren auch meinen PPL-A Schein erworben und fliege somit auch die „größeren“ Flugzeuge.

Mir ist es ein wichtiges Anliegen, dass die beiden Verbände AOPA-Germany und DULV auf deutscher und europäischer Ebene weiterhin eng zusammenarbeiten und vertrauensvoll abstimmen.



Tilman Nebelung, 35

Als gelernter Jurist bin ich seit dem Studium nach einer Station für die AOPA engagiert und beratend in den vielseitigen, schnellleibigen Feldern der allgemeinen Luftfahrt tätig. Ein Schwerpunkt bei der AOPA waren in jüngster Vergangenheit die Entwicklungen zum Feuerlösch- und Rettungswesen sowie des Fliegens ohne Flugleiter.

Seit 2003 bin ich fliegerisch im Aero-Club Oppenheim aktiv und darüber hinaus knapp zwei Jahrzehnte ehrenamtlich im Vorstand, derzeit als 1. Vorsitzender des Luftsportvereins.

Ich bin im Besitz von Segelflug- und Luftsportgerätelizenz sowie einer PPL(A) mit Klassenberechtigung SEP (Land & Sea) und TMG. Zudem bin ich als Class Rating Instructor (CRI) tätig und im Besitz der Motorkunstflugberechtigung.

Ich freue mich über den Vorschlag und stehe sehr gerne als Kandidat zur Verfügung, um mich auch zukünftig gemeinsam mit dem Gesamtvorstand für die Anliegen der Mitglieder einzusetzen und die Herausforderungen der allgemeinen Luftfahrt anzugehen.

Rechnungsbericht des Schatzmeisters 2023



Im Juni 2024 hat das Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüfungsbüro Böhnel & Fimmel in Langen nach §4 Abs. 3 EStG die Buchhaltung des Verbandes für das Jahr 2023 geprüft. Diese Prüfung beinhaltete sowohl die Richtigkeit als auch die Vollständigkeit der Belege. Es wurden keine Beanstandungen festgestellt. Das Jahresergebnis 2023 und die Steuererklärungen wurden erstellt und beim Finanzamt Langen fristgerecht abgegeben.

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

Die Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen haben sich gegenüber dem Vorjahr um ca. 7 TEUR erhöht. Trotz anhaltender Pandemie bis zum April des Jahres 2023 konnten wir wieder einen leichten Zuwachs von Mitgliedern verzeichnen.

Der Abschluss des Jahres 2023 weist, wie im letzten Jahr, einen Überschuss aus. Er beträgt 10.616,93 EUR und liegt damit um 20k EUR unter dem des Vorjahres. Auf der Einnahmenseite stehen rund 681.000 EUR den Ausgaben von knapp 671.000 EUR plus dem genannten Jahresüberschuss gegenüber.

Veranstaltungen konnten wieder in Präsenz stattfinden, aber auch die Online-Seminare wurden sehr gut angenommen. Insbesondere die Seminare zur Atlantiküberquerung von Arnim Stief und der IFR Refresher von Dr. Timm Preusser waren sehr gut gebucht. Wir konnten durch das Engagement unserer zahlreichen Referenten bei AOPA-Seminaren und -Fortbildungen erneut ein umfangreiches Serviceangebot für

unsere Mitglieder bieten, wofür wir allen Beteiligten herzlich danken wollen.

Bei den Mitgliedern gibt es schon seit vielen Jahren immer eine ähnliche Fluktuation. Erfreulicherweise übersteigen die Eintritte regelmäßig die Austritte. Im Jahr 2023 kamen in der Summe 326 Mitglieder hinzu, was abzüglich der Austritte zu einer Steigerung um 110 Mitglieder führte.

Gründe für das Ausscheiden der Mitglieder sind überwiegend Alters- und gesundheitliche Gründe sowie individuelle finanzielle Probleme, die allerdings nicht häufiger vorkamen als in den Vorjahren. Selbstverständlich wird die laufende Beachtung aller Außenstände in gleichem Maß fortgeführt. Auf der Ausgabenseite hat die konsequente Kostenkontrolle die notwendige Stabilität erhalten.

Der gute Erfolg bei den Online-Veranstaltungen wird als Motivation verstanden, sie dort, wo es sinnvoll und praktisch ist, weiter anzubieten.

Schwerpunkt unserer Verbandsaktivitäten ist weiterhin primär die Bearbeitung der wesentlichen politischen und fachlichen Themen der Allgemeinen Luftfahrt. Wichtige Themen sind aktuell die Umweltproblematik, die Einführung des Fliegens ohne Flugleiter und die Integration der unbemannten Luftfahrt in den Luftraum. Wir sind zudem natürlich auch weiterhin bestrebt, uns in diverse Förderprojekte einzubringen.

Bülent Emekci
AOPA-Schatzmeister



Foto: © istockphoto.com - Andrii Yalanskyi

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€

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.



Gutschein über
50 Euro

50 Euro Gutschein

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



ACPA 40

Prämienzahlung

von 40 Euro für jedes neue Mitglied



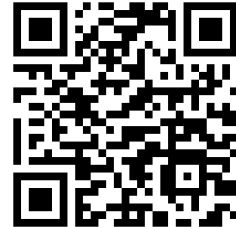
Lande-Gutscheinheft

Ausgabe für 2024

Kein Problem!

Die neuen Polster sponsern wir Dir, wenn Du uns ein neues Mitglied wirbst:
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/>

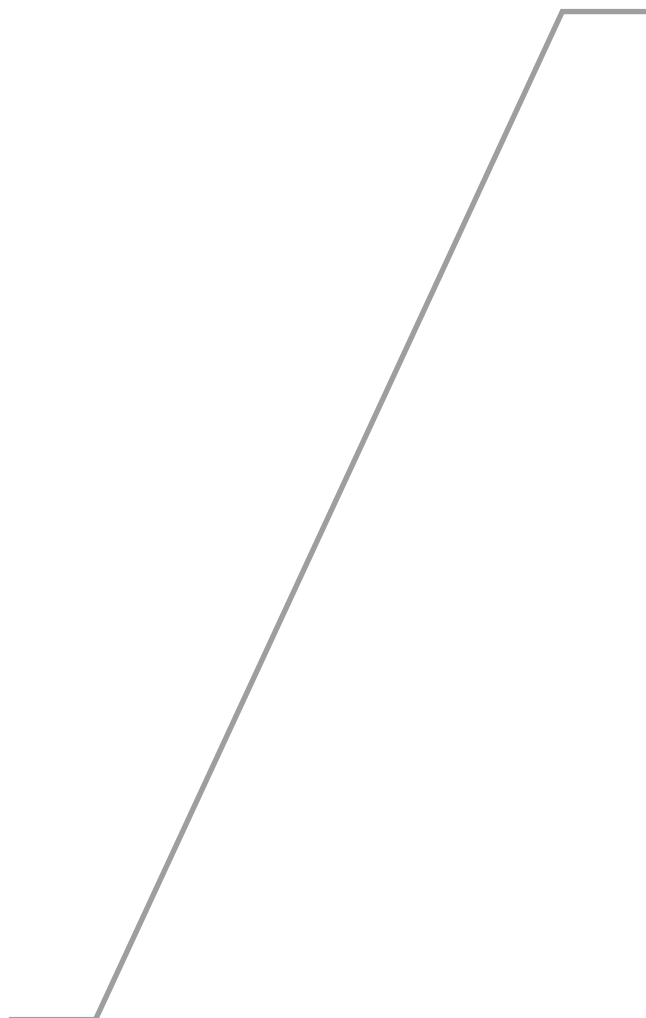
Bedingung für die Zusendung der Werbepremien bzw. des Schecks über 40 Euro ist der Ausgleich des ersten Mitgliedsbeitrages des geworbenen Mitglieds.



Vergleich Jahresergebnis 2022/2023

Ausgaben	2022	2023
Personalkosten	247.452,78	255.775,65
Messe AERO	29.261,14	28.184,22
Veranstaltungen	56.388,45	42.622,35
AOPA-Letter	64.870,10	79.475,67
Öffentlichkeitsarbeit	9.166,56	9.469,63
Raumkosten	12.004,23	14.520,29
Honorare + Gutachten	64.372,69	61.496,84
Kfz-Kosten	12.309,42	15.054,85
IAOPA, Projektarbeit	4.802,47	6.473,10
Telefon, Telefax	8.001,08	5.649,83
Reisekosten + Kosten Vorstand	5.858,06	9.780,77
Porto	3.929,17	7.008,22
Einkauf Crew-Card	2.983,19	3.893,99
IAOPA-Weltkonferenz	0,00	0,00
EDV-Kosten	8.801,00	9.942,03
Steuerberatungskosten	6.141,70	11.590,30
Kosten Anzeigen	5.512,91	5.793,45
Wartungs-/Instandhaltungskosten	346,00	1.186,65
gezahlte Umsatzsteuer	15.920,47	13.702,96
Versicherungen	3.202,02	3.274,26
Mitgliedschaften	4.170,91	10.003,08
Büromaterial	2.695,16	3.012,52
Nebenkosten Geldverkehr	3.660,08	2.087,43
Rechtsanwalts-, Gerichtskosten	2.012,00	24,00
Zinsabschlagsteuer	0,00	0,00
Sonstige Ausgaben	3.738,24	4.293,63
Anlagevermögen AfA/Abgang	18.049,43	19.761,18
Fachliteratur	180,00	18,60
Spenden	0,00	200,00
Repräsentation, Bewirtung	1.236,02	917,65
Arbeitskreise	0,00	3.361,80
Allgemeine Druckkosten	2.521,26	2.255,16
Solidaritätszuschlag	0,00	0,00
Fortbildungskosten Mitarbeiter	0,00	1.290,00
Vorsteuer	34.272,64	38.423,32
Jahresüberschuss	30.216,86	10.616,93
Summe	664.076,04	681.160,36

Einnahmen	2022	2023
Mitgliedsbeiträge	530.281,06	537.353,78
Mitgliedsbeiträge Folgejahre	75,00	443,33
Mitgliedsbeiträge Vorjahre	0,00	55,00
Veranstaltungen	70.864,69	68.359,46
Anzeigen/Beilagen AOPA-Letter	5.877,42	12.695,47
Weiterberechnete Messekosten, Jahrestagungen	14.844,13	14.026,47
Erlöse VIP-Cards	2.387,02	3.563,70
Verkauf AOPA-Shop	5.302,54	4.510,12
Sachbezug	7.146,12	3.714,46
Steuererstattung	0,00	0,00
Zinserträge	0,00	0,00
IAOPA, Projektarbeit, Spenden	1.522,75	6.952,25
Erstattung Lohnfortzahlung	1.505,32	4.311,37
Sonstige Einnahmen	2.286,36	2.714,45
Umsatzsteuer	21.983,63	22.460,50
Summe	664.076,04	681.160,36



Tauglichkeitsentscheidungen im LBA: Erste Maßnahmen umgesetzt

09.07.2024

Professor Dr. Elmar Giemulla, Präsident der AOPA-Germany, und DAeC-Präsident Claus Cordes trafen sich mit Jörg Mendel, Präsident des Luftfahrt-Bundesamts, um sich zur Problematik der flugmedizinischen Verwaltung im Referat 6 des LBA auszutauschen. Ebenfalls dabei waren die Leiterin der Abteilung Luftfahrtpersonal, Yvonne-Christine Dams, und die Leiterin des Referates Flugmedizin, Susanne Schneider.

Vorangegangen war dem Gespräch die Ende letzten Jahres gestartete Online-Petition zur Lösung der Problematik der flugmedizinischen Verwaltung im Luftfahrt-Bundesamt, die Professor Giemulla und Claus Cordes gemeinsam mit dem vor wenigen Tagen verstorbenen Jo Konrad (DULV) auf den Weg gebracht hatten. Fast 20.000 Menschen, zum großen Teil betroffene Piloten und Pilotinnen und ihre Angehörigen, haben diese Petition unterzeichnet. Im April hatten die Initiatoren der Petition die Unterschriften an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr übergeben.



Foto: © Gerd Altmann auf Pixabay

Die Vertreter und Vertreterinnen des LBA erläuterten die verschiedenen Bausteine eines Maßnahmenkatalogs, den sie gemeinsam mit dem BMDV abgestimmt hatten, um die Situation mittelfristig zu verbessern. Mit der Umsetzung sei bereits begonnen worden. Professor Elmar Giemulla erklärt: „Das Hauptproblem für die Zeitverzögerungen bei den Tauglichkeitsentscheidungen ist laut LBA die Personalknappheit. Um dem entgegenzuwirken, wurden bereits Stellen innerhalb des LBA umgeschichtet, die nun besetzt werden sollen – vorausgesetzt, das LBA findet geeignetes Personal. Darüber hinaus wurde in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium ein Budget für die Beauftragung von Honorarkräften bereitgestellt.“ Die Wirkung in Form von deutlich spürbar kürzeren Bearbeitungszeiten würde noch ein wenig auf sich warten lassen, hieß es im LBA, doch bereits ab August solle die telefonische Erreichbarkeit der Sachbearbeiter des zuständigen Referates L6 wiederhergestellt sein. Ein weiterer wichtiger Schritt, um die Bearbeitungszeiten zu verkürzen, ist die Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Fliegerärzten. „Das LBA hat angekündigt, die Kommunikation zu den

Fliegerärzten zu intensivieren, damit es dort besser gelingt, Unterlagen vollständig einzureichen. Das reduziere zeitaufwändige Nachfragen“, berichtet Claus Cordes. Außerdem könnten die Luftsportler und Luftsportlerinnen auch selbst etwas tun, um die Situation im Referat für Flugmedizin zu entspannen. „Es hilft, Belastungsspitzen abzubauen, wenn Pilotinnen und Piloten insbesondere aufwändige Anfragen bereits zum Ende der Saison ans LBA richten, wenn sie bis zu Beginn der nächsten Saison bearbeitet werden müssen“, gibt Professor Giemulla eine Bitte des LBA wieder. Doch nicht nur der Maßnahmenkatalog selbst sei positiv zu bewerten, finden Professor Giemulla und Claus Cordes. „Nicht zuletzt ist auch die Aufnahme von Gesprächen zwischen dem LBA und den Verbänden der Betroffenen schon ein Erfolg, denn nur so ist eine konstruktive Zusammenarbeit möglich“, fasst Professor Giemulla zusammen. Das sieht Claus Cordes genauso. „Schließlich ging es uns nie darum, jemanden an den Pranger zu stellen, sondern darum, eine dringend notwendige Veränderung herbeizuführen. Dem sind wir nun einen großen Schritt näher gekommen.“

Fliegen ohne Flugleiter: Der Startschuss ist gefallen



Foto © AOPA-Germany

Hier können Leute arbeiten, aber es soll nicht mehr der Normalfall sein.

Ende April wurden die Richtlinien für das Fliegen ohne Betriebsleiter (vormals Flugleiter) in den nFl 1-2024-3106 veröffentlicht. Die Änderung der Terminologie vom Flugleiter hin zum Betriebsleiter sowie die deutliche Abgrenzung hinsichtlich der Befugnisse dieser Personen führt in der Folge zu einem Handlungsbedarf für Änderungen an den Genehmigungen der meisten Flugplätze.

Leider wurden bei einigen Landesluftfahrtbehörden die von Flugplatzbetreibern hierzu gestellten Anträge seitdem nicht bearbeitet. Auch wenn wir in Deutschland mit dem Thema teilweise neues Terrain betreten, ist es nicht hinnehmbar, dass es zu derartigen Verzögerungen kommt. Schließlich ist eine positive Bescheidung bereits heute möglich.

Umso erfreulicher ist, dass die Bezirksregierung Münster kürzlich zur Unterstützung bei der Antragstellung ein eigenes Musterbetriebskonzept und einen Musterantrag an die Flugplätze in ihrem Bereich verschickt hat. Die Umsetzung nimmt nun endlich die gebotene Fahrt auf. Die Unzufriedenheit mit der nFl war nach ihrer Veröffentlichung in weiten Teilen sehr groß, die Vorschrift blieb hinter den Erwartungen deutlich zurück. Nun überzeugen die beiden Dokumente der Bezirksregierung umso mehr! Sie bieten den Platzbetreibern einen soliden Rahmen für die Antragstellung. Außerdem sind sie pragmatisch formuliert und bieten die notwendige Flexibilität bei der Berücksichtigung der konkreten Platzverhältnisse und der Art des Flugbetriebs. Dadurch wird eine konsequente, zeitnahe Umsetzung der neuen Regeln mit praxismgerechten Lösungen ermöglicht. Dies ist beispielhaft an der frisch erteilten Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Borkenberge zu sehen. Dort kann nun auch ohne Betriebsleiter geflogen werden.

Die Bezirksregierung Düsseldorf geht ebenfalls aktiv auf die Flugplätze zu und bietet kurzfristig entsprechende Infoveranstaltungen zum Thema an. Auf der anderen Seite tut sich eine Mehrheit der Behörden mit der Etablierung der neuen Regeln unnötig schwer. Das verzögert die Sache leider erheblich!

Die Initiative „Fliegen ohne Flugleiter“ von Guido Frey und die AOPA-Germany haben seit Einführung der neuen Regelungen zum Feuerlösch- und Rettungswesen bereits im Frühjahr 2023 unentwegt ihre Unterstützung angeboten. Entsprechende Konzepte lagen bereits im vorigen Jahr vor und können mit geringem Aufwand kurzfristig angepasst werden. Es ist unverständlich,

warum das vorhandene Wissen nicht von allen Behörden für eine zügige Einführung genutzt wird. Dies würde auch eine bundesweite Vereinheitlichung mit sich bringen, die letztendlich auch für die Flugsicherheit Relevanz hat. Die verbleibenden Landesluftfahrtbehörden sind nun gefragt, ohne weitere Verzögerung analog dem Regierungspräsidium Münster nachzuziehen. Stellenweise überrascht allerdings, dass einige Plätze immer noch nicht die technischen Anpassungen im Hinblick auf das Feuerlösch- und Rettungswesen umgesetzt haben. Dies ist jedoch Grundvoraussetzung.

Dazu gehört eine entsprechende Anzeige an die Behörde gemäß § 41 LuftVZO sowie die Bestätigung, dass eine praktische Umsetzung erfolgt ist. Wichtig ist zudem die aktive Antragsstellung durch den jeweiligen Platzbetreiber, da die derzeitigen Genehmigungen meist die Bestellung eines Flugleiters verlangen oder in verkehrsschwachen Randzeiten die Anwesenheit einer sachkundigen Person erfordern. Immer noch wollen manche Flugplätze gar kein Fliegen ohne Betriebsleiter einführen und fragen, warum wir überhaupt für dieses Thema so energisch kämpfen. Unser Ziel als Verband ist dabei, die Fliegerei für alle so freiheitlich und einfach wie möglich zu gestalten.

Ziel muss bleiben, dass der zukünftige Grundsatz ein Fliegen ohne Betriebsleiter ist. Ungeachtet dessen steht es weiterhin jedem Platzhalter frei, zeitweilig oder dauerhaft eine Betriebsleitung einzusetzen. Am Ende können viele Wege zum Ziel führen. Diese können je nach Flugplatz und Betrieb auch in einer stufenweisen Einführung bestehen, um Bedenken oder gar Ängste aus dem Weg zu räumen.

Tilman Nebelung

Besuch beim neuen EASA Exekutivdirektor Florian Guillermet

Foto: © EASA



Florian Guillermet

Ende Juni 2024 wurden Emmanuel Davidson, Präsident der AOPA-France, und Michael Erb, Vorsitzender der europäischen IAOPA, vom neuen EASA-Exekutivdirektor Florian Guillermet zu einem ersten Treffen nach Köln eingeladen.

Guillermet und Erb kennen sich seit über 10 Jahren aus dem SESAR-Flugsicherheitsprojekt, bei dem Guillermet zuvor in Brüssel als Direktor tätig war, so dass sie sich nicht mehr komplett neu vorstellen mussten. Ziel des Treffens waren eine kurze Positions-

bestimmung, und die Besprechung gemeinsamer Ziele und Vorhaben. Die bisherigen EASA-Aktivitäten unter der sog. General Aviation Roadmap brachten Errungenschaften wie das vereinfachte Instrument-Rating, die Einstiegerfluglizenz „LAPL“ und die vereinfachte Wartung durch den Part M Light hervor. Dennoch gibt es noch viel Überregulierung zu kritisieren, oftmals auch durch fehlerhafte und überzogene Umsetzung der EASA-Standards auf nationaler Ebene. Auch Alain Leroy, der für die GA zuständige Bereichsleiter in der EASA, unterstützte unsere konstruktive Kritik und Anregungen. Florian Guillermet war bis vor einigen Jahren selbst aktiver Privatpilot mit Instrumentenflugberechtigung und kennt die Bedürfnisse und Probleme unserer Branche aus eigener Erfahrung sehr genau. Er hat sich dazu bekannt, die GA weiter zu fördern und herausgestellt, dass die GA ein wichtiger Teil der Luftfahrt ist, der viele wichtige Marktnischen besetzt und in dem unter anderem die meisten Innovationen der kommerziellen Luftfahrt von morgen in Bezug auf nachhaltige Antriebe entwickelt werden.

Die IAOPA freut sich auf die Fortsetzung der Zusammenarbeit mit der EASA auch unter der Führung von Florian Guillermet!

Neues Gremium in der EASA für die General Aviation, Michael Erb als Vorsitzender gewählt

In der EASA hat es in diesem Jahr nach zwei Jahren Vorbereitung eine größere Umstrukturierung der Nutzergremien gegeben. Inwiefern diese Umstrukturierung wirklich notwendig war, oder ob sie einfach einer gewissen Mode großer Organisationen folgt sich alle Jahre neu zu erfinden, das bleibt abzuwarten. Positiv ist auf jeden Fall festzuhalten, dass in dem neu geschaffenen Gremium der EASA für die General Aviation weiterhin von den gleichen Verbandsvertretern die gleichen Ziele wie zuvor verfolgt werden: Das neue Gremium

heißt General Aviation Community Steering Group, oder abgekürzt GA.CSTG. Michael Erb von der IAOPA Europa wurde zum Vorsitzenden gewählt, seine beiden Stellvertreter sind der Luftsportler Julian Scarfe von Europe Air Sports und Kyle Martin vom Verband der Flugzeughersteller GAMA. Aufgabe des neuen Gremiums ist es, sich mit den anderen Steuerungsgruppen (Großluftfahrt, Flugsicherung, Flughäfen, Hubschrauber, etc.) und den diversen Aktivitätsgruppen der EASA effektiver abzustimmen, so dass die Prozesse beschleunigt werden.

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

Arbeitskreis Luftrecht und Steuern

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

Bundesweite Adressenliste 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



BFU empfiehlt Verbesserung der Bedingungen für VFR/IFR Wechselverfahren

Hintergrund der Empfehlungen ist ein von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) Mitte 2024 veröffentlichter Bericht (BFU 21-0926-3X) über einen tödlichen Flugunfall, der während eines VFR/IFR Wechselverfahrens im Abflug vom Flugplatz Bonn-Hangelar passierte. Die Schlussfolgerungen am Ende des BFU-Berichts beleuchten insbesondere die Praxis von VFR/IFR Wechselverfahren in Deutschland. Piloten, die selbst VFR/IFR Wechselverfahren praktizieren, sollten diesen Bericht unbedingt lesen.

Unfallbericht der BFU

Eine zweimotorige Piper PA34-220T (Seneca V), für IFR-Flüge ausgerüstet und von einem Piloten mit IR-Berechtigung geflogen, kollidierte im Oktober 2021 kurz nach dem Start zu einem Flug mit Z-Flugplan von Bonn-Hangelar nach Hamburg mit ansteigendem Gelände des Siebengebirges. Es handelte sich um einen privaten Flug im Werksverkehr, bei dem Pilot und Fluggast zu geschäftlichen Terminen unterwegs waren. Die beiden Insassen kamen ums Leben, das Flugzeug wurde zerstört. An der Unfallstelle herrschten zum Unfallzeitpunkt Instrumentenflugwetterbedingungen (IMC).

Der Unfall ist gemäß dem BFU-Unfallbericht darauf zurückzuführen, dass der Pilot in IMC einflog und das Flugzeug in ansteigendem Gelände mit einem Hindernis kollidierte.

Der Flugplan für den Flug sah vor, am ca. 27 NM nordöstlich des Startflugplatzes gelegenen Wegpunkt BAMSU den Flugregelwechsel von VFR zu IFR durchzuführen. Als Reiseflughöhe war FL 120 geplant.

Die Seneca startete um 08:16:30 Uhr auf der Piste 29 vom Flugplatz Bonn-Hangelar. Der Flugleiter übermittelte telefonisch die Startmeldung an den Flugberatungsdienst (AIS).

Um 08:17:59 Uhr nahm der Pilot Funkkontakt mit Langen Radar auf und teilte mit, dass er 800 ft passiert hatte und auf 1.200 ft steigt. Die zuständige Radarlotsin gab gegenüber der BFU an, dass sie dem Funkspruch des Piloten nicht entnehmen konnte, wo das Flugzeug gestartet war und ihr auch kein Kontroll- oder Vorankündigungstreifen für diesen Flug vorlag. Sie fragte ihren Koordinationslotsen, ob er Informationen über das Flugzeug habe, was dieser verneinte.

Die Radarlotsin erwiderte die Begrüßung des Piloten und forderte ihn zur Identifizierung der Flugzeugposition auf, die Ident-Taste zu drücken. Der Pilot bestätigte um 08:18:20 Uhr diese Aufforderung. Sie bemerkte dann auf ihrem Monitor ein Radarziel mit dem VFR-Transpondercode 7000 und fragte um 08:18:28 Uhr, ob er von Bonn-Hangelar gestartet sei. Der Pilot antwortete mit einer Bestätigung. Daraufhin fragte die Lotsin den Piloten nach seinen Absichten bzw. ob er einen IFR-Flugplan aufgegeben hätte.

Nachdem der Pilot um 08:18:37 Uhr antwortete und einen IFR-Pickup für den IFR-Flug nach Hamburg anforderte, sagte die Lotsin um 08:18:41 Uhr „Call you back.“ Sie bat den Koordinationslotsen, im System nachzuschauen, ob ein Flugplan vorliegen würde.

Als die Seneca um 08:19 Uhr die Flughöhe von 1.200 ft AMSL erreicht hatte, wechselte der Autopilot in den Altitude Hold Mode.

Der Koordinationslotse hatte den Flugplan, dessen Kontrollstreifen aufgrund der geplanten Route im Nachbarsektor vorgelegen hatte, gefunden und den für das Flugzeug vorgesehenen Transpondercode an die Radarlotsin weitergegeben. Um 08:19:34 Uhr übermittelte die Lotsin den Transpondercode an den Piloten. Der Pilot bestätigte den Code, und ab 08:19:52 Uhr wurde dieser Code abgestrahlt.

Etwa 4 Sekunden später überflog die Seneca mit 100 ft vertikalem Abstand den 1.100 ft hohe Nonnenstromberg. Die Radarlotsin teilte um 08:20:11 Uhr dem Piloten mit, dass das Flugzeug auf dem Radar identifiziert sei. Außerdem wurde das Flugzeug für den Steigflug auf 3.000 ft freigegeben mit dem Hinweis „Maintain VMC“ und „Crossing Charlie approved“, womit der Luftraum C von Köln in diesem Bereich gemeint war. Die Anweisungen wurden vom Piloten bestätigt. Dies war der letzte Funkspruch des Piloten. Die Seneca wurde vom Radar zuletzt um 08:20:20 Uhr in einer Flughöhe von ca. 1.200 ft AMSL erfasst.

Das Flugzeug kollidierte kurz danach in ca. 1.200 ft AMSL mit dem Gelände. Bei dem Aufprall an einem bewaldeten Hang erlitten die Insassen tödliche Verletzungen, das Flugzeug wurde zerstört.

Beurteilung des Unfallgeschehens durch die BFU

Die BFU stellt in ihrem Unfallbericht fest, dass die festgestellten Spuren an der Unfallstelle, die Wrackverteilung und die Schäden am Flugzeug dafür sprechen, dass das Flugzeug mit konstanter Flughöhe und hoher Geschwindigkeit in das ansteigende Gelände einflog. Dies entspricht den typischen Merkmalen eines Controlled Flight Into Terrain (CFIT), so die BFU. Sie geht davon aus, dass sich der Pilot mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit darauf verließ, unverzüglich steigen zu können, um dann den IFR-Teil zu beginnen.

Die BFU ist davon überzeugt, dass der Pilot sich der Gefahr nicht bewusst war (mangelhaftes Situationsbewusstsein), dass er in der gewählten Flughöhe unmittelbar vor der Kollision mit dem Gelände stand. Dies ist neben mangelhafter navigatorischer Flugvorbereitung nur damit zu erklären, dass er keine Bodensicht gehabt haben kann. Sonst hätte er den Steigflug durchgeführt.

Gemäß dem Untersuchungsbericht haben zu dem Unfall pilotenseitig drei Faktoren und ein systemischer Faktor beigetragen:

- Verlust des Situationsbewusstseins
- Mangelhafte navigatorische und meteorologische Flugvorbereitung
- Mangelhafte Kommunikation
- Nationale Restriktionen bezüglich IFR-Flüge im Luftraum Klasse G

Der hier genannte „systemische Faktor“ bezieht sich auf die Beschränkungen bezüglich IFR-Flüge im Luftraum Klasse G und der Handhabung von VFR/IFR-Wechselverfahren.

Diesem systemischen Fehler widmet der Unfallbericht besonders große Aufmerksamkeit.

Beurteilung der Praxis von VFR/IFR Wechselverfahren durch die BFU

Im Luftfahrthandbuch AIP Deutschland sind unter Punkt ENR 1.8 die Verfahren für den Flugregelwechsel von VFR nach IFR (Z-Flugplan) festgelegt. Danach ist vor Beginn eines kontrollierten Flugs oder eines Flugabschnitts als kontrollierter Flug eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen. Der Flugregelwechsel von VFR nach IFR unterhalb der Minimum Vectoring Altitude (MVA) (Kursführungsmindesthöhe) kann nur auf veröffentlichten IFR-Verfahren durchgeführt werden. Ein Flugregelwechsel von VFR nach IFR in oder oberhalb der MVA kann auch außerhalb veröffentlichter IFR-Verfahren durchgeführt werden.

Darüber hinaus ist in der Betriebsanweisung Flugverkehrsdienste der DFS festgelegt, dass für die Erteilung der IFR-Freigabe der Kontrollsektor verantwortlich ist, in bzw. unterhalb dessen Zuständigkeitsbereich der IFR-Teil beginnt. Bei Abflügen von unkontrollierten Flugplätzen ist eine Streckenfreigabe nur zu erteilen, wenn die Calculated Take-off Time (CTOT) eingehalten wurde. Dem Piloten ist der Beginn des IFR-Teils mitzuteilen. Wird die IFR-Freigabe vor Einflug in den kontrollierten Luftraum erteilt, muss dem Piloten mitgeteilt werden, dass die IFR-Freigabe erst mit Passieren der MVA bzw. bei Erreichen des veröffentlichten IFR-Verfahrens im unkontrollierten Luftraum wirksam wird

Auf Anforderung des Piloten kann die IFR-Freigabe vor dem Start erteilt werden, dies kann auch telefonisch durchgeführt werden. Hierbei ist die Gültigkeit der Freigabe zeitlich zu begrenzen. Nach Angaben der DFS bestand seinerzeit diese Möglichkeit einer telefonischen IFR-Freigabe „auf Grund der sonst potentiell sehr hohen Anzahl von Anrufen“ nur geschlossenen Nutzergruppen, wie z.B. die Bundespolizei in Bonn-Handlar, zur Verfügung, so der BFU-Bericht.

Auch wenn das beschriebene VFR/IFR-Wechselverfahren bezüglich des Flugbetriebes von Hubschraubern der Bundespolizei vom Flugplatz Bonn-Handlar mit der Ausnahme nach § 30 LuftVG begründet ist und dieser eine entsprechende „Bewegungsfreiheit“ aufgrund der hoheitlichen Aufgaben ermöglichen soll, zeigt es nach Ansicht der BFU beispielhaft, dass die Anwendung dieses Verfahrens und die entsprechende Kommunikation effektiv und sicher möglich sind. Vergleichbare Verfahren werden in anderen Staaten für alle Verkehrsteilnehmer angewandt. Die BFU ist überzeugt, dass ein solches Verfahren den Zeitbedarf für die Kommunikation und Koordination senken und somit einen Beitrag zur Verhütung von Unfällen leisten würde.

Sicherheitsempfehlungen der BFU

Aufgrund der Ergebnisse der Flugunfalluntersuchung hat die BFU auf ihrer Internetseite die Flugsicherheitsinformation Nr. V182 mit Empfehlungen für Piloten veröffentlicht. Außerdem wurden von der BFU die folgenden beiden Sicherheitsempfehlungen herausgegeben:

06/2024

Die zuständige Flugsicherungsorganisation sollte zur Verbesserung der Kommunikation bei Flügen mit VFR/IFR-Wechselverfahren (Z-Flugplan) sicherstellen, dass der für den jeweiligen Startflugplatz zuständige Sektor der Bezirkskontrollzentrale vor dem Abflug kontaktiert werden kann. Dabei sollte sichergestellt werden, dass bei marginalen Wetterbedingungen der individuelle Transpondercode bereits kurz vor dem Abflug übermittelt werden kann, um die Zeitdauer bis zur Identifikation des Luftfahrzeugs zu minimieren.

07/2024

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sollte sicherstellen, dass auf nationaler Ebene durch eine Anpassung der Luftraumstruktur und die Entwicklung entsprechender Verfahren die Voraussetzungen geschaffen werden, in Deutschland sicheren Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln im Luftraum Klasse G in Übereinstimmung mit den einheitlichen europäischen Regelungen (SERA) zu ermöglichen.

AOPA-Germany würde es sehr begrüßen, wenn die BFU-Empfehlungen von den zuständigen Stellen aufgegriffen und in die Tat umgesetzt werden. Das VFR/IFR-Wechselverfahren würde damit vereinfacht und vor allem sicherer werden.

Jürgen Mies

Quellen

Flugunfallbericht: <https://bit.ly/4cAz8yM>

Flugsicherheitsinformation zum Flugunfall: <https://bit.ly/3AGcNT8>

Abschied von Jo Konrad



Foto: © AOPA-Germany

Jo wurde in 2006 Mitglied im Beirat der AOPA, ich dann auch im Beirat des DULV. Zu gemeinsamen Themen haben wir uns ständig ausgetauscht, und auch mal telefonisch Dampf abgelassen.

Wir haben uns schnell auch privat angefreundet, wir waren zusammen mit einem Flugzeug in Norwegen beim AOPA-Fly-Out, wo Jo in Fyresdal das Wasserfliegen kurz vor Mitternacht im Mittsommer auf einem See direkt vor dem Hotel einen Riesenspaß gemacht hat.

In 2018 durfte ich eine Laudatio auf Jo halten, als ihm vom Fliegermagazin der Preis als Unternehmer des Jahres verliehen wurde, für seine Erfolge bei der Einführung der neuen 600 kg-UL-Kategorie.

Jo sollte mit dem Preis überrascht werden, aber eigentlich wollte er zur Feier während der AERO gar nicht kommen, weil er formelle Abende nicht besonders mochte. Deshalb mussten wir ihn mit einer List hinlocken. Als er dann während der Laudatio merkte, dass er gewürdigt und ausgezeichnet wurde, war er doch positiv überrascht und offensichtlich so angetan, dass er gar nicht mehr von der Bühne wollte.

Jo Konrad war immer authentisch und ließ sich nicht verbiegen. Er war offen und herzlich, aber wenn er etwas nicht mochte, dann hat man das bei seiner manchmal etwas knorrigen Art auch schnell gespürt.

Unsere Gedanken sind bei seiner Frau Carmen, bei seiner Familie, seinen Kolleginnen und Kollegen und seinen Freunden.

Lieber Jo, Du wirst uns sehr fehlen.

Michael Erb

Am 5. Juli verstarb plötzlich und unerwartet Jo Konrad, AOPA-Beiratsmitglied und in seinem Hauptberuf Präsident des Deutschen Ultraleichtflugverbands DULV, im Alter von 71 Jahren.

Wir können es noch gar nicht fassen, dass Jo so plötzlich gegangen ist. Ich selbst kannte Jo seit 2002. Er war damals bereits seit 15 Jahren etablierter DULV-Präsident, ich war in der AOPA der Geschäftsführer-Frischling. Er hat mir damals sehr kollegial seine Unterstützung angeboten, von da an haben wir eng und vertrauensvoll zusammengearbeitet. Ich konnte viel von ihm lernen, denn er war ein Verbandsprofi durch und durch, fachlich sehr versiert und politisch geschickt, und dabei völlig auf dem Boden geblieben.

Er hat den DULV seit 1986 als Vorsitzender ganz maßgeblich von einem Club der, wie er sie selber nannte „Fetzenflieger“, zu einem etablierten Verband mit 6000 Mitgliedern weiterentwickelt, der als Beauftragter des Bundesverkehrsministeriums die Rahmenbedingungen für die UL-Fliegerei zu einem großen Teil selbst bestimmen konnte.

Der gar nicht so einfache Weg zum bleifreien Avgas 100 UL

Aktuelle Berichte aus den USA zu den letzten Entwicklungen in Sachen der Einführung von bleifreiem Avgas mit 100 Oktan erstaunen uns doch etwas.



Foto: © istockphoto.com - Lakeview_Images

Das Unternehmen GAMI ist seit 2022 Inhaber eines Patents für ein mittels STC bei der FAA in den USA zugelassenes bleifreies Avgas 100UL, das bereits über eine Millionen Gallonen dieses Treibstoffs produziert hat und in einer Raffinerie in Louisiana zum sofortigen Verkauf bereitgestellt hat. Der Verkauf läuft aber nicht erkennbar an. Stattdessen gab es in der letzten Zeit mehr oder weniger offen ausgesprochene und unspezifische Zweifel an der chemischen Zusammensetzung des Treibstoffs und seiner möglicherweise zersetzenden Wirkung auf Tanks und Dichtungen. Dies wurde weniger bei Flugzeugen, sondern vielmehr bei stationären Tankanlagen und LKW kritisch gesehen.

Viele Cirrus-Besitzer waren auch verwirrt, nachdem Cirrus ein Service Advisory veröffentlicht hatte, das dringend von der Verwendung von GAMI-Kraftstoff abriet und sogar erwog, die Garantie der Flugzeuge ungültig zu machen. Grund für die Warnung waren Lecks im Tank und im Treibstoffsystem eines Testflugzeugs, die laut GAMI auf frühere Schäden zurückzuführen waren und nichts mit dem GAMI-Treibstoff zu tun hatten.

Diese Zweifel wurden weiter befeuert, als die in Oshkosh ausgestellte Beechcraft Baron der AOPA-USA N202MD ausgerechnet unter dem linken Tank eine Leckage aufwies, der in den letzten Monaten exklusiv mit dem neuen GAMI-Avgas 100UL für Erprobungsflüge betankt wurde.

Man kann inzwischen aber offenbar Entwarnung geben: Denn alte Fotos der Tragflächen zeigten auf, dass die inzwischen 50 Jahre alte und seitdem offenbar mit Flickern reparierte Hülle des linken Tanks der Bonanza bereits vor der Erprobung des GAMI-Treibstoffs ein Problem mit der Dichtigkeit hatte. Der rechte Tank, der weiterhin mit Avgas 100LL befüllt wurde, war auch schon 46 Jahre alt, aber hielt noch weitgehend dicht. Die Kollegen der AOPA-USA waren bislang mit der Flug-erprobung sehr zufrieden, der GAMI-Treibstoff sei genauso gut oder sogar besser als konventionelles Avgas 100LL.

Und was macht der Wettbewerb? Noch sind zwei weitere Unternehmen im Rennen. Aber nur eines ist noch in den Treibstoff-Entwicklungsprogrammen PAFI (Piston Aviation Fuel Initiative) und EAGLE (Eliminate Aviation Gasoline Lead Emissions) der US-Flugsicherheitsbehörde FAA im Wettbewerb:

Und zwar ist das LyondellBasell/VP Racing. Dieses Unternehmen hat für die noch abzuschließenden Tests der FAA eine Menge von über 50.000 Gallonen seines UL100E produziert. Diese Tests umfassen 10 verschiedene Triebwerke und acht verschiedene Flugzeugtypen und werden noch etwa ein Jahr bis zum 3. Quartal 2025 in Anspruch nehmen.

SWIFT Fuels aus Indiana ist bereits seit einigen Jahren ein von der FAA zugelassenes bleifreies Avgas mit 94 Oktan auf dem Markt. Das Unternehmen will aber auch mit einem 100 Oktan-Avgas 100R an den Start gehen. Und zwar wählt man für die Zulassung nicht mehr die FAA-Programme, sondern die Industriestandards der ASTM. Negative Schlagzeilen gab es für Swift, als die University of North Dakota Ende 2023 das Ende der Nutzung des Avgas mit 94 Oktan in seiner kompletten Flotte von 120 Piper-Flugzeugen verkündete, nachdem es mehrere Probleme mit den Ventilen gab. Bis die Ursache geklärt ist, will man wieder auf Avgas 100LL zurückgreifen.

In den USA ist weiterhin geplant, Avgas 100LL bis zum Jahr 2030 vollständig zu ersetzen. Offensichtlich ist diese Herausforderung nicht so trivial, wie zunächst angenommen. Äußerst wichtig ist diese Entwicklung in den USA auch für den europäischen Markt, denn auch die EU will in den nächsten Jahren Bleiadditive im Avgas verbannen. Auf Grund des kleinen Marktes in Europa gibt es auf dieser Seite des Atlantiks allerdings keine eigenen Marktinitiativen, um ein bleifreies hochoktaniges Avgas zu entwickeln. Wir werden weiter berichten.

Michael Erb

Anzeige

Dr. Martin Gräf
 Facharzt für Innere Medizin Kardiologie
 Aeromedical Examiner
 FAA /EASA alle Klassen

aero-medical.org

Kostenfreie flugmedizinische
 Beratung für AOPA-Mitglieder

Nachlese zu den Flugbeschränkungen anlässlich der Fußball-EM in Deutschland im Juni und Juli

Insgesamt positive Bilanz bei Polizei und Fluginformationsdienst



Foto: © Polizeihubschraubstaffel Baden-Württemberg

Im Juni und Juli dieses Jahres fanden in 10 Stadien in Deutschland die Fußball-Europameisterschaften statt. Zum Schutz der Spiele wurden über den Stadien Gebiete mit Flugbeschränkungen (ED-R), Gebiete mit Funkkommunikations- und Transponderpflicht (RMZ/TMZ) eingerichtet. Diese Gebiete konnten je nach Gefahrenstufe (1 bis 3) aktiviert werden. Wir hatten im AOPA-Newsletter und im AOPA Letter 03/2024 ausführlich darüber berichtet.

In einer Email an die Presse und auch an AOPA hat die für die Sicherheitsmaßnahmen während der Fußball-EM zuständige „Servicestelle Luftraumschutz“ der Polizeihubschraubstaffel Baden-Württemberg eine durchaus positive Bilanz der Wirksamkeit der getroffenen Schutzmaßnahmen gezogen. Danach ist es den Sicherheitsbehörden in Deutschland mit einem hohen Aufwand gelungen, eine sichere Fußball-EM zu gewährleisten.

Flugbeschränkungen für die Allgemeine Luftfahrt waren nur in geringen Maßen erforderlich. Die Gefährdungsstufe 1 für die „unbemannte Luftfahrt“ war bei jedem Spiel aktiviert. Einige Drohnen wurden dabei von den Polizeien im Bereich der Stadien abgefangen. Hierbei handelte es sich jedoch um Flüge aus Unkenntnis und mangelnder Flugvorbereitung.

Eine Aktivierung der Stufe 2 (ED-R: 3 NM; RMZ/TMZ: 12 NM) war bei vier Spielen erforderlich. Stufe 3 (ED-R: 30 NM) wurde nur bei zwei Spielen aktiviert. Die Festlegung der jeweiligen Gefährdungsstufe wurde für jedes Spiel, basierend auf den aktuellen Erkenntnissen, durch den verantwortlichen Einsatzleiter vor Ort getroffen.

Obwohl eine komplexe Sicherheitslage vorlag und umfangreiche polizeiliche Maßnahmen durchgeführt wurden, waren die Auswirkungen für die Allgemeine Luftfahrt in den vier Wochen der Fußball-EM begrenzt. Aus Sicht der Polizei verliefen die bundesweit, abgestuften Luftraumschutzeinsätze erfolgreich, so die Aussage der „Servicestelle Luftraumschutz“.

Auf von Seiten des Fluginformationsdienstes FIS wird eine durchaus positive Bilanz der vier Wochen Fußball-EM gezogen. Der allergrößte Teil der Piloten war informiert und hat diszipliniert gehandelt, weshalb es zu sehr wenigen Vorfällen kam, die alle in enger Koordination zwischen FIS und Polizei geregelt werden konnten.

Auch wenn der überwiegende Teil der Piloten über die veröffentlichten Flugbeschränkungen informiert war, so wurden bei FIS dennoch viele Nachfragen verzeichnet. Hierbei kam es häufig vor, dass Anfragen zu Beschränkungen an Spielstätten gestellt wurden, obwohl im entsprechenden Stadion gar kein Spiel stattfand.

Nach Aussage von FIS schienen viele Navigationssysteme die eingerichteten Flugbeschränkungsgebiete grundsätzlich in der vollen Ausdehnung (also ED-R bis 30 NM) dargestellt zu haben, was ebenfalls zu Unsicherheiten bei den Piloten und damit zu vermehrten Nachfragen bei FIS führte. Insgesamt ist AOPA sehr zufrieden damit, dass sich die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt weitestgehend an die veröffentlichten Flugbeschränkungen zur Fußball-EM gehalten haben. Dass es kaum zu „besonderen Vorkommnissen“ kam, lag zum einen sicherlich daran, dass viele Piloten auch Fußballfans sind und lieber vor dem Fernseher saßen als im Flugzeug, zum anderen auch daran, dass die meisten Spiele erst abends bzw. spät abends stattfanden, also zu einer Zeit, wo die Aktivitäten der Allgemeinen Luftfahrt meist nur noch gering sind.

Wir bedanken uns bei der Polizei sowie beim Fluginformationsdienst für die umsichtige Arbeit während der Fußball-EM 2024.

Jürgen Mies



Foto: © Polizeihubschraubstaffel Baden-Württemberg

32. AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal



Foto: AOPA-Germany

Termin: 03. – 06.10.2024
Ort: Flugplatz Stendal

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 200 €

Nichtmitglieder: 300 €

Fluglehrerstunde: 40 €

Die Kosten für die Fluglehrer werden mit 40 € pro Stunde berechnet.

Pro Ereignis fallen zusätzlich 40 € für Briefing & Debriefing an.

Anmeldeschluss: 25.09.2024

Anmeldeformular: Seite 25



Foto: © Gunnar Simm

Das AOPA-Flugsicherheitstraining im Nordosten Deutschlands beginnt am 03. Oktober 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, IFR Checkflüge und Sprachprüfungen sind ebenfalls möglich.

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 Mittwochabend (02.10.) erfolgen. Zimmerkontingente für alle Teilnehmer sind reserviert.



Foto: © Gunnar Simm

AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See



Termin: 11. – 12.10.2024
Ort: Elsfleth
Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 580 €
Nichtmitglieder: 750 €
Anmeldeschluss: 30.09.2024
Anmeldeformular: Seite 25

In Kooperation mit



MARITIMES
KOMPETENZZENTRUM
ELSFLETH gGmbH

Fotos+Logo: © MARKKOM

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

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

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

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



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



Foto: © AOPA-Germany

Termin: 02.11.2024
Ort: Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr
Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 160 €
Nichtmitglieder: 200 €
Anmeldeschluss: 25.10.2024
Anmeldeformular: Seite 25

in Kooperation mit:



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 aufgekomen ist?

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

- 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

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



Foto: © Fotolia.com – © Amir

Termin: 28.09.2024 in Egelsbach
Ort: Flugplatz Egelsbach
Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €
Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 18.09.2024
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 Wartungskennnisse gesammelt. Er betreibt eine eigene Flugschule am Verkehrslandeplatz Egelsbach und ist auch als Fluglehrer den AOPA-Seminarnehmern bekannt.

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

Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

Exklusiv für AOPA Mitglieder: ForeFlight online Seminare VFR und IFR im November



Foto: © ForeFlight

Termine (online): 07.11.2024 (VFR)
 21.11.2024 (IFR)
Zeit: 18:00 – 21:00 Uhr

**kostenfreie Teilnahme
 (nur für Mitglieder)**

Anmeldeschluss
für das VFR Seminar: 31.10.2024
für das IFR Seminar: 12.11.2024

Anmeldeformular: Seite 25

Im November bieten wir wieder exklusiv für AOPA Mitglieder zwei kostenlose online Seminare zu ForeFlight an.

Im Kurs ForeFlight für Ein- und Umsteiger werden die ersten Schritte im Umgang mit der ForeFlight Mobile App behandelt. Nach einem Überblick über den Aufbau und die verfügbaren Funktionen, beginnt das Einrichten eines Flugzeugs. Danach wird gemeinsam ein VFR bzw. IFR Flug geplant. Im letzten Teil werden Fragen beantwortet.

Beide Seminare werden in deutscher Sprache durchgeführt. Die Plätze auf der Teilnehmerliste sind begrenzt und werden nach Eingang vergeben.

AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika/ Karibik am 26.10.2024 in Egelsbach

NEUES SEMINAR



Foto: © Michael Höcker



Termin: 26.10.2024
Ort: Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 150 €
Nichtmitglieder: 190 €

Anmeldeschluss: 16.10.2024
Anmeldeformular: Seite 25

Unsere Mitglieder Martina und Michael Höcker waren im Sommer 2023 auf einer 20-wöchigen Rundreise durch Nordamerika und die Karibik mit dem eigenen Flugzeug. Ihre Erfahrungen haben sie umfangreich dokumentiert und möchten sie gerne an interessierte Pilotinnen und Piloten in Form eines Tagesseminars weitergeben. Es wird ein kompletter Überblick über die Vorbereitung der Reise, der Planung und Durchführung, Infos zu Flugplätzen, dem Umfeld, Besonderheiten an den Destinationen vor Ort und dem eingesetzten Equipment bzw. dessen Notwendigkeiten gegeben. Die finanziellen Aspekte bei der Planung und die Vorbereitung für die Crew werden ebenfalls ein Thema sein. Es steht eine umfangreiche Bilddatenbank als Hintergrundinformation zur Verfügung.

Das Seminar ist für Piloten und Nicht-Piloten geeignet, es ist eine Symbiose aus Reiserzählung, Erfahrungswertung und Hilfestellung eine individuelle Entscheidung zu treffen, eine solche Unternehmung selbst vorzunehmen, bzw. Empfehlungen zur Vorbereitung zu geben.

AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online



Foto: © Fotolia.com – Theart Images

Termin (online): 26. – 27.10.2024
Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 130 €

Anmeldeschluss: 04.10.2024
Anmeldeformular: Seite 25

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
- FCL.940.CRI
- LuftPersV §96 Abs.4 Nr. 2

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.

AOPA online Seminar: Let's Go instruments



Foto: © Michael Fröhling

Termin: 12.10.2024 (online)

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 90 €

Nichtmitglieder: 110 €

Anmeldeschluss: 02.10.2024

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



Foto: © Michael Fröhling

Termin: 19.10.2024 (online)

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 90 €

Nichtmitglieder: 110 €

Anmeldeschluss: 09.10.2024

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-Nordatlantik-Seminar

*Mit Weltumrunder
Arnim Stief*



Foto: © Arnim Stief

Termin: 23.11.2024
Ort: Egelsbach

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €

Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 13.11.2024

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 Meutsch von der Stiftung „Fly and Help“ erneut rund um den Globus unterwegs.

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: 09.11.2024

Zeit: 09:00 – 16:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 50 €

Nichtmitglieder: 80 €

Anmeldeschluss: 01.11.2024

Anmeldeformular: Seite 25

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



- AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal vom 03. – 06.10.2024**
 Teilnahmegebühr: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder, Fluglehrerstunde 40 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25
- AOPA Sea Survival Training in Elsfleth vom 11. – 12.10.2024**
 Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 12
- AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse in Egelsbach am 02.11.2024**
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder
- AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“ am 28.09.2024 in Egelsbach**
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder
- Exklusiv für AOPA Mitglieder: ForeFlight online Seminare VFR und IFR im November**
 07.11.2024 (VFR) 21.11.2024 (IFR)
 kostenfreie Teilnahme (nur für Mitglieder)
- AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika/Karibik am 26.10.2024 in Egelsbach**
 Teilnahmegebühr: 150 € für AOPA-Mitglieder, 190 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 16
- AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online vom 26. – 27.10.2024**
 Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder
- AOPA online Seminar: Let's Go instruments am 12.10.2024**
 Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder
- AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene am 19.10.2024**
 Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder
- AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 09.12.2023**
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 16
- AOPA Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach am 09.11.2024**
 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.

Reisebericht: Flugreise in die Türkei 2024



Foto: © Luftsport BMW Group e. V.

Unser Verein, der Luftsport BMW Group e. V. ist nach fast einem Jahr Planung am 29. Mai 2024 von verschiedenen Flugplätzen in Deutschland aus abgeflogen Richtung Türkei. Wir, das waren 21 Ultralight und eine Cessna 172 mit insgesamt 39 Personen. Nach 2 Stopps in Ungarn und Rumänien landeten wir schließlich im historischen Çanakkale LTBH (Dardanellen- bekannt durch Schlacht von Gallipoli). Hier war der erste gemeinsame Treffpunkt für alle und hier befindet sich der ideale Flugplatz für die Einreise ins Land mit Zollabfertigung und vielen Parkmöglichkeiten. Nicht so ideal ist die fehlende Möglichkeit zum Tanken mit MOGAS oder AVGAS. Auch wurde uns auf Anfrage das Besorgen von MOGAS von der nahegelegenen Autotankstellen aufgrund von örtlichen Vorschriften wegen Sicherheitsbedenken nicht gestattet.

Entschädigt für diese Unannehmlichkeit hat uns der Ausflug nach Troja, das wohl – jedenfalls dem Namen nach – jedem bekannt sein dürfte. Die technisch perfekt inszenierte virtuelle Tour durch die jahrtausendealte Geschichte dieses Ortes, auf dessen Boden wir gelaufen sind, war in dieser Form nicht erwartet und hat uns alle mehr als beeindruckt.

Aufgrund der Tanksituation mussten einige von uns vor dem Weiterflug nach Ephesus einen Zwischenstopp am Flugplatz in Edremit LTFD einlegen, was wegen der ungeplanten Zeitverzögerung nicht optimal war. Doch dann konnten wir uns alle am geplanten Ziel in Ephesus/Selcuk wieder treffen.

Und auch hier konnten wir wieder für viele wohl überraschende Orte und Stätten, hauptsächlich aus frühchristlicher Zeit, besichtigen. So lebte und wirkte hier Paulus und der Apostel Johannes und sogar Maria soll den alten Schriften nach hier einige Jahre verbracht haben.

Zum Flugplatz Ephesus LTFB (türkisch Efes) ist zunächst zu sagen, dass wir dort sehr herzlich empfangen wurden. Die Mitglieder der dort ansässigen Flugschule waren äußerst hilfsbereit. So wurde für

uns z. B. speziell ein eigenes Parkgelände ausgewiesen. Der Chef des Flugplatzes selbst hat extra für uns per NOTAM den Flugplatz gesperrt, damit wir, nach einem Tagesausflug mit Übernachtung, am nächsten Tag ungestört nacheinander starten und weiterfliegen konnten. (An dieser Stelle ein besonderes „Dankeschön“ an Herrn Direktor Murtaza und an die gesamte Crew der Flugschule). Efes mit seinen außergewöhnlichen historischen und kulturellen Sehenswürdigkeiten wäre mehr als einen Tag Aufenthalt wert gewesen, doch wir hatten noch einiges an Programm vor uns und so ging es weiter zum Flugplatz Karain bei Antalya.

Unterwegs nach Antalya konnten wir von oben noch Hierapolis mit den weiß schimmernden Kalkterrassen von Pamukkale bestaunen bevor wir am Flugplatz Karain LTXE bei Antalya landeten.

Hier wurden wir schon erwartet. Der Flugplatzchef, Herr Direktor Halis, hatte uns ein opulentes Grillbuffet vorbereitet, das Michael und ich vorher mit ihm abgestimmt hatten. Es war für jeden etwas dabei bis hin zu türkischen Desserts und so konnten wir in entspannter Atmosphäre unser Essen genießen.

Auch hier fühlten wir uns herzlich aufgenommen und bevorzugt behandelt. Nicht nur wegen dem vorzüglichen Essen, sondern auch durch die besondere Aufmerksamkeit durch den Flugplatzchef Halis.

Er unternahm alles, um uns z. B. unnötige Wartezeiten in der Hitze zu ersparen. Ein Gruppenfoto, aufgenommen an diesem Platz wird uns immer an diesen besonderen Empfang erinnern.

An dieser Stelle auch hier einen besonderen Dank an Herrn Halis und seine Mitarbeiter.

Im Ort Kemer bei Antalya quartierten wir uns für fünf Übernachtungen in ein 5-Sterne Hotel direkt am Meer ein und ließen es uns gut gehen. Neben Ausflügen zur Millionenstadt Antalya besichtigten

wir das Zentrum des Nationalparks – Phaselis und Olympos mit seinen Ruinen und langen Stränden, umgeben von Wäldern und über 2.400 m hohen Bergen. Dazwischen war einfach nur entspannen und gutes Essen angesagt.

Dann wurde es abenteuerlicher. Wir machten uns auf den Weg nach Kappadokien LTAZ (UNESCO Weltkulturerbe) und weltweit einzigartiger Landschaft mit den sogenannten Feenkaminen, unterirdischen Städten über mehreren Stockwerken, Höhlenkirchen aus urchristlicher Zeit u.v.m.

Hier werden in der Dämmerung die berühmten Heißluft Ballonfahrten angeboten, die wir uns natürlich nicht entgehen haben lassen. Es war ein ganz besonderes Erlebnis.

In Kappadokien hat das Flugplatzpersonal mit Hilfe der örtlichen Flugschule ein zusätzliches Areal für uns noch am Vortag plantiert, damit wir unsere 22 Flieger so parken konnten, dass der Verkehr der Airliner nicht gestört wurde. Vor dem Abflug stellten wir fest, dass ein UL leider 3 platte Reifen hatte (wahrscheinlich verursacht durch dorniges Gestrüpp) aber das konnten Mitarbeiter der Flugschule innerhalb nur einer Stunde in der vorhandenen Werkstatt beheben.



Foto: © BMW Luftsportgruppe e. V.

Erfüllt von der verzaubernden Landschaft Kappadokiens und dem außergewöhnlichen Hotel ging es nach zwei Tagen für uns weiter zu einem privat geführten, sehr komfortabel und modern angelegten Flugplatz namens Sushim in der Nähe der Stadt Sivrihisar in Zentralanatolien mit Tankmöglichkeit MOGAS + AVGAS.

Hier wurden wir mit Blumen herzlich empfangen. An diesem Platz gibt es sogar ein Flugzeugmuseum zu besichtigen, das wir uns natürlich auch angesehen haben.

Anzeigen

wefly

Flugzeugkauf geplant?
Smart Flying mit WeFly!

- Consulting beim Flugzeugkauf und Flugzeugverkauf
- Flugzeugmanagement
- Flugzeugbetrieb & -verwaltung
- Sparpotentiale optimal nutzen


www.wefly.de

Danach ging es noch am selben Tag weiter Richtung Istanbul. Die einzige Stadt der Welt auf zwei Kontinenten. Den ursprünglichen Plan, auf dem alten internationalen Flughafen der europäischen Seite der Stadt zu landen, dem Atatürk-Flughafen, mussten wir beiseiteschieben und landeten stattdessen 80 km östlich der Stadt auf einem Flugplatz namens Cengiz Topel LTBO.

Der Grund waren die hohen Kosten für den Atatürk-Flughafen, da hier neben den Gebühren für Approach, Landung und Parking zusätzlich 250 EUR für die Benutzung des Flughafengeländes verlangt werden.

Nach dem in Istanbul üblichen Ausflug-Programm zusammen mit einem unvergesslichen Flug entlang des Bosphorus endete nach drei Tagen Aufenthalt in dieser 17 Millionen-Metropole unser Trip in die Türkei offiziell.

Besonders stolz sind wir auf die Tatsache, dass der BMW-Luftsportverein der erste ausländische Fliegerclub ist, der die Erlaubnis erhielt, in Kappadokien landen zu dürfen.

Hinter den Kulissen:

VFR-Fliegen ist in der Türkei praktisch unbekannt. In diesem Land funktionieren Flugpläne via Skydemon oder anderen APPs nur teilweise, in manchen militärisch geführten Flugplätzen überhaupt nicht. Jedoch können Flugpläne in Townern mit Lotsen oder von einem türkischen Piloten in das IT-System der türkischen Behörden aufgegeben werden. Jeder Flieger – ob einzeln oder in Formation – bedarf jedoch eines Flugplans. Hinzu kommen weitere komplizierte Vorschriften an den Flugplätzen wie beispielsweise, dass ein Start nur erlaubt wird, wenn min. 24h vorher der Flugplan aufgegeben wurde. Erschwerend kommt dazu, dass jeder Flieger einen eigenen Transpondercode zugeteilt bekommt, der erst kurz vor Start von der zentralen Luftüberwachung in Ankara vergeben wird und das für jeden einzelnen Flug! Das führt zu für uns seltsamen Vorschriften, dass sogar für einen Platzrundenflug ein Flugplan aufgegeben werden muss.

Um das Ganze noch auf die Spitze zu treiben – Flugpläne müssen wieder storniert werden, wenn auch nur ein Passagier zusteigt und wieder neu aufgegeben werden mit ca. einer Stunde Vorlauf. Das gilt auch – wie gesagt – für Platzrunden! Bis zu einer Stunde Wartezeit auf diesen Transpondercode von Motorstart bis Abflug sind keine Seltenheit und das auch bei Flugplätzen wo sehr wenig Flugbewegung und/oder in Sommer auch mal Temperaturen um die 40° Celsius herrschen.

Das Funken mit FIS, wie wir es gewohnt sind, gibt es nicht. So passiert es meistens, dass Flugplätze, die auf der Flugroute liegen, nicht mal antworten. Was bedeutet, dass immer das Umfliegen von Kontrollzonen der Flughäfen als Standard anzunehmen ist.

Am Flugplatz Karain, ca. 20 km nördlich gelegen vom Airport Antalya (der über 1000 Flugbewegungen pro Tag verzeichnet), waren alle Flieger bereits gegen 7.00 Uhr abflugbereit auf dem Rollfeld. Karain wollte den Abflug zwischen den einzelnen Starts mit fünf Minuten Abstand durchführen (wegen der Einfugschneise Flughafen Antalya). In dieser Hitze bei 22 Fliegern ein Unding. Nach eindringlichem Appell und zähen Verhandlungen (in türkischer Sprache) wurde uns der Abstand auf drei Minuten reduziert. Das bedeutete aber immer noch, dass die letzte Maschine erst gegen 10.30 Uhr starten konnte. Zum Glück hatte ich ein Handfunkgerät dabei. So war ich in der Lage beim Eintreffen des Transpondercodes für den jeweiligen Flieger mit Handzeichen dem Piloten zu deuten, dass der Start erfolgen konnte. Das schonte Batterien und das Heißlaufen der Motoren wurde weitgehend vermieden.

Am Flugplatz in Kappadokien ging der Abflug zwar ein wenig zügiger voran, dafür mussten wir jedoch wesentlich länger auf die Transpondercodes warten.

Auf unserem Rückflug führte für einige von uns der Plan zum Flugplatz Cengiz Topel in der Nähe von Istanbul als Zwischenstation. Dieser Platz wird militärisch geführt. Das bedeutet, dass nur bestimmte Zeitfenster für nicht-militärische Flugbewegungen zur Verfügung stehen. Deswegen waren wir schon früh um 7.00 Uhr morgens da. Denn hier sollte für neun Maschinen die Ausreise mit Zoll, Ausreiseformalitäten und Tanken abgefertigt werden. Um 12.00 Uhr wollten wir wegen diesen besonderen Betriebszeiten starten. Doch der am Vortag bestellte Tankwagen fiel beim AVGAS-Qualitätstest, der bei Anlieferung am Flugplatz von den Behörden durchgeführt wird, kurz vor Betankung durch. Man erlaubte uns dann, MOGAS von auswärts zu besorgen.

Durch diese Verzögerung waren wir alle erst um 13.00 Uhr abflugbereit. Zuerst erhielten wir auch die Freigabe für den Motorstart. Diese wurde jedoch plötzlich wieder zurückgezogen, weil selbst bei einer Genehmigung von Abflügen im 3-Minuten-Takt wir über 13.30 Uhr gekommen wären.

Ab dieser Uhrzeit gehört der Flugplatz dem Militär. So konnten wir erst am nächsten Tag los.

Überraschungen sind immer möglich. Dazu gehört, dass manche geplanten Flugrouten bzw. Abflüge kurz vor dem Start noch am Rollhalteort durch NOTAMS, die Sekunden vorher eintreffen, einfach storniert werden können – z. B., weil unerwartet militärische Bewegungen angekündigt sind oder ein in- oder ausländischer Politiker mit Sicherheitsstufe von A nach B muss.

Man darf dabei nicht vergessen, dass die Türkei nach USA die zweithöchste Truppenstärke innerhalb der NATO hat und mit der US Air Base Incirlik auch einiges an militärischen Flugbewegungen.

Foto: © BMW Luftsportgruppe e. V.



Zum Glück gibt es die AOPA-Türkei. Turgut Kulacoglu (Kontakt www.aopa.org.tr), ein äußerst kompetenter und hilfsbereiter Mann, hat für uns alle notwendigen Genehmigungen und Preisverhandlungen mit den türkischen Behörden geführt und uns damit im Vorfeld viele Hindernisse aus dem Weg geschafft. Darüber hinaus ist er extra mit seiner TB20 von Istanbul nach Canakkale gekommen um uns persönlich zu empfangen.

Während der ganzen Reise konnten wir ihn via WhatsApp kontaktieren bei Fragen und Problemen – z. B., dass uns Kappadokien zunächst keine Erlaubnis zum Landen erteilen wollte und dies bis einige Stunden vor Abflug unklar war, ob es klappen würde.

Und eine weitere Mitarbeiterin der AOPA Türkei – Hatice Nur Gündogdu war vor Ort. Eine erfahrene Pilotin und charismatische Frau, die wir beauftragten, alle unsere Routen, aktuelle NOTAMS, Betriebszeiten und aktive Kontrollzonen zu überprüfen und das Aufgeben aller Flugpläne für uns durchzuführen. (Wie komplex und kompliziert das hier sein kann, wurde eingangs schon erwähnt).

Ein großes Dankeschön auch an Hatice!

Fazit:

Diese Reise war ein Abenteuer mit Hindernissen, Hürden und Überraschungen. Doch dieses außergewöhnliche Land mit seiner unglaublichen Vielfalt an Landschaften und Städten, Geschichte und Kultur, die Herzlichkeit und Gastfreundschaft der Menschen, das gute Essen und natürlich das tolle Flugwetter haben jede Herausforderung belohnt.

Haben wir etwas mit unserer Reise bewegt? Ja, das haben wir auf alle Fälle. Wir haben das VFR-Fliegen ins Bewusstsein diverser Behörden vor Ort gerückt. Wie uns zu Ohren kam, wurde von Verantwortlichen in der Türkei angestoßen, dass diese Art des Fliegens im Land eine Zukunft haben sollte und es sind wohl schon Konferenzen mit den einbezogenen Institutionen geplant, um über die Änderungen von Vorschriften und Procedures zumindest zu diskutieren.

Abschließend für mich persönlich ist das Fazit, dass wenn man bedenkt, dass ich schon viele Jahre eng mit Michael und Salvatore

befreundet bin und die anderen Teilnehmer der Reise aus allen Ecken Deutschlands nur locker kannte oder auch noch gar nicht, bin ich doch nachträglich erleichtert und äußerst zufrieden, wie gut wir als Gruppe harmonisiert haben – von kleineren Irritationen mal abgesehen. Ich denke, ich habe eine paar neue Freude dazugewonnen.

Murat Soyubey

PS: Vielleicht ist unsere nächste große Reise 2025 in den Osten der Türkei? Es bleibt spannend!

*Murat Soyubey
München im Juli 2024*

Die Kosten für Landing, Parking und Handling in Zahlen:

Die nachfolgend aufgeführten Kosten galten pro Flieger. Sie fielen wesentlich günstiger aus, als sie tatsächlich sind. Der Grund ist, dass wir von Deutschland aus schon Wochen vor Ankunft entsprechend verhandelt hatten. Man muss hierbei bedenken, dass es in der Türkei die Preisstaffelung für Flieger unter 20t gar nicht gibt. Somit fällt ein UL oder eine Cessna unter die Kategorie Learjet. Bezahlt haben wir mit Bargeld in Euro. Sonst wäre es wahrscheinlich teurer oder/und komplizierter geworden.

Flugplätze

**Gruppenpreis
Pro Flieger**

Çanakkale LTBH , Kappadokien LTAZ	
Cengiz Topel LTBQ , Corlu LTBU	
Landing, Approach, 3 Tage Parking (für 4 Flughäfen)	275 €
Handling (für 4 Flughäfen)	200 €
Zoll	ca. 50 €
Selcuk/Efes LTFB Landing + 2 Tage Parking	75 €
Karain Landing + 5 Tage Parking	115 €
Sushim Airpark Tower 20 € + ca. Tankhandling 15 €	ca. 35 €
Kosten für Genehmigung und Eintragung (min. 4 Wochen vorher)	75 €

Aktuelle Tankmöglichkeit + Spritkosten

Çanakkale LTBH zurzeit kein AVGAS + MOGAS	
Kappadokien LTAZ AVGAS	ca. 3 €/l
Cengiz Topel LTBQ AVGAS (24 Std. vorher best.), MOGAS von nahgelegener Tankstelle zu besorgen	ca. 1,3 €/l
Edremit LTFD nur AVGAS	ca. 3,5 €/l
Corlu LTBU nur AVGAS	ca. 3,5 €/l
Selcuk/Efes LTFB nur AVGAS	ca. 3,5 €
Karain nur MOGAS auf Bestellung (wird mit Auto in 30 x 20l Kanister geliefert)	1,5 €/l
Sushim Airpark AVGAS	3,3 €/l
MOGAS	1,4 €/l

Pressemitteilung: L-Akte digital – Documentation complete

Ready to fly: Die digitale Lebenslaufakte von Luftfahrzeugen inklusiv Archiv für alle weiteren Dokumente, Bilder, Workflows und E-Mails rund um's Fliegen mit AKTEFIX®aero



Foto: © AdobeStock - AllFrat

Damit wird der Zeitaufwand zum Auffinden von Dokumenten durch intelligente Such- und Filterfunktionen erheblich reduziert. Eine differenzierte Nutzer- und Rechteverwaltung erlaubt den Zugriff auf freigegebene Inhalte und ermöglicht die Remote-Kollaboration zwischen verschiedenen Beteiligten wie Wartungsbetrieben, Prüfern und Flugzeughaltern oder auch innerhalb von Halter-Gemeinschaften.

Durch die Dokumentation und revisions-sichere Archivierung von Dokumenten wie Einweisungen, SOPs und Protokollen unterstützt AKTEFIX®aero den Nachweis der Compliance sowie

das Qualitätsmanagement. EASA Safety Publications für ausgewählte Flugzeugtypen können automatisiert importiert werden. Kenntnisnahmen und Freigaben werden ebenso dokumentiert wie relevante Korrespondenz und E-Mails.

Die Anzahl an Dokumenten zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit wie auch weiterer technischer und kaufmännischer Unterlagen wächst beständig. Papiere von Werften, Materiallieferanten, Behörden und Prüfern aber auch Schulungsunterlagen, Checklisten, Verträge, Versicherungen, Lizenzen und vieles mehr – für Halter von Luftfahrzeugen wie auch für Wartungsbetriebe stellt sich zunehmend die Aufgabe, schnellere Übersicht über den ganzen Papierberg zu gewinnen.

Mit der Software AKTEFIX®aero schafft die Netcontrol GmbH hierzu eine pragmatische Lösung.

Sie vereint ein revisions-sicheres digitales Archiv für alle Dokumente rund um Flugzeuge mit einem einfachen Tool zur Erstellung von Workflows und der Möglichkeit zur Zusammenarbeit verschiedener Akteure.

„Als Halter einer Mooney mit einem Waschkorb voll mit Papierdokumenten und Aktenordnern, die immer wieder hin und her transportiert werden mussten, war es für mich naheliegend und eine besondere Freude, unser Portfolio um die digitale L-Akte zu erweitern“ sagt Netcontrol CEO Harald Hensle. Das Basisprodukt AKTEFIX®digital zur Digitalisierung und Büro-Automation ist bereits seit Jahren erfolgreich bei kleinen und mittelgroßen Unternehmen im Einsatz – demnächst auf Wunsch auch KI-unterstützt.

Die Ablagesystematik ist frei wähl- und kombinierbar. Sie kann sich an Standard-Kategorie-Vorschlägen entsprechend der LBA-Muster orientieren oder auch eine individuelle Ablageordnung und eigene Begriffe abbilden. Optionale Reminder für einzelne Dokumente machen auf fällige Termine und Fristen aufmerksam.

AKTEFIX®aero ist sowohl in der Cloud als auch On-Premises verfügbar und dient in beiden Fällen auch als Backup bei physischem Dokumentverlust z. B. durch Feuer oder Hochwasser. Last not least tragen vollständige digitale Akten auch zum Werterhalt bei und vereinfachen den Eigentümer-Wechsel von kompletten Luftfahrzeugen oder von einzelnen Teilen.

Weitere Info zu AKTEFIX®aero und Kontaktaufnahme unter: www.l-akte.de

News



ADS-B UAT

Wir freuen uns, euch ein bahnbrechendes Projekt vorzustellen: Die AOPA Austria plant die Installation einer Testanlage für das ADS-B Universal Access Transceiver (UAT) System am Flugplatz Bad Vöslau (LOAV). Dieses System, das in den USA einen großen Beitrag zur Erhöhung der Flugsicherheit erzielt, soll dort ein Jahr lang getestet werden. Es könnte in Zukunft die Sicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt in Österreich maßgeblich positiv beeinflussen. Aktuell

läuft das behördliche Genehmigungsverfahren – wir informieren natürlich, sobald es hier Ergebnisse gibt.

Erfahren Sie mehr über die technischen Details, die Vorteile für Piloten und Behörden sowie die Sicherheitsaspekte in unserem ausführlichen Artikel auf unserer Website.

capzlog.aero

apzlog.aero – der nächste Schritt im digitalen Cockpit

Digitale Flugplanung und Flugdurchführung haben bereits seit langem Einzug in die moderne General Aviation gehalten. capzlog.aero schafft es nun als erstes auch ein rechtlich anerkanntes digitales Flugbuch bereit zu stellen, damit auch dieser Bereich digital abgedeckt werden kann. Einfaches Erfassen von Flugdaten, Synchronisation und somit Backup der Daten in der Cloud, umfangreiche Auswertung und mehr. Das händische Suchen nach Flügen oder Nachrechnen von Flugzeiten pro Type hat endlich ein Ende! Das Team des AOPA Austria Vorstands hat das Tool getestet und ist begeistert. Aus diesem Grund haben wir mit dem Hersteller einen exklusiven Rabatt für AOPA Austria Mitglieder verhandelt, damit der Umstieg noch günstiger wird.

Und so einfach geht's:

- Den persönlichen Rabattcode per Mail an capzlog@aopa.at mit Angabe der AOPA Mitgliedsnummer abholen
- Bei <https://capzlog.aero> registrieren und das gewünschte Abo/Modell auswählen
- Den erhaltenen Rabattcode eingeben und schon werden 15% vom Preis abgezogen.

Details auf unserer Homepage oder ebenfalls gerne an capzlog@aopa.at richten.

Portoroz/LJPZ

News von der beliebten Destination Portoroz/LJPZ!

Der allseits bekannte und beliebte Flugplatz Portoroz/LJPZ hat uns gute News mitgeteilt: AVGAS kostet aktuell 2,6€ /l, Jet A1 1,6€ /l.

Weiters wurde am Flugplatz eine Ladesäule für E-Autos und eine Webcam eingerichtet. Nicht zu vergessen ist natürlich der Rabatt auf die Landegebühren mit der AOPA Crew-Card!

Reisebericht Marokko

Spannender Bericht einer Rundreise nach Marokko:

Im September 2023 wurden einige Piloten beim Clubabend des LSV Salzburg von deren Clubkollegen Franz ermutigt, eine Rundreise zu planen, mit möglichen Landungen in Gibraltar oder Tanger. Trotz anfänglich großer Begeisterung und überwältigender Reaktionen schrumpfte das Interesse und nur sieben Piloten in drei Flugzeugen blieben übrig.

Die Reise begann in Salzburg und führte über mehrere Stationen wie Pontarlier, Carcassonne, Barcelona, Requena, Granada, Tanger und Casablanca, wobei verschiedene Wetterbedingungen und organisatorische Herausforderungen gemeistert wurden. In Marokko gab es Sprachbarrieren und logistische Probleme, die mit Hilfe lokaler und österreichischer AIS-Hilfe gelöst werden konnten, sodass die Route angepasst und die Reise fortgesetzt werden konnte. Schließlich erreichten alle 7 Piloten nach weiteren Stationen und einem wetterbedingten Flugfreitag ihre Heimatstadt Salzburg.

Den ganzen Reisebericht findet ihr auf unserer Website.



Nachtrag zum IFR Praxis Workshop

Im Juni fand der IFR Praxis Workshop mit Johannes Eder, Commercial Pilot bei Tyrol Air Ambulance, statt. Leider blieb aus zeitlichen Gründen das Thema „GTN Bedienung und Programmierung“ auf der Strecke, welches wir nun nachholen wollen. Als Grundlage wird das Garmin GTN 650 herangezogen, da sich die Bedienung dieses Gerätes für Benutzer anderer Garmin-Modelle einfach übertragen lässt.

Dieser Workshop findet am 14.09.2024 um 19:30 statt und wird als Online-Workshop abgehalten. Dauer ca. 1,5h.

Für die Teilnehmer des IFR Praxis-Workshops ist dieser Workshop kostenlos, für alle anderen erlauben wir uns, einen Unkostenbeitrag von EUR 20,00 einzuheben.

Anmeldungen bitte an schlager@aopa.at mit Angabe der Mitgliedsnummer.

Änderungen im EU-Recht – Omnibus-Verordnung

Zum 14.08.2024 traten mit der Durchführungsverordnung (EU) 2024/2076 die Änderung der Verordnungen (EU) 1178/2011 – bekannt als Part-FCL oder EASA-FCL – und (EU) 965/2012 (Vorschriften zum Flugbetrieb) in Kraft.

Der Verordnungstext ist unter folgendem Link abrufbar:

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202402076

Die Änderungen berücksichtigten u. a. die neuesten technischen Entwicklungen und künftige Konstruktionen um Elektro- und Hybridmotoren.

- Bezeichnung von SEP-Triebwerksvarianten (d. h. Antrieb wie Kolben-, Elektromotor, Hybridmotorsystem) und Spezifizierung der notwendigen Unterschiedsschulungen (FCL.710.A).

Darüber hinaus wurden diverse Bestimmungen, die zu Problemen geführt haben und auf die die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit von ihren Beratungsgremien aufmerksam gemacht wurde oder die bei der Überwachung und Durchführung von Unterstützungstätigkeiten festgestellt wurden oder sich als problematisch speziell für die allgemeine Luftfahrt oder die flugmedizinische Zertifizierung erwiesen haben, präzisiert und aktualisiert.

Beispielhaft seien aus Übersichtsründen genannt:

- Die Auffrischungsschulung von mind. einer Stunde Gesamtflugzeit muss nun zur Zufriedenheit des FI bzw. CRI sein, wobei der

Lehrberechtigte diejenigen Flugübungen auswählen muss, die es dem Antragsteller ermöglichen, seine Befähigung zum sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs und zur Anwendung normaler, anormaler Verfahren und Notverfahren aufzufrischen (vgl. FCL.140.A ii) und FCL.740.A ii) C)).

- Die Nachtflugberechtigung kann nun innerhalb der 45 Stunden Flugunterricht für die PPL(A) erworben werden, sofern vor Beginn der Nachtflugberechtigungs-ausbildung eine grundlegende Instrumentenflugausbildung absolviert wurde (vgl. FCL.210.A).
- Klarstellungen zu Vergütungsregeln für Fluglehrer und Prüfer (vgl. FCL.205.A)
- Explizite Möglichkeit zum „Ausflaggen“/„Transfer-Out“ für Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses, die noch nicht Inhaber einer Pilotenlizenz sind (FCL.015 e)).
- Bergflugberechtigung hat kein Ablaufdatum mehr (FCL.815 d)).

Die konsolidierte Version des Part-FCL befindet sich noch in Bearbeitung, sodass bis dahin beide Verordnungen nebeneinander abgeglichen werden müssen. Auch die Aktualisierung und Veröffentlichung der beliebten Easy Access Rules wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen.



Termine 2024

September 2024

05. & 12.09.2024

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

18. – 22.09.2024

**Praxis Workshop Maintenance
Beginner**
<https://aufwind.aero/workshop/>

28.09.2024

AOPA Seminar:
Avgas und MoGas 20% günstiger, oder:
Das Geheimnis des roten Knopfs
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de



Oktober 2024

03. – 06.10.2024

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

11. – 12.10.2024

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

12.10.2024

AOPA online Seminar:
Let's Go Instruments
Info: www.aopa.de

19.10.2024

AOPA online Seminar:
Fliegen auf der Metaebene
Info: www.aopa.de

25. – 27.10.2024

**Praxis Workshop Maintenance
Advanced**
<https://aufwind.aero/workshop/>

26.10.2024

**AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika/
Karibik in Egelsbach (EDFE)**
Info: www.aopa.de

26. – 27.10.2024

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

November 2024

02.11.2024

AOPA IFR Refresher
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

09.11.2024

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

09.11.2024

**Single Pilot Resource Management
Teil I**
für Privatpiloten in Hamburg
Info: www.humanfactorstraining.de

10.11.2024

**Single Pilot Resource Management
Teil II**
für Privatpiloten in Hamburg
Info: www.humanfactorstraining.de


23.11.2024

AOPA-Nordatlantikseminar
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

Kostenloser AOPA-Newsletter per E-Mail

Sie möchten noch schneller darüber in-
formiert 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

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 2024
<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

GARMIN®



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

NOCH MEHR SICHERHEIT DURCH DEIN „ALLES-GARMIN“ PANEL

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

GARMIN.COM/SMARTGLIDE

© Garmin Ltd. or its subsidiaries.