



AOPA GERMANY

Ausgabe 05/2024 | Oktober – November 2024 | Heftpreis 2,80 €

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

LETTER

5/2024

Oktober/November

Zeit der Meetings: AOPA JHV und 150. IAOPA RM



AOPA-intern!

Bericht von der Jahreshauptversammlung am 12. Oktober in Egelsbach

Bericht vom 150 Regional Meeting der IAOPA-Europa

Stärker vertreten!

Fliegen ohne Flugleiter:
Verkehrssicherungspflicht

Flugfunk an Flugplätzen
ohne Flugverkehrsdienste

Fliegerisch fit!

Exklusiv für AOPA Mitglieder:
ForeFlight Seminare online

AOPA-Sea Survival Training



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 9 – 12, 2025
Friedrichshafen, Germany

aero-expo.com





Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Kein Sprint, sondern ein Marathon

Positiver Ausblick Auch wenn manches länger dauert: Bei Medical-Problematik, Avgas-Versorgung und Fliegen ohne Betriebsleiter sind wir optimistisch

Unsere Klage über die leider noch immer nicht gelöste Problematik der Medicals im LBA, die im fliegermagazin und auf unserer Internetseite veröffentlicht wurde, war recht deutlich, aber notwendig. Diesen Artikel finden Sie auf Seite 18. Inzwischen hat die AOPA ein weiteres Gespräch mit dem zuständigen Fachreferat im Bundesverkehrsministerium (BMDV) geführt und unsere Position nochmals deutlich gemacht. Wir haben klargestellt, dass wir nicht streiten um des Streitens Willen. Stattdessen wollen wir endlich die längst überfällige und auch versprochene Problemlösung im Interesse der vielen Betroffenen erreichen. Nach wie vor sehen wir eine Lösung nur dann als umsetzbar an, wenn ein direkter konstruktiver Dialog zwischen den Behörden BMDV/LBA und den betroffenen Verbänden sowie der Flugmediziner stattfindet. Wir sind überzeugt, dass das Problem nur durch deutlich angepasste Arbeitsverfahren im LBA beherrschbar wird. Wir sind aber jetzt sehr viel optimistischer, dass dieser Dialog stattfinden wird, und hoffen, recht bald an dieser Stelle über greifbare Erfolge berichten zu können.

Inzwischen kämpft unsere Branche auch mit anderen Problemen. Eines davon ist der Übergang zu bleifreiem Avgas. Derzeit sind wir in der AOPA recht optimistisch, dass in Europa den Treibstoffherstellern eine Übergangsfrist zur weiteren Herstellung des verbleiten Avgas 100LL bis zum Jahr 2032 erteilt werden wird. In den USA plant man die Weiternutzung von verbleitem Avgas bis 2030, sodass es auf diese Weise wohl zu einem zeitlich synchronen Ausstieg aus der Bleinutzung kommen wird. Das ist deshalb ein Vorteil für uns Europäer, weil der Hauptmarkt für Flugkraftstoffe nun mal mit Abstand die USA sind und der dortige Zeitplan für die Hersteller viel bedeutender ist als der europäische. Etwas überraschend hat GAMI, deren bleifreier Treibstoff G100UL über eine Ergänzende Musterzulassung (auf Englisch STC) der bislang einzige Flottenweit nutzbare ist, ganz aktuell angekündigt, sein unverbleites Avgas G100UL am Flugplatz Reid-Hillview bei San Jose in Kalifornien zu verkaufen. Weitere Plätze sollen bald dazu kommen. Allerdings liegt GAMIs Fokus derzeit klar auf den USA.

Sehr erfreulich ist es deshalb, dass der Hersteller Swift aus Lafayette im US-Bundesstaat Indiana auch den europäischen Markt schon frühzeitig fest anpeilt: Wie der deutsche

Vertreter Bollinger Aviation mitteilt, hat Swift das FAA-STC für sein unverbleites Avgas 100R der EASA in Köln vorgelegt und in sehr kurzer Zeit die europäische Anerkennung erhalten (siehe Seite 28). Übrigens steht 100 für die Oktanzahl, R steht für „Renewable“, da der Kraftstoff einen Anteil von zehn Prozent an nachhaltig herstellbaren Komponenten erhält. Bislang gilt diese Ergänzende Musterzulassung zwar nur für Cessna 172 der Baureihen R und S mit dem IO360-Motor von Lycoming. Das STC könnte auf gleichem Weg aber recht bald auf viele weitere Flugzeugmuster erweitert werden. Ein Termin für die Markteinführung des Swift Avgas 100R wurde allerdings noch nicht genannt.

In Sachen Fliegen ohne Flug- bzw. Betriebsleiter gibt es viel Fortschritt zu vermelden. Diesem Thema werden wir uns in der nächsten Ausgabe des AOPA-Letters ausführlicher zuwenden. Hier finden Sie auf den Seiten 12 und 14 aber schon unseren Vermerk zur Verkehrssicherungspflicht an Flugplätzen und eine Kritik an einer neuen Sprechfunk-NfL, die auch die Sprechverfahren an unbemannten Flugplätzen abdeckt.

AOPA-Intern

Wir danken ...	5
Fotowettbewerb AOPA Fly-Out 2024	6
Mitglieder werben Mitglieder	8
Bericht von der Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany	10

Stärker vertreten!

Fliegen ohne Flugleiter: Die Verkehrssicherungspflicht	12
Vermerk: Verkehrssicherungspflicht an Flugplätzen	12
Flugfunk an Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste	14
Bericht vom 150. Regional Meeting der IAOPA Europa im bulgarischen Albena	16
Ein Drama ohne schnelles Ende?	18

Fliegerisch fit!

AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika (USA, Kanada, Karibik)	19
AOPA-Nordatlantik-Seminar	20
Exklusiv für AOPA Mitglieder: ForeFlight online Seminare VFR und IFR im Januar	20
AOPA Sprechfunkrefresher AZF online	21
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online	22
AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See	22
AOPA online Seminar: Let's Go instruments	23
AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene	23
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	24

Besser informiert!

US Adresse für Inhaber von FAA Lizenzen	25
Lilium vor der Insolvenz	25
„ÜBER DEN WOLKEN“	26
Fly2Troy – Eine Gruppenreise per Flugzeug zu den kulturellen Höhepunkten der Türkei mit viel Abenteuer	28
Pressemeldung: EASA erteilt erstes europäisches STC für bleifreies Avgas Swift 100R	28
Pressemeldung: Änderungen der Rufnummern und Kosten für die Flugwetterberatung (DWD)	29
Pressemeldung: Wie gut sind deine SkySkills?	30

Rubriken

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

Titelfoto: © Diamond Aircraft

Wir danken ...

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

50-jährige Mitgliedschaft

Prof. Dr. Ernst Langner

40-jährige Mitgliedschaft

Juergen A. Krauss

Dr. Armin Pretzsch

Herbert Moehrle

Heinrich Traublinger

Hans Brüning

Dr. Roland E. E. Schmidt

Prof. Dr. Christian Robl

Peter Hackl

Hermann Münz

Friedrich H. Männel

Ernst Bernd Gausmann

Karsten H. Severin

Dr. Heiko Meinert

30-jährige Mitgliedschaft

Dr. Klaus-Richard Herrmann

Claus Wienand

Heinrich Struck

Dr. Achim Reckmann

Hans-Dieter Schäfer

Elmar Ritter

Joachim Nagel

Norbert Gluschke

Peer-Gunnar Timm

Ulrich Huber

Dr. Christina Fentrop

Jens Cruse

Harald Andreß

Ralph Lietzau

Ulrich Schröder

Klemens P. Klein

Frank B. Carreras

Wolf-Rainer Kruska

Anselm Bothe

Martin Scholz

Lutz Rudolph

25-jährige Mitgliedschaft

Dr. Hendrik Huppert

Prof. Dr. Elmar Giemulla

Eberhard Gienger

Rainer Lempfert

Janet Inhestern

Alfred Moosreiner

Dr. Lutz Gebhardt

Dr. Holger Pelz

Peter Janke

Patrick Wehn

Ulrich Reinicke

Hans Doll

Herbert Lehner

Thorsten Gläser

Michael Berger

Giuseppe Distratis

Bernd Seitter

Marcus Ahrens

Michael Niermann

Kurt Weyand

Johnny Aufdermauer

Dieter von Orlow

Karl-Josef Schmidt

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



Fotowettbewerb AOPA Fly-Out 2024

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

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

Am diesjährigen AOPA Fly-Out über Pfingsten nahmen 30 Crews teil.

Derzeit planen wir das Fly-Out 2025.

Die Veröffentlichung der Details und der Einladung zur Anmeldung erfolgt wieder zum Jahreswechsel im nächsten AOPA-Letter.



Gewinner Fotowettbewerb: Michael Mehner-Amm

Foto: © Michael Mehner-Amm

Anzeige

First Aid for Flight Crews according to EASA.AMC.ORO.TC.135

Mehrmals im Jahr und jederzeit auf individuelle Anfrage bieten wir Erste-Hilfe-Kurse für Fliegendes Personal für die Lizenzhaltung oder den Lizenz Neuerwerb, sowie für Flugschulen und CAMO Betriebe an.

Melden sie sich mit ihrer Anfrage gerne unter **offshore-rescue-serviceNF@web.de** und erfahren sie ihre individuellen Termine.

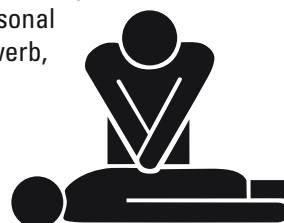




Foto: © Josephine Wallig

Gewinnerin Fotowettbewerb: Josephine Wallig



Foto: © Johannes Dahmlös

Gewinner Fotowettbewerb: Johannes Dahmlös

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

einlösbar bei einem dieser drei Luftfahrt-Händler



50 Euro Gutschein

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

ACPA

40

40 ACPA

Prämienzahlung

von 40 Euro für jedes neue Mitglied



Lande-Gutscheinheft

Ausgabe für 2025

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



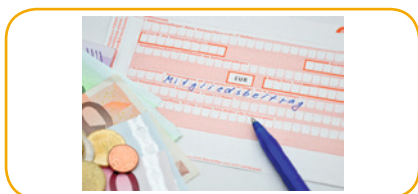
Jeppesen Gutschein 200 Euro

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.



Bericht von der Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany

Am 12. Oktober 2024 fand die Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany in Egelsbach statt.



Foto: © AOPA-Germany

Jahreshauptversammlung am Flugplatz Egelsbach

Zum Einstieg in die Versammlung gab es eine Diskussionsrunde zum Thema „Fliegen ohne Flugleiter“ mit den beiden Moderatoren Guido Frey und Tilman Nebelung. Leider ist das Fliegen ohne Flugleiter bzw. Betriebsleiter nach der Abschaffung der legalen Hürden

in Deutschland noch kein Selbstläufer, es bedarf noch viel Überzeugungsarbeit bei Landesbehörden und Flugplatzbetreibern gleichermaßen, hier sind die Verbände wie die AOPA gefragt. Wir sind aber glücklich vermelden zu können, dass inzwischen immer mehr Flugplätze die Genehmigungen zum Fliegen ohne Betriebsleiter beantragen und auch erhalten. Oftmals liegt es nur noch an Kleinigkeiten, wir geben hier nach Kräften Hilfestellung. Die Liste der Flugplätze mit „FoF“ wird erfreulicherweise immer länger, ein Umdenken hat eingesetzt.



Foto: © AOPA-Germany

Guido Frey wurde der Prix Orange für sein Engagement beim Fliegen ohne Flugleiter verliehen

Vom AOPA-Präsidenten Prof. Elmar Giemulla wurde Guido Frey der „Prix Orange“ für seinen vorbildlichen Einsatz in Sachen Fliegen ohne Flugleiter verliehen.

Im Anschluß an die Diskussion eröffnete der Präsident um 14:00 Uhr die Jahreshauptversammlung mit 29 Teilnehmern.

Im Geschäftsbericht wurde über die diversen Tätigkeiten des Verbands auf deutscher und europäischer Ebene vorgetragen. Schwerpunkte der AOPA-Aktivitäten waren und sind vor allem die fortgesetzte Zusammenarbeit mit der EASA im Rahmen des GA Flightpath 2030+, eine Reform des medizinischen Bereichs im LBA, die Abkehr von verbleitem Avgas und das Thema Fliegen ohne Flugleiter bzw.

Betriebsleiter, der kontinuierliche Ausbau der Trainings- und Weiterbildungsveranstaltungen sowie die Kommunikation mit den Mitgliedern.

Der Schatzmeister Bülent Emekci berichtete über die Finanzen des Verbands, der ausführliche Bericht wurde bereits im AOPA-Letter 4/2024 veröffentlicht. Die Finanzen sind geordnet, es werden „netto“ neue Mitglieder gewonnen, es wurde bei einem Umsatz von 681k€ ein Gewinn von 10.617€ erwirtschaftet. Der Vorstand bedankte sich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Geschäftsstelle für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Im Anschluß wurde der Vorstand ohne Gegenstimme entlastet.

In diesem Jahr stand auch turnusmäßig wie alle drei Jahre wieder die Vorstandswahl auf der Agenda.

Das Präsidium unter Führung von Professor Elmar Giemulla wurde unverändert in seinem Amt bestätigt. Als neue Mitglieder in den Beirat gewählt wurden Jörg Seewald, Ingenieur und Präsident des DULV, und Tilman Nebelung, Jurist und erster Vorsitzender des Aeroclubs Oppenheim. Ausgeschieden ist nach fast zwei Jahrzehnten als AOPA-Beirat Ralf Valerius, der sich vorbildlich um die Kommunikation mit den Vereinen in der AOPA gekümmert hat und deshalb mit dem »Prix Orange« ausgezeichnet wurde.



Foto: © AOPA-Germany

Tilman Nebelung und Guido Frey informieren zum Fliegen ohne Flugleiter

Eine Schweigeminute wurde für den im Juli verstorbenen Beirat Jo Konrad eingelegt, der sehr viel für die konstruktive Zusammenarbeit der beiden Verbände DULV und AOPA geleistet hat.

Die Sitzung wurde vom Präsidenten um 16:30 Uhr geschlossen.



Foto: © AOPA-Germany

Ralf Valerius erhielt den Prix Orange für seine langjährige Unterstützung im Beirat

Fliegen ohne Flugleiter: Die Verkehrssicherungspflicht

Ein Schwerpunktthema bei der Einführung von Fliegen ohne Flugleiter ist die Verkehrssicherungspflicht. Also sind die Piste und die anderen Betriebsflächen an einem Flugplatz in einem sicheren Zustand? Zur Vorbereitung und Unterstützung des Austauschs zwischen Platzbetreiber und Behörden hat die AOPA-Germany einen Vermerk

verfasst, der bereits einigen Gesprächen als Grundlage diente und den entscheidenden Anstoß gab. Mit der Veröffentlichung steht dieser nun allen interessierten Beteiligten der Allgemeinen Luftfahrt zur Verfügung, um die neuen Regeln mit angemessenen, praxisgerechten Lösungen rechtskonform umzusetzen.



Vermerk: Verkehrssicherungspflicht an Flugplätzen

Die Verkehrssicherungspflicht für Flugplatzbetreiber ergibt sich aus § 823 BGB. Gemäß § 45 Abs. 1 LuftVZO i.V.m. § 53 Abs. 1 bzw. § 58 LuftVG hat der Flugplatzunternehmer den Flugplatz in betriebs sicherem Zustand zu halten und ordnungsgemäß zu betreiben.

Allgemeine Ausführungen zu Anspruchsgrundlagen, Grundsätzen der Verschuldenshaftung, etc. entfallen zu Übersichtszwecken. Grundsätzlich gliedert sich die Verkehrssicherungspflicht in Aufsichts-, Überwachungs-, und Instruktionspflichten.

Der Schwerpunkt dieses Vermerks liegt auf der Kontrolle der Flugbetriebsflächen im Rahmen der aktuellen Entwicklungen zum Thema „Fliegen ohne Flugleiter (neu: Betriebsleiter, vgl. NfL 2024-1-3106)“.

Kernfrage ist, wie und in welchem Umfang dieser Sicherungspflicht beim Fliegen ohne Betriebsleiter angemessen Rechnung getragen werden kann. Ausgangspunkt ist die übliche Verfahrenspraxis, wonach in der Regel an den Flugplätzen eine einmalige Kontrolle der Flugbetriebsflächen pro Tag durchgeführt wird. Aufgrund jahrzehntelanger Erfahrungswerte ist dies ein ausreichend gewählter Kontrollintervall.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (u.a. BGH, Urteil vom 2. Oktober 2012 - VI ZR 311/11) ist derjenige, der eine Gefahrenlage schafft, *„grundsätzlich dazu verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst die Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren“*. Dazu führt der Senat im o.g. Urteil weiter aus, dass nicht jeder abstrakten Gefahr vorbeugend begegnet werden kann (Zitat: *„Eine Verkehrssicherung, die jede Schädigung ausschließt, ist im praktischen Leben nicht erreichbar.“*), sondern: *„Es sind vielmehr nur die Vorkehrungen zu treffen, die geeignet sind, die Schädigung anderer tunlichst abzuwenden. Der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt ist genügt, wenn im Ergebnis derjenige Sicherheitsgrad erreicht ist, den die in dem entsprechenden Bereich herrschende Verkehrsauffassung für erforderlich hält“*.

Aufgabe des Platzbetreibers ist demzufolge sicherzustellen, dass ein gefahrloser Flugbetrieb möglich ist und dafür **notwendige und zumutbare Vorkehrungen** getroffen werden. Die herrschende Verkehrsauffassung beim Fliegen ohne Betriebsleiter wird insbesondere im Vergleich mit dem europäischen Ausland gerade keine täglich festgelegte Kontrolle ohne Notwendigkeit erwarten.

Die Flugbetriebsflächen können durch Hindernisse oder Beschädigungen ganz oder nur eingeschränkt nutzbar sein. Beispielhaft aufgezählt seien:

- Pisten, Rollwege und Abstellflächen frei von Beschädigungen und Hindernissen halten (auch: niedriger Bewuchs, Löcher verfüllen)
- Ordnungsgemäße Markierungen und Absperrungen

Eine zumutbare und notwendige Vorkehrung ist daher auch beim „Fliegen ohne Betriebsleiter“ – d.h. zur Klarstellung ohne Anwesenheit irgendeiner Person - eine **regelmäßige Kontrolle** der Flugbetriebsflächen in dem konkreten Betrieb angemessenen Intervallen und im Bedarfsfall (siehe unten bei entsprechender Gefahr). Es lässt sich weiterhin nicht pauschal beantworten, in welchen Intervallen dies zu erfolgen hat und ist eine Frage des jeweiligen Flugplatzes und dem konkreten stattfindenden Betrieb. Anknüpfungspunkte können zeitliche Fristen, besser jedoch Verkehrszahlen sein. Dafür hat der jeweilige Betreiber auch die entsprechenden organisatorischen Maßnahmen (d.h. Verfahrensweisen und Dokumentation) zu treffen.

Im Rahmen der Erstellung der Betriebskonzepte und Änderung der Genehmigungen ist daher anzuraten „regelmäßige Kontrollen“ bzw. „Kontrollen in angemessenen Intervallen“ festzuschreiben, um den Betreibern in der Folge größtmögliche und sinnvolle Flexibilität bei der Umsetzung für ihren konkreten Flugbetrieb zu ermöglichen und eine angemessene Entscheidung zu treffen.

Spätester Zeitpunkt für eine Kontrolle ist in jedem Fall, wenn Anzeichen für eine sich anbahnende Gefahr vorliegen oder eine konkret eingetretene Gefahrenlage gegeben ist. Dazu ein Auszug aus einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Düsseldorf, Az.: 22 U 56/01: *„Der Flughafengesellschaft obliegt aufgrund der Eröffnung des Flugplatzes die privatrechtliche Verkehrssicherungspflicht des Geländealters; (...) Die Flughafengesellschaft verletzt ihre Verkehrssicherungspflicht schuldhaft, wenn sie auf einem Wiesenabstellplatz für Flugzeuge einen zwar wiederaufgefüllten, aber aufgrund längerer intensiver Regenfälle aufgeweichten Kabelgraben nicht durch eine Absperrung kennzeichnet und deshalb ein Flugzeug mit seinem Bugrad in dem aufgeweichten Erdreich versinkt und beschädigt wird.“*

Unter Beachtung des Grundsatzes zusätzlich notwendiger Kontrollen bei einer Gefahrenlage, ist der Sicherungspflicht auch im Rahmen der neuen gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen ausreichend Rechnung getragen. Die Verkehrssicherungspflicht des Platzhalters erstreckt sich folglich auf den Zustand des jeweiligen Flugplatzes, d.h. es geht insbesondere nicht um die Mitigierung eines Fremdrisikos (z.B. eine harte Landung mit Bruch von Teilen des Fahrwerks, die ausschließlich mit dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer zu tun hat). Wichtig ist daher stets auf den Zusammenhang zwischen Risikoursache und Risikobeseitigung abstellen. Eine Risikobeseitigung durch den Platzhalter setzt jedoch immer auch eine Kenntnis des Risikos voraus. Insofern ist es wichtig, dass erkannte Risiken auch von allen Flugbetriebsbeteiligten dem Platzhalter unverzüglich zur Kenntnis gebracht werden können. Hierfür kann bspw. eine Notfallnummer oder eine Mailadresse öffentlich (Aushang, AIP, o.ä.) hinterlegt werden.

Auf Anfragen der AOPA bestätigen die Versicherer, dass für Flugplatz-/Landeplatzhalter im Rahmen der Haftpflichtversicherung auch unter den neuen Rahmenbedingungen Versicherungsschutz besteht, sofern alle behördlichen und gesetzlichen Bedingungen und Auflagen erfüllt sind und eine entsprechende neue Betriebsgenehmigung vorliegt (...).

Flugfunk an Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste

Mit dem 9. Oktober 2024 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) „Richtlinien für die Durchführung des Flugfunkverkehrs auf Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste (Air Traffic Services)“ herausgegeben. Die Richtlinien sind in den Nachrichten für Luftfahrer NfL 2024-1-3240 veröffentlicht und stehen im Downloadbereich der AOPA-Website zur Verfügung bereit.



Foto: © AOPA-Germany

Hintergrund

Mit den Richtlinien möchte das BMDV Klarheit schaffen, welche Dienste an einem Flugplatz ohne Flugverkehrsdienste vorgehalten werden und welche Verhaltensregeln gelten bzw. welche Sprechfunkphrasen anzuwenden sind bzw. empfohlen werden. Die Richtlinien basieren zum Teil auf entsprechenden europäischen Vorschriften.

Flugplätze ohne Flugverkehrsdienste sind Flugplätze, die weder kontrollierte Flugplätze mit Flugverkehrskontrolle (Air Traffic Control/ATC) oder unkontrollierte Flugplätze mit Flugplatz-Fluginformationsdienst (Aerodrome Flight Information Service/AFIS) sind. Es handelt sich hier also um die unkontrollierten Flugplätze der Allgemeinen Luftfahrt, die das Rufzeichen „RADIO“ tragen. Eine Bodenfunkstelle an diesen Flugplätzen hat keinen formellen Status als Flugverkehrsdienst.

Anwendungsbereich

Die Richtlinien richten sich sowohl an Flugplatzbetreibende und Betriebsleiter von Flugplätzen, an denen keine Flugverkehrsdienste erbracht werden, als auch an Piloten, die an solchen Flugplätzen ein Luftfahrzeug bewegen und fliegen.

Sie enthalten in Bezug auf die Teilnahme von Bodenfunkstellen am Flugfunk empfohlene Sprechfunkphrasen für Luftfahrzeuge und Ausschnitte zu den dazugehörigen Verhaltensregeln auf diesen Flugplätzen.

Einführung in die Richtlinien

Unter Punkt 3 der Richtlinie „Einführung“ wird ausgeführt:

Der Betreiber einer solchen Bodenfunkstelle kann Luftfahrzeugführenden, die ein Luftfahrzeug auf und in der Umgebung des Flugplatzes führen, einfache, nicht zertifizierte, Verkehrs- und Wetterinformationen zur Verfügung stellen. Die verfügbaren Verkehrsinformationen basieren normalerweise auf Berichten von anderen Piloten. Es ist hierbei nicht zwingend gegeben, dass ein Betreiber der Bodenfunkstelle eine kontinuierliche Sicht auf die Umgebung oder den Bewegungsbereich hat, daher können solche

Informationen nicht vollständig oder genau sein und sind in keinem Fall obligatorisch.

Die Bodenfunkstelle (Rufzeichen „RADIO“) ist weder in der Luft noch am Boden befugt, Flugverkehrskontrollfreigaben zu erteilen. Obwohl die von der Bodenfunkstelle bereitgestellten Informationen dem Piloten bei der Entscheidungsfindung helfen können, verbleibt die sichere Durchführung des Fluges in der Verantwortung des Piloten. Betreiber einer Bodenfunkstelle ohne Flugverkehrsdienste dürfen keine Anweisungen erteilen, die über das Hausrecht hinausgehen. Mit diesen Ausführungen soll nochmals verdeutlicht werden, dass anders als bei Flugplätzen mit zertifizierten Flugverkehrsdiensten, bei unkontrollierten Flugplätzen ohne zertifizierte Dienste die Bodenfunkstelle den Piloten lediglich Informationen zur Verfügung stellt.

Zulässige Inhalte der Sprechfunkkommunikation einer Bodenfunkstelle

Unter Punkt 4 der Richtlinie „Zulässige Inhalte der Sprechfunkkommunikation einer Bodenfunkstelle“ wird im Detail verdeutlicht,



Foto: © Bild von jotoya auf Pixabay

was eine Bodenstelle im Rahmen des Sprechfunkverkehrs dem Piloten an Informationen geben darf und was nicht.

So wird ausgeführt, dass die Bodenfunkstelle z. B. den Piloten auffordern kann, zum Zwecke der besseren Übersicht seine Position zu melden. Allerdings darf die Bodenstelle keine Verkehrsinformationen unter Angabe von Position und Höhe geben.

Die Bodenfunkstelle ist nicht befugt, aktiv in den Flugbetrieb einzugreifen. Ihr steht es frei, allgemeine Hinweise an die Luftfahrzeuge zu geben und diese beispielsweise über vermehrten Segelflug oder Vogelschwärme im Anflug hinzuweisen. Ebenfalls kann sie Empfehlungen über die vorherrschende Landerichtung geben.

Die Bodenfunkstelle darf an- und abliegenden Besatzungen allgemeine Hinweise zu Windrichtung und Windstärke geben sowie auf lokale Wettererscheinungen, wie Hagel, Gewitter oder starke Niederschläge in der näheren Umgebung des Flugplatzes hinweisen. Konkrete Windangaben zu Richtung und Stärke sowie Informationen zur Bodensicht, zu Bedeckungen, Temperatur und Luftdruck dürfen nicht übermittelt werden.

Besondere Hinweise

Die Bodenfunkstelle darf auf Anfrage der Besatzungen Flugpläne aktivieren bzw. schließen, wobei die Verantwortung hier in jedem Fall bei der Besatzung verbleibt. Die Übermittlung von Flugverkehrsfreigaben ist nicht zulässig.

Hierzu macht die Richtlinie in Bezug auf Flugregelwechselverfahren bei An- und Abflügen an Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste eine klare Aussage: Bislang örtliche etablierte Verfahren zur Weitergabe von Flugverkehrskontrollfreigaben (z. B. Transpondercodes, Routenführungen oder Betriebsabsprachen zwischen dem Luftfahrzeug und der zuständigen Flugbetriebsdienststelle) sind nicht mehr zulässig. Diese Aufgabe ist zertifizierten Flugverkehrsdiensten vorbehalten.

Sprechfunkbetrieb auf der Flugplatzfrequenz

Im letzten Kapitel der Richtlinien werden unter Punkt 6 „Sprechfunkbetrieb auf der Flugplatzfrequenz“ eine ganze Reihe von Beispielen für empfohlene Sprechgruppen sowohl für die Bodenstation als auch für das Luftfahrzeug genannt. Dabei wird darauf hinge-

wiesen, dass, wenn die Bodenfunkstelle zum Zeitpunkt des Flugbetriebs nicht besetzt ist, die Piloten die erforderlichen Funkgespräche auf der Flugplatzfrequenz de facto „blind“ abzusetzen haben, d. h. ohne, dass es einer Antwort bedarf.

Jürgen Mies

Auch wenn die Richtlinien zum Teil auf europäischen Vorschriften beruhen und daher vom BMDV nun „nur“ umgesetzt worden sind, so sind sie für bestimmt viele Piloten, die überwiegend an Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste operieren, in einigen Punkten nur schwer nachzuvollziehen.

Wie soll man als Pilot verstehen, dass jahrzehntelang auch an unkontrollierten Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste beim Start und bei der Landung der Wind mit Richtung und Stärke von der Bodenfunkstelle (Flugleiter/Betriebsleiter) übermittelt wurde, und nun mit der Richtlinie verfügt wird, dass die Übermittlung konkreter Windangaben von der Bodenfunkstelle verboten ist? Gab es in den vergangenen Jahren Flugunfälle, weil der Wind von nicht-zertifizierten Bodenfunkstellen anhand von nicht-zertifizierten Windmessgeräten ermittelt wurde? Oder was ist der Grund? Das gleiche gilt für das Verbot, nun kein QNH mehr zu nennen.

Und warum verbietet man nun die Weitergabe eines von der Flugverkehrskontrolle zugeteilten Transpondercodes an Piloten? Gerade jetzt, da die BFU aufgrund eines verheerenden Flugunfalls während eines VFR/IFR-Wechselverfahrens nahe dem Flugplatz Bonn-Handlar eine Empfehlung herausgegeben hat, wonach bei einem solchen Wechselverfahren sichergestellt werden sollte, dass der individuelle Transpondercode kurz vor dem Abflug dem Piloten übermittelt wird (Unfallbericht BFU 21-0926-3X, siehe auch Bericht im AOPA-Letter 4-2024).

Zum Schluss der Richtlinien werden Empfehlungen zu den zu verwendenden Sprechgruppen (in Deutsch und Englisch) an Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste mit vielen Beispielen gegeben. Warum werden die Sprechgruppen nun nur noch empfohlen und nicht verbindlich festgelegt? Heißt das, dass der Pilot oder die Bodenfunkstelle sich nicht unbedingt an die früher mal standardisierten Sprechfunkgruppen halten muss?

AOPA begrüßt die Bekanntmachung der Richtlinien für die Durchführung des Flugfunks auf Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste, sieht aber Korrekturbedarf. Schade, dass die Verbände, wie z. B. DULV, DAeC oder AOPA nicht an der Erarbeitung dieser doch so wichtigen Richtlinien für die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt beteiligt wurden.

Bericht vom 150. Regional Meeting der IAOPA Europa im bulgarischen Albena

Zum inzwischen 150. Mal trafen sich die Vertreter der IAOPA Europa, aber zum ersten Mal waren die Kollegen der AOPA-Bulgarien die Gastgeber am 4. und 5. Oktober 2024. Treffpunkt war der attraktive Urlaubs- und Tagungs-ort Albena an der Schwarzmeerküste.



Insgesamt 30 Delegierte folgten der Einladung, die längste Anreise hatte Frank Hofmann aus Kanada, der IAOPA-Repräsentant bei der ICAO. Moderiert wurde die Veranstaltung vom Vorsitzenden der IAOPA Europa Michael Erb. Über Video zugeschaltet war Vladimir Foltin von der EASA in Köln, der über die aktuellen Sachstände zum Projekt des „General Aviation Flightpath 2030+“ berichtete. Hierbei liegen die Schwerpunkte natürlich auf der Erhöhung der Sicherheit, aber auch auf der Digitalisierung, auf umweltfreundlichen Antrieben, und auch auf Inklusivität: Wir wollen mehr Zielgruppen in der GA, die bislang noch recht schwach vertreten sind: Also mehr Frauen, und natürlich wollen wir auch die älteren Semester so lange wie möglich im Cockpit behalten. Ein Schwerpunkt der Aktivitäten zur Erhöhung der Sicherheit wird die digitale Sichtbarmachung allen

Verkehrs werden, und dabei will die EASA nicht nur auf die bekannten Technologien Transponder und ADS-B setzen, sondern für Drohnen und leichte Luftsportgeräte auch auf die Möglichkeiten des Mobilfunks zurückgreifen. Das aktuelle Schlagwort heißt hier „iConspicuity“, Details zum Thema findet man auf der Internetseite der EASA.

Die IAOPA Kollegen JP Kinos aus Finland und Emmanuel Davidson aus Frankreich berichteten im Anschluß über ihre Aktivitäten zur Unterstützung des Aufbaus eines ADS-B Netzwerks in Skandinavien, das auf der kostengünstigen und leistungsfähigen UAT-Technologie aus den USA basiert. In Zentraleuropa sperren sich die Flugsicherungen noch gegen diese Anlagen, in Norwegen und



Finland erfreuen sie sich aber offenbar zunehmender Akzeptanz. In den USA ist UAT der ADS-B Standard für die General Aviation, und erfreut sich dort seit vielen Jahren auf Grund niedriger Kosten und der Bereitstellung von Verkehrs- und Wetterdaten großer Beliebtheit.

Ein weiteres Diskussionsthema waren die Fortschritte bei der Suche nach einem bleifreien Avgas mit 100 Oktan. Derzeit gibt es einen starken Wettbewerb zwischen zwei Anbietern in den USA um die beste Ausgangsposition für die Eroberung möglichst großer Anteile an dem neuen Markt.

Philippe Hauser berichtete von Treffen mit der ICAO, bei denen es um die Sprachqualifikation für Piloten der GA ging. Der von ihm vorgetragene Vorschlag der IAOPA, dass man bei VFR-Piloten mehr auf die Beherrschung von Standardphraseologie als auf die derzeitigen komplexen Sprachprüfungen setzen sollte, wird durch eine IAOPA-Resolution unterstützt. Philippe Hauser, der die AOPA-Schweiz seit 1996 vertreten hat, wurde von seinen Kollegen in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet. Er versprach aber an diesem Thema weiterzuarbeiten, bis eine Lösung gefunden wird.

Das Nächste Regional Meeting der IAOPA wird im Mai 2025 in den Niederlanden stattfinden.

Besonderen Applaus erhielt der Präsident der AOPA-Bulgarien Ianko Stoimenov, der mit seinem Team ein hervorragender Gastgeber für dieses Regional Meeting war.

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

Ein Drama ohne schnelles Ende?

LBA & Medicals Trotz aller Bemühungen der Verbände: Es tut sich nichts beim LBA. Politik und Verwaltung ist die Aufsicht über die deutsche Luftfahrtbehörde entglitten

Der Missstand ist in der Branche leider bestens bekannt. Jeder Pilot – wenn er nicht selbst betroffen ist – kennt zumindest inzwischen andere Piloten, die wegen medizinischer Bagatellen über Monate und Jahre kein Medical ausgestellt bekommen, nur weil man es in der Abteilung Flugmedizin des Luftfahrt-Bundesamts (LBA) nicht schafft, die eingehenden Problemfälle zügig abzuarbeiten. Im Rest Europas ist das bei den exakt gleichen Vorschriften ohne Probleme möglich, im deutschen LBA seit Jahren und trotz aller Korrekturversuche nicht mehr. Deutschland ist hier das traurige Schlusslicht unter allen EASA-Mitgliedsstaaten, und zwar mit großem Abstand.

Unsere gemeinsame Petition von DAeC, DULV und AOPA zum Thema wurde von fast 20.000 Unterzeichnern unterstützt. Der direkt angeschriebene Verkehrsminister Wissing hat sich allerdings bis heute nicht direkt bei den Initiatoren gemeldet. Auch der zwischenzeitlich offenbar aktiv gewordene Staatssekretär hat den Fall wieder unerledigt an die Fachabteilung im Verkehrsministerium (BMDV) abgegeben. Auch hier gab es wiederum keine direkte Verbindungsaufnahme zu den Verbänden.

Fakt ist, dass das LBA trotz aller Versprechungen, intensiv an Lösungen zu arbeiten, bis heute nicht in der Lage ist, die Situation zu verbessern. Im Gegenteil, die Lage verschärft sich immer weiter. Profilierte Flugmediziner haben das LBA verlassen, die herbeigesehnte neue Software zur Einbindung der Fliegerärzte war wohl ein völliger Flop. Hilfsangebote der Luftwaffe, Amtshilfe zu leisten, schlägt man in Braunschweig dennoch großzügig aus. Hunderte Fälle liegen inzwischen vor Gericht, weil Piloten in ihrer Verzweiflung wegen Untätigkeit der Behörde geklagt haben. Inzwischen beklagen sich nach Auskunft der Rechtsanwälte sogar die Gerichte selbst intensiv darüber, dass ihnen das LBA nicht fristgerecht antwortet.

Die AOPA war durchaus fair und geduldig und hat sich die Probleme des LBA immer wieder angehört. So sehr, dass uns dies teils gar zum Vorwurf gemacht wurde. Aber eines ist klar: Wir stehen auf der Seite unserer Mitglieder und lassen uns nicht vorführen.

Das Problem in unserer Luftfahrtverwaltung ist, dass sich offenbar niemand persönlich in der Verantwortung sieht, Probleme zu lösen. Und wenn man Nachrichten verfolgt, dann ist es leider auch in vielen anderen Bereichen unserer Verwaltung und der Politik der neue Standard, sich bei Problemen wegzuducken und als nicht zuständig zu erklären.



Foto: © Luftfahrt-Bundesamt

Andersherum kann sich unsere Branche genau dieses Verhalten aber in keinem Fall erlauben. In jeder Flugschule und in jedem Flugbetrieb gibt es verantwortliche Manager, die vom LBA schon beim bloßen Verdacht auf ein Problem in ihrem Zuständigkeitsbereich sofort »an den Haken« genommen werden können. Doch es ist klar: In keiner dauerhaften Beziehung, egal ob privat oder dienstlich, kann es funktionieren, wenn Verantwortung nur einseitig begriffen wird.

Offenbar ist der Politik und der Bundesverwaltung die Führung des Luftfahrt-Bundesamts völlig entglitten. Man muss es so deutlich sagen: Das LBA versagt im Bereich Flugmedizin völlig. Und das ist ja noch nicht einmal das einzige Themengebiet, in dem man berechtigte Kritik üben kann – wenn auch der zur Zeit mit Abstand gravierendste. Doch der zuständigen Politik fehlen entweder der Wille oder die Kraft, etwas zu ändern.

Wir wollen endlich mit den anderen betroffenen Verbänden und denjenigen in den Behörden gemeinsam am Tisch sitzen, die etwas ändern können und wollen. Es geht überhaupt nicht darum, möglichst viel Streit zu haben. Wir wollen bei konstruktiven Arbeitstreffen offen und transparent über zügig umsetzbare Lösungsansätze diskutieren. Aber wir dürfen und wollen nicht mehr hinnehmen, dass weiterhin infolge eines nicht nachvollziehbaren Amtsverständnisses in großem Umfang berufliche und private Lebenskonzepte zerstört werden. Es steht einer Verwaltung einfach nicht zu, auf diese Weise in das Leben der Bürger einzugreifen, für die sie letztlich arbeitet – und von denen sie finanziert wird.

Lesen Sie bitte zu den neuesten Entwicklungen auch das Editorial.

Prof. Dr. Elmar Giumulla
Präsident

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer

AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika (USA, Kanada, Karibik)

Foto: © Michael Höcker



Unsere Mitglieder Martina und Michael Höcker waren im Sommer 2023 auf einer 20-wöchigen Rundreise durch Nordamerika/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. Im Jahr 2025 ist eine weitere Reise geplant, die einen Schwerpunkt in Kanada beinhaltet. Aus den bisher gemachten Erfahrungen in Kanada, gepaart mit den aktuellen Flugvorbereitungen ergeben sich viele nützliche Informationen für Teilnehmer, die Kanada besuchen möchten. Das Seminar ist für Piloten und Nicht-Piloten geeignet, es ist eine Symbiose aus Reiserzählung, Erfahrungsweitergabe und Hilfestellung eine individuelle Entscheidung zu treffen, eine solche Unternehmung selbst vorzunehmen, bzw. Empfehlungen zur Vorbereitung zu geben.

Termin: 15.02.2025
Ort: Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr

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

Anmeldeschluss: 07.02.2025
Anmeldeformular: Seite 24

Anzeigen

wefly

Flugzeugkauf geplant?

Smart Flying mit WeFly!

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

www.wefly.de

AOPA-Nordatlantik-Seminar

Mit Weltumrunder
Arnim Stief



Foto: © Arnim Stief

Termin: 23.11.2024
oder 15.03.2025

Ort: Egelsbach

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €
Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 18.11.2024
für 23.11.2024
05.03.2025
für 15.03.2025

Anmeldeformular: Seite 24

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.

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



Foto: © ForeFlight

Termine (online): 16.01.2025 (VFR)
30.01.2025 (IFR)

Zeit: 18:00 – 21:00 Uhr

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.

**kostenfreie Teilnahme
(nur für Mitglieder)**

Anmeldeschluss

für das VFR Seminar: 07.01.2025
für das IFR Seminar: 22.01.2025

Anmeldeformular: Seite 24

AOPA Sprechfunkrefresher AZF online

Foto: © DFS Deutsche Flugsicherung GmbH



Dieses online Seminar befasst sich mit den IFR-Sprechfunkverfahren in Theorie und Praxis. Ziel ist die Vermittlung von vielleicht vergessenen Grundlagenwissen sowie die praktische Anwendung der AZF-Sprechgruppen. Das Seminar ist auf zwei Tage aufgeteilt. Am Donnerstag, den 13. März findet von 18:00 – 21:00 Uhr die Theorie statt und am Samstag, den 15. März wird von 10:00 – 13:00 Uhr die Praxis geübt. Wir nutzen die Software Zoom für die online Verbindung, eine Anleitung senden wir jedem Teilnehmer nach der Anmeldung zu. Referent der Veranstaltung ist Helge Zembold, Autor des Buches IFR-Sprechfunk.

Termin: 13. & 15.03.2025 (online)
Ort: 18:00 – 21:00 Uhr am 13.03.2025
 10:00 – 13:00 Uhr am 15.03.2025
Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 50 €
Nichtmitglieder: 80 €
Anmeldeschluss: 03.03.2025
Anmeldeformular: Seite 24

Anzeige

Ein Muss für jeden Piloten – ideal auch als Weihnachtsgeschenk!

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

Jetzt
 vorbestellen & sparen!

2025

AirShampoo

Lande-Gutscheinheft

DE/AT/DK

JETZT BIS 9.12.24 VORBESTELLEN!

NUR € 69,90*

*Der reduzierte Preis gilt für Vorbestellungen vom 15.10.2024 – 09.12.2024.

Die Auslieferung der Hefte beginnt ab dem 10.12.2024.

Regulär: € ~~89,90~~

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

AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online



Foto: © Fotolia.com – Theart Images

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

- FCL.940.FI: FI(A), FI(H) – Verlängerung und Erneuerung
- FCL.940.IRI: IRI (A), IRI (H) – Verlängerung und Erneuerung
- FCL.940.CRI
- LuftPersV §96 Abs.4 Nr. 2

Termin (online): 22. – 23.03.2025
Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

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

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 130 €

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

Anmeldeschluss: 07.03.2025
Anmeldeformular: Seite 24

AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See



Termin: 23. – 24.05.2025
Ort: Elsfleth
Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 580 €
Nichtmitglieder: 750 €
Anmeldeschluss: 10.05.2025
Anmeldeformular: Seite 24

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

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

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

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

In Kooperation mit



**MARITIMES
KOMPETENZZENTRUM
ELSFLETH gGmbH**

Fotos+Logo: © MARKKOM



AOPA online Seminar: Let's Go instruments



Foto: © Michael Fröhling

Termin: 26.04.2025 (online)

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 90 €

Nichtmitglieder: 110 €

Anmeldeschluss: 18.04.2025

Anmeldeformular: Seite 24

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: 17.05.2025 (online)

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 90 €

Nichtmitglieder: 110 €

Anmeldeschluss: 09.05.2025

Anmeldeformular: Seite 24

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 hieven 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.

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika (USA, Kanada, Karibik) am 15.02.2025
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder

AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach
 am 23.11.2024 am 15.03.2025
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder

Exklusiv für AOPA Mitglieder: ForeFlight online Seminare VFR und IFR im Januar
 am 16.01.2025 (VFR) am 30.01.2025 (IFR)
 kostenfreie Teilnahme (nur für Mitglieder)

AOPA Sprechfunkrefresher AZF online am 13. & 15.03.2025
 Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder

AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online vom 22. – 23.03.2025
 Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder

AOPA Sea Survival Training in Elsfleth vom 23. – 24.05.2025
 Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder

AOPA online Seminar: Let's Go instruments am 26.04.2025
 Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder

AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene am 17.05.2025
 Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € 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.

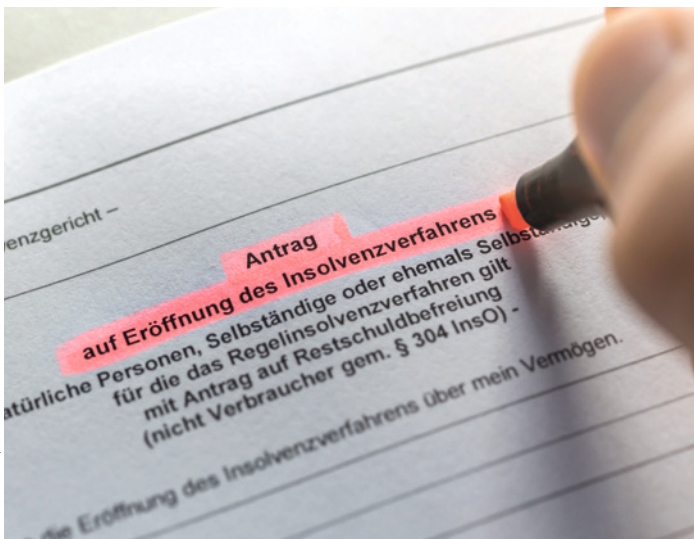
US Adresse für Inhaber von FAA Lizenzen

Inhaber von FAA Pilotenlizenzen müssen bei der FAA bis zum 7. Juli 2025 eine postalische Adresse in den USA angeben, bei Neuerwerb einer FAA Lizenz gilt dies bereits ab dem 6. Januar 2025. Details zur praktischen Umsetzung werden von der Behörde noch veröffentlicht. Erfüllt man diese Vorschrift (<https://bit.ly/3NY3hhM>) nicht, dürfen die Rechte der Lizenz nach dem Stichtag nicht mehr genutzt werden. Diese neue Regelung gilt auch für Lizenzen, die auf Grundlage einer ausländischen Lizenz („Lizenzvalidierungen“) ausgestellt wurden. Betroffen sind auch Inhaber anderer FAA Lizenzen, z. B. Mechaniker.

Eine Lösung ist ein „US agent“, der Post der FAA an den Lizenzinhaber weiterleitet. Das kann ein Dienstleister sein, der diesen Service anbietet oder auch ein US Bürger über 18 Jahre, der sich für diese Aufgabe bereit erklärt.

Auch wenn wir diese Änderung im Zeitalter elektronischer Kommunikation nicht für sinnvoll halten, ändern können wir sie leider nicht. Wir arbeiten daran, eine kostengünstige Möglichkeit für unsere Mitglieder zu finden. Weitere Informationen veröffentlichen wir in Kürze.

Lilium vor der Insolvenz



angesichts des hohen Cash-Verbrauchs die Liquidität auch nur für knapp ein halbes Jahr sichergestellt worden.

Selbst bei den in einem höheren Maße risikobereiten amerikanischen Technologiebörsen NASDAQ kam es offenbar nicht gut an, dass Lilium es einfach nicht geschafft hat, mit nachvollziehbaren Fakten eine ausreichend große Zahl von Investoren dauerhaft vom neuen Mobilitätskonzept zu überzeugen. Der Handel mit den Aktien wurde ausgesetzt, der Kurs lag zuletzt im einstelligen Cent-Bereich.

Unter Ingenieuren wird auch sehr kontrovers darüber diskutiert, ob das gewählte Antriebskonzept mit 30 kleinen Fans angesichts der Leistungsgrenzen der aktuellen und der in naher Zukunft verfügbaren Batterietechnik überhaupt umgesetzt werden kann. Anscheinend ist man bei Lilium noch sehr weit davon entfernt, den in früheren Jahren gewählten griffigen Slogan von „3 Passagieren über 300 km mit 300 km/h“ umsetzen zu können. Wie weit entfernt, darüber spricht man bei Lilium lieber nicht. Traurig wäre es, wenn der investierte Betrag von ca. 1,5 Milliarden Euro als Totalverlust abgeschrieben werden müsste. Diese Summe entspräche etwa dem Jahresumsatz der gesamten Allgemeinen Luftfahrt in Deutschland.

Das 2015 gegründete Unternehmen Lilium mit Sitz im bayrischen Gauting hat bereits Insolvenz für zwei seiner Tochtergesellschaften beantragt, jetzt ist auch das Mutterunternehmen in Gefahr. Eigentlich wollte ich zunächst schreiben, Lilium, der Hersteller von batteriebetriebenen Lufttaxis, aber genau das ist das Problem: Trotz über 1000 Beschäftigten und fast 1,5 Milliarden Euro an eingenommenem Wagniskapital hat man es bis heute nicht geschafft, mit den Prototypen tatsächlich Passagiere zu befördern.

Der Bund und auch der Freistaat Bayern haben letztlich die angefragten insgesamt 100 Millionen Euro an finanziellen Mitteln nicht mehr bereitgestellt, damit wäre

Michael Erb

„ÜBER DEN WOLKEN“

Die Fliegerhymne von Reinhard Mey ist 50 geworden.

Wer kennt sie nicht, die Fliegerhymne von Reinhard Mey, dem Liedermacher, Sänger, Chansonier. Am 15. April 1974 stieg die LP „Wie vor Jahr und Tag“, auf dem dieser besondere Song veröffentlicht wurde, in die deutschen Charts auf. Von da an wurde es zum Volkslied.

In den Jahren zuvor hatte Reinhard Mey auf dem Flugplatz Wilhelmshaven-Mariensiel, heute JadeWeser AIRPORT, seinen Motorflugschein gemacht. Später kamen Lizenzen für Kunstflug und Hubschrauber hinzu.

In dem Lied „verarbeitet“ Mey poetisch und musikalisch seine Eindrücke beim Fliegen, spricht bzw. singt von „Wind Nord-Ost, Startbahn null-drei“, von dem „Summen der Motoren“ und davon, dass „irgendjemand Kaffee in der Luftaufsichtsbaracke kocht“. Mit dem Refrain „Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein...“, den alle Reinhard Mey Fans auswendig mitsingen können, gewinnt er auch die Herzen der damaligen DDR-Bürger, für die der Song eine ganz besondere Bedeutung hatte.

Über den Wolken

Muss die Freiheit wohl grenzenlos sein

Alle Ängste, alle Sorgen

Sagt man

Blieben darunter verborgen

Und dann

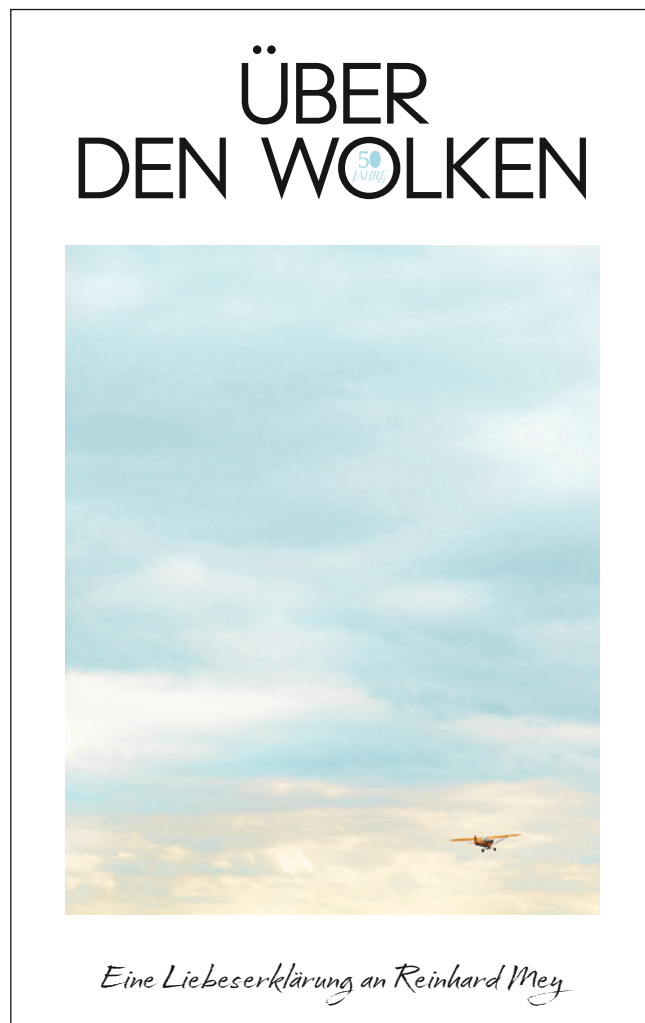
Würde was uns groß und wichtig erscheint

Plötzlich nichtig und klein

Refrain des Liedes „Über den Wolken“

Die Journalisten Oliver Wurm und Thilo Komma-Pöllath haben das 50. Jubiläum zum Anlass genommen, dem Lied und seinem Macher Reinhard Mey eine kunstvolle Hommage zu widmen. Sie sind nach Wien gereist, weil Mey in Österreich seinen Durchbruch erlebt hat und nach Paris, weil er als Frédéric Mey eine zweite Karriere in Frankreich hatte. Und sie sind nach Johannesburg geflogen, weil Reinhard Meys Freiheitslied selbst im Südafrika der Apartheid gespielt wurde.

Herausgekommen ist ein mit Liebe zu Reinhard Mey geschriebenes Magazin (112 Seiten) über das Fliegen, die Freiheit, die Musik und natürlich über das Leben von Reinhard Mey.



Cover des Magazins „Über den Wolken“

Das Magazin „Über den Wolken“ ist für 12 Euro bundesweit am Kiosk erhältlich (www.meinmeymoment.de). Übrigens, auf Spotify wurde „Über den Wolken“ bisher weit über 12 Millionen Mal gestreamt. Neben der deutschen gibt es eine französische („Au-dessus des nuages“) und eine niederländische Version („Boven de wolken“). Seit seiner Veröffentlichung vor 50 Jahren sind viele Cover-Versionen entstanden, u. a. von Dieter Thomas Kuhn, Xavier Naidoo oder Otto Walkes.

Jürgen Mies

Bereit zum Abheben? Jetzt einsteigen!



JETZT TESTEN: 3 AUSGABEN + TOLLE PRÄMIE!


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

oder


Fliegerscheibe,
1€ Zuzahlung

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

Einfach bestellen unter: www.fliegermagazin.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.



Fly2Troy – Eine Gruppenreise per Flugzeug zu den kulturellen Höhepunkten der Türkei mit viel Abenteuer

Wird uns der Flughafen Starterlaubnis erteilen? Erhalten wir Treibstoff? Alles ist abgestimmt, nichts ist gewiss. Das ist eben keine typische Pauschalreise. Es handelte sich um eine 18-tägige Abenteuerreise Mitte Mai 2024, die uns über 4000 Nautische Meilen durch die Türkei führt und sogar entlang der syrischen Grenze. Es sind zahlreiche Herausforderungen und Hindernisse zu erwarten. Auf Erfahrungen von anderen Gruppen kann ich nicht zurückgreifen da es nach meinem Kenntnisstand vor uns noch keine Gruppenreise mit Flugzeugen gab. Trotz dieser Voraussetzungen haben sogar zwei Familien mit kleinen Kindern an dieser Abenteuerreise teilgenommen, und am Ende haben wir fast alle Ziele die wir uns vorgenommen hatten erreicht.

Den vollständigen Reisebericht finden Sie in der Rubrik Reiseberichte im Mitgliederbereich unserer Website www.aopa.de oder über diesen Link:



Shortlink:
<https://bit.ly/3UBEd3H>

Pressemeldung: EASA erteilt erstes europäisches STC für bleifreies Avgas Swift 100R

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat das erste Supplemental Type Certificate (STC) für den bleifreien Flugkraftstoff Swift 100R in Europa erteilt. Damit wird Swift 100R als der erste bleifreie 100-oktanige Flugkraftstoff auf dem europäischen Markt zugelassen, ein bedeutender Meilenstein für die General Aviation.

Die EASA erteilte das STC sowohl für den Lycoming IO-360-L2A Motor als auch für die Flugzeugzellen der Cessna 172 R und S Modelle, was eine Nutzung des neuen Kraftstoffs in einer der weltweit am häufigsten verwendeten Flugzeugreihen ermöglicht. Diese Zulassung basiert auf den bereits im September 2024 von der US-amerikanischen FAA genehmigten Zertifikaten und ist die erste ihrer Art in Europa. Mit Swift 100R steht Flugzeughaltern erstmals ein bleifreier Kraftstoff zur Verfügung, der die gleiche Motoroktanzahl (MON 100) wie Avgas 100LL bietet, jedoch ohne die umwelt- und gesundheitsschädlichen Bleizusätze. Der neue Kraftstoff kann ohne technische Modifikationen an den Flugzeugen verwendet werden und ist mit bereits zugelassenen Kraftstoffsorten mischbar. Swift

Fuel GmbH, mit Sitz in Saarbrücken, treibt die Markteinführung des Kraftstoffs in Europa voran. Dr. Thomas Albusat, Leiter des Unternehmens, arbeitet intensiv mit der EASA an der Validierung weiterer STCs für zusätzliche Flugzeugmuster.

Bollinger Aviation, mit Sitz am Flughafen Egelsbach, fungiert als Vertriebspartner für Swift 100R in Europa. „Mit der Genehmigung durch die EASA haben wir einen entscheidenden Meilenstein erreicht. Swift 100R ist der erste bleifreie 100-oktanige Flugkraftstoff, der in Europa zugelassen wurde. Wir freuen uns, unseren umweltfreundlichen Treibstoff nun auch in Europa anbieten zu können,“ so Dr. Albusat.

Für Fragen zum Produkt und zum Verfahren: Swift Fuel GmbH, Betzenstrasse 9, 66111 Saarbrücken

Für Fragen zum Vertrieb und Einkauf des Treibstoffs und verantwortlich i.S.d.P.: Bollinger Aviation, Freiligrathstraße 10, 61440 Oberursel

Pressemeldung: Änderungen der Rufnummern und Kosten für die Flugwetterberatung (DWD)



Foto: © DWD

DWD Zentrale in Offenbach am Main

<https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/Telekommunikation/Nummerierung/0900/start.html>.

Mit der Neustrukturierung der 0900 Rufnummern durch die Bundesnetzagentur haben sich für den DWD allerdings auch die Gebühren unseres Telekommunikationsdienstleisters für die Abrechnung der Servicenummern stark erhöht. Wir sind daher gezwungen mit unserem Service der individuellen Flugwetterberatung in eine andere Tarifklasse zu wechseln. Damit ändern sich sowohl die Rufnummern als auch die Endkundenpreise wie folgt:

Heute möchten wir Sie gerne darüber informieren, dass wir mit unserem Service der telefonischen Flugwetterberatung von einer Änderung der Bundesnetzagentur betroffen sind und sich die Rufnummern und Endkundenpreise zum 1.12.2024 ändern werden.

Für die meteorologische Flugvorbereitung bietet der Deutsche Wetterdienst zusätzlich zu seinem umfangreichen Angebot des Selfbriefings auch die Möglichkeit einer individuellen telefonischen Flugwetterberatung an. Hierfür stehen mehrere kostenpflichtige 0900er Servicenummern (individuell nach Gebiet) zur Verfügung, die derzeit bei Anwahl aus dem deutschen Festnetz seitens unseres Telekommunikationsdienstleisters mit einem Endkundenpreis von 1,24 EUR pro Minute abgerechnet werden. Aus dem Mobilfunknetz gelten derzeit noch davon abweichende und uneinheitliche Preise.

Durch die Bundesnetzagentur erfolgt zum 01. Dezember 2024 eine Neustrukturierung der 0900 Rufnummern für Premiumdienste und eine damit verbundene neue aber einheitliche Tarifierung für Festnetz und Mobilfunknetz. Mit diesem Schritt werden mangelnde Preistransparenz und hohe Gebühren für Anrufe aus dem Mobilfunknetz abgeschafft. Auf folgender Webseite der Bundesnetzagentur gibt es weitere Informationen zur Umstellung der 0900-Tarifstruktur:

	Rufnummer alt	Rufnummer neu
Ohne Ortsbezug	09001 0 77 22 0	09005 0 77 22 0
LBZ Hamburg	09001 0 77 22 1	09005 0 77 22 1
LBZ Berlin	09001 0 77 22 2	09005 0 77 22 2
RWZ Essen	09001 0 77 22 3	09005 0 77 22 3
FWZ Frankfurt	09001 0 77 22 4	09005 0 77 22 4
LBZ München	09001 0 77 22 5	09005 0 77 22 5

Die neuen Rufnummern sind bereits parallel zu den bestehenden alten Rufnummern für eine individuelle telefonische Flugwetterberatung freigeschaltet. Die Kosten aus dem Festnetz liegen bei 1,99 EUR/Minute.

Ab dem 01.12.2024 ist die individuelle telefonische Flugwetterberatung ausschließlich über die neuen Rufnummern zu einem für Festnetz und Mobilfunknetz einheitlichen Preis von 1,99 EUR pro Gesprächsminute erreichbar.

Pressemeldung: Wie gut sind deine SkySkills?

Wetterexperte Michael Noll und Pilotin Linda Kotzur haben das GAP im VFR Flugwetter-Learning gefüllt: Mit einem neuen Onlinekurs – Der SkySkills Academy.

Viele AOPA-Mitglieder kennen vielleicht schon die **Flugwetterseminare Hessen GbR**, die regelmäßig Online-Weiterbildungen und auch Wochenend-Präsenz-Seminare in den Schulungsräumen der AOPA in Egelsbach anbietet.

Jetzt gibt es dazu eine Ergänzung bzw. eine Alternative: die **SkySkills Academy**.



Unser Erkennungs-Logo

Wenn du bisher noch gar nichts über diese SkySkills Academy gehört hast, dann liegt das sicher daran, dass wir erst kürzlich „live“ gegangen sind.

Daher wollen wir uns erst mal kurz vorstellen:



Die „Köpfe“ der SkySkills Academy

Links Meteo.Mike, den ihr vielleicht auch als Michael Noll aus vielen Wetterseminaren kennt. Rechts Linda Kotzur alias Pilot.Linda, unter diesem Namen bekannt in vielen sozialen Netzwerken.

Die SkySkills Academy hat es sich auf die Fahnen geschrieben, mit einem neuen Konzept eine interaktive Fortbildungsmöglichkeit zum Thema meteorologische Flugvorbereitung zu bieten: Ein Onlinekurs für VFR Piloten.

Unser Online-Lehrangebot ist auf die Bedürfnisse von Piloten (hauptsächlich VFR) ausgerichtet, egal, wo sich diese befinden. Dank unserer engagierten Teamarbeit und Erfahrung aus vergangenen Seminaren wird hier so wenig wie möglich aber so viel wie nötig vermittelt, um eine klare Entscheidung zu treffen: Kann ich heute fliegen oder sollte ich es sein lassen?

Doch wie gehe ich strategisch und rechtssicher vor, um zu einer qualifizierten Entscheidung zu gelangen? Dazu erklären wir das Flugwetter anhand diverser Apps und Webseiten in der Praxis, ohne den Bezug zur theoretischen Flugmeteorologie zu verlieren. Und das alles in kleinen überschaubaren Häppchen.

Wer schon mal ein Präsenz-Wetterseminar über ein ganzes Wochenende besucht hat, kennt nämlich das Problem mit der „Druckbetankung“: der Prozessor läuft auf 100 Prozent, der Akku ist am Ende des Tages beinahe leer und der Speicher ist voll.

Unsere Philosophie ist es daher, dass man durch ständiges Wiederholen über das ganze Jahr hinweg sein Wissen immer wieder auffrischen kann. Unsere Lektionen sind klar gegliedert, können jederzeit wiederholt werden und passen daher auch in jedem Alltag.

Gerade jetzt in der beginnenden fliegerarmen Jahreszeit macht es ggf. Sinn, sich mit neuem Wissen aufzufrischen und Vergessenes wieder zu aktivieren und zu vertiefen.

Daher laden wir dich ein, unser Angebot zu prüfen.

Genau wie für die Flugwetterseminare Hessen gibt es für AOPA-Mitglieder einen 10-prozentigen Rabatt auf unser Angebot. Du kannst den Rabattcode im Mitgliederbereich der AOPA anfordern. Auch unseren Flyer kannst du da einfach downloaden.

Unsere Webseite:

<https://www.skyskillsacademy.de>

Direkt zur Anmeldung:

<https://www.skyskillsacademy.de/kurs>

*Always blue skies,
Michael Noll und Linda Kotzur*

Frohes Fest!

Weihnachten steht vor der Tür und damit auch die Zeit, es sich gemütlich zu machen und die Liebsten zu beschenken. Unser Vorteilsportal bietet die passende Dekoration, Wohnaccessoires und köstliche Weihnachtsleckereien. Für jeden Geschmack und Geldbeutel ist etwas dabei, auch eine große Auswahl an Geschenkgutscheinen.

Ganz entspannt stöbern und bestellen - so wird die Vorweihnachtszeit zum wahren Vergnügen!

1

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

2

Dort finden Sie die Plattform unter „Vorteilsangebote“.



Jetzt auch unsere **Geschenkgutscheine** entdecken!

Einfach **scannen und anmelden** oder alternativ die URL eingeben:
<https://aopa.de/vorteilsangebote-fuer-mitglieder-2/>



News



Streckenfluggebühren

Liebe Pilotinnen und Piloten,

es kommt immer wieder vor, dass Eurocontrol Streckengebühren falsch berechnet. Häufig werden Kosten für Länder erhoben, die auf der geflogenen Route gar nicht betroffen sind. Ein typisches Beispiel ist die Berechnung von italienischen Gebühren für Flüge im slowenischen Luftraum (z. B. bei Anflügen nach Portoroz) oder die Erhebung von Streckengebühren in Ungarn für Anflüge nach Győr durch Italien. Auch kurios: Eine IFR-Streckengebühr für einen Flug von LOAV nach LHFH wurde ebenfalls schon zu Unrecht erhoben.

Diese Rechnungen betreffen Flugzeuge mit einem MTOW ab 2.000 kg. Daher ist es besonders wichtig, die Eurocontrol-Rechnungen genau zu prüfen. Wenn ihr Unstimmigkeiten entdeckt, könnt ihr diese ganz einfach bei Eurocontrol melden. Schickt dazu eine E-Mail an r3.crco@eurocontrol.int und listet die Beanstandungen detailliert auf. In der Regel erfolgt die Bearbeitung schnell und eine korrigierte Rechnung wird, wenn berechtigt, ausgestellt.

Unser Tipp: Ein kurzer Check der Rechnungen kann euch Ärger und unnötige Kosten ersparen. Wir empfehlen daher, ein wachsames Auge auf jede Abrechnung zu haben.

LOWS

AOPA Austria hat mit Fr. Dir. Bettina Ganghofer & Station Manager Barbara Horner Gespräche zur Gebührensituation in LOWS geführt. Der Grundtenor ist positiv, Flughafen Salzburg ist für Gespräche offen & möchte die GA grundsätzlich unterstützen.

Wir halten euch am Laufenden.

Das ganze Gesprächsprotokoll auf unserer Website:

<https://www.aopa.at/entgelte-salzburg-lows-ein-aktueller-zwischenstand/>

Frauen

Frauen in der Allgemeinen Luftfahrt: Frischer Wind durch Vielfalt

Die Allgemeine Luftfahrt (GA) befindet sich im Wandel: Immer mehr Frauen entdecken ihre Leidenschaft für das Fliegen und bringen eine neue Dynamik in die Branche. Diese Diversität sorgt für frische Perspektiven, mehr Innovation und stärkt das Gemeinschaftsgefühl. Der Zuwachs von Frauen in der GA verändert nicht nur das Bild der Luftfahrt, sondern bringt auch zahlreiche Vorteile mit sich – sowohl in der Luft als auch am Boden.

Wie vielerseits ersichtlich bereichern Damen die Luftfahrt mit neuen Denkansätzen und Problemlösungsstrategien, was die Zusammenarbeit in gemischten Teams verbessert. Zudem trägt ein stärkerer Frauenanteil dazu bei, die Sicherheitskultur zu fördern, denn gemischte Teams treffen in stressigen Situationen oft fundiertere Entscheidungen. Darüber hinaus entstehen neue Netzwerke und Mentoring-Programme, die den Einstieg für Neulinge – unabhängig vom Geschlecht – erleichtern.

Doch es geht nicht nur um die Sicherheit: Frauen inspirieren auch die nächste Generation, zeigen jungen Mädchen, dass Fliegen keine Männerdomäne ist, und stärken so den Nachwuchs in der Luftfahrt.

Mehr Infos über diese Entwicklung und ihre Auswirkungen auf unserer Website unter folgendem Link:

<https://www.aopa.at/frauen-in-der-allgemeinen-luftfahrt/>

WT9

AOPA „Pilot Report“ eines Tests der Aerospool WT9 Dynamic

UL – diese fliegenden Gartensesseln; „Ich flieg an gescheiterten Flieger“. Die klassischen Vorurteile gegenüber UL's sind uns allen

bekannt & fest verankert. Dass UL's einem „wirklichen“ Flugzeug nichts mehr nachstehen bzw. teilweise sogar schon etwas voraus haben, das zeigen relativ neue Entwicklungen wie z. B. die Aerospool WT9 Dynamic.

Mit einem Leergewicht von ca. 350 kg und einem MTOW von 600 kg beginnen schon bei der Zuladung die ersten Vorteile. Auch einer Beladung mit 100l Sprit, 2 Personen & Gepäck steht nichts im Wege.

Ausgestattet mit Rotax 912iS mit 100PS fliegt sich die WT9 mit einem Verbrauch zwischen 12 und 15l/h bei knapp 110 Knoten. Auch die Steigleistung ist beeindruckend, 1000 fpm sind kein Problem. Durch den Einspritzmotor fallen Dinge wie Vergaserheizung oder Mag. Check weg, die Motorsteuerung ist digital & um einiges komfortabler.

Bei einer Kabinenbreite von 115 cm hat die WT9 eine der breitesten Kabinen in ihrer Klasse & durch Pedalverstellung und individuelle Sitzpolster ist das Flugzeug für nahezu jede Körpergröße geeignet.

Wie die von AOPA Austria getesteten Flugzeuge zeigen, kann die Avionik individuell gestaltet werden. Wir durften eine WT9 mit Dynon Skyview HDX, Dynon Funkgerät + Intercom & Flarm testen, weiters wurde uns eine WT9 mit 2x Garmin G3X, GFC500 Autopilot und Garmin Intercom zur Verfügung gestellt.

Je nach Wünschen & Vorlieben haben beide Systeme ihre Vorteile. Die Flugeigenschaften sind äußerst gutmütig, bei ruhigen Wetter & richtiger Trimmung fliegt sie nahezu von alleine. Beeindruckend ist auch die Startstrecke, auf Gras mit maximaler Zuladung werden mit Rotax 912iS knapp 290m über ein 15m Hindernis benötigt. Mit Rotax 915iS & Einziehfahrwerk reduziert sich diese nochmal auf ca. 215 m.

Die Leistung der WT9 mit Rotax 915 ist beeindruckend, schon beim Start wird man ordentlich in den Sitz gedrückt & im Steigflug sind knapp 2.000 fpm Standard. Der Verbrauch liegt bei knapp 21 l/h bei 145 Knoten.

Auch im F-Schlepp zeigt sich die Performance der WT9, die Vorführmaschine bewährte sich im Test mit einer ASK 13 und einem Duo Discus, trotz 2 Personen an Bord war der Schlepp kein Problem. Durch eine Vne von 330 km/h & einem „cleanen“ Abstieg (Fahrwerk und Flaps eingefahren) verliert man dabei keine Zeit & ist für den nächsten Schlepp wieder bereit.

Last but not least ist das Gesamtrettungssystem zu erwähnen. Wie bei UL's üblich & verpflichtend, ist die WT9 mit einem Fallschirm als Gesamtrettungssystem ausgestattet. Im äußerst unwahrscheinlichen Falle eines Motorsausfalls, einem „Pilot incapacitated“ Event

oder eines anderen Zwischenfalls: Das Rettungssystem bringt eine erhebliche Sicherheit mit.

Endfazit: UL's sind weit weg von „fliegenden Gartensesseln“, sondern sind nach jahrelanger intensiver Entwicklung wie bei der WT9 zu vernünftigen Flugzeugen geworden & stehen einem LSA nichts mehr nach.

Für weitere Infos & einen Testflug steht Rudi Schlesinger der „Wings in Motion Aviation GmbH“ als österreichische Vertretung der Aerospool WT9 Dynamic jederzeit zur Verfügung. Kontakt unter: www.wt9.at

Engine Fail

Kapitaler Motorschaden – und wie geht es weiter?

An dieser Stelle dürfen wir einen Bericht unseres Mitglieds Walther veröffentlichen.

Während eines schönen Alpenrundflugs von LOAV über das Mürtal, Ennstal, Bad Ischl, Schafberg/Wolfgangsee, Gmunden und Seitenstetten zurück nach LOAV fiel beim Run-Up-Check in LOAD plötzlich die Drehzahl von 1.800 rpm auf 0 rpm ab. Nach einer ersten Untersuchung wurde ein Bruch am Auslassventil festgestellt, was einen kapitalen Motorschaden bedeutete. Somit war sicher, dass die Maschine für die nächsten Monate stillstehen würde.

Was nun?

Die wichtigsten Schritte und Herausforderungen, die vor der Crew lagen, waren:

- Motor ausbauen: In LOAD gibt es keine Werft.
- Motor überholen: Es müssen Angebote von qualifizierten Overhauler-Firmen eingeholt werden.
- Motor einbauen und einfliegen: Eine passende Werft muss gefunden werden.

Wir planen, dass die gesamte Prozedur mindestens vier Monate in Anspruch nehmen wird. Geduld war gefragt, denn Anrufe im zweiwöchentlichen Rhythmus bei der Werft sind nicht ratsam!

Der gesamte Artikel mit weiteren Details und dem Verlauf steht auf unserer Website zur Verfügung:

<https://www.aopa.at/motorschaden-und-wie-gehts-weiter/>

Termine 2024/2025

November 2024

23.11.2024

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

30.11. & 01.12.2024

Flugwetterseminar VFR in Egelsbach
Info: www.flugwetterseminare.de

Januar 2025

16.01.2025

Exklusiv für **AOPA** Mitglieder:
ForeFlight Seminar online (VFR)
Info: www.aopa.de

30.01.2025

Exklusiv für **AOPA** Mitglieder:
ForeFlight Seminar online (IFR)
Info: www.aopa.de

Februar 2025

15.02.2025

AOPA Seminar: Fliegen in Nordamerika
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

März 2025

13. & 15.03.2025

AOPA AZF Sprechfunkrefresher online
Info: www.aopa.de

15.03.2025

AOPA Atlantikseminar in Egelsbach
Info: www.aopa.de

22./23.03.2025

Auffrischungsseminar für Lehr-
berechtigte online VFR/IFR
Info: www.aopa.de

April 2025

09. – 12.04.2025

AERO Messe in Friedrichshafen
Info: www.aero-expo.de

26.04.2024

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

Mai 2025

17.05.2024

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

23. & 24.05.2025

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



© Fotolia - a_korn - Fotolia.com

Kostenloser AOPA-Newsletter per E-Mail

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



www.aopa.de

für den kostenlosen und immer aktuellen AOPA-Newsletter ein.

Alle Angaben ohne Gewähr

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®

25 JAHRE INNOVATION SIND IM KASTEN



In den mehr als zwei Jahrzehnten seit die GNS Serie vorgestellt wurde, haben wir kontinuierlich zusätzliche und innovative Features entwickelt um deine Flüge noch besser zu machen. Die GTN XI Serie als vierte Generation von GPS/COMM/NAV überzeugt mit Smart Glide Technology, gekoppelter VNAV und Missed Approaches, intuitivem Traffic Display, Gelände- und Hinderniswarnung, und vielem mehr.

Alle Upgrade Vorteile findest Du unter garmin.com/navigation

GTN XI SERIES