AOPA GERMANY

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

# LETTER

Ausgabe 02/2026 | April – Juni 2026 | Heftpreis 2,80 €

2/2026
April – Juni

# Einladung zur Jahreshauptversammlung in Egelsbach



## Stärker vertreten!

**IAOPA Europe konzentriert sich auf Kraftstoffe, Regulierung und Luftraumzugang**

**Luftfahrt-Bundesamt und die Medicals**

## Fliegerisch fit!

**47. AOPA- Flugsicherheitstraining in Eggenfelden – ausgerichtet von AOPA D-A-CH**

**AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online**

## Besser informiert!

**Wichtiger Hinweis: Auslandsflüge mit dem UL**

**Im Westen nun Neues? AVGAS und JET A-1 unter Beobachtung**

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/navigators

## GTN XI SERIES

[1]Erfordert Zusätzliche Hardware. © Garmin Ltd. or its subsidiaries.



Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

# Wenn es plötzlich eng wird

Im Sichtflug gilt: Sehen und gesehen werden. Doch tote Winkel gibt es auch im Cockpit. Einheitliche digitale Systeme könnten Abhilfe schaffen

Die Aufnahmen verursachen Gruseln:
Eine Paragliderin flog in der Nähe des Flugplatzes Zell am See in Österreich, als sich eine Cessna 182 annäherte, durch den Schirm flog und ihn zerstörte. Geistesgegenwärtig konnte die abstürzende Paragliderin ihren Reservefallschirm öffnen und weitgehend unverletzt eine Notlandung durchführen. Der Pilot der Cessna 182 konnte sein Flugzeug ebenfalls sicher landen. Beide haben extremes Glück im Unglück gehabt. Aber solche Unfälle passieren leider immer wieder, weil das Prinzip des »See and avoid« bei der Kollisionsvermeidung einfach an seine Grenzen kommt. Auch bei sorgfältiger Luftraumbeobachtung kann es passieren, dass von Piloten ein anderes Flugzeug oder Luftsportgerät übersehen wird. Denn gelegentlich muss man auch die Augen auf die Motorüberwachungsinstrumente richten, auf die Karte oder das GPS. Und dass man in einer Cessna 182 über die hohe Cowling nach vorne und unten nicht viel sieht, ist auch bekannt. Das Besondere an diesem Fall: Die Paragliderin ließ eine Action-Cam laufen, es gab also Videoaufnahmen, die mediale Aufmerksamkeit war enorm. Das bietet auch eine Chance. Das Thema der Kollisionsvermeidung interessiert üblicherweise leider nicht viele Menschen außerhalb unserer Kreise. Seit Jahren fordern wir in der AOPA, dass, etwas trivial ausgedrückt, »alles, was fliegt« sich auch elektronisch sichtbar machen sollte. Die Airliner sehen sich alle über ADS-B basierend auf Mode S, die General Aviation in den USA sieht sich über ADS-B basierend auf der Technologie UAT, und die Segelflieger sehen sich über FLARM. Die IAOPA Europa engagiert sich seit vielen Jahren beim Thema. In mehreren Ländern werden UAT-Versuche durchgeführt, die das Ziel einer flächendeckenden Einführung auch in Europa vorbereiten sollen. Die EASA verfolgt das Ziel, verschiedenen Technologien bei der Schaffung eines Luftlagebilds zusammenzuführen. Wer sich für die technischen Details interessiert: Die Stichworte heißen hier iConspicuity und ADS-L. Woran es bei der Umsetzung in die Praxis mangelt, ist bislang leider der politische Wille und die Einigung auf technische Standards. Einige Protagonisten wollen leider fliegen, ohne sich elektronisch sichtbar zu machen. Die meisten Flugsicherungsorganisationen interessieren sich nicht oder wenig für den Sichtflugverkehr, sehen kein Geschäftsmodell für sich und verhalten sich passiv bis ablehnend: Die benötigten UAT-Frequenzen sind nicht frei, eine Zertifizierung der Systeme wäre teuer …

Ein Vorfall wie bei Zell am See, in hervorragender Videoqualität dokumentiert und außerdem leicht zu verstehen, ist ein Argument, das hoffentlich dazu beitragen kann, Widerstände zu überwinden und vor allem Unterstützer in der Politik und der Verwaltung zu gewinnen. Dort wird gerne über das Ziel der Digitalisierung diskutiert. Zur Kollisionsvermeidung wäre die Digitalisierung wirklich überlebenswichtig – und sie wäre kostengünstig. Denn die Anzahl der benötigten UAT-Bodenstationen in Deutschland liegt bei nicht mehr als 20. Die Anschaffungskosten pro Station betragen weniger als 5000 Euro. Man kann sie sich als großes Outdoor-WLAN mit der Reichweite eines VOR vorstellen. Als Add-on können zusätzlich Wetter- und AIS-Informationen abgestrahlt werden, wie in den USA. Die Hoffnungen auf bezahlbare, satellitenbasierte Lösungen, die sich in den letzten Jahren ergeben haben, müssen nach dem Preissprung bei Starlink für aviatische Nutzungen leider erst einmal als unrealistisch betrachtet werden. Wir Piloten hatten wohl alle schon Erlebnisse, bei denen uns andere Flugzeuge oder Luftsportgeräte plötzlich und unerwartet viel näherkamen, als es uns lieb war. Meistens passiert ja auch nichts. Die Wahrscheinlichkeit ist so gering, wie das zufällige Treffen der Mitte einer Dartscheibe, ohne zu zielen. Manchmal passiert es aber doch. Deshalb sollte unserer Meinung nach jeder Teilnehmer am Luftverkehr auch in Technologie zur Kollisionsvermeidung investieren – über ADS-B, FLARM oder über eine Lösung, die sogar per Handy funktioniert. Eine Investition, die sich lohnt.



## AOPA-Intern


Einladung zur AOPA-Hauptversammlung am 17. Oktober 2026 in Egelsbach 5
Wir danken … 5
Kroatien – Mali Lošinj, eine wahrhafte Perle am Adriatischen Meer 6
Mitglieder werben Mitglieder 8


## Stärker vertreten!


Nachruf auf John Sheehan 10
Nachruf auf Werner Schmitt-Öchsner 10
Nachruf auf Roland Bosch 10
DFS stellt Nachrichten für Luftfahrer (NfL) ab sofort kostenfrei online zur Verfügung 11
Reichlich überzogen: Neuer Vorschlag für Anforderungen an Luftfahrzeugkennzeichen in der LuftVZO 11
Netzwerken in Friedrichshafen 12
IAOPA Europe konzentriert sich auf Kraftstoffe, Regulierung und Luftraumzugang 14
Starlink-Preiserhöhung sorgt für Besorgnis in der Allgemeinen Luftfahrt 15
Luftfahrt-Bundesamt und die Medicals 16
Routine-Augenuntersuchung für Bewerber über 60 Jahre 16
Verzeichnis der Flugplätze mit Mogas oder Autokraftstoff in Deutschland 2026 17


## Fliegerisch fit!


47. AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden – ausgerichtet von AOPA D-A-CH 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-Sea Survival Training – Überleben auf See 20
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online 20
AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse 21
AOPA-Nordatlantik-Seminar 21
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 23


## Besser informiert!


Im Westen nun Neues? AVGAS und JET A-1 unter Beobachtung 24
Wichtiger Hinweis: Auslandsflüge mit dem UL 26
STOL-Wettbewerb im Yukon 28


## Rubriken


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


Titelfoto: © AOPA-Germany

# Einladung zur AOPA-Hauptversammlung am 17. Oktober 2026 in Egelsbach

**Sehr geehrte Mitglieder,**

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

**Zeit und Ort**

Termin: Samstag, 17. Oktober 2026, 14:00 Uhr
Ort: AOPA-Geschäftsstelle
Flugplatz, Haus 10, 63329 Egelsbach

**Tagesordnung**

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

Anträge zur Hauptversammlung sind schriftlich bis zum 17.09.2026 in der Geschäftsstelle einzureichen. Die Anträge werden am 24.09.2026 im Mitgliederbereich der AOPA-Website unter www.aopa.de veröffentlicht.

**Anmeldung**

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

**Zu den organisatorischen Details:**

Die Hauptversammlung findet im Tagungsraum des Restaurants „Rodizio", in unmittelbarer Nähe unserer Geschäftsstelle, direkt neben der Flugleitung des Flugplatzes Egelsbach statt. Dort haben wir eine größere Fläche als in unserem eigenen Tagungsraum zur Verfügung. Zudem können wir den Teilnehmern dort bereits ab 12:00 Uhr einen kleinen Imbiss anbieten. Bitte bringen Sie Ihren Mitgliedsausweis zur Veranstaltung mit.

## Wir danken …

… unseren Jubilaren in den Monaten April, Mai und Juni 2026
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

**40-jährige Mitgliedschaft**
Dr. Knut Bührmann
Lorenz Forster
Robert Zimmermann
Klaus-Dieter Joras

**30-jährige Mitgliedschaft**
Thomas Schaub
Volker Dornis
Manfred Bruns
Helmut Küchler
Lothar Amborn
Dr. Ingo Cremer
Christian Büge
Tobias Möhrle
Georg Bierschneider
Gerd Kock
Michael Erhard

**25-jährige Mitgliedschaft**
Dr. Sepp-Dieter Lehner
Dr. Armin Walter
Dr. Rüdiger Schulz
Franz Kleiner
Joachim Schanz
Gregor Thamm
Roger Schumann
Martin Volkhausen
Patrick Kreimer
Dr. Martin Hofmann
Dr. Olaf Stachowiak
Andreas Mevenkamp

# Kroatien – Mali Lošinj, eine wahrhafte Perle am Adriatischen Meer

Jedes Jahr zu Pfingsten veranstaltet die AOPA Germany unter der Leitung ihres sehr engagierten Geschäftsführers Michael Erb mit viel Herzblut ein Fly-Out zu fliegerisch interessanten Destinationen in Europa. So ging es im Mai 2026 zum wiederholten Male nach Mali Lošinj in Kroatien; den Ruf hierher zu fliegen folgten nicht weniger als 33 Crews. Jeweils individuell reisten diese zumeist aus ganz Deutschland mit ihren von der Motorisierung bzw. Ausstattung sehr unterschiedlichen Fluggeräten zugelassen sowohl für Sichtflugbedingungen als auch den Instrumentenflug zu unserem Treffpunkt am Flugplatz LDLO auf der Insel Mali Lošinj mit seiner 900 m langen Asphaltpiste an – wir selbst wählten mit unserer Aquila A210 den bewährten Weg von Arnstadt/Alkersleben (EDBA) über die etwas weniger hohen Berge der Ostalpen mit jeweils hin- und rückwärts einem Tankstopp in Wiener Neustadt (LOAN).

Gelegen in der schützenden Kvarner Bucht hat sich der im 19. Jahrhundert trotz seiner schon lagebedingten Bedeutung als ein wichtiges Seefahrts- und Handelszentrum eher beschauliche Ort Mali Lošinj nicht zuletzt aufgrund der klimatischen Bedingungen zu einer für Gäste aus nah und fern äußerst beliebten Kleinstadt mit heute etwa 7.500 Einwohnern entwickelt. Mit einer vorbildlichen Infrastruktur punktet die Urlaubsdestination mit malerischen Badebuchten und Stränden sowie einem großen Angebot an Wassersportaktivitäten und Bootstouren entlang der Küste bzw. zu benachbarten Inseln auch für Selbstfahrer. Weiter laden gut ausgebaute und gepflegte verkehrsberuhigte Wege zu mehr oder weniger ausgedehnten Spaziergängen sowie ebenso Radwanderungen ein.

Sehenswert ist auf jeden Fall die durch ihre venezianische Architektur mit historischen Häusern und gepflasterten Gassen geprägte Altstadt sowie die von zahlreichen Cafés, Restaurants und Boutiquen umgebene pulsierende Uferpromenade um den Stadthafen mit Blick auf hunderte von Booten. Hier zu verweilen, zu bummeln bzw. für ein Eis, ein kühles Getränk oder für ein schmackhaftes Essen mit lokalen Weinen einzukehren bietet ein besonderes mediterranes Flair mit Balsam für die Seele. Atemberaubende Panoramablicke über das Örtchen und den Archipel ergeben sich nicht zuletzt 171 m über dem Meer von dem Aussichtspunkt Providenca auf dem Umplijak



Foto: © Dr. Andreas Schmidt



Foto: © Dr. Andreas Schmidt

Hügel, wo man bei einem liebevollen Picnic mit hausgemachten Spezialitäten und passenden Getränken einen fantastischen Sonnenuntergang genießen kann.

Bleibt noch ein Wort zur Unterkunft, wo die Wahl auf das in jeder Hinsicht empfehlenswerte Hotel „Bellevue" an der Čikat-Bucht als Ausgangspunkt für unsere Unternehmungen fiel (www.losinj-hotels.com). Das hier offerierte Frühstück genügt allerhöchsten Ansprüchen, nicht zuletzt besitzt das japanische Restaurant „Matsunoki" im Haus auch einen Michelinstern. Fantastisch relaxt werden kann in der weitläufigen Hotelanlage mit Innen- und Außenpool gefüllt mit Meerwasser oder ebenso am hoteleigenen Privatstrand mit Bootsanleger – wer hier nichts für sich findet, hat selber Schuld.

**Fazit:**
Wenn die AOPA Germany zu Beginn eines jeden Jahres zu ihrem traditionellen Fly-Out ruft, braucht man ganz gute Argumente, um nicht dabei sein zu wollen. Ein etwaiger limitierender Faktor ist aber die begrenzte Zahl von Teilnehmerplätzen, denn es muss nicht nur eine entsprechende Unterkunft für die Crews nach Möglichkeit mit flexiblen Buchungsbedingungen gefunden, sondern ebenso ein Flugplatz mit genügend Abstellpositionen für in diesem Jahr mehr als 30 Flugzeuge ausgewählt werden, der natürlich auch noch den nötigen Treibstoff bereit stellen kann. All diese logistischen Herausforderungen hat die AOPA-Crew in Egelsbach wie im Vorjahr mit prominenter Unterstützung aus der Schweiz in bewährter Art und Weise hervorragend gemeistert. Obendrein war den Besatzungen der Wettergott hold und last but not least ist die kroatische Insel Mali Lošinj besonders in der Vorsaison mit ihren sehr angenehmen Temperaturen nicht nur für Hobbyflieger sowieso ein must see.

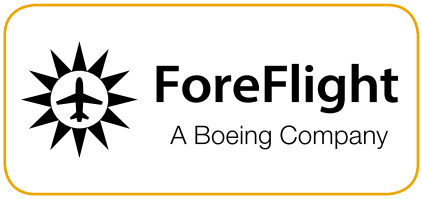
*Dr. Andreas Schmidt, Mitglied der AOPA-Germany*

Anzeige



# *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 2026

## 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.



### Freistellung vom AOPA-Mitgliedsbeitrag für ein Jahr

für AOPA-Mitglieder mit persönlicher Mitgliedschaft

Sie können die Werbeprämie auch online auswählen und die Angaben der geworbenen Person übermitteln: **https://aopa.de/ueber-uns/werben-mit-aopa/**

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

# Nachruf auf John Sheehan



Der ehemalige Generalsekretär der IAOPA John J. Sheehan III verstarb im März im Alter von 85 Jahren in Wilmington/USA. Seine Karriere begann als Marineflieger in der US Navy. 1980 wechselte er zur AOPA-USA, wo er in verschiedenen Funktionen tätig war und zum Executive Vice President befördert wurde. Von 1997 bis 2012 übernahm er als Generalsekretär die Führung der globalen IAOPA, bereitete unsere Veranstaltungen und Treffen vor und moderierte sie, formulierte Positionspapiere und hielt zu vielen Luftfahrtbehörden weltweit Kontakt. John Sheehan war äußerst engagiert und kompetent, stets erreichbar und unterstützend, kommunikativ, positiv eingestellt und diplomatisch.

Er genoss sichtlich die 14 Jahre, die er in unserem internationalen Verband mit uns zusammenarbeitete, und wir alle sind ihm für seinen Einsatz sehr dankbar.

# Nachruf auf Werner Schmitt-Öchsner



Im Februar ist Werner Schmitt-Öchsner im Alter von 83 Jahren plötzlich und unerwartet verstorben. Werner war seit 47 Jahren AOPA-Mitglied und über Jahrzehnte auch der technische Leiter unserer Fliegercamps in Eggenfelden. Reifen wechseln, Motoren checken und Funkgeräte reparieren, selbst bei größter Hitze auf dem Vorfeld, das war sein Ding.

Das Unmögliche möglich zu machen, das war der Antrieb des stets gut gelaunten Elektro-Meisters, der nach der Landung auch große Freude an geselligen Runden mit viel Flieger-Small-Talk hatte. Das private Fliegen war neben Oldtimer-Autos die große Leidenschaft des Ochsenfurters, der im Luft Sport Verein Giebelstadt aktiv war und auch regelmäßig an AOPA-Fly-Outs und -Hauptversammlungen teilgenommen hat. Wir werden Werner sehr vermissen.

# Nachruf auf Roland Bosch



All diejenigen aus unserer Branche, die bei der Messe AERO Friedrichshafen einmal hinter die Kulissen schauen durften, haben ihn kennen und schätzen gelernt: Roland Bosch war über 30 Jahre lang das Aushängeschild, der führende Kopf und der Macher der Luftfahrt-Messe am Bodensee.

Roland Bosch war so wie seine Kollegen ihn beschrieben: Stets humorvoll, charmant, mitreißend und verlässlich. Deshalb wurde er von den Ausstellern und seinen Kollegen immer geschätzt. In 2025 wurde er in den Ruhestand verabschiedet, und in diesem Jahr noch von den Ausstellern und der Luftfahrtpresse für seinen jahrzehntelangen Einsatz gewürdigt und ausgezeichnet. Wenige Tage nach der AERO 2026 verstarb er plötzlich und unerwartet. Ohne Roland Bosch wäre die Messe AERO sicherlich nicht der große globale Publikumsmagnet, der sie heute ist.

# DFS stellt Nachrichten für Luftfahrer (NfL) ab sofort kostenfrei online zur Verfügung

Die NfL sind das offizielle Amtsblatt der deutschen Luftfahrt. Sie enthalten verbindliche Regelungen, aeronautische Hinweise und ergänzende Informationen für Pilotinnen und Piloten, Luftfahrtunternehmen sowie weitere Akteure der Branche. Bereits heute bietet die DFS über ihr Online-Angebot verschiedene kostenfreie luftfahrtbezogene Daten an.

Ab sofort können unter https://aip.dfs.de/basicAIP/
auch die aktuell gültigen NfL eingesehen werden, analog zu der Aeronautical Information Publication (AIP).

Mit dieser Erweiterung erhalten alle Luftraumnutzer einen zentralen, kostenfreien Zugang zu wesentlichen Luftfahrtinformationen. Diese Entscheidung geht zurück auf eine entsprechende Weisung des Verkehrsministeriums.

Die NfL – einschließlich der außer Kraft gesetzten Ausgaben – bleiben weiterhin über die bekannten Vertriebskanäle verfügbar.

*Kommentar AOPA:*
*Wir begrüßen den freien Zugang zu den NfLs sehr, damit wird eine unserer langjährigen Forderungen erfüllt, für die wir uns mit Nachdruck eingesetzt haben.*

*Auch AOPA-Mitglied Theo Voss hat hier viel Zeit investiert und mehrere Klagen angestossen (https://bit.ly/4g7KPT0).*

# Reichlich überzogen: Neuer Vorschlag für Anforderungen an Luftfahrzeugkennzeichen in der LuftVZO

Das Bundesverkehrsministerium informierte in diesem Frühjahr die Verbände über mehrere geplante Änderungen an der Luftverkehrs Zulassungsordnung (LuftVZO) und bat um Kommentare. Unsere Kritik richtete sich einzig gegen die Forderung, dass Luftfahrzeugkennzeichen „entweder in schwarzer Blockschrift auf weißem Grunde oder in weißer Blockschrift auf schwarzem Grund" anzubringen sind.

Wir sind zwar ebenfalls der Auffassung, dass die Kennzeichen gut erkennbar sein müssen, wenden uns aber gegen diese unnötige sprichtwörtliche „schwarz-weiß" Vorschrift. Denn viele Flugzeuge haben z. B. einen silbernen oder grauen Rumpf, auf dem die Kennzeichen etwa in schwarzer oder roter Farbe hervorragend lesbar sind. Die gute Lesbarkeit leidet grundsätzlich auch nicht unter dezenten Schattierungen und Umrandungen.

Eine Umlackierung der Luftfahrzeuge ist deshalb zur Erfüllung des Gedankens der Vorschrift, gut lesbare Kennzeichen anzubringen, nicht notwendig. Sie wäre teuer, nicht begründbar und würde auch von den Luftfahrzeugbetreibern sicher auch aus ästhetischen Gründen abgelehnt.

Der international maßgebliche ICAO Annex 7 führt unter Punkt 6 aus:

*TYPE OF CHARACTERS FOR NATIONALITY, COMMON AND REGISTRATION MARKS*
*6.3. The characters and hyphens shall be formed by solid lines and shall be of a colour contrasting clearly with the background.*

Eine weiter ins Detail gehende Regulierung als die der ICAO mit der Forderung nach deutlichen Linien und klarem Kontrast benötigen wir auch in Deutschland nicht.

Da wir derzeit in unserer Gesellschaft über den dringenden Abbau unnötiger Bürokratie diskutieren, wäre die neue vorgeschlagene Regelung mit ihren vielen Details bei nicht erkennbarem Nutzen ein klarer Schritt in die falsche Richtung zur falschen Zeit.

Das BMV hat uns in einem Anruf signalisiert, dass die Kritik verstanden wurde, und dass die „schwarz-weiß" Vorschrift gekippt wird.

Zudem sollen bereits erteilte Genehmigungen für Kennzeichen Bestandsschutz erhalten. Wir werden weiter berichten.

# Netzwerken in Friedrichshafen




Foto: © Dr. AOPA-Germany

Für Messebesucher war es objektiv schwierig, bei strahlendem Wetter und vielen Flugzeugen schlechte Laune zu entwickeln. Auch für uns haben sich in diesem Rahmen ideale Möglichkeiten zum Netzwerken ergeben, vor allem zu den folgenden Themen.

In Sachen Medicals und LBA finden die vom Bundesverkehrsministerium angeordneten Arbeitstreffen mit den Verbänden zwar statt und es gibt Fortschritte, aber es sieht derzeit nicht so aus, als würde es besonders schnell zu den erhofften grundsätzlichen Lösungen kommen. Selbstverständlich werden wir hier weiter konstruktiv-kritisch mitarbeiten. Dies ist ein weiterer Grund für uns, mit unserem Dachverband IAOPA Europe an einer grundsätzlichen Reform und Vereinfachung der Medicals nach internationalem Vorbild zu arbeiten. Auf der AERO waren alle für den dazu notwendigen Austausch benötigten Akteure anwesend: Die Kollegen der AOPA-USA mit dem für Behördenkontakte zuständigen Jim Coon und dem Fliegerarzt Dr. Brent Blue versprachen, den Austausch in Sachen Statistiken und Verfahren voranzubringen.




Foto: © Dr. AOPA-Germany




Foto: © Dr. AOPA-Germany

Die Verantwortlichen der EASA unter Exekutivdirektor Florian Guillermet und die in der EU-Kommission für Flugsicherheit zuständige Christine Berg forderten ebenfalls weniger Bürokratie und mehr Eigenverantwortung bei den Medicals. Eines kann man festhalten: In vielen Gesprächen haben wir festgestellt, dass sich die europäischen Behörden in Sachen Medical weiterentwickeln – etwa, was Selbsterklärungen zur Medical Fitness oder der Medical-Ausstellung durch Hausärzte angeht. Hier sind wesentliche Fortschritte zu erwarten.

Sehr gute Nachrichten gibt es zum Thema IFR an kleinen Flugplätzen in Deutschland: Der Direktor des Bundesaufsichtsamts für die Flugsicherung (BAF), Dr. Karsten Baumann, erklärte Details zu Speyer, dem ersten Flugplatz in unserem Land mit zertifiziertem IFR-Anflugverfahren – aber ohne eine IFR-zertifizierte Piste. Diese Kombination war bei uns bislang, im Gegensatz zum Ausland, eine große Hürde – die nun genommen wurde. Während in den USA IFR-Verfahren praktisch für alle Flugplätze mit mehr als 800 Metern Piste veröffentlicht werden, hat man in Deutschland sehr hohe Anforderungen an die Ausstattung der Piste und an die Hindernisfreiheit gestellt. In Speyer (EDRY) wurden die Anflugminima auf über 500 Fuß erhöht, um diese Probleme zu vermeiden. Damit kann man allerdings gut leben. Das ist ein sehr wichtiger Schritt in die richtige Richtung – hoffentlich folgen bald auch anderen Flugplätze. Aber IFR-Flugbetrieb muss an niedrig frequentierten deutschen Flugplätzen selbstverständlich auch ohne Tower- und AFIS-Dienste funktionieren. Das ist laut BAF auch geplant. Es sollte in naher Zukunft auch ohne Betriebsleiter gehen – so ist das in den USA und vielen EU-Staaten bereits üblich. An Flugplätzen mit wenig Verkehr besteht sonst keine Chance, den Flugbetrieb kostendeckend abzuwickeln. Denn die personalintensiven Dienste müssen bezahlt werden. Einige Flugplätze, die heute mit subventionierten AFIS-Services arbeiten, sollten sich in absehbarer Zukunft überlegen, ob sie dieses Konstrukt aufrechterhalten können und wollen.

Anzeige

Sparen ist gut.

Opti-Makler

ist einfach besser!

mit Sicherheit!



Beitrag optimieren

Risiken intelligent absichern

Entscheidungen mit Substanz treffen

Jetzt persönliche PKV Analyse anfordern:

www.opti-makler.com
info@opti-makler.com

# IAOPA Europe konzentriert sich auf Kraftstoffe, Regulierung und Luftraumzugang



Foto: © IAOPA-Europe

Geopolitische Spannungen, zunehmende Regulierung und die Zukunft der Allgemeinen Luftfahrt dominierten die Diskussionen während der 153. Regionaltagung der IAOPA-Europe in Kopenhagen. Vertreter europäischer AOPA-Organisationen versammelten sich in der dänischen Hauptstadt, um die wichtigsten Entwicklungen zu erörtern, die die Allgemeine Luftfahrt (GA) in ganz Europa betreffen.

Eines der wichtigsten Themen war die Verfügbarkeit von Luftfahrtkraftstoffen. Clemens Bollinger warnte davor, dass eine mögliche Sperrung der Straße von Hormus ernsthafte Versorgungsprobleme verursachen könnte – insbesondere beim Kraftstoff Jet A1. Obwohl Europa verhältnismäßig wenig Rohöl direkt aus der Golfregion importiert, hat die Schließung zahlreicher europäischer Raffinerien die Abhängigkeit von importierten raffinierten Kraftstoffen erhöht.

Für Avgas erscheint die kurzfristige Aussicht stabiler, da Anbieter wie Shell, Warter Fuels und Puma Energy die Produktion fortsetzen. Dennoch bestehen weiterhin Bedenken hinsichtlich der langfristigen Verfügbarkeit. Emmanuel Davidson warnte davor, dass das geplante Ende der Avgas-Produktion in den Vereinigten Staaten im Laufe der 2030er Jahre dazu führen könnte, dass Europa von nur noch wenigen globalen Anbietern abhängig wird. Gleichzeitig merkten die Teilnehmer an, dass die aktuelle geopolitische Lage den Übergang zu bleifreien Kraftstoffen wie GAMI und Swift beschleunigen könnte.

Auch regulatorische Entwicklungen sorgten für rege Diskussionen. Die Teilnehmer äußerten Bedenken hinsichtlich der Vorschläge der Europäischen Kommission für verpflichtende Passagier-Meldesysteme, die der Bekämpfung von Schmuggel und illegalen grenzüberschreitenden Aktivitäten dienen sollen. Viele Vertreter befürchten, dass diese Maßnahmen die operationelle Flexibilität, die traditionell eine wesentliche Stärke der Allgemeinen Luftfahrt ist, erheblich einschränken könnten.

Martin Robinson von der AOPA-UK merkte an, dass ähnliche Systeme im Vereinigten Königreich bereits existieren, und sieht das Risiko, dass sich vergleichbare Anforderungen auch auf das übrige Europa ausweiten könnten. Der Vorsitzende der IAOPA-Europe, Roland Becker, stellte fest, dass Europa derzeit in ein politisches und sicherheitspolitisches Umfeld eintritt, in dem Grenzkontrollen zunehmend an Akzeptanz gewinnen.

Die IAOPA wird in dieser Angelegenheit weiterhin eine klare Haltung einnehmen und sich gegen unnötige Beschränkungen des freien Verkehrs von GA-Luftfahrzeugen innerhalb des Schengen-Raums zur Wehr setzen.

Ein weiteres zentrales Anliegen war die Umsetzung von Part-IS, der neuen europäischen Cybersicherheitsverordnung für Luftfahrtorganisationen. Obwohl diese formal bereits seit Februar 2026 in Kraft ist, haben viele Flugschulen, CAMOs und Instandhaltungsbetriebe mit dem damit verbundenen Verwaltungsaufwand zu kämpfen. Nach Aussage von IAOPA-Europe Präsident Michael Erb erfüllt in Deutschland noch keine einzige Luftfahrtorganisation die Vorschriften vollständig. Vertreter aus Dänemark und der Schweiz berichteten von ähnlichen Problemen.

Positiver verliefen die Diskussionen zur Reform der Flugmedizin. Jüngste Gespräche mit der EASA im Rahmen der AERO Friedrichshafen 2026 lassen darauf schließen, dass künftig eine Vereinfachung der medizinischen Anforderungen möglich werden könnte. Die EASA scheint sich schrittweise einem stärker evidenzbasierten Ansatz zuzuwenden, bei dem bestimmte medizinische Probleme nicht mehr automatisch zum Ausschluss führen.

Auch die Themen „Electronic Conspicuity" (elektronische Sichtbarkeit) und die Weiterentwicklung von ADS-B wurden ausführlich erörtert. Finnland, Norwegen, Spanien und die Schweiz investieren massiv in neue ADS-B-Infrastrukturen, da Systeme zur elektronischen Sichtbarkeit für die Sicherung des Zugangs zum Luftraum zunehmend an Bedeutung gewinnen. Die Teilnehmer warnten davor, dass die rasante Zunahme von Drohnen, Windparks und kontrollierten Lufträumen die Allgemeine Luftfahrt in Teilen Europas allmählich verdrängen könnte, sofern keine angemessenen Lösungen implementiert werden.

Den Abschluss des Treffens bildeten die Vorbereitungen für das nächste IAOPA-Europe Regional Meeting, das im Laufe dieses Jahres im Rahmen der IAOPA World Assembly in der Nähe von Frankfurt stattfinden wird.

# Starlink-Preiserhöhung sorgt für Besorgnis in der Allgemeinen Luftfahrt

Die jüngsten Preisänderungen, die Starlink für die Konnektivität an Bord von Flugzeugen eingeführt hat, haben bei Piloten der Allgemeinen Luftfahrt sowie bei AOPA-Organisationen in ganz Europa und den Vereinigten Staaten erhebliche Besorgnis ausgelöst. Was ursprünglich als erschwingliche und innovative Lösung für den Internetzugang im Cockpit galt, wird nun für viele Privatpiloten finanziell unrealistisch.

Das Problem trat auf, nachdem Piloten berichteten, dass ihre bestehenden Starlink-Abonnements während des Fluges nicht mehr ordnungsgemäß funktionierten. Offenbar führte SpaceX neue, speziell auf die Luftfahrt zugeschnittene Abonnementtarife ein – verbunden mit strengen Geschwindigkeitsbegrenzungen und wesentlich höheren Preisen. Gemäß den neuen Richtlinien sind die standardmäßigen „Roam"-Abonnements auf Flugzeuge beschränkt, die mit einer Bodengeschwindigkeit von unter 100 mph (ca. 160 km/h) unterwegs sind; dies schließt faktisch die meisten Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt während des normalen Reiseflugs aus.

Es wurden zwei neue Luftfahrttarife angekündigt: „Aviation 300 MPH" für 250 USD pro Monat bei 20 GB Datenvolumen sowie „Aviation 450 MPH" für 1.000 USD pro Monat – ebenfalls für 20 GB Datenvolumen.

Zusätzliches Datenvolumen wird gesondert berechnet, wobei die Gebühren für eine Überschreitung des Inklusivvolumens bis zu 50 USD pro GB betragen können.

Mehrere AOPA-Vertreter bezeichneten die Änderungen als einen Schritt, der Starlink „für die meisten Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt nicht mehr wirtschaftlich tragfähig" mache. Der Dienst hatte bei Piloten rasch an Beliebtheit gewonnen – insbesondere für den Abruf von Wetterinformationen, die Verbesserung der „Traffic Awareness", die Flugplanung sowie die Kommunikation während Überlandflügen.

Das Feedback der AOPA Frankreich verdeutlicht das Ausmaß des Problems: Nach Angaben von Emmanuel Davidson hatten 89 französische Mitglieder das Starlink-Mini-System erworben und waren mit dem ursprünglichen monatlichen Abonnementpreis von 50 Euro zufrieden. Infolge der neuen Preisstruktur kündigten jedoch 87 dieser Nutzer den Dienst. Lediglich zwei Nutzer (beides Eigentümer von TBM-Flugzeugen) behielten ihr Abonnement bei.

Die AOPA Frankreich regte an, Starlink solle eine für leichtere Flugzeuge geeignetere Preisstruktur einführen – mit Tarifen für geringere Geschwindigkeiten und realistischeren Datenkontingenten für die Freizeitfliegerei.

Innerhalb der IAOPA Europe räumten die Mitglieder ein, dass die Technologie an sich für die Allgemeine Luftfahrt nach wie vor äußerst attraktiv sei. Piloten berichten weiterhin von einer hervorragenden Konnektivität an Bord sowie einem zuverlässigen Zugang zu Wetterdaten – insbesondere auf längeren Flügen und bei Einsätzen in abgelegenen Gebieten.

Gleichzeitig sind einige Teilnehmer der Ansicht, dass die Preisänderungen Ausdruck einer umfassenderen Geschäftsstrategie seien. Martin Robinson von der AOPA UK äußerte die Vermutung, dass sich SpaceX im Vorfeld eines möglichen künftigen Börsengangs (IPO) verstärkt auf Kunden aus dem Premium- und Geschäftsreiseflugsegment konzentrieren könnte. IAOPA-Generalsekretär Jim Coon bestätigte, dass die Gespräche mit SpaceX und Starlink fortgesetzt werden. Nach ersten Rückmeldungen wurden im Anschluss an die anfängliche Preiserhöhung bereits einige Anpassungen vorgenommen. Die IAOPA setzt sich weiterhin für ein Preismodell ein, das die Bedürfnisse und betrieblichen Realitäten von Piloten der Allgemeinen Luftfahrt besser widerspiegelt.

Anzeige



# Luftfahrt-Bundesamt und die Medicals

## Fortschritte nach dem ersten Runden Tisch

Wir hatten ausführlich über den ersten „Runden Tisch" am 9. Februar 2026 im Bundesverkehrsministerium zum Thema der Problematik der langen Bearbeitungszeiten und oftmals sehr restriktiven Entscheidungen der Flugmedizin im Luftfahrt-Bundesamt berichtet. Hier wurden schnelle Verbesserungen und nachhaltige Reformen in Aussicht gestellt. Nach diesem Runden Tisch ging es auch weiter, die bislang letzte Videokonferenz mit allen Verbänden wurde am 3. Juni einberufen. Das Bundesverkehrsministerium hat zugesagt eine detaillierte Meldung zum aktuellen Sachstand der Fortschritte zu veröffentlichen, sie liegt uns zum Druckschluss dieses AOPA-Letters aber noch nicht vor.

Während die Fliegerärzte tatsächlich über spürbare Verbesserungen in der Zusammenarbeit mit dem LBA berichten, können wir bei den betroffenen Pilotinnen und Piloten noch keine Entspannung der Situation verzeichnen. Wir werden natürlich weiter am Ball bleiben und aktuell über unsere digitalen Kanäle (Website und App) berichten.

# Routine-Augenuntersuchung für Bewerber über 60 Jahre

## Ab sofort wird ein Kontrastempfindlichkeitstest gefordert



Foto: © istockphoto.com - PeopleImages

Auch die europäischen Anforderungen an die medizinischen Tauglichkeitsuntersuchungen ändern sich: Mit der „ED Decision 2025/002/R" wurden die Durchführungsbestimmungen (Acceptable Means of Compliance/Guidance Material) zum Teil-MED angepasst.

Dabei sorgt ein Punkt für Verunsicherung. Für Bewerber über 60 Jahre verlangt die Routine-Augenuntersuchung beim AME nun zusätzlich einen Kontrastempfindlichkeitstest für das Sehen in der Dämmerung.

Während einige Fliegerärzte ihre Piloten für diese Sehtests zu Augenärzten geschickt haben, was zu neuen Wartezeiten und teuren Abrechnungen geführt hat, haben andere Fliegerärzte pragmatisch und schnell reagiert und die Sache selbst in die Hand genommen: Denn die Sehtests benötigen keine teuren Apparaturen, sie können auch mit simplen und kostengünstigen Kontrasttafeln durchgeführt werden. Der MARS-Kontrastsehtest umfasst ein Set von drei Karten, um die visuelle Kontrastempfindlichkeit einfach, schnell und präzise zu prüfen. Er kann beim einschlägigen medizinischen Onlinehandel bestellt werden, jede Suchmaschine hilft hier weiter. Sollte Ihr Flugmediziner dies noch nicht wissen, geben Sie ihm bitte diesen Tip.

# Verzeichnis der Flugplätze mit Mogas oder Autokraftstoff in Deutschland 2026

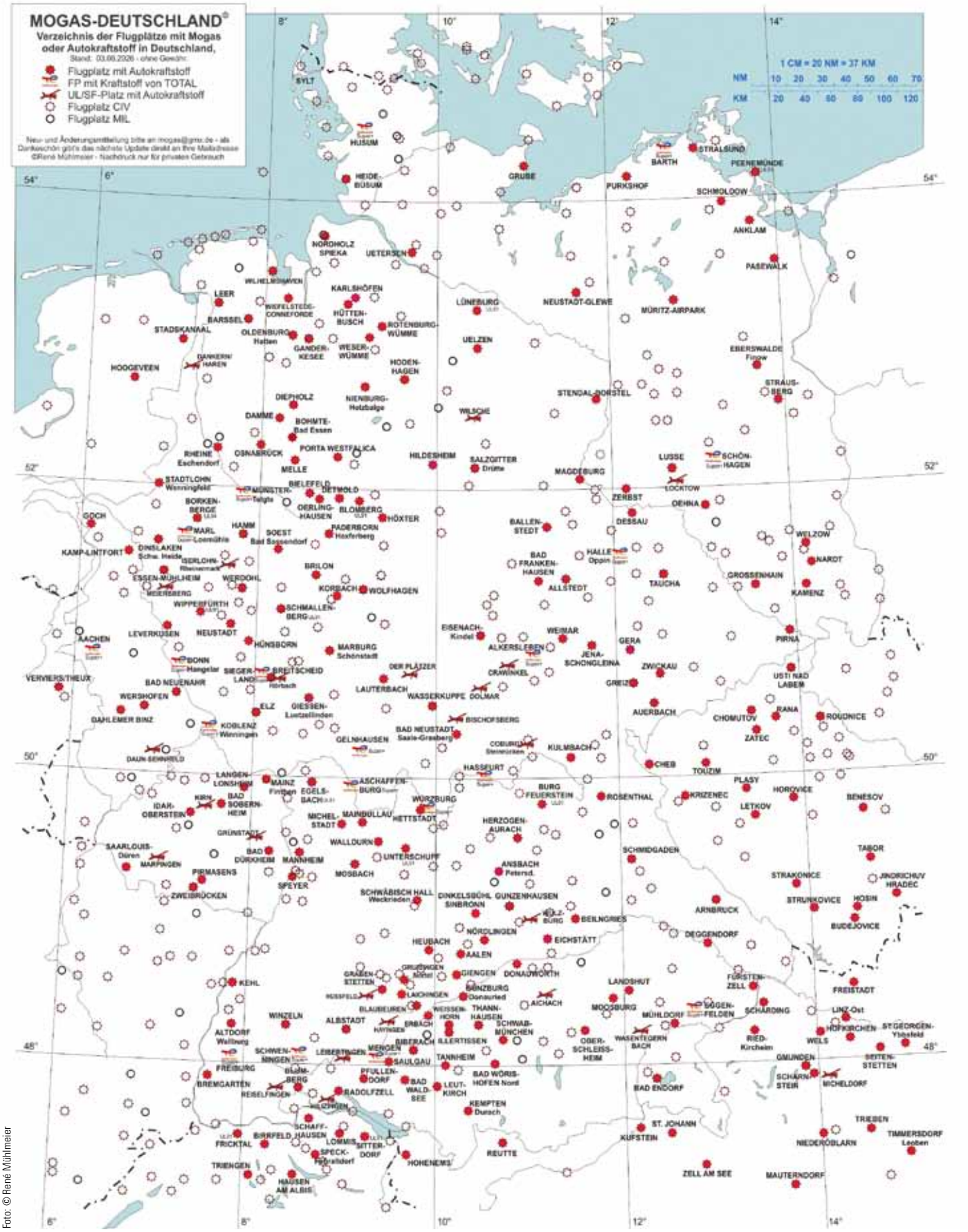



Foto: © René Mühlmeier

# 47. AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden – ausgerichtet von AOPA D-A-CH



Foto: © AOPA-Germany



Foto: © Fotolia.com – Visions-AD

Die Kombination aus qualifizierter fliegerischer Weiterbildung und harmonischem Fliegerurlaub in Niederbayern wissen unsere Teilnehmer seit 40 Jahren zu schätzen. Machen auch Sie mit!

**Termin:** **09. – 15.08.2026**
**Ort:** **Flugplatz Eggenfelden**
**Teilnahmegebühr:**
**AOPA-Mitglieder:** **300 €**
**Nichtmitglieder:** **350 €**
**Fluglehrerstunde:** **50 €**
Pro Fluglehrerstunde (60 min) erhält der Fluglehrer 50 €.
Pro Ereignis fallen zusätzlich 50 € für Briefing & Debriefing an.
**Anmeldeschluss:** **31.07.2026**
**Anmeldeformular:** **Seite 23**

**In der Teilnahmegebühr enthalten sind:**
Theoretische Unterlagen für die Kurse ALP, ADV und BAS (sofern gebucht), Shuttle-Service morgens vom Hotel zum Flugplatz und abends retour und das Abschlussbuffet.

**Eine Liste von Unterkünften vermitteln wir Ihnen gerne nach der Anmeldung.**

**Nach Zusendung des Anmeldeformulars fragen wir die gewünschten Kurse und verfügbaren Tage bei Ihnen mit einem gesondertem Formular ab.**

## Kursangebot

**Die unten aufgeführten Kursinhalte von Basic und Advanced können natürlich mit Ihrem Fluglehrer ganz individuell auf Ihre Fähigkeiten und Bedürfnisse angepasst werden. Was hätten Sie gerne? Wir machen es möglich!**

### BRIEFING

Jeden Morgen vor Beginn des Flugbetriebs werden Wetter und Abläufe besprochen. Obligatorisch für alle, die an diesem Tag fliegen möchten.

### PRAXISANGEBOT

#### Grundlagentraining / Basic (BAS)

Schwerpunkt sind die Grundlagen. Trainiert werden der Gebrauch von Checklisten, Kurzstart und -landung, Ziel- und Außenlandeübungen, der Anflug auf große Flughäfen und vieles mehr.

#### Aufbautraining / Advanced (ADV)

Wir bieten das Fliegen „unter der Haube", GCA-, ILS-, NON GYRO-Approaches, CVFR-Refreshertraining und vieles mehr.

#### Alpeneinweisung (ALP)

Erfahrene Fluglehrer zeigen Ihnen nicht nur die Schönheit des Alpenfliegens, sondern auch die damit verbunden Risiken und wie sie sicher minimiert werden können. Landungen auf Alpenflugplätzen sind ein besonderes Highlight.

#### IFR-Check

Ist für 1- und 2-motorige Flugzeuge mit einem Sachverständigen möglich.

#### Pinch-Hitter (PCH)

Für den/die Piloten-Partner/in als Notfalltraining vorgesehen. Der Kurs umfasst den Umgang mit dem Flugzeug am Boden und in der Luft, Grundlagen der Navigation, Starten und Landen, etc.



Foto: © Kemter- istockphoto.com

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



Foto: © Fotolia.com – © Amir

**Termin:** **12.09.2026 in Egelsbach**
**Ort:** **Flugplatz Egelsbach**
**Zeit:** **09:00 – 17:00 Uhr**

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

**Anmeldeschluss:**
**02.10.2026**
**Anmeldeformular:** **Seite 23**

Jeder kennt ihn, manche haben Respekt und einige auch schon ihren Motor damit beschädigt: der Gemischknopf in unseren Flugzeugen.
Aber wie geht man wirklich richtig damit um? Fernab von Stammtisch-Gerüchten wollen wir uns sachlich mit dem richtigen Leanen unserer Triebwerke beschäftigen.
Umfang des Tagesseminars:

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

Dozent ist Jörg ‚Yogi‘ Beck, er fliegt seit über 30 Jahren mit PPL und ATPL alles was ihm als Fluglehrer in die Finger kommt, ob in Europa oder in Übersee. In über 25 Jahren Halterschaft verschiedenster Flugzeuge hat er tiefe Motor- und Wartungskenntnisse gesammelt. Er betreibt eine eigene Flugschule am Verkehrslandeplatz Egelsbach und ist auch als Fluglehrer den AOPA-Seminarteilnehmern bekannt.
Bei den geführten Touren durch USA oder Europa schätzen die Teilnehmer seine lokalen Kenntnisse.
Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

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



Foto: © Michael Höcker

**Termin:** **19.09.2026**
**Ort:** **Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr**

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

**Anmeldeschluss:** **10.09.2026**
**Anmeldeformular:** **Seite 23**



Unsere Mitglieder Martina und Michael Höcker waren 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.

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-Sea Survival Training – Überleben auf See



| | |
|---|---|
| **Termin:** | **16. – 17.10.2026** |
| **Ort:** | **Elsfleth** |
| **Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:** | |
| **AOPA-Mitglieder:** | **580 €** |
| **Nichtmitglieder:** | **750 €** |
| **Anmeldeschluss:** | **01.10.2026** |
| **Anmeldeformular:** | **Seite 23** |

**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 notgewasserten Luftfahrzeug und trainiert deren sichere Beherrschung.

Der Lehrgang beginnt am Freitagmittag mit einer umfassenden theoretischen Einweisung in die Gefahren, die notgewasserten 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-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online



Foto: © Fotolia.com – Thaut Images

| | |
|---|---|
| **Termin (online):** | **24. – 25.10.2026** |
| **Zeit:** | **09:00 – 17:00 Uhr** |
| **Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:** | |
| **AOPA-Mitglieder:** | **130 €** |
| **Anmeldeschluss:** | **12.10.2026** |
| **Anmeldeformular:** | **Seite 23** |

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)

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



Foto: © AOPA-Germany

**Termin:** **07.11.2026**
**Ort:** **Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr**
**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**
**AOPA-Mitglieder:** **160 €**
**Nichtmitglieder:** **200 €**
**Anmeldeschluss:** **26.10.2026**
**Anmeldeformular:** **Seite 23**

**in Kooperation mit:** COPA UNIVERSITY™ Flugtraining Aschaffenburg FTA

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

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-Nordatlantik-Seminar

*Mit Weltumrunder Arnim Stief*



Foto: © Arnim Stief

**Termin:** **14.11.2026**
**Ort:** **Egelsbach**

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**
**AOPA-Mitglieder:** **199 €**
**Nichtmitglieder:** **249 €**

**Anmeldeschluss:** **04.11.2026**
**Anmeldeformular:** **Seite 23**

Transatlantikflüge mit dem Kleinflugzeug, ob ein- oder zweimotorig, haben auch in der heutigen Zeit nichts von ihrem Reiz verloren. Auch wenn dank der neuen Navigationsmöglichkeiten mit GPS und der in Teilgebieten besseren Radarabdeckung das mit einem solchen Flug verbundene Risiko reduziert wurde, hängt der Erfolg eines solchen Unterfangens großteils von einer ordentlichen Vorbereitung ab. Das angebotene Transatlantikseminar soll helfen, die passende Streckenführung, Überlebensausrüstung und weitere Details aufzuzeigen. Dabei wird auch Gelegenheit gegeben, die Überlebensausrüstung im Original in Augenschein zu nehmen und auch mal selbst einen Survivalsuit anzuprobieren.

Dozent ist Arnim Stief, der selbst den US-ATPL für ein- und mehrmotorige Land- und Wasserflugzeuge und entsprechenden Lehrberechtigungen hält und bereits mehr als 100 Überführungsflüge über den Nordatlantik absolviert hat. Im Jahr 2006 flog er mit einer Cirrus SR 22 einmotorig um die Welt, wobei ihm die Erfahrung aus seinen Transatlantikflügen eine gesunde Basis für diese Unternehmung gegeben hat. 2010 war er mit Reiner Meutsch von der Stiftung „Fly and Help" erneut rund um den Globus unterwegs.

AOPA GERMANY






EINE KLEINE AUSWAHL AUS ÜBER ★800★ TOP-MARKEN







JOCHEN SCHWEIZER · O2 · ao · PHILIPS · adidas · cewe · MAC · +Babbel · Tchibo · EPSON · WMF · GARMIN · SENNHEISER · BRAUN · DeLonghi · flaconi

# 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“**.

Alle Angebote finden Sie über den **Mitgliederbereich der AOPA**

# Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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

☐ **47. AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden vom 09. – 15.08.2026**
Teilnahmegebühr: 300 € für AOPA-Mitglieder, 350 € für Nichtmitglieder, Fluglehrerstunde 50 € – Teilnehmer: Min. 20 / Max. 50

☐ **AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs" am 12.09.2026 in Egelsbach**
Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder

☐ **AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika (USA, Kanada, Karibik) am 19.09.2026**
Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder

☐ **AOPA Sea Survival Training in Elsfleth vom 16. – 17.10.2026**
Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder

☐ **AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online vom 24. – 25.10.2026**
Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder

☐ **AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse in Egelsbach am 07.11.2026**
Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder

☐ **AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 14.11.2026**
Teilnahmegebühr: 199 € für AOPA-Mitglieder, 249 € 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.

# Im Westen nun Neues? AVGAS und JET A-1 unter Beobachtung



Foto: © istockphoto.com – Leirao

"Crisis – What Crisis?" hieß eine CD von Supertramp aus dem Jahr 1975. Ihre Titel wurden fast alle zu Ohrwürmern, und obwohl keiner von ihnen auch nur entfernt mit Öl zu tun hatte, spielten zig Millionen Fans weltweit die CD zu Zeiten geradezu tektonischer Fossil-Beben. Hintergrund: Als Reaktion auf den Jom-Kippur-Krieg hatten die arabischen Staaten ein Ölembargo verhängt, woraufhin sich die Rohölpreise mal eben vervierfachten. Das System billigen und auf immer verfügbaren Öls brach zusammen.

Dagegen scheint die aktuelle Nahostkrise – ungeachtet ihrer furchtbaren menschlichen Schrecken – geradezu überschaubar. Wer zum Beispiel in Rendsburg, Leer-Papenburg oder Hildesheim an die AVGAS-Tankstelle rollt, sieht Preise zwischen 2,41 bis 2,59 Euro. Und das mitten in einem globalen Rohstoffkrieg, wie es ihn 50 Jahre nicht gegeben hat. "Crisis – what crisis?"

Nicht ganz: Anderswo herrscht regelrechter Preisalarm, allerdings nur nach oben hin. Dort werden von Agenturtankstellen der Majors Brutto-Preise beim AVGAS 100 LL zwischen 3,03 und 3,62 Euro aufgerufen. Und angesichts wieder aufflammender Kämpfe trotz Waffenruhe wächst erneut die Verunsicherung: Wie lange wird es noch AVGAS geben? Wann wird JET A-1 knapp? Wohin treibt es die Mogas-Preise? Wir haben beim GA-Marktführer Bollinger Aviation in Egelsbach nachgefragt, der rund 450 Flugplätze in D, A, CH, DK mit Avgas und JET A-1 versorgt.

Die gute Nachricht: Für AVGAS 100LL und Mogas/Super Plus ohne Alkoholanteile sind Stand Donnerstag, 11. Juni, keine Shortages in Sicht, sagt Martin Bollinger, Geschäftsführer von Bollinger Aviation in Egelsbach. Dasselbe gelte für AVGAS UL91 und UL94. Die Kolben-Fliegerei sei also bis auf Weiteres safe. Und selbst die Preise seien von denen an z. B. Autobahntankstellen für Super Plus gar nicht so weit entfernt, trotz der bekanntlich 8 Cent brutto höheren Energiesteuer auf Flugtreibstoffe und trotz des viel höheren Aufwands an Logistik, Qualitätssicherung und Bürokratie.

Auf die Verkaufspreise an den Flugplatz-Zapfsäulen habe man zwar letztlich keinen Einfluss, aber nach Lage der Dinge bewegten sich die Endverkaufspreise auf den von Bollinger versorgten Flugplätzen noch immer grob zwischen 2,50 und rund 3,00 Euro, inklusive Mehrwertsteuer. Dasselbe gelte für AVGAS UL91 und UL94, Super Plus für Aviation sei noch etwas günstiger.

Anders die Lage beim JET A-1. Wie schon bei den AVGAS-Sorten kommt es laut Bollinger hier erst recht darauf an, sich nicht auf die eine JET A-1-Quelle, sprich Raffinerie, zu verlassen, sondern auf Multipolarität zu setzen. Würde eine Quelle versiegen, hätte man noch Kontakt zu einer zweiten oder dritten als Back-up. Die so versorgten Verkehrslandeplätze und Regionalflughäfen hätten demnach ebenfalls erst einmal nichts zu befürchten.

So richtig festlegen kann oder will sich in der gesamten Ölbranche derzeit offenbar niemand. Bollinger-Gründer und Inhaber Clemens Bollinger ergänzt immerhin so viel: Sollten die Schäden auf den bereits vom Krieg getroffenen Ölanlagen und Ölfeldern in Nahost nicht weiter zunehmen, müsse wohl niemand im Westen mit einem Ausfall von Kerosin/JET A-1 oder auch AVGAS rechnen. All dies werde sich in wenigen Wochen hoffentlich klären. Aber dass die Rohöl-Preise mit ihren dahinter liegenden Prozessen und Produkten plötzlich wieder auf „Normal" nachgeben, das glaube auch er eher nicht. Dafür sei die Nachfrage zu hoch und das Angebot auf dem Weltmarkt durch De-Facto-Sperrung wichtigster Handelsrouten zu niedrig.

AOPA NETHERLANDS

# AOPA FLY-IN

## VLIEGVELD STADTLOHN-VREDEN (EDLS)

## 4 JULI 2026









fotos Rob Zeevalk

Vlieg mee naar het mooie Stadtlohn, net over de grens bij Winterswijk!
Een uitstekend uitgerust veld met een 1200 meter verharde baan, verlichting en een gezellig restaurant met uitzicht op de activiteit op het platform. **Voor AOPA-leden is er tijdens de Fly-In geen landingsgeld.**
Aanmelden en slottijd reserveren via de AOPA-website.

*Fliegen Sie mit zur AOPA Netherlands Fly-In am Flugplatz Stadtlohn-Vreden!*
*Nur wenige Kilometer vor der niederländischen Grenze bietet der Platz eine 1200-m-Runway, moderne Infrastruktur und ein gemütliches Restaurant mit Aussicht auf das Vorfeld.*
***Für AOPA-Mitglieder gilt während der Fly-In keine Landegebühr.***
*Anmeldung und Slot-Reservierung über die AOPA-Website.*

**www.aopa.nl**

# Wichtiger Hinweis: Auslandsflüge mit dem UL

## Neue EMF-Infoseite



Foto: © istockphoto.com - JZ_photo

Die EMF (European Microlight Federation) ist bekanntlich der Dachverband der europäischen Ultraleichtflug-Organisationen und dient als zentrale Plattform für den Austausch und die Koordination zwischen den nationalen UL-Verbänden. Ein wichtiger Service der EMF ist die Bereitstellung von Informationen für Pilotinnen und Piloten, die mit Ultraleichtflugzeugen grenzüberschreitend innerhalb Europas unterwegs sein möchten.

Zu diesem Zweck veröffentlichte die EMF auf ihrer Website bislang eine umfassende Broschüre als PDF-Datei. Diese enthielt länderspezifische Hinweise, Regelungen und Anforderungen für den Einflug mit Ultraleichtflugzeugen in verschiedene europäische Staaten und war für viele Pilotinnen und Piloten eine wertvolle Orientierungshilfe bei der Flugvorbereitung.

Seit dem 25.1.2026 ist dieses Format grundlegend überarbeitet und veröffentlicht: **Die bisherige PDF-Broschüre ist entfallen und wurde durch eine eigene, direkt in die EMF-Website integrierte Informationsseite ersetzt.** Dort werden die Inhalte nun fortlaufend aktualisiert und sind dadurch deutlich näher am aktuellen Stand der jeweiligen nationalen Bestimmungen.

Die neue Seite ist erreichbar unter:
*https://emf.aero/mla-flying-in-europe/*

Gerade vor dem Hintergrund sich ändernder nationaler Regelungen stellt diese Umstellung einen großen Vorteil dar, da nicht mehr auf statische PDF-Versionen zurückgegriffen werden muss, sondern stets die aktuellsten verfügbaren Informationen genutzt werden können.

Auf der DULV-Homepage ist der korrekte Verweis bereits vorhanden unter:
*www.dulv.de > Flugbetrieb > Luftrecht > Auslandsfliegen*

# COMMLOSS

#dontbethereason

EUROCONTROL

# THE SINGLE EUROPEAN SKY STILL HAS BOUNDARIES, FIR BOUNDARIES!



COMMLOSS OFTEN OCCURS AROUND FIR BOUNDARIES.
AWARENESS OF WHEN YOU ARE APPROACHING THE BOUNDARY SHOULD HELP YOU **ANTICIPATE A FREQUENCY CHANGE**.

IF YOU THINK YOU HAVE CROSSED THE BOUNDARY BUT NOT CHECKED IN, **ASK ATC**

COMMLOSS

# STOL-Wettbewerb im Yukon




*Die ersten Teilnehmer treffen ein. Man beachte, dass beide PA18 Vortex Generatoren auf den Tragflächen haben.*

Wer erinnert sich noch an die Übungen in der Pilotenausbildung, bei denen es darum ging, das Schulflugzeug möglichst exakt auf die Schwelle des Flugplatzes aufzusetzen und auf kurzer Distanz zum Stehen zu bringen? Mein damaliger Fluglehre, vor mehr als 30 Jahren, verbot mir das Bremsen und sagte immer: Lass die Maschine ausrollen. Die Bremsen kosten viel Geld, wenn sie erneuert werden müssen. Bei dem Short Take-off, mit Lehrer auf dem rechten Sitz, bekam ich nach dem Start zu hören, ich hätte viel zu schnell Vollgas gegeben. Der Motor könnte sich verschlucken, dann käme ich gar nicht in die Luft. Na ja, dieser Lehrer musste immer etwas zu meckern haben. Auf jeden Fall hat mir die Grundausbildung in diesem Bereich nichts gebracht.




*Die Ergebnisliste! Screenshot Handy*

Mit zunehmender Erfahrung und der eigenen Maschine, einer Cessna 182, sowie der fliegerischen Fortbildung, auch durch die AOPA, habe ich gelernt, wie man von nassem, hohem Gras den Flieger auf dem kürzesten Weg in die Luft bekommt. Diese Techniken konnte ich schon bald gut gebrauchen, wegen meiner Vorliebe für die nordischen Länder. Dort durfte ich auf privaten Air Strips, Tierweiden und Feldern landen. Aber in Kanada angekommen, musste ich grundlegend umdenken. So habe ich 10 Stunden mit einem Buschpiloten auf einer PA 22/20 das Buschfliegen trainiert.

Im Frühjahr sah ich ein Facebook Posting: „Yukon Fly in StoL Demo". Das wollte ich mir ansehen oder auch daran teilnehmen. Der Flugplatz Cousins liegt nur 16 km von der Hauptstadt Whitehorse entfernt und nahe an der Gabelung des ALKAN zum North Klondike Hwy. Das ist von Mayo am Silver Trail nur ein Katzensprung entfernt,



*Warten auf den Start. Es war bei den Piloten keine Nervosität festzustellen.*

ca. 400 km. Da ich sowieso Baumaterial für meine Gästekabine und Lebensmittel in Whitehorse einkaufen wollte, entschied ich mich, nicht mit der Piper Tri Pacer PA22 zu fliegen, sondern den alten Silverado Truck zu nehmen. In aller Herrgottsfrühe startete ich den Achtzylinder-Kolbenschüttler und war nach 4 Stunden am Ort des Geschehens. Nach einem kleinen Imbiss half ich dann dabei, die Pavillons aufzubauen. Die Profis mit ihren stark modifizierten Flugzeugen waren bereits am Vortag aus Alaska angereist. Die einheimischen Piloten kamen vorwiegend aus Whitehorse und den benachbarten Flugplätzen. Das heißt aber nicht, dass dies ein Katzensprung wäre, denn oft sind die Flugplätze einige 100 Meilen entfernt. Ich schloss mehrere neue Bekanntschaften und hörte zu, wie die Spezialisten über Technik und Taktik plauderten.

Eigentlich wäre jetzt Lunch-Zeit gewesen, aber mit vollem, schwerem Magen startet und landet man nicht gut, das wussten die Piloten. Die Sonne schien, es war warm und es bewegte sich kaum ein Grashalm. Die Start- und Landebahn war pulvertrocken. Die Piloten ließen ihre Motoren warmlaufen und rollten langsam zum Vorstart. Als Erstes durften die Bugradflugzeuge in kurzen Abständen abheben. Die dritte Maschine stieg auf, da war die erste gestartete Maschine schon wieder im Landeanflug. Nach einigen Übungsrunden kam die nächste Gruppe an die Reihe, bis alle Piloten ihre Testrunden hinter sich gebracht hatten. Nach einer kurzen Pause begann der eigentliche Wettbewerb. Nach Gruppen getrennt, durfte jeder Pilot seine Pflichtrunden drehen. Ich wunderte mich, weshalb manche Maschinen mehr Runden drehen durften als andere, bis ich dahinterkam, dass mehrere Piloten ein und dieselbe Maschine flogen. Ja, hier gibt es auch Haltergemeinschaften.




*Ein echter Augenschmaus, die Cessna 172 B, Baujahr 1961, in Hochglanzpolitur. Auf meine Frage an den Piloten und Besitzer, welche Politur er verwenden würde, kam die Antwort wie aus der Pistole geschossen: „Only Speed", und dabei grinste er.*




*Bis zum Stillstand brauchte die leichte Cessna 172B hier nur 350 ft = 115 m, aber es geht noch kürzer, siehe Ergebnisliste.*




*Ein wunderschöner Flieger und sehr selten auf den Flugplätzen zu sehen. Die ERCO 415 Ercoupe mit ihrem Twin Tail als markantes Erkennungsmerkmal, ist in den 30er Jahren entwickelt worden. In den 40er und 50er Jahren war es ein einfach zu fliegendes Flugzeug, so einfach, wie das Autofahren ohne Pedale.*

Dann waren die Piloten mit ihren Taildraggern an der Reihe. Die Startläufe der einzelnen Maschinen bis zum Abheben wurden immer kürzer. Auch die Landestrecken verkürzten sich. Aber es fehlte ein starker Gegenwind, der die Start- und Landestrecke erheblich hätte verkürzen können. So ging der Tag in bester Stimmung zu Ende und alle Teilnehmer, auch die COPA YUKON Veranstalter, waren zufrieden und glücklich. Die einen, weil sie zu den Siegern zählten, die anderen, dass keine mechanischen Schäden an ihren Flugzeugen festzustellen waren, und die Veranstalter für den reibungslosen Ablauf und das gute Wetter.

Ich machte mich früh von dannen, hatte ich doch noch eine große Einkaufsliste in Whitehorse abzuarbeiten und die 400 km Rückfahrt. Zum Glück wird es hier oben im Norden in dieser Jahreszeit nicht dunkel.

Meine ganz private Meinung:
Für mein altes Flugzeug, an dem ich, da ich zwei linke Hände habe, nicht viel selbst machen und reparieren kann, ist dieser Flugsport mit einer Bugradmaschine zu risikoreich. Ich sehe das Problem schon bei dem Start auf einer Gravel Piste. Der Propeller zieht förmlich wie ein Staubsauger kleinere und auch größere Steine an. Diese können erheblichen Schaden anrichten. Auch die Bremsen, die Reifen und natürlich ebenso das komplette Fahrwerk werden stark beansprucht. Aber jedem das Seine. Wer sich selbst mal eine eigene Meinung vor Ort bilden möchte, ist herzlich eingeladen. Die Piper PA 22 kann man chartern, eine Gästekabine für zwei Personen steht ebenfalls bereit. Wer Fragen hat, kann mich gerne anschreiben.

*Mit Fliegergruß*
*Nils.Kramer@yukonaviators.com*

Anzeigen

GAEA
German Aviation Expert Association

**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 phone: +49 6103 42081
e-mail: info@ajs-luftrecht.de fax: +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany
AOPA GERMANY

# News



**Bericht AERO 2026**

Die AERO 2026 in Friedrichshafen hat einmal mehr eindrucksvoll gezeigt, wohin sich die Allgemeine Luftfahrt in Europa entwickelt. Auffällig war heuer ein starker Fokus auf nachhaltige Antriebstechnologien, wobei zahlreiche Hersteller neue Hybrid- und Elektroflugzeuge präsentierten. Auch Wasserstofflösungen wurden erstmals nicht mehr nur als Zukunftsvision, sondern als konkrete Entwicklungsprojekte vorgestellt.

Im Bereich Avionik dominiert weiterhin der Trend zu modernen Glascockpit-Systemen auch in der General Aviation mit immer stärkerer Integration von künstlicher Intelligenz und Assistenzfunktionen für Piloten. Viele Aussteller zeigten auch Lösungen für die zunehmende Digitalisierung der Flugplanung und Wartung sowie vereinfachter IFR-Trainingsplattformen. Auch die Flight-Sim Branche zeigt immer professionellere Anwendungen, die der Realität sehr nahekommen.

Besonders großes Interesse galt den neuen kosteneffizienten UL- und LSA-Mustern, die mit hoher Reichweite und geringem Verbrauch überzeugen können. Es sind hier zahlreiche Entwicklungen im Gange, bis hin im 2-Mot Segment. Zweifelsohne muss dieser Klasse in Zukunft mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Gerade dieses Spektrum vom Flugdrachen, über UL-Aircraft, Single Engine Piston bis hin zum einmotorigen Jet in den Hallen unterstreicht die Stellung der AERO als DIE europäische Plattform für Innovation, Austausch und Zukunftsvisionen in der Allgemeinen Luftfahrt für Piloten und Luftfahrtinteressierte.

Freilich konnte bei Vorhandensein einer etwas größeren Geldbörse auch ein Blick in beeindruckende Muster von Pilatus, Cessna, Falcon, etc. geworfen werden.

Viele Gespräche drehten sich um die Nachwuchsförderung und die Frage, wie junge Menschen wieder stärker für die Fliegerei begeistert werden können. Weitere Themen bei uns am AOPA Austria Stand waren Konvertierung von Lizenzen, Kollisionswarnsysteme, Versicherungen und Mitgliedschaft.

Mit großer Betroffenheit wurde während der Messe auch des verstorbenen Herrn Bosch gedacht, der über viele Jahre als prägende Persönlichkeit und „Macher" der AERO galt. Sein Wirken wird untrennbar mit der Erfolgsgeschichte der AERO Friedrichshafen verbunden bleiben.

**Neuer Foreflight Discount**

Im Zuge der AERO 2026 konnte nach sehr guten Gesprächen mit den Vertretern von Foreflight der Discount auf deren Produkt für AOPA Austria Mitglieder von 15 % auf 25 % angepasst werden. Solltet Ihr erst vor kurzem Euer Abonnement verlängert haben, müsst Ihr einfach erneut verlängern. Ihr erhaltet die Differenz von 10 % auf das neue Abonnement angerechnet. Details findet ihr auf der AOPA Homepage unter Vorteile.

**In eigener Sache: Mitgliederstand knackt erstmals die 800er Mitglieder Marke**

Diesen Artikel zu schreiben, macht die größte Freude: Die AOPA Austria möchte sich bei nunmehr mehr als 800 Mitgliedern für deren Unterstützung und Beitrag für die positive Entwicklung der allgemeinen Luftfahrt bedanken. Die stetig steigende Anzahl zeigt, dass die AOPA Austria hinsichtlich Entwicklung der allgemeinen Luftfahrt, der offenen Kommunikation mit Behörden und Institutionen sowie der Zusammenarbeit mit Flugschulen auf einem guten Weg ist. Ein nächster Schwerpunkt soll das Thema ADS-B/UAT werden.

**Themenschwerpunkt ADS-B/UAT**

ADS-B und UAT sind heute zentrale Technologien, um Piloten im Cockpit ein deutlich besseres Lagebild über den umliegenden Luftverkehr und teilweise auch über Wetterinformationen zu geben. Vereinfacht gesagt senden Flugzeuge dabei automatisch ihre Position, Höhe, Geschwindigkeit und Flugrichtung aus, damit andere Luftfahrzeuge und Bodenstationen diese Daten empfangen können. Andere Flugzeuge oder Bodenstationen empfangen diese Signale und stellen die Daten auf Displays oder Moving Maps dar.

Das heute in Europa am weitesten verbreitetes System arbeitet auf 1090 MHz und heißt 1090ES („Extended Squitter"). Der vorhandene Mode-S-Transponder wird dabei erweitert, sodass er zusätzlich zu

Radarantworten permanent ADS-B-Daten aussendet. In modernen Cockpits erscheinen andere Flugzeuge dadurch als Symbole auf dem Navigationsdisplay. Neben der Position werden häufig Höhe, Steigrate oder Sinkrate sowie die Flugrichtung angezeigt. Dadurch entsteht eine Art „Verkehrsbild" ähnlich einem Navigationssystem im Auto – nur dreidimensional.

Besonders interessant wird dies in Verbindung mit sogenannten Traffic-Systemen wie TCAS oder einfacheren ADS-B-In-Empfängern. Diese Geräte empfangen die Daten anderer Flugzeuge und warnen den Piloten bei möglicher Annäherung. In vielen General-Aviation-Flugzeugen geschieht das heute bereits über Tablets mit Apps wie ForeFlight oder SkyDemon, die einen ADS-B-Empfänger per WLAN anbinden.

UAT („Universal Access Transceiver") ist eine alternative ADS-B-Technologie, die hauptsächlich in den USA verwendet wird und auf 978 MHz arbeitet. Der große Vorteil von UAT liegt darin, dass über denselben Datenkanal zusätzliche Informationen übertragen werden können. Dazu gehören Wetterdaten, NOTAMs, TFRs und Verkehrsinformationen, die von Bodenstationen eingespeist werden. Dieses System nennt sich FIS-B („Flight Information Services – Broadcast"). Piloten erhalten dadurch Wetterradar, METARs oder Gewitterinformationen direkt ins Cockpit, ohne Internetverbindung.

Das Cockpitdisplay setzt diese Daten grafisch um und zeigt beispielsweise Regenzellen oder Fronten über der Karte an. Wichtig ist dabei, dass diese Wetterdaten zeitverzögert sind und nicht für unmittelbare Gewitterdurchflüge verwendet werden dürfen.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist ADS-B Out und ADS-B In. „Out" bedeutet, dass das Flugzeug seine eigenen Daten sendet. „In" bedeutet, dass es Daten anderer Teilnehmer oder Wetterinformationen empfangen kann. Viele Flugzeuge besitzen heute nur ADS-B Out, weil dies in vielen Lufträumen vorgeschrieben ist. Erst ADS-B In ermöglicht jedoch die eigentliche Verkehrsdarstellung im Cockpit. Siehe auch https://www.aopa.at/ads-b-uat-in-oesterreich/.

Die AOPA Austria arbeitet bereits seit Jahren daran, in Österreich erste Teststationen aufbauen zu dürfen. Bisher blieb das Projekt trotz mehrfacher Anläufe immer wieder im Behörden-Dickicht stecken. Auf der AERO 2026 brachten wir bei unserem Besuch am Stand der Austrocontrol dieses Thema wieder in den Fokus. Auch die Austrocontrol kann dem Vorhaben positive Seiten abgewinnen. Uns wurde ein "runder Tisch" mit allen notwendigen Stakeholdern in der Austrocontrol zugesagt. Wir werden an dem Thema weiter dran bleiben. Auf unserer Homepage entsteht in Kürze ein eigener Bereich zu diesem Thema – stay tuned!

**IAOPA Treffen CPH**

Beim IAOPA-Regionaltreffen in Kopenhagen standen zahlreiche aktuelle Themen der Allgemeinen Luftfahrt in Europa im Mittelpunkt. Intensiv diskutiert wurde der Stand zur Einführung bleifreier Kraftstoffe (Swift Fuel) hinsichtlich Zertifizierungen von Motoren und den Flugzeugzellen sowie die steigenden Treibstoffkosten und deren Auswirkungen auf die General Aviation. Ein weiteres Kernthema war die zunehmende elektronische Sichtbarkeit („Electronic Conspicuity") durch ADS-B- und ADS-L-Systeme, die künftig sowohl im kontrollierten als auch unkontrollierten Luftraum verpflichtend werden könnten. Dabei wurde besonders auf die notwendige Finanzierung der Infrastruktur und die Schulung der Piloten hingewiesen. Großen Raum nahm auch die zukünftige Integration von Drohnen und eVTOL-Systemen in den gemeinsamen Luftraum ein. Die IAOPA arbeitet hierzu an Positionspapieren, um Sicherheit, faire Regeln und technische Standards für alle Luftverkehrsteilnehmer sicherzustellen.

Zudem wurden laufende Gespräche mit EASA über Vereinfachungen bei Medicals, Part-IS-Regelungen und administrativen Anforderungen für kleinere Betreiber und Flugschulen vorgestellt.

*(Anm.: Part-IS („Information Security") ist eine neue europäische EASA-Regelung zur Cybersicherheit in der Luftfahrt. Ziel dieser Vorschriften ist es, Flugschulen, Wartungsbetriebe, Betreiber und andere Luftfahrtorganisationen besser gegen IT-Sicherheitsrisiken, Hackerangriffe und Datenmanipulation zu schützen. Hintergrund ist die zunehmende Digitalisierung in der Luftfahrt, etwa durch elektronische Flugplanung, vernetzte Wartungssysteme, Cloud-Dienste oder digitale Cockpit- und Navigationssysteme.)*

Sorge bereiten neue EU-Initiativen zur stärkeren Erfassung und Kontrolle grenzüberschreitender Flüge innerhalb Europas. Die Position der IAOPA ist jene, dass ein gemeinschaftlicher europäischer Luftraum einen freien, unbürokratischen grenzüberschreitenden Verkehr gewähren soll, anstatt diesen noch zusätzlich zu verstärkt zu überwachen.

Abschließend wurde die Bedeutung moderner Kommunikation, sozialer Medien und attraktiver Mitgliedervorteile betont, um die Allgemeine Luftfahrt in Europa langfristig interessanter und informativer zu gestalten und neue, junge Mitglieder zu gewinnen. Eine Zusammenarbeit aller IAOPA Organisationen auf diesem Gebiet wird daher für die Zukunft evaluiert.

**Besuch der meteorologischen Abteilung im Tower von LOWW**

Wie von ACG- Meteorologin Manuela Kalcher im AOPA Forum "Meteorologie" vom Februar angekündigt, organisierte sie eine Führung im MET-Bereich des Towers im Flughafen Wien-Schwechat. Die Gruppe konnte sich einen Eindruck über die Arbeit der Meteorologen verschaffen sowie die Entstehung verschiedener Produkte wie z.B. der LLSWC oder des GAFOR mit verfolgen. Auch die telefonische Wetterberatung konnten wir live miterleben.

Wir bedanken uns bei der Austrocontrol, im Besonderen bei Manuela Kalcher für die Organisation dieser interessanten und kurzweiligen Führung!

# Termine 2026

## Juli 2026

**04.07.2026**
**AOPA** Netherlands
Fly In 2026 auf Stadtlohn
Info: https://www.aopa.nl/

## August 2026

**09. – 15.08.2026**
**47. AOPA** Flugsicherheitstraining
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

## September 2026

**12.09.2026**
**AOPA** Seminar:
Avgas und MoGas 20% günstiger, oder:
Das Geheimnis des roten Knopfs
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

**19.09.2026**
**AOPA** Seminar:
Fliegen in Nordamerika (USA, Kanada, Karibik)
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

**29.09. – 02.10.2026**
IAOPA World Assembly 2026
Info: www.IAOPA.org

## Oktober 2026

**10.10.2026**
**AOPA** Seminar:
Fliegen auf den Bahamas
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

**16. – 17.10.2026**
**AOPA** Sea Survival Lehrgang
in Elsfleth
Info: www.aopa.de

**17.10.2026**
**AOPA** Jahreshauptversammlung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

**24. – 25.10.2026**
**AOPA** Auffrischungsseminar
für Lehrberechtigte VFR/IFR online
Info: www.aopa.de

## November 2026

**07.11.2026**
**AOPA** IFR Refresher
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

**14.11.2026**
**AOPA** Nordatlantikseminar
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

**21.11.2026**
**AOPA** online Seminar:
Let's Go Instruments
Info: www.aopa.de

**28.11.2026**
**AOPA** online Seminar:
Fliegen auf der Metaebene
Info: www.aopa.de

**Kostenloser AOPA-Newsletter per E-Mail**

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

**www.aopa.de**

@ für den kostenlosen und immer aktuellen AOPA-Newsletter ein.

*Alle Angaben ohne Gewähr*



© Fotolia-©a_korn – Fotolia.com

# Impressum


## Herausgeber und Geschäftsstelle

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

Telefon: +49 6103 42081
Telefax: +49 6103 42083

E-Mail: info@aopa.de
Internet: www.aopa.de

## Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Michael Erb
Clemens Bollinger

Der AOPA-Letter ist das offizielle Mitteilungsblatt der AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V. Es erscheint quartalsweise.

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 2026
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 ☐ Turboprob
☐ 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 sichern: 3 Ausgaben + Friebe Gutschein

