



AOPA GERMANY

Ausgabe 01/2025 | Februar – März 2025 | Heftpreis 2,80 €

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

LETTER

1/2025
Februar/März



AOPA Fly-Out 2025: Entdecken Sie Italien mit uns!

Stärker vertreten!

Fliegen ohne Flugleiter –
Normalfall statt Ausnahme!

IFR im unkontrollierten
Luftraum

Fliegerisch fit!

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

Zeit für etwas Neues – Flugsicherheitstraining
in Paderborn-Haxterberg vom 30.04. – 04.05.2025

Besser informiert!

Die elektrische Zukunft des
Fliegens

Petition für den Fortbestand des
Verkehrslandeplatzes Salzgitter-
Drütte



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 9 – 12, 2025

Friedrichshafen | Germany

aero-expo.com





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

Das neue Jahr hat politisch turbulent begonnen – in Deutschland und den USA. In den USA wird jetzt vieles durcheinandergewirbelt, in Deutschland sorgen die Turbulenzen erstmal für Stillstand. Bis zu den Bundestagswahlen dauert es zwar nicht mehr lange, aber bis zur Bildung einer neuen Bundesregierung im Frühjahr tut sich in der deutschen Bürokratie nichts mehr in all den Themen, für die politische Unterstützung unbedingt nötig ist. Eine neue Bundesregierung wird viel zu tun haben und sich möglichst schnell etwa um diese zwei Themen kümmern müssen:

Scheinselbständigkeit

Ein Thema befasst derzeit viele selbstständige Fluglehrer und Freelance-Piloten: Sie sollen gemäß der aktuellen Politik und recht eindeutigen Gerichtsentscheidungen nur noch in festen Arbeitsverhältnissen tätig sein. Darauf drängt die Rentenversicherung, und das LBA meldet auf seiner Homepage auch, dass alle Verstöße zur Anzeige gebracht werden. Das Thema ist für einen Verband alleine zu groß. Deshalb wollen wir uns der „Bundesarbeitsgemeinschaft Selbstständigenverbände“ anschließen, die im Dialog mit der Politik das rein juristisch leider ausgereizte Thema angeht. Warum soll ein gut bezahlter Airline-Kapitän, der in

seiner Freizeit gerne noch gelegentlich junge Piloten ausbilden will, dafür eine Festanstellung erhalten müssen? Warum soll ein Profi-Musiker sich von einer Musikschule fest anstellen lassen, damit er gelegentlich Kindern Gitarrenunterricht geben darf? Hier läuft etwas aus dem Ruder.

LBA und Medicals

Die FDP-Staatssekretäre, die sich im Bundesverkehrsministerium des Themas angenommen haben, sind nach dem Scheitern der Koalition aus ihren Ämtern ausgeschieden bzw. werden jetzt ausscheiden. Vor den Neuwahlen wird das Thema dort niemand mehr ernsthaft weiterverfolgen. Ob es die Verwaltung schafft, das Problem auch ohne politische Führung in den Griff zu bekommen? Das Gesprächsangebot der Verbände steht, es wird aber bislang nicht angenommen. Warum eigentlich? Was auf der EU-Ebene normal ist, sich einmal die Branche anzuhören, ist in Bonn, Braunschweig und Berlin offenbar unüblich. Wer immer in der künftigen Bundesregierung Verantwortung trägt – wir lassen das Thema sicherlich nicht auf sich beruhen. Es kann nicht hingenommen werden, dass Menschen ihren Beruf verlieren, weil der Staat versagt.

In den USA wurde Präsident Trump für eine neue Amtszeit gewählt, und es ist davon auszugehen, dass sich jetzt auch in der amerikanischen Luftfahrtverwaltung vieles verändern wird. Bürokratieabbau ist ein durchaus wichtiges Thema, das von Elon Musk in einer Sonderrolle angegangen werden soll. Unsere Kollegen der AOPA-USA haben mit anderen Luftfahrt-Verbänden Präsident Trump in einem offenen Brief ihre Unterstützung bei der dringend notwendigen Reform der FAA angeboten, aber auch ihre Besorgnis ausgedrückt, dass ein zu radikaler Umbau der FAA durchaus großen Schaden in der Branche auslösen kann. Auch in Deutschland sollte mehr Personal nur dann eingestellt werden, wenn es Verfahrensabläufe beschleunigt. Das Thema MED und Personalmangel beim LBA ist hierfür ein Beispiel.

Bleifreies Avgas

In Brüssel steht die Entscheidung der Europäischen Kommission in Sachen bleifreies Avgas bevor. Selbstverständlich wollen wir alle weg vom Blei. Wer vermisst schon als Autofahrer Blei im Autobenzin? Aber wir brauchen beim Flugbenzin noch Zeit für diesen Übergang. Aktuell stehen die Zeichen günstig, dass die EU-Kommission in Europa die Herstellung und den Verbrauch von Avgas 100LL in einer Übergangsperiode bis 2032 erlauben wird. Diese Frist sollte angesichts des langsamen, aber stetigen Fortschritts bei der Einführung von bleifreiem Avgas in den USA ausreichen, um eine sichere Produktion und Versorgung aufzubauen. Die EU-Umweltagentur ECHA hat sich in den letzten Monaten im Sinne dieser Übergangsfrist ausgesprochen. Es gilt als wahrscheinlich, dass dies auch von der EU-Kommission in den nächsten Wochen final so akzeptiert wird.

Dies sind nur drei von vielen Themen, die die Geschäftsstelle mit Unterstützung des Vorstandes zurzeit bearbeitet. Über die dicken Bretter, die hier zu bohren sind, hat der Vorstand auf der Jahreshauptversammlung im Oktober vergangenen Jahres detailliert informiert (siehe Heft 5/2024). Es ist ermutigend, dass der (leicht geänderte) Vorstand ein weiteres Mal im Amt bestätigt worden ist. Das Vertrauen, das uns – und letztlich ja vor allem der Geschäftsstelle – damit ausgesprochen wurde, ist Anerkennung für unsere Bemühungen und gleichzeitig Ansporn, auf diesem Wege weiterzumachen und Lösungen zu erreichen, die für uns alle akzeptabel sind und die gewährleisten, dass es in Deutschland weiterhin eine lebendige allgemeine Luftfahrt gibt.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen ein erfolgreiches neues Jahr und many happy Landings!

AOPA-Intern

Wir danken ...	5
Neue Artikel im AOPA-Shop	5
Flight Training Magazin der AOPA USA	5
AOPA-Fly-Out über Pfingsten nach Ferrara LIPV	6
AERO 2025: Das Schaufenster der Allgemeinen Luftfahrt	8
Neuer Präsident der AOPA USA: Darren Pleasance	10
Mitglieder werben Mitglieder	28

Stärker vertreten!

IFR im unkontrollierten Luftraum	12
Die Dekarbonisierung der Luftfahrt – ist ein ambitioniertes Ziel der Europäischen Union, aber ist es realistisch?	13
Fliegen ohne Flugleiter – Normalfall statt Ausnahme!	14
AOPA-USA's Präsident Darren Pleasance äußert sich in Sachen Avgas	16
Markteinführung von bleifreiem Avgas mit 100 Oktan in Kalifornien	17

Fliegerisch fit!

Zeit für etwas Neues – Flugsicherheitstraining in Paderborn-Haxterberg vom 30.04. – 04.05.2025	18
AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“	19
AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika (USA, Kanada, Karibik)	19
AOPA-Nordatlantik-Seminar	20
AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse	20
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online	21
AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See	21
AOPA-Flugsicherheitstraining vom 15. – 21.06.2025 in Rendsburg	22
AOPA online Seminar: Let's Go instruments	23
AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene	23
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	24

Besser informiert!

Die elektrische Zukunft des Fliegens	26
Petition für den Fortbestand des Verkehrslandeplatzes Salzgitter-Drütte	30
Neue Fliegerarzt-Praxis am Flugplatz Mainz-Finthen (EDFZ)	30
Geschäftsführer (m/w/d) für den Verkehrslandeplatz Jena-Schöngleina gesucht	30

Rubriken

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

Titelfoto: © TECNAM AIRCRAFT

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Februar und März 2025
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

40-jährige Mitgliedschaft

Dr. Klaus Hufnagel
Justizrat Thomas Haberland
Frank-Boris Weber
Wolfgang Fehlhaber
Hans-Joachim Jakobs

30-jährige Mitgliedschaft

Karl-Heinz Krawczyk
Dr. Bernd Cordes
Thomas Hennig

Inge Pietsch
Dr. Andreas Greenfield
Andreas Ohlms
Michael Schilling

25-jährige Mitgliedschaft

Norbert Fleuren
Urs-Christian Kaas
Helmut Pfeiffer
Harald Dreher
Klaus Skerra

Uwe Bieber
Esther Weisert
Michael H. Buhlinger
Patrick Engling
Ralph Mielenbrink
Dieter Lindemann
Dr. Friedemann Scholz
Kurt-Jürgen Bock
Karsten Heilek

Neue Artikel im AOPA-Shop

In unserem AOPA-Shop von Spreadshirt gibt es neue Kollektionen für Kleidung und eine AOPA-Cap ohne Knopf, damit das Headset auch richtig sitzt.

Schauen Sie doch mal rein! <http://shop.aopa.de/>



Flight Training Magazin der AOPA USA

Das Angebot der AOPA USA für unsere Mitglieder steht wieder zur Verfügung.

Sie erhalten kostenlos:

- 8 Ausgaben des Magazins Flight Training – digitale Ausgabe/pro Jahr
- Zugang zu Sicherheits- und Bildungsressourcen, ein-

schließlich interaktiver Online-Kurse, Quizze, Videos und Seminare zur Verbesserung Ihrer Fähigkeiten

- Exklusive Rabatte auf Hotels, Mietwagen und mehr.

Um das Angebot anzunehmen, schauen Sie bitte im Mitgliederbereich der Website, bzw. internen Bereich der AOPA App nach dem Link.

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





Foto: © AOPA-Germany

AOPA-Fly-Out über Pfingsten nach Ferrara LIPV

Zum ersten Mal wollen wir mit unserem Fly-Out nach Italien fliegen, und zwar nach Ferrara, in der Po-Ebene in der Region Emilia-Romagna im Nord-Osten des Landes. Vom 5. bis 8. Juni 2025, am Pfingstwochenende.

Termin: 05. – 08.06.2025
Ort: Ferrara
Teilnahmegebühr je Flugzeug
AOPA-Mitglieder: 260 €
Nichtmitglieder: 310 €
Anmeldeschluss: 28.02.2025



Foto: © AOPA-Germany

Ferrara ist eine im Mittelalter komplett neu entworfene Stadt und war eine der wichtigsten europäischen Hauptstädte der Kultur, der Kunst und der Politik. Renaissancebauwerke wie das Castello Estense und der Palazzo del Diamanti in der Stadtmitte sowie die 9 Kilometer lange Stadtmauer strahlen noch heute diese Bedeutung aus. Heute hat Ferrara 130.000 Einwohner und lebt überwiegend von der chemischen Industrie, dem Tourismus und der Landwirtschaft.

Wir werden zum Flughafen Ferrara (LIPF) fliegen, der im Süden der Stadt liegt und der mit vollem Namen: Aeroporto Città di Ferrara „San Luca“ heißt. Der lokale Fliegerclub betreibt den Flughafen und ist auch



Foto: © Peter Hermes Furian

Anmeldeformular

Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden. Bitte legen Sie Ihrer Anmeldung eine Kopie Ihres Luftfahrerscheins und des Medicals bei. Vielen Dank!

AOPA-Fly-Out vom 05. – 08. Juni 2025 nach Ferrara

Teilnahmegebühr je Flugzeug

Kosten: 260 € für AOPA-Mitglieder, 310 € für Nichtmitglieder
 Flugzeuge: Min. 10 / Max. 25

Wie viele Zimmer benötigen Sie?

Einzelzimmer Doppelzimmer

Angaben zum Flugzeug

Typ Kennung

Wie viele Plätze haben Sie noch frei?

Sie fliegen VFR IFR

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum Unterschrift

Angaben zum Teilnehmer

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

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen: Anmeldungen werden erst nach schriftlicher Anmeldung und Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt. Bei einem Rücktritt bis 14 Tage vor Beginn erheben wir eine Bearbeitungsgebühr von 50% des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Sollte die Mindestteilnehmerzahl nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung gegen Rückerstattung der Kosten abzusagen. Teilnehmer und Begleitung fliegen auf eigenes Risiko. Alle Preise inklusive MwSt.



Regenschirm-Straße in Ferrara

sehr aktiv bei den Kollegen der AOPA-Italia, die uns den Flugplatz für unser Fly-Out sehr empfohlen haben. Die Asphalt-Landebahn 09/27 hat Abmessungen von 800 x 60 m, es gibt am Flugplatz Fallschirmsprung- und Segelflugbetrieb, und das Ganze funktioniert im Normalzustand auch ohne einen Flugleiter, so daß man seine Funkprüche selbst absetzen muß, das lernen wir in Deutschland ja auch gerade. Zu unseren Hauptflugzeiten wird es aber einen englischsprechenden Kontakt für uns am Funk geben. Lande- und Abstellgebühren gibt es nicht. Avgas 100LL gibt es in begrenzten Mengen über den ortsansässigen Luftsportverein.

Am Flugplatz selbst gibt es schon ein nettes Restaurant mit lokaler Küche, und direkt hinter der Flugplatzmauer befinden sich ein Einkaufszentrum, ein Supermarkt und ein Burger-Restaurant (falls jemand kein italienisches Essen verträgt oder es nach der Landung sehr schnell gehen muß).

Bis zu unserem Hotel Radisson Ferrara**** sind es mit dem Taxi nur ca. 4 km, von dort kann man bequem in 20 Minuten entlang der Viale Cavour in die historische Altstadt spazieren.

Fliegerische Ausflüge sind auch geplant, hier bieten sich in jeweils ca. 50 NM-Entfernung die Flugplätze Verona-Boscomantico (LIPN) im Nordwesten und Venedig-Lido (LIPV) im Nordosten an. Nach Rom-Urbe (LIRU) sind es 176 NM in Richtung Süden. Die Sehenswürdigkeiten von Rom, Verona und Venedig brauchen wir hier sicher nicht beschreiben.

Ein gemeinsames Dinner am Freitagabend in Ferrara ist auch geplant, aber das Restaurant steht noch nicht final fest.

Von Deutschland aus kommend muß man sich in der Planung intensiv mit den Alpen und dem Wetter auseinandersetzen. Je nach Wetterlage und eigenen Alpenflugkenntnissen kann man sie entweder durchfliegen (etwa über Kufstein, Innsbruck, den Brennerpass, Bozen und den Gardasee), hoch überfliegen, oder auch im Osten über Linz, Klagenfurt und Triest unterhalb von 10.000 Fuß umfliegen, was die Strecke etwas verlängert, aber unter Umständen das Fliegen bei schlechtem Wetter deutlich entspannt. Sollte das Wetter aber zu schlecht für eine Alpenüberquerung sein, so sollte man sich das aber auch unbedingt eingestehen und nichts riskieren. Für ein Nichtantreten der Reise aus Wettergründen haben alle Teilnehmer Verständnis. Ggf. kann man die Anreise auch schon zeitlich vorziehen und sich für die Rückreise einen Zeitpuffer einplanen.

Haben Sie Interesse? Dann melden Sie sich bitte an! Die Teilnahme ist wieder auf 30 Flugzeuge begrenzt. Die Teilnahme wird nur dann bestätigt, wenn uns auch die Anmeldung für das Hotel vorliegt.



Ausblick auf das Castello Estense

Foto: © istockphoto.com – FreerArtist

AERO 2025: Das Schaufenster der Allgemeinen Luftfahrt

In Friedrichshafen: Innovationen in allen Bereichen

Friedrichshafen – Die AERO spiegelt die gesamte Bandbreite der Allgemeinen Luftfahrt wider, vom Luftsportgerät bis zum Businessjet. Diese Mischung unterschiedlicher Bereiche der Luftfahrt ist auf einer Messe einzigartig und ist eine Stärke der AERO.

Die Allgemeine Luftfahrt kann auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken und geht mit Optimismus in das neue Jahr. Der Bedarf an Cockpit-Nachwuchs bei Airlines und Luftfahrtunternehmen auf der ganzen Welt sorgt für eine gute Auslastung der Flugschulen und für einen hohen Bestelleingang bei den Herstellern von Schulflugzeugen. Aber auch die private Nachfrage nach ein- und zweimotorigen Reiseflugzeugen ist trotz aller Krisen global auf einem guten Niveau. Die Voraussetzungen für eine erfolgreiche AERO 2025 (9. bis 12. April 2025) sind damit gegeben.

„Wir sind wirklich sehr zufrieden mit der Entwicklung der AERO im Allgemeinen wie auch in den einzelnen Bereichen. Neben unseren traditionellen, treuen Ausstellern, die schon seit vielen Jahren auf der AERO ihre Kunden und Interessenten treffen, gibt es auch 2025 wieder viele neue Unternehmen, die wir auf der Messe begrüßen dürfen“, sagt Projektleiter Tobias Bretzel vom AERO-Veranstalter fairnamic GmbH. „Der Stand der Anmeldungen liegt derzeit bereits zehn Prozent über dem Vorjahresniveau.“

Der Austausch zwischen den unterschiedlichen Bereichen der Luftfahrt und mit den Behörden und Organisationen, besonders auf internationaler Ebene, ist eine weitere Stärke der Messe. Nicht wenige technologische Innovationen wie beispielsweise Glascockpits, Winglets oder die Verwendung von Verbundwerkstoffen in Primärstrukturen von Flugzeugen wurden zunächst in der „Kleinen Luftfahrt“ eingeführt und – als die Vorteile dieser Innovationen ersichtlich waren – auch in Verkehrsflugzeugen integriert. Die Allgemeine Luftfahrt ist ein Innovationsinkubator für andere Bereiche der Luftfahrt.

Besonders innovativ und mit einer großen Produktvielfalt präsentiert sich auf der AERO 2025 erneut die Ultraleichtflugzeug-Branche: Die Anhebung der Gewichtsgrenze auf 600 Kilogramm vor zwei Jahren ermöglicht die Entwicklung und die Produktion von innovativen Flugzeugen, die in Friedrichshafen ausgestellt sein werden. Die Segelflugzeug-Hersteller werden 2025 wieder die AERO mit ihren Flugzeugen und Dienstleistungen im Rahmen der AERO Gliding Expo in Halle A1 bereichern, um dann erneut in den traditionellen Zweijahres-Teilnahme-Rhythmus zurückzukehren.

Für die AERO 2025 haben sich außerdem über zehn unterschiedliche Gemeinschaftsstände angemeldet. Darunter nationale Pavil-



Foto: © fairnamic



Foto: © fairmamic

lons sowie regionale Gemeinschaftsstände von Luftfahrtclustern oder einzelnen Branchenverbänden.

Besucherinnen und Besucher, die erfahren wollen, wie die Zukunft der Luftfahrt aussieht, können auf der AERO bahnbrechende Innovationen wie Wasserstoff-Brennstoffzellenantriebe, Elektroflugzeuge, innovative Avionik und neue, leichtere Werkstoffe anschauen. Der AERO Sustainable Aviation Trail wird das Publikum auf dem gesamten Messegelände wieder zu Firmen leiten, die sich besonders mit dem Thema „Nachhaltige Luftfahrt“ beschäftigen.

In den AERO Conferences, die zur Neuauflage erneut mehr als 200 Einzelveranstaltungen vom AERO Hydrogen & Battery Summit über die Fortbildungsreihe General Aviation Academy bis zu Produktpräsentationen umfassen, wird dieser Austausch auf internationaler Ebene über die einzelnen Bereiche der Luftfahrt gefördert und von den Akteuren dankend angenommen.

Die AERO 2025 wird mit einem erweiterten Ausstellungsbereich für die Business Aviation aufwarten, ohne aber die traditionellen Aussteller aus der Allgemeinen Luftfahrt wie die Hersteller von Kolbenmotorflugzeugen, Segelflugzeugen, Ultraleichtflugzeugen, Gyrokoptern und andere zu vergessen. Aussteller aus der Geschäftsflugfahrt werden in den Hallen A2, A3 sowie in dem erstmalig errichteten, spektakulären Business Aviation Dome im Static Display optimale Bedingungen für ihre Produkt- und Dienstleistungspräsentationen vorfinden. Eine Abendveranstaltung am Mittwoch, 9. April 2025, bietet Ausstellern und eingeladenen Kunden eine informelle Kommunikationsplattform für den ungezwungenen Informationsaustausch.

Die bisher in der Halle A2 beheimatete „Messe in der Messe“ AERO Drones wird 2025 erstmalig in der Halle B4 stattfinden und rückt damit näher an die für die Drohnen-Betreiber wichtige Helikopter-Halle B5. Die AERO Drones wird aber weiterhin ihren bisherigen dreitägigen Zeitraum beibehalten und von Mittwoch bis einschließlich Freitag stattfinden.

Die Luftfahrtbranche bietet herausragende Karriere-Chancen in vielen Bereichen. Cockpitpersonal, Ingenieurinnen und Ingenieure, Facharbeiterinnen und Facharbeiter sowie Software-Entwicklerinnen und Entwickler werden gesucht, um die Zukunft der Industrie zu gestalten. Viele Unternehmen nutzen die AERO 2025, um Nachwuchs für sich zu gewinnen.

Die AOPA-Germany ist auch wieder auf der AERO vertreten und wir freuen uns gemeinsam mit der AOPA Austria, AOPA Switzerland, IAOPA und Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V. auf Ihren Besuch an unserem Stand in Halle A5, Nr. 201 – wenn Sie schon Mitglied sind, aber genauso, wenn Sie Fragen zur Mitgliedschaft haben. Die AERO hat Mittwoch bis Freitag von 09:00 – 17:00 Uhr und Samstag von 09:00 – 16:00 Uhr geöffnet.

Weitere Informationen unter: <https://www.aero-expo.de>

Gastkarten für AOPA-Mitglieder

Auch in diesem Jahr verfügt die AOPA-Germany über ein kleines Kontingent an Gastkarten, die wir gerne an unsere Mitglieder weitergeben möchten. Allerdings nur so lange der Vorrat reicht. Bei Interesse wenden Sie sich bitte an die AOPA-Geschäftsstelle, um die Konditionen zu erfragen.

Neuer Präsident der AOPA USA: Darren Pleasance

Zum Jahresbeginn hat Darren Pleasance seine Stelle als neuer Präsident der AOPA USA angetreten. Er ist in der 85-jährigen Geschichte der AOPA USA erst der 6., der diese Position innehat.

Darren Pleasance war zuvor bei Großunternehmen wie Cisco und Google und McKinsey in leitenden Positionen tätig. Zum Beginn seiner Berufslaufbahn hat er aber zunächst einmal seinen fliegerischen Neigungen freien Lauf gelassen, war Buschpilot in Alaska, Fluglehrer und Pilot von Firmenjets. Im Ehrenamt war er auch für die Experimental Aviation Association (EAA) in Oshkosh und für den International Aerobatic Club tätig.

Jetzt kehrt er hauptberuflich in die Luftfahrt zurück: Als Präsident der AOPA USA wird er auch unserem internationalen Dachverband IAOPA vorstehen. Für all seine Aufgaben wünschen wir ihm eine glückliche Hand und viel Erfolg!



Foto: © AOPA-USA

Das Bild steht nicht Kopf, er kann auch Kunstflug



Foto: © AOPA-USA

Anzeige



AOPA GERMANY

We keep you in the air

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

Wir mischen uns ein wenn Pilotenrechte beeinträchtigt werden.

Verlassen Sie sich auf die weltweit präsenste Gemeinschaft der AOPA!

www.aopa.de

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



WELCOME FREEDOM

Ihre SIXT+ Vorteile: Keine Anschaffungskosten | Kurzfristige Verfügbarkeit |
Flexible Alternative zum Autokauf oder Leasing | Alles Inklusive.

IFR im unkontrollierten Luftraum

Das Thema IFR-Flüge im unkontrollierten Luftraum ist nur dort relevant, wo keine Verfahren und Einrichtungen existieren, die vom Boden ab die Radarführung von Flügen gewährleisten können. Es geht also darum, den Übergang vom reinen Sichtflug beim Start bis zum Erreichen der MVA auch unter IMC-Bedingungen zu ermöglichen (VFR-IFR Wechselverfahren). In Deutschland ist das im Gegensatz zu allen anderen europäischen Ländern nicht erlaubt. Das hat bereits zu Unfällen geführt, die vermeidbar gewesen wären, wenn die Möglichkeit bestanden hätte, so schnell wie möglich, auch unter IMC-Bedingungen, in den Luftraum einzufiegen, wo eine Radarüberwachung gewährleistet ist (siehe z. B. Unfallbericht Az. BFU21-0926-3X). Für den Teil des Fluges im unkontrollierten Luftraum ist selbstverständlich der Pilot in Command für die Trennung von anderem Verkehr und für die Einhaltung entsprechender Sicherheitsmindesthöhen verantwortlich. Unter VMC-Bedingungen ist die Sicherheit vor Zusammenstößen und der Kollision mit Hindernissen durch das Prinzip „see avoid“ gewährleistet. Unter IMC-Bedingungen muss eine andere Methode zur Kollisionsvermeidung eingesetzt werden. In modernen Avionik-Installationen ist meist ein System zur Erkennung von anderem Verkehr verbaut, sowie die Anzeige des Höhenbereichs über Grund. Dadurch wird das Prinzip „see and avoid“ durch das Prinzip „sense and avoid“ ersetzt. Soweit kein solches System verbaut ist, muss der Pilot entscheiden, ob und wenn ja welches Risiko er beim Einflug in IMC-Bedingungen eingeht. Da man davon ausgehen kann, dass in IMC-Bedingungen kein VFR-Verkehr stattfindet, bleibt das Risiko mit anderem IFR-Verkehr zu kollidieren. Dieses Risiko wird dadurch reduziert, dass der Flugsicherung alle geplanten Flüge bekannt sind und dadurch im Bedarfsfall verschiedene Abflugzeiten vereinbart werden können. Insgesamt ist daher das Kollisionsrisiko in diesen Fällen deutlich geringer als wenn ein IFR Flug nach Sichtflugregeln in VMC-Bedingungen begonnen wird. Was die Hindernisfreiheit angeht, ist es natürlich in jedem Fall vorteilhaft, unabhängig von der Wettersituation so schnell wie möglich auf eine sichere Höhe steigen zu können.

Für die Möglichkeit von IFR-Flügen (Instrument Flight Rules) im unkontrollierten Luftraum gibt es mehrere wichtige Gründe, die sowohl operationelle als auch sicherheitsrelevante Aspekte betreffen:

1. Erweiterung der Verfügbarkeit von IFR-Flügen

- **Zugang zu abgelegenen Gebieten:** Unkontrollierter Luftraum umfasst häufig Regionen, die weit von großen Flughäfen entfernt sind oder keine Kontrollzonen (CTR) haben. IFR-Flüge in diesen Bereichen ermöglichen es, auch abgelegene Flugplätze sicher an- und abzufliegen.
- **Kosteneffizienz:** Der Ausbau der Flugverkehrskontrolle (ATC) auf alle Bereiche wäre mit hohen Kosten verbunden. Durch IFR im unkontrollierten Luftraum kann ein sicherer

Betrieb gewährleistet werden, ohne überall ATC-Dienste anzubieten.

2. Flexibilität für Flugzeuge

- **Verfügbarkeit von Flughöhen:** Flugzeuge, die IFR fliegen, haben so mehr Möglichkeiten, ihre optimale Flughöhe oder Route zu wählen, auch wenn diese durch unkontrollierten Luftraum führt.
- **Wetterunabhängigkeit:** Auch in unkontrollierten Lufträumen kann ein sicherer Betrieb unter schlechten Wetterbedingungen gewährleistet werden.

3. Sicherstellung des Betriebs bei Instrumentenbedingungen

- **Reduktion von Risiken:** Flugzeuge können unabhängig von Sichtflugbedingungen operieren. Das ist besonders in Regionen wichtig, in denen das Wetter schnell wechselt.
- **Kollisionsvermeidung:** IFR-Piloten folgen festgelegten Verfahren und halten Mindestabstände (Separation) zu Gelände und anderen Hindernissen ein, was auch ohne ATC-Beteiligung funktioniert.

4. Integration von Verkehr

- **Koexistenz mit VFR-Verkehr:** Im unkontrollierten Luftraum sind sowohl IFR- als auch VFR-Flüge erlaubt. IFR-Flüge können dabei festgelegten Verfahren folgen, während VFR-Piloten weiterhin flexibel bleiben.
- **Minimierung von Störungen:** IFR-Flüge können auch ohne direkte Unterstützung durch ATC durchgeführt werden, was die Kapazität des kontrollierten Luftraums entlastet.

5. Unterstützung von speziellen Operationen

- **General Aviation:** Viele Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt (z. B. Geschäftsflugzeuge) profitieren von der Möglichkeit, IFR im unkontrollierten Luftraum durchzuführen, insbesondere bei der Nutzung kleinerer Flugplätze.
- **Such- und Rettungsdienste:** IFR-Flüge ermöglichen es Einsatzflugzeugen, auch bei schlechter Sicht oder in abgelegenen Gebieten sicher zu operieren.

Fazit

Die Zulassung von IFR-Flügen im unkontrollierten Luftraum ist ein Kompromiss zwischen Sicherheit, Flexibilität und Kosteneffizienz. Sie gewährleistet, dass auch Gebiete ohne ATC-Infrastruktur sicher und effektiv erreicht werden können, während gleichzeitig die Belastung der Luftverkehrskontrolle reduziert wird.

Hans-Peter Walluf

Die Dekarbonisierung der Luftfahrt –

ist ein ambitioniertes Ziel der Europäischen Union, aber ist es realistisch?

Die Europäische Union hat sich das überaus ambitionierte Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2050 Netto-Null-Emissionen zu erreichen und klimaneutral zu werden. Der Luftfahrtsektor der EU ist hier besonders gefordert, oder bereits überfordert? Deshalb hat sich Eurocontrol dem Thema mit ihrem Think Paper #22 vom 17. Oktober 2024 https://www.eurocontrol.int/archive_download/all/node/14937 auf 17 sehr lesenswerten Seiten gewidmet und die Problematik näher beleuchtet.

Derzeit machen Langstreckenflüge über 3.000 km Strecke weniger als 10% aller Abflüge aus, sind aber für mehr als die Hälfte der CO₂-Emissionen der Luftfahrt verantwortlich. Denn auf der Langstrecke sind nicht nur die Flugzeiten pro Strecke erheblich länger, die Passagierzahl pro Flugzeug und damit der Verbrauch pro Meile ist ebenfalls deutlich höher als bei Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen.

Derzeit geht man davon aus, dass Elektro- und Wasserstofflösungen nur auf Kurz- und Mittelstrecken angewendet werden können, dass man aber bei Langstreckenflügen flüssigen Kraftstoff nicht vermeiden kann. Dafür soll es dann aber nicht der fossile Kraftstoff sein, sondern nachhaltiger synthetischer Sprit, der Sustainable Aviation Fuel, oder kurz: SAF. Für den braucht man allerdings sehr viel Energie in der Herstellung.

Die erste Frage ist: Wieviel SAF wird man bis 2050 benötigen? Denn die Anzahl der Fernflüge reduzieren will die EU nicht, die Luftfahrtindustrie auch nicht, der Rest der Welt will auch nicht verzichten. Die andere Frage ist, woher kommt das benötigte SAF, und woher die dafür benötigte Energie? Die bisher industriell verfügbaren SAF-Mengen sind eher homöopathisch in Relation zu dem, was man für 100% SAF benötigt.



Screenshot der 44 EU Mitglieds- und Anrainerstaaten der ECAC



Foto: © istockphoto.com – Scharifim86

Bis 2050 wird erwartet, dass der ECAC-Luftverkehr (ECAC ist eine Arbeitsgemeinschaft der Luftfahrtbehörden von 44 EU Mitglieds- und Anrainerstaaten, wie etwa der Türkei) schätzungsweise 61 Mio. Tonnen Düsentreibstoff pro Jahr benötigen wird, wobei ECAC-Langstreckenflüge (> 3.000 km) 56% oder 34 Mio. Tonnen davon benötigen. Auch wenn 50% des gebrauchten Speiseöls im ECAC-Gebiet und 5,5% der land-, forstwirtschaftlichen Rückstände und Siedlungsabfälle gesammelt und umgewandelt werden, bleibt der Bedarf riesig. Die benötigte Strommenge würde beispielsweise dem 1,8-fachen der gesamten Stromproduktion Frankreichs im Jahr 2023 oder rund 24% der gesamten ECAC-Stromproduktion entsprechen. Dies entspricht 73 Kernreaktoren mit 1.650 MW oder 8.157 Offshore-Windturbinen mit einer Kapazität von 10 bis 30 MW oder einer Nettofläche von 43 km² an Photovoltaik-Solarmodulen.

Die europäischen Airlines wollen sich dem Nachhaltigkeitsziel der EU nicht verweigern, weisen aber ausdrücklich darauf hin, dass es bei einer zu erwartenden Verdrei- bis Vervielfachung der Treibstoffpreise für SAF zu einem klaren Wettbewerbsnachteil mit Airlines von anderen Kontinenten kommen wird, wo das schnelle Wachstum der Airlines auch ohne die Einhaltung von Nachhaltigkeitszielen durchaus erwünscht ist: Letztes Jahr stellte die indische Fluggesellschaft IndiGo mit einer Bestellung von 500 Airbus A320 einen neuen Rekord für den größten Einzelkauf in der Geschichte der kommerziellen Luftfahrt auf, aber viele andere Airlines expandieren außerhalb der EU ebenfalls.

Die Forderung der EU-Airlines ist deshalb, dass die EU sich um die deutliche Kompensierung der Zusatzkosten für den von ihnen benötigten SAF kümmert. Wie das ohne Subventionen in Milliardenhöhe finanziert werden kann, das weiß derzeit aber niemand.

Fliegen ohne Flugleiter – Normalfall statt Ausnahme!

Im Frühjahr 2024 gab es mit der NfL 2024-1-3106 endlich die erhoffte juristische Grundlage für das Fliegen ohne Flugleiter. Ein Dreivierteljahr später ist es Zeit, schon mal eine vorsichtige Bilanz zu ziehen.



Foto: © AOPA-Germany

Dazu ist es gut, sich die ursprünglichen Ziele der Reform nochmal vor Augen zu führen:

1. Die Flugplätze sollen zugänglicher werden.
2. Anflüge sollen durch Anpassung an internationale Gepflogenheiten vereinfacht werden.
3. Der bürokratische Aufwand soll reduziert werden.
4. Die bisherige kleinteilige Regulierung soll durch zielbasierte Vorgaben ersetzt werden, die vor Ort dann orientiert am spezifischen Risiko auf unterschiedliche Weise flexibel und effektiv erreicht werden.

Nun stellt sich die Frage, wie gut diese Ziele bereits erreicht wurden: Auf Seiten der Platzhalterinnen und -halter sehen wir derzeit viel Aktivität.

Grundsätzlich haben diverse Flugplätze in der Zwischenzeit einen Antrag auf Fliegen ohne Flugleiter gestellt oder schon eine entsprechende Genehmigung erhalten. Damit kommen wir einer zugänglichen Flugplatzinfrastruktur schon einen Schritt näher.

Noch sind allerdings viele Plätze im Probetrieb und beginnen erst mal mit eingeschränkten PPR-Zeiten. Hier ist die Hoffnung, dass sich nach einer ersten kompletten Saison eine weitere Öffnung (allgemeine PPR-Erteilung, Öffnung für „Fremdflugzeuge“) ergibt.

Der Bereich der Behörden bietet in diesem Bereich ein sehr gemischtes Bild:

Vorreiter wie z.B. NRW, Sachsen und Hessen erteilen fleißig Genehmigungen. Dazu gibt es eigene Handreichungen für die beteiligten Plätze. Diese sind schlank gehalten und lassen den Flugplätzen viel Freiheit, wie sie die Verkehrssicherungspflicht erfüllen wollen. Auch steht das ausdrückliche Bekenntnis in den Handreichungen, dass das Fliegen ohne Flugleiter ein Normal- und kein Ausnahmezustand ist. Dies kann nicht hoch genug gelobt werden! Hier wurden die EASA-Vorgaben einer zielbasierten Regulierung offensichtlich verstanden und verinnerlicht!

Bei anderen Behörden sieht das Bild leider deutlich anders aus: Bei einer Behörde wird aufgrund der Verkehrssicherungspflicht auf einer täglichen Bahnkontrolle am Boden vor Beginn des Flugbetriebes bestanden. Begründet wird diese mit der Gefahr von Wildschweinschäden. Allerdings werden auch Flugplätze mit einer Betonbahn mit dieser Auflage „beglückt“...

Eine andere Behörde schließt die Landung von „Fremdflugzeugen“ im Rahmen des Fliegens ohne Flugleiter kategorisch aus, da das Fliegen ohne Flugleiter eine Ausnahme im Betriebsregime darstelle. Auch wolle man dafür keine Genehmigungsänderung ausstellen, sondern nur eine befristete Erlaubnis erteilen.

Mischbetrieb (bei einem Flugplatz mit nur einer einzigen Start- und Landebahn) stelle einen absoluten Hinderungsgrund für das Fliegen ohne Flugleiter dar und Platzrunden- und Schulbetrieb dürfe im Rahmen des Fliegens ohne Flugleiter auch nicht stattfinden.

Dies ist zum einen rechtlich dünnes Eis und zum anderen recht praxisfremd:

1. In der NfL 2024-1-3106 findet sich keinerlei Ausschluss von Platzrundenverkehr, „Fremdflugzeugen“ und Schulverkehr.
2. Selbst in einem behördeninternen Vorbereitungspapier findet sich eine Aussage, dass Schulbetrieb während des Fliegens ohne Flugleiter sogar ausdrücklich erwünscht sei. Denn wie sollten denn Flugschüler das Fliegen ohne Flugleiter erlernen, wenn sie es in ihrer Ausbildung gar nicht machen dürften! Anscheinend geriet dieser behördeninterne Pragmatismus hier wieder in Vergessenheit.



Foto: © istockphoto.com – DesighPage

3. Mischbetrieb ist nach Interpretation des Landes NRW auf lediglich einer Bahn gar nicht möglich, da hier Starts und Landungen von verschiedenen Luftfahrzeugen eben nicht gleichzeitig stattfinden könnten. Lediglich bei gleichzeitig stattfindendem Parallelbetrieb (wie z. B. in Oerlinghausen) könne von Mischbetrieb geredet werden.
4. Ebenfalls gibt es für eine tägliche Bahnkontrolle keine wirklichen Anhaltspunkte in der juristischen Literatur. Vernünftigerweise sollten sich Bahnkontrollen an den Bewegungszahlen (Risiko des Verlustes an Flugzeugteilen) und den örtlichen Umständen orientieren (Beispielsweise hat ein oft von Wildschweinen aufgesuchter Flugplatz vor längerer Zeit einen Elektrozaun installiert. Seitdem gab es keine Wildschweinschäden. Warum soll nun dieser Flugplatz zusammen mit Flugplätzen mit einer Betonbahn weiter eine tägliche Bahnkontrolle durchführen).

Wo stehen wir also bei den eingangs erwähnten Punkten?

1. Für den Bereich der Flugplätze besteht die Hoffnung, dass in diesem Jahr nach der Einführungsphase das PPR-Regime liberaler wird und die Flugplätze damit auch wirklich einfacher anzufliegen sind.
2. Für den Bereich der Verfahren wird dieses Jahr zeigen, inwiefern sich die Nutzerinnen und Nutzer daran gewöhnen, sich künftig untereinander und nicht über die „Relaisstation“ Flugleiter abzusprechen.

3. Der bürokratische Aufwand wurde leider bisher noch nicht reduziert. Weiterhin sind Nachweise für Bahnkontrollen, Hauptflugbücher und Betriebskonzepte zu erstellen. Hier gibt es noch viel Arbeit: Warum brauchen wir eigentlich in Zeiten von Datensparsamkeit weiterhin ein Hauptflugbuch? Im Straßenverkehr muss auch nicht jeder Garagenbetreiber ein Hauptfahrtenbuch schreiben ...
4. Für den Bereich der Behörden kann nur der Aufruf gelten: Liebe Behörden vertraut Euren Platzhalterinnen und -haltern! Diese wissen sehr genau, welche Risiken ihr Flugbetrieb birgt, und sie wissen auch sehr gut wie diese Risiken zu mitigieren sind. Also weniger Detailregulierung (z. B. wann und wie ein Bahncheck zu erfolgen hat) sondern lieber vernünftige Ziele formulieren (Die Bahn ist in angemessenen Abständen zu kontrollieren.), sollte das kommende Motto sein.
5. Vielleicht muss anscheinend die zu Grunde liegende Nfl auch nochmal für alle Behörden klarstellen: Fliegen ohne Flugleiter ist an einem unkontrollierten Flugplatz der natürliche Normalfall! Eine Beschränkung am Grünen Tisch auf bestimmte Zeiten oder Verkehrsarten ist wenig sinnvoll. Auch hier wissen die einzelnen Flugplatzhalterinnen und -halter sehr genau, wann Sie einen Flugleiter am sinnvollsten einsetzen oder weglassen.

Guido Frey

AOPA-USA's Präsident Darren Pleasance äußert sich in Sachen Avgas

Bevor ich vor wenigen Wochen das Ruder als AOPA-Präsident übernahm, war ich mir als aktiver Pilot der laufenden Bemühungen zur Umstellung auf bleifreies Flugbenzin mit 100 Oktan durchaus bewusst. Angesichts der Bedeutung dieser Umstellung und der teilweisen Verwirrung unter den Piloten bin ich der festen Überzeugung, dass sowohl Transparenz als auch Sachlichkeit erforderlich sind.

Erstens: AOPA unterstützt keinen bleifreien Kraftstoff gegenüber einem anderen. Der Markt der Piloten wird letztlich darüber bestimmen, welche Kraftstoffe erfolgreich sind und welche nicht.

Zweitens ist die AOPA ein starker Befürworter eines „Burn and Learn“-Ansatzes für neue, von der FAA zugelassene bleifreie Kraftstoffe, um den Übergang in eine bleifreie Zukunft zu beschleunigen. Wie wir es letztes Jahr mit unserer Beechcraft Baron getan haben, wird die AOPA weiterhin neue bleifreie Kraftstoffe testen, sobald diese verfügbar sind, und wir werden unsere Ergebnisse vollständig transparent machen. Unsere Erfahrungen mit dem G100UL von General Aviation Modifications Inc. (GAMI) wurden weithin berichtet und waren insgesamt recht positiv. Der 100R von Swift Fuels wurde von der FAA für den Einsatz in Cessna 172R/S-Flugzeugen mit Lycoming IO-360-L2A-Motoren zugelassen. Wenn weitere Flugzeuge zur Liste der zugelassenen Modelle hinzugefügt werden, werden wir den 100R vorführen und unsere Erfahrungen mit der Branche teilen. Drittens ist ein zentraler Grundsatz des „Burn and Learn“-Ansatzes eine schnelle und transparente Bewertung durch die FAA und die Kraftstoffhersteller, um schnell festzustellen, ob gemeldete Bedenken hinsichtlich der Verwendung von bleifreiem Flugbenzin mit 100 Oktan

tatsächlich auf die Verwendung des neuen Kraftstoffs zurückzuführen sind und ob es mögliche Mitigationsmaßnahmen gibt, die mit anderen Benutzern geteilt werden sollten. Wir sind es der gesamten Branche schuldig, Probleme schnell zu bewerten, sobald sie auftreten, und entsprechend zu reagieren, sobald wir daraus gelernt haben. AOPA wird auch weiterhin mit allen wichtigen Interessengruppen im gesamten Luftfahrtökosystem zusammenarbeiten, um sich für offene und transparente Materialverträglichkeitstests in der gesamten Lieferkette einzusetzen.

Diese Herausforderung ist für die Eigenbau-Community aufgrund der Vielfalt der verwendeten Materialien etwas größer, was den Betreibern experimenteller Flugzeuge eine zusätzliche Belastung auferlegt, diese Bewertungen selbst vorzunehmen. Die Experimental Aircraft Association hat nützliche Leitlinien erstellt, um den Besitzern dieser Flugzeuge zu helfen, diesen Weg effektiv zu meistern.

Abschließend ermutigt die AOPA-USA alle Betreiber von Flugzeugen, ihre guten oder schlechten Erfahrungen zu teilen, wenn sie in ihrem Flugzeug bleifreies Flugbenzin mit 100 Oktan verwendet haben.

In der AOPA-USA werden wir uns im Namen aller unserer Mitglieder und der gesamten Luftfahrtindustrie unermüdlich für einen transparenten Ansatz einsetzen, um sicher in die bleifreie Zukunft zu gelangen, die uns allen am Herzen liegt.

Originalartikel ist erschienen in englischer Sprache auf der Website www.aopa.org



Foto: © istockphoto.com – Frank Armstrong

Preisfrage. Welcher Sprit fließt demnächst durch diesen Tankdeckel?

Markteinführung von bleifreiem Avgas mit 100 Oktan in Kalifornien

Streit entbrennt über die Frage der kommerziellen Verfügbarkeit



Foto: © istockphoto.com – Sandt Smolker

Sie haben früher gerne die Fernsehserien Dallas oder den Denver-Clan gesehen und mögen Intrigenspielchen und Streit in der Ölbranche? Dann finden Sie an diesem Thema vielleicht auch Gefallen. Es geht darum, dass die Protagonisten im Avgas-Markt auf der einen Seite neue Märkte möglichst zügig erschließen und auf der anderen Seite alte Marktpositionen möglichst lange halten wollen. Der Staat Kalifornien will mit seiner Umweltbehörde „Center für Environmental Health“ (kurz: CEH) den Übergang zu bleifreiem Avgas erreichen, und zwar möglichst schnell, noch vor dem für die gesamte USA vereinbarten Übergangstermin in 2030. Der Verkauf von Flugbenzin Avgas 100LL soll in Kalifornien wegen seines bleihaltigen Additivs TEL unterbunden werden, sobald bleifreie Avgas-Alternativen kommerziell verfügbar sind. Diese möglichst schnelle Abkehr vom bleihaltigen Avgas ist das Ergebnis eines gerichtlichen Vergleichs aus 2014, der zwischen den kalifornischen Behörden und den Kraftstoffhändlern abgeschlossen wurde.

Natürlich wollen die Anbieter des bleifreien Avgas, GAMI und SWIFT, nach ihren hohen Investitionen in die langwierige Produktentwicklung auch möglichst schnell Geld mit ihren neuen Produkten verdienen. Und das geht selbstverständlich am besten, wenn die bleihaltige Konkurrenz zügig vom Markt ausgeschlossen wird. Deshalb bemüht man sich jetzt aufzuzeigen, dass die eigenen bleifreien Produkte kommerziell verfügbar sind, die bleihaltigen somit überflüssig.

Die etablierten Flugbenzin Händler vertreten jedoch den Standpunkt, dass es noch zu viele Lücken in der flächendeckenden Versorgung und auch noch zu viele ungeklärte Fragen zur Eignung des bleifreien Avgas für verschiedene Flugzeuge gibt. Deshalb könne man es derzeit nicht zur einzigen Wahlmöglichkeit an kalifornischen Flughäfen machen und es damit riskieren, einen erheblichen Teil der Flotte der General Aviation von der Kraftstoffversorgung abzuschneiden, einschließlich Flugzeugen, die etwa zur Brandbekämpfung, zur Strafverfolgung und anderen wichtigen öffentlichen Diensten eingesetzt werden.

Die Flugbenzin Händler unterzeichneten die Vergleichsvereinbarung mit der CEH im Jahr 2014, um einen dreijährigen Rechtsstreit über die Auswirkungen von bleihaltigem Avgas auf Umwelt und Gesundheit zu beenden. Grob zusammengefasst wurde vereinbart, dass sie, sobald ein Flugbenzin

ohne Bleiadditive kommerziell verfügbar ist, zum Verkauf der bleifreien Alternative übergehen werden. Die Unterzeichner von damals lehnen den Übergang zum jetzigen Zeitpunkt allerdings strikt ab, da sie den zentralen Begriff „kommerziell verfügbar“ unterschiedlich interpretieren als die CEH. Die CEH argumentiert, dass der GAMI-Treibstoff G100UL alle Bedingungen der Verfügbarkeit erfüllt, da er von der FAA über ein STC zugelassen und an zwei Flugplätzen verfügbar ist. In der Antwort der Gegenseite wird als „Kreuzzug der CEH zur Erzwingung der Verwendung von G100UL“ bezeichnet und darauf hingewiesen, dass große Triebwerks- und Flugzeughersteller Garantien für Produkte widerrufen, die G100UL verwendet haben. Der Serienbösewicht aus Dallas J.R. Ewing hätte an diesem Streit sicherlich seine helle Freude.

Die Angelegenheit soll ab Februar 2025 vor einem Richter in Alameda County verhandelt werden. Es ist nicht klar, wie lange die Verhandlung dauern wird. Die eingereichte Klageschrift umfasst mit Anlagen offenbar mehrere hundert Seiten.

Die europäische IAOPA verfolgt das Thema natürlich auch mit großem Interesse. Denn auch in Europa wird in einigen Jahren ein bleifreies Avgas benötigt, die europäische Kommission verfolgt ebenfalls das Ziel das bleihaltige Additiv TEL zu verbieten. Über die Ausstiegsfristen wird in den nächsten Monaten entschieden, derzeit wahrscheinlich ist eine Weiternutzung bis zum Jahr 2032. *Michael Erb*

Zeit für etwas Neues – Flugsicherheitstraining in Paderborn-Haxterberg vom 30.04. – 04.05.2025



Fotos: © Ingo Zoyke

Termin: 30.04. – 04.05.2025
Ort: Flugplatz
Paderborn-Haxterberg

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 200 €
Nichtmitglieder: 300 €
Fluglehrerstunde: 40 €

Anmeldeschluss: 18.04.2025
Anmeldeformular: Seite 24

Starten Sie sicher und gut vorbereitet in die Flugsaison! Bei unserem Flugsicherheitstraining am Flugplatz Paderborn-Haxterberg haben Sie die Möglichkeit, von und mit erfahrenen AOPA-Fluglehrerinnen und Fluglehrern zu lernen. Der Fokus liegt auf praktischen Übungen und theoretischem Wissen, die Ihre fliegerischen Fähigkeiten verbessern und Ihre Sicherheit erhöhen. Nicht zu unterschätzen ist dabei auch der gegenseitige Austausch unter den Piloten und Pilotinnen in kameradschaftlicher Atmosphäre, der stets ein Quell von Anregungen und Erkenntnissen bildet.

Am Flugplatz Paderborn-Haxterberg trainieren wir unter realistischen Bedingungen – **inklusive des Fliegens ohne Flugleiter**, das an diesem Standort bereits erfolgreich praktiziert wird, Guido Frey von der Initiative Fliegen ohne Flugleiter wird uns hier unterstützen.

Was erwartet Sie?

Im praktischen Teil können Sie aus einer Vielzahl von Themen wählen, darunter:

- Start- und Landetechniken
- Anflüge auf internationale Flughäfen
- Flüge ins Ausland
- Funk- und GPS-Navigation
- IFR Verfahren
- SOP's für das Single Pilot Cockpit
- Nachtflug

Für jedes Flugzeug wird ein persönlicher Fluglehrer zugeteilt, der auf Ihre individuellen Bedürfnisse eingeht. Der praktische Teil des Trainings findet von Donnerstag bis Samstag statt, sodass ausreichend Zeit für intensives Üben bleibt.

Dieses Training eignet sich auch für Pilotierende, die sich ein Flugzeug, z. B. aus Ihrem Verein, teilen möchten und so die einzelnen Missionen im Wechsel aktiv und als Beobachter erleben.

Auch die Theorie kommt nicht zu kurz: Wir bieten praxisnahe Workshops, und es besteht die Möglichkeit, Sprachprüfungen vor Ort abzulegen.

Für das leibliche Wohl während des Tages sorgt die „Wolke 7“, die beliebte Gastronomie am Platz.

Rahmenprogramm und Organisation

- **Anreise:** Mittwochabend
- **Abreise:** Sonntag
- **Übernachtung:** Wir haben Hotelkontingente in Paderborn für alle Teilnehmer reserviert. Details hierzu sowie zum genauen Programmablauf erhalten Sie nach Ihrer Anmeldung.
- **Freizeit:** Entdecken Sie die Sehenswürdigkeiten von Paderborn, entspannen Sie im Hotel-Wellnessbereich oder genießen Sie Zeit mit Ihrer Familie und Begleitung.

Zum Abschluss laden wir Sie und Ihre Begleitung am Samstagabend zu einem gemütlichen Buffet ein, um gemeinsam mit den anderen Teilnehmern den Tag ausklingen zu lassen.

Wir kümmern uns um Ihren Transport zwischen Hotel und Flugplatz, damit Sie sich entspannt auf das Training konzentrieren können.

Melden Sie sich jetzt an und machen Sie einen entscheidenden Schritt für Ihre Flugsicherheit – am neuen Standort Paderborn-Haxterberg!

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



Foto: © Fotolia.com – © Amir

Termin: 26.04.2025 in Egelsbach
31.05.2025 in Schönhagen

Ort: Flugplatz Egelsbach und
Flugplatz Schönhagen

Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €

Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss:

14.04.2025 für Egelsbach
19.05.2025 für Schönhagen

Anmeldeformular: Seite 24

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-Seminarteilnehmern bekannt.

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

Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

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



Foto: © Michael Höcker

Termin: 15.02.2025

Ort: Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €

Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 05.02.2025

Anmeldeformular: Seite 24

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.

AOPA-Nordatlantik-Seminar

Mit Weltumrunder
Arnim Stief



Foto: © Arnim Stief

Termin: 15.03.2025
Ort: Egelsbach

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €
Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 05.03.2025
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.

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



Foto: © AOPA-Germany

Termin: 28.06.2025
Ort: Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr
Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 160 €
Nichtmitglieder: 200 €
Anmeldeschluss: 28.05.2025
Anmeldeformular: Seite 24

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

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

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

in Kooperation mit:



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

AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online



Foto: © Fotolia.com – Thaut Images

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

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 130 €

Anmeldeschluss: 07.03.2025

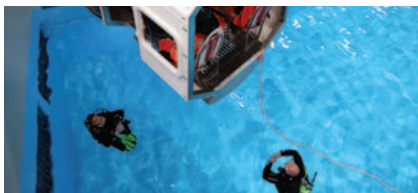
Anmeldeformular: Seite 24

Das Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte wird gemeinsam mit der IFR Flugschule Reichelsheim GmbH online per Videochat für Mitglieder der AOPA-Germany durchgeführt. Der Lehrgang wird als anerkanntes Auffrischungsseminar 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 (Für Erneuerungen ist dieser Lehrgang nur in Verbindung mit einer zusätzlichen ATO-Beurteilung gemäß AMC1 FCL.940.FI; FCL.940.IRI und einem Assessment of Competence gemäß AMC1 FCL.935 gültig)
- FCL.940.CRI – CRI Verlängerung und Erneuerung (Für Verlängerungen und Erneuerungen ist dieser Lehrgang nur in Verbindung mit einer zusätzlichen ATO Beurteilung gemäß AMC1 FCL.940.CRI und einem Assessment of Competence gemäß AMC1 FCL.935 gültig)
- LuftPersV §96 – Verlängerung und Erneuerung

Entsprechende Bescheinigungen über die Teilnahme an einem von der zuständigen Stelle genehmigten Lehrgang innerhalb der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (3 Jahre) werden ausgestellt. Voraussetzung ist die Anwesenheit während des gesamten Lehrgangs und eine stabile W-LAN Verbindung ist notwendig.

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

In Kooperation mit



**MARITIMES
 KOMPETENZZENTRUM
 ELSFLETH gGmbH**

Fotos+Logo: © MARIKOM

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

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

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

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



AOPA-Flugsicherheitstraining vom 15. – 21.06.25 in Rendsburg



Foto: © Fotolia.com – Johnny Lye



Foto: © J. Kaminski

Termin: 15. – 21.06.2025
Ort: Flugplatz
Rendsburg-Schachtholm

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 260 €

Nichtmitglieder: 360 €

Fluglehrerstunde: 40 €

Anmeldeschluss: 30.04.2025

Anmeldeformular: Seite 24

Bei unserem Flugsicherheitstraining in Rendsburg können Sie eine Woche mit AOPA Fluglehrerinnen und Fluglehrern trainieren, zum Beispiel Anflüge auf den nahe gelegenen Fliegerhorst Hohn mit den Militär-Lotsen. Hier werden GCA-Approaches, NDB Approaches und Radar-Führung allgemein durchgeführt. Der praktische Teil beinhaltet je nach Wunsch der Teilnehmer z. B. Grundlagen der Start- und Landetechniken, Anflüge auf internationale Flughäfen, Funk- und GPS Navigation sowie Nachtflug.

Wir sprechen mit diesem Training auch alle Piloten der Allgemeinen Luftfahrt an, die die Eigenheiten und Anforderungen des Fliegens über große Wasserflächen verstehen und richtig damit umgehen möchten: Die Interpretation des Umfeldes mit der notwendigen Unterstützung durch die Fluglage- und Navigationsinstrumente, die richtige Flugvorbereitung mit Schwimmweste, das Wetter, die Sicherheitsausrüstung und das Verhalten im Notfall, der hoffentlich nie eintritt. Theorie wird ebenfalls nicht zu kurz kommen und Sprachprüfungen können ebenfalls vor Ort abgenommen werden. Jedem Flugzeug wird ein Fluglehrer zugeteilt. Das praktische Training findet von Montag bis Freitag statt. Die Anreise sollte bereits am Sonntagabend erfolgen, die Abreise ist für Samstag geplant.

Details zum Programmablauf, Hinweise zu Übernachtungsmöglichkeiten etc. gehen den Teilnehmern nach Anmeldung zu. Wir haben ein Abrufkontingent für alle Teilnehmer reserviert. Die Teilnahmegebühren betragen 260 € für AOPA-Mitglieder und 360 € für Nichtmitglieder (Preise inkl. MwSt.). Die Kosten für die Fluglehrer werden mit 40 € pro Stunde berechnet. Pro Ereignis fallen zusätzlich 40 € für Briefing & Debriefing an. In der Teilnahmegebühr enthalten ist der Transport morgens vom Hotel in Rendsburg zum Flugplatz und abends retour sowie das Abschlussbuffet.



Foto: © AOPA-Germany



Foto: © AOPA-Germany

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 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.

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

- | | |
|---|---|
| <p><input type="checkbox"/> Zeit für etwas Neues – Flugsicherheitstraining in Paderborn-Haxterberg vom 30.04. – 04.05.2025
Teilnahmegebühr: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder, Fluglehrerstunde: 40 €</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“
<input type="checkbox"/> am 26.04.2025 in Egelsbach
<input type="checkbox"/> am 31.05.2025 in Schönhagen
Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika (USA, Kanada, Karibik) am 15.02.2025
Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 15.03.2025
Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse in Egelsbach am 28.05.2025
Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder</p> | <p><input type="checkbox"/> AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online vom 22. – 23.03.2025
Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA Sea Survival Training in Elsfleth vom 23. – 24.05.2025
Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA-Flugsicherheitstraining in Rendsburg vom 15. – 21.06.2025
Teilnahmegebühr: 260 € für AOPA-Mitglieder, 360 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA online Seminar: Let's Go instruments am 26.04.2025
Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene am 17.05.2025
Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder</p> |
|---|---|

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.



JOCHEN
SCHWEIZER

O₂

go



PHILIPS



cewe

MAC

+Babbel

Tchibo

EPSON

WMF

GARMIN.

SENNHEISER

BRAUN

DeLonghi

flaconi
Find your beauty. Everyday.

Beste Rabatte für AOPA-Mitglieder

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

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

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

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

Die elektrische Zukunft des Fliegens

Was tut sich gerade bei elektrischen Lufttaxis, den eVTOLs und konventionellen Flugzeugen?

Vor etwa 10 Jahren war die Begeisterung in der Öffentlichkeit und an den Kapitalmärkten groß, als die ersten Konzepte für elektrisch angetriebene Lufttaxis präsentiert wurden. Sogenannte eVTOL-Luftfahrzeuge (electric Vertical Take-Off and Landing aircraft), wurden mit geradezu phantastischen Eigenschaften angepriesen: Sie sollen wie Hubschrauber vertikal starten und landen können, zudem emissionsfrei mehrere hundert Kilometer zurücklegen, in der Endstufe auch vollautomatisch ohne Piloten, und das Ganze zum Preis eines Flixbus-Tickets, enorm sicher, und direkt von Stadtmitte zu Stadtmitte über Vertiports, die sich klein, grün und harmonisch ins Stadtbild einfügen.

Wer findet sowas nicht toll? Nichts anderes als eine Revolution des Personentransports auf der Kurz- und Mittelstrecke wurde geplant.

Nun, einige Jahre später befindet sich die Branche in einer großen Phase der Ernüchterung. Zwar konnten mehrere eVTOL-Konzepte viele Investoren an der Börse begeistern: Milliardenbeträge wurden eingesammelt, aber auch schnell wieder ausgegeben, ohne dass die anvisierten Ziele erreicht wurden.

Lilium mit Sitz in Oberpfaffenhofen hat mehr als eine Milliarde Euro auf dem Kapitalmarkt eingenommen, mehr als 1000 Mitarbeiter, aber noch nie einen Menschen transportiert. In Presseberichten und Youtube Videos werden kritische Luftfahrtingenieure zitiert, wonach die Lilium-Jets derzeit eine Reichweite von viel-

leicht 20 Kilometern haben, die Prospektangaben versprechen aber Reichweiten von 300 km. Wie will man diese enorme Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit auflösen? Vielleicht geht das auch nicht. Ende 2024 musste Lilium wegen Kapitalmangels Insolvenz anmelden, nachdem über eine Milliarde Euro aufgebraucht waren und der Bund keine Kredite zur Verfügung stellen wollte. Aber kurz vor Weihnachten fand sich offenbar eine Investorengruppe, die das Unternehmen retten will. Ob und wie es weiter geht, das bleibt abzuwarten und wird sich in den nächsten Wochen und Monaten entscheiden.

Auch Airbus hat vor einigen Tagen angekündigt, sein Projekt „CityAirbus NextGen“ vorerst pausieren zu wollen. Nach den Gründen gefragt, antwortet der Airbus-Helicopters-Geschäftsführer dem Portal AeroBuzz: „Es handelt sich dabei um die Batterien. Wir benötigen eine bestimmte Leistung, um die Mission zu erfüllen, 100 Kilometer mit vier Passagieren zu fliegen. Da braucht es noch Fortschritte. Wir sehen nicht, dass diese technologische Reife in der nahen Zukunft erreicht wird.“

Auch der Wettbewerber Volocopter mit Firmensitzen im badi-schen Bruchsal und in München hat zwischenzeitlich Insolvenz angemeldet, und steht vor einschneidenden Sanierungsmaßnahmen, um wettbewerbs- und überlebensfähig zu werden. Immerhin hat Volocopter bereits Menschen mit seinem Fluggerät „Volocity“ transportiert, so auch am Rand der olympischen Spiele



Der City Airbus NextGen – leider mit Batterieproblemen

Foto: © Airbus Helicopters 2024 – Christian Keller



Archer Aviation Midnight auf einem seiner vielen Testflüge

in Paris, aber längst nicht im täglichen Routinebetrieb und mit den angepeilten Leistungsdaten.

Liegt es an der Innovationsfeindlichkeit des Industriestandorts Deutschland, dass es mit den eVTOLs nicht vorwärts geht? Oder gibt es andere Gründe für den bisherigen Misserfolg von Lilium, Volocopter und Airbus?

Deutlich positivere Nachrichten kommen aus den USA, wo vom Wettbewerb auch ganz andere technische Konzepte verfolgt werden. Das Unternehmen Joby Aviation aus Kalifornien konnte im Sommer 2024 stolz verkünden, dass man erstmals mit einem Testpiloten an Bord einen Flug über eine Strecke von 240 Kilometer zurückgelegt hat. Das Joby-Lufttaxi hat sechs relativ große Kipprotoren in Kombination mit konventionellen Tragflächen, was offenbar sehr energieeffizient ist. Bislang wurden schon über 30.000 Meilen im Testbetrieb zurückgelegt, und der Zulassungsprozess mit der FAA macht offenbar zügig Fortschritte.

Diese positive Entwicklung bei Joby Aviation wird offenbar auch an der Börse geschätzt, aktuell liegt der Marktwert der Aktien bei über 6 Milliarden Dollar, er lag in diesem Jahr aber auch schon um die Hälfte niedriger. Die Aktie von Lilium hingegen liegt nach Höhenflügen in den Jahren 2020/2021 nur noch auf Ramschniveau. Einen ähnlichen technischen Ansatz wie Joby verfolgt auch die ebenfalls in Kalifornien beheimatete Archer Aviation: 12 elektrisch angetriebene Propeller treiben das Gerät mit Namen „Midnight“ an, das im Horizontalflug den benötigten Auftrieb über seine Tragflächen erzeugt. Bis zu vier Passagiere sollen von einem Piloten über eine Strecke von 20-50 Meilen transportiert werden. Als Zielgruppe sieht man hier auch Airlines, die ihre Passagiere schnell zwischen den Stadtzentren und Flughäfen vor den Toren

der Städte transportieren wollen. Alle ca. 400 Testflüge wurden bislang ohne Piloten an Bord absolviert. Der Wert der Aktien liegt derzeit bei insgesamt 4,4 Milliarden Dollar.

Eine seriöse abschließende Bewertung des eVTOL-Marktes ist derzeit einfach nicht möglich. Leider kommen aus Deutschland derzeit keine guten Nachrichten. Die Ansätze in den USA sind hingegen vielversprechend, aber auch dort fliegen bislang nur Prototypen auf Missionen, die noch nicht den geplanten Normalbetrieb widerspiegeln. Die neuen Fluggeräte stellen eine unglaubliche Chance für die Entwicklung unserer Branche dar. Aber es bleiben viele Fragezeichen. Wenn das Experiment gut geht, und wenn wir zukünftig mit eVTOLs tatsächlich emissionsfrei und sicher viele Menschen in der Luft transportieren können, dann wird das sehr zu begrüßen sein. Die bislang einzigen rein elektrischen Flüge mit Passagieren wurden hingegen mit konventionellen Flugzeugen durchgeführt. Auch hier gibt es Fortschritte zu vermelden:

In China wurde das viersitzige Elektroflugzeug RX4E der Liaoning Aviation Academy (LGAA) am 29. Dezember 2024 von der staatlichen Luftfahrtbehörde nach Part 23 zugelassen. Gemäß Presseberichten hat das Flugzeug eine Spannweite von 13,5 Metern, das maximale Startgewicht beträgt 1.260 kg bei einer Zuladung von 400 kg. Die Batterien mit 70 kWh Kapazität sollen dem Elektromotor Energie für eine Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h bzw. eine Reisegeschwindigkeit von 200 km/h bereitstellen. Bei einer Flugzeit von 90 Minuten soll das Flugzeug eine Reichweite von rund 300 km haben. Wenn sich diese Daten bestätigen, dann würde dieses Flugzeug einen wirklichen Innovationsdurchbruch darstellen. Derzeit versuchen wir mehr über dieses Flugzeug herauszufinden.

Michael Erb

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

1

neues Mitglied



ForeFlight Gutschein 50 Euro

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



Jeppesen Gutschein 80 Euro

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



50 Euro Gutschein

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



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.



Petition für den Fortbestand des Verkehrslandeplatzes Salzgitter-Drütte

Als gemeinnütziger Verein betreibt der Motorflug-Club Salzgitter e.V. seit 70 Jahren den Verkehrslandeplatz Salzgitter-Drütte sowie die angegliederte Flugschule.

Der Pachtvertrag vom Flugplatzgelände wurde zum 31.12.2025 gekündigt. Um den Fortbestand des Verkehrslandeplatzes Salzgitter-Drütte zu sichern, wurde eine Unterschriftensammlung gestartet.

Alle Interessierten werden aufgerufen, sich an der Aktion zu beteiligen, da die Wiederinbetriebnahme eines geschlossenen Verkehrslandeplatzes unwahrscheinlich erscheint.

<https://flugplatz-salzgitter.de/petition>



Foto: © Felix Aust



Foto: © Felix Aust

Neue Fliegerarzt-Praxis am Flugplatz Mainz-Finthen (EDFZ)

Vor einigen Wochen hat unser Mitglied Michael Tomschi eine neue Fliegerarzt-Praxis in Mainz eröffnet.

Die Praxis befindet sich direkt am Flugplatz Mainz-Finthen und führt flugmedizinische Tauglichkeitsuntersuchungen der Klasse 2 und Cabin

Crew durch, auch Höherentauglichkeits-Untersuchungen sind möglich. Die Anreise kann bequem per Flugzeug oder per PKW erfolgen.

Weitere Infos über diesen Link: <https://www.aeromedical-mainz.de/>

Geschäftsführer (m/w/d) für den Verkehrslandeplatz Jena-Schöngleina gesucht

Die Flugplatzgesellschaft mbH Jena-Schöngleina sucht wegen eines Generationenwechsels zum nächstmöglichen Zeitpunkt den **Geschäftsführer Verkehrslandeplatz (m/w/d)**.

Nahe der Stadt Jena, eines lebendigen, über 100.000 Einwohner zählenden Oberzentrums in Thüringen, das auch überregional als Wissenschafts-, Bildungs-, Forschungs- und Innovationsstandort bekannt ist, liegt der Verkehrslandeplatz Jena-Schöngleina, der von den Gesellschaftern Saale-Holzland-Kreis und Stadtwerke Jena betrieben wird. Die Flugplatzgesellschaft mbH Jena-Schöngleina ist mit über 10 Tsd. Flugbewegungen im Jahr und dem Standort eines ADAC-Rettungs-

hubschraubers ein wichtiger Bestandteil der Infrastruktur in der Region. Als Alleingeschäftsführer obliegt Ihnen die gesamtheitliche strategische und operative Leitung und Weiterentwicklung der Gesellschaft mit Umsatz- und Ergebnisverantwortung.

Dazu gehören neben der Steuerung betriebswirtschaftlicher Prozesse auch die Überwachung des Luftaufsichtspersonals und die Einhaltung luftrechtlicher Vorgaben.

Mehr Informationen finden Sie in dieser PDF Datei: <https://bit.ly/3WBJKSF>



MOBILE FLUGZEUGAUFBEREITUNG

UNSER SERVICE

Wir bringen für die perfekte Flugzeugaufbereitung unser Profi-Equipment zu Ihnen in den Hangar. Durchgeführt von Piloten für Piloten - Europaweit

- Reinigung (innen & außen)
- Politur
- Versiegelung
- Textil- u. Lederaufbereitung
- Scheibenaufbereitung

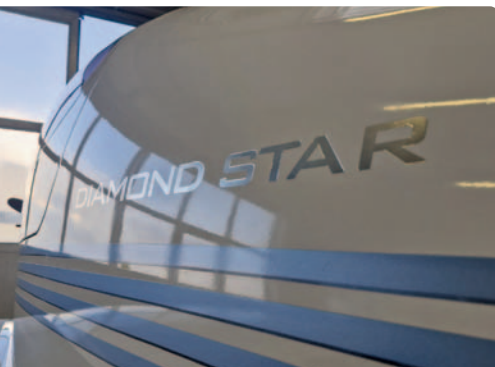
AERO POLISHING

Inh. Björn Tretow

0176 34908322

moin@aero-polishing.de

www.aero-polishing.de



ÜBER UNS

Unser Team besteht aus passionierten Piloten. An Ihrem Flugzeug arbeiten nur Profis die sich mit unterschiedlichsten Flugzeugen auskennen.

Wir...

...bringen 25 Jahre Luftfahrtexpertise mit

...sind Europaweit für Sie unterwegs

...sind der Profi für die Aufbereitung aller Lfz.-Klassen

...haben für fast jedes Lackbild die passende Lösung

...bieten exklusive Luftfahrzeugaufbereitung

EFFEKT EINER KERAMIKVERSIEGELUNG

- Schutz der Oberfläche gegen UV-Strahlung, Wasser und Schmutz
- bietet einen langfristigen Schutz und erleichtert die Reinigung
- Farbintensivierung und Glanz
- Verbesserung der aerodynamischen Eigenschaften

News



Rückblick 2024

Wachstum erfordert Modernisierung

Die AOPA Austria ist in den letzten Jahren stetig gewachsen – das zeigt, wie wichtig unsere Anliegen für die Allgemeine Luftfahrt in Österreich sind und wie sehr eine starke Gemeinschaft geschätzt wird. Mit jedem neuen Mitglied werden wir sichtbarer und stärker – ein großes Danke an alle, die dabei sind!

Daher mussten unser Verwaltungssystem und in weiterer Folge auch die Website auf den neuesten Stand gebracht werden. Alles ist jetzt moderner, übersichtlicher und für euch leichter zugänglich. Der Mitgliederbereich war uns ein besonderes Anliegen – damit könnt ihr sofort eure persönlichen Daten ganz einfach selbst verwalten, Rechnungen und Dokumentenvorlagen herunterladen und euch für Events und Termine anmelden.

Damit habt ihr – besonders in Zeiten von Datenschutz – jederzeit einen transparenten Überblick, welche Daten von euch gespeichert sind, und könnt diese ggf. korrigieren.

Auch ein Forum ist im neuen Mitgliederbereich enthalten. Hier könnt ihr euch mit anderen Mitgliedern austauschen, Fragen stellen oder einfach interessante Diskussionen führen. Schaut rein und macht mit – je aktiver die Community, desto mehr Spaß macht es!

Wechsel im Vorstand

Nach vielen Jahren als Kassier verabschieden wir Harald Schmid, der uns mit großem Engagement unterstützt hat. Harald, ein riesiges Dankeschön für alles, was du für die AOPA Austria geleistet hast! Gleichzeitig freuen wir uns, neue Gesichter im Vorstand begrüßen zu dürfen, die frische Ideen und viel Energie mitbringen.

Exklusiver Rabatt für CAPZLOG.AERO

Eine Kooperation mit capzlog.aero bietet euch als Mitglieder der AOPA Austria einen exklusiven Rabatt auf das digitale Flugbuch von capzlog.aero.

Ein praktisches Tool, das eure Flugaufzeichnungen übersichtlich und einfach macht. Schaut es euch an und nutzt den Vorteil!

Fly-Ins – Nachholbedarf für 2025 besteht

Für uns von AOPA Austria geht Sicherheit in der Luft jedenfalls vor, daher mussten einige Fly-Ins witterungsbedingt abgesagt werden, was natürlich schade war. Aber: Wir planen schon neue Termine für 2025 und freuen uns auf zahlreiche tolle Treffen in diesem Jahr.

Wenn ihr Vorschläge für besondere Flugziele oder Programmpunkte habt, lasst es uns wissen – eure Ideen sind immer willkommen!

AERO Friedrichshafen –

Gemeinsam mit AOPA Germany & AOPA Switzerland

Wie auch die letzten Jahren waren wir auf der AERO in Friedrichshafen dabei. Gemeinsam mit unseren Freunden von AOPA Germany und AOPA Switzerland durften wir einige von euch an unserem Stand zu begrüßen.

Events – Für jeden etwas dabei

Auch wenn es mit den Fly-Ins nicht so geklappt hat, hatten wir dennoch viele spannende Events:

Winterfliegen: Erlebt die besondere Atmosphäre des Fliegens im Winter – mit praktischen Tipps und Tricks für kalte Tage.

Cockpit-Umbau: Entdeckt neue Möglichkeiten für technische Upgrades und persönliche Anpassungen an eurem Flugzeug.

Garmin-Day: Ein Tag voller Informationen über die neuesten Technologien von Garmin, die eure Flüge noch sicherer und komfortabler machen.

IFR Praxis Workshop: Im Juni veranstalteten wir einen Workshop, wo die Aspekte der IFR-Fliegerei beleuchtet wurden.

Johannes Eder, Commercial Pilot bei Tyrol Air Ambulance, führte in diesem Workshop durch alle Phasen eines IFR-Fluges. Die Teilnehmer konnten viele interessante Beispiele sowie Tips & Tricks aus der Praxis mitnehmen.

Garmin GTN Workshop: Als Ergänzung zum vorhergegangenen IFR Praxis Workshop wurde in einem Online-Termin die Bedienung eines Garmin GTN COM/NAV Gerätes gezeigt und auf Besonderheiten in der IFR-Fliegerei eingegangen.

Auch heuer werden wir diese Reihe fortsetzen

Ausblick 2025

Aero 2025

Auch heuer werden wir wieder – gemeinsam mit AOPA Germany & AOPA Switzerland – dabei sein; Schaut vorbei, informiert euch über Neuigkeiten aus der Luftfahrt und nutzt die Gelegenheit, euch auszutauschen.

Fly-In nach Klagenfurt (LOWK) vom 13. - 15. Juni 2025

Der Termin für das AOPA Fly-In in Klagenfurt steht fest: vom 13. bis 15. Juni 2025. Freut euch auf ein tolles Programm, interessante Gespräche und natürlich das gemeinsame Fliegen. Wir wollen das Event so gestalten, dass es für alle unvergesslich wird – eure Vorschläge und Ideen sind dabei herzlich willkommen. Schreibt uns, was ihr euch wünscht!



Foto: © pixabay.com – jotoya

Gemeinsam für bessere Bedingungen: UAT in Austria

Wir haben in der Vergangenheit bereits mehrfach über dieses Thema berichtet, den Sicherheitsgewinn für die Luftfahrt und die Piloten aufgezeigt. Die große Neuigkeit ist, dass die AOPA Austria plant, die erste ADS-B/UAT Bodenstation in Österreich (und Mitteleuropa) am Flugplatz Bad Vöslau (LOAV) in Betrieb zu nehmen. Unsere Beharrlichkeit und unsere Geduld tragen nun Früchte.

Nach der Freigabe des Flugplatzes Bad Vöslau und des Flughafens Wien Schwechat hat ja auch die Austro Control GmbH ihre Freigabe erteilt – unter der Prämisse, dass seitens des BMK (Bundesministerium für Verkehr) keine fachlichen Einwände kommen. Das BMK hat diese fachliche Evaluierung nun abgeschlossen und grünes Licht gegeben, und somit unterstützt auch das BMK dieses Projekt. Aktuell laufen Verhandlungen mit der Bezirkshauptmannschaft Baden (zuständige Behörde für den Flugplatz) für die Aufstellung der Antennen sowie mit der Fernmeldebehörde.

Wenn alles nach Plan verläuft, können wir noch in diesem Jahr die erste Station in Betrieb nehmen und damit einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt leisten.

Wichtig dabei ist, dass UAT für alle „Konsumenten“ kostenlos ist. Es ist lediglich ein ADS-B UAT Empfänger im Cockpit notwendig. Die Bandbreite reicht vom günstigen Einstiegsgesetz, welches die Daten am Tablet darstellt, bis zur komplett integrierten und zertifizierten Lösung mit ADS-B In und -Out. Die USA hat es bereits erfolgreich vorgemacht – dort ist dieses System für alle Teilnehmer ebenfalls kostenlos verfügbar und hat dort nachweislich einen enormen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit in der Luftfahrt geleistet.

Termine 2025

Februar 2025

15.02.2025

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

22.02.2025

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

März 2025

08./09.03.2025

Wetterseminar in Egelsbach (EDFE)
Info: www.flugwetterseminare.de

13. & 15.03.2025

AOPA AZF Sprechfunkrefresher online
Info: www.aopa.de

15.03.2025

AOPA Atlantikseminar in Egelsbach
(EDFE)
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

26.04.2025

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

26.04.2025

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

30.04. – 04.05.2025

AOPA Flugsicherheitstraining am
Flugplatz Paderborn-Haxterberg (EDLR)
Info: www.aopa.de

Mai 2025

17.05.2025

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

Juni 2025

05. – 08.06.2025

AOPA Fly-Out
Info: www.aopa.de

15. – 21.06.2025

AOPA Flugsicherheitstraining
am Flugplatz Rendsburg-Schachtholm
(EDXR)
Info: www.aopa.de

31.05.2025

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

Juli 2025

28.06.2025

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

August 2025

03. – 09.08.2025

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

Oktober 2025

10. & 11.10.2025

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

25./26.10.2025

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

November 2025

22.11.2025

46. AOPA IFR Refresher Seminar
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 2025
<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

Heimattflugplatz

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

flieger

MAGAZIN

Bereit zum Abheben? Jetzt einsteigen!



JETZT TESTEN: 3 AUSGABEN + TOLLE PRÄMIE!



**Fliegerscheibe,
1€ Zuzahlung**

- + 3 Ausgaben nur 27,00 €
- + 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. 27,00 € (DE) / 30,00 € (AT) / 41,80 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.

