



**AOPA** GERMANY

Ausgabe 01/2024 | Februar – März 2024 | Heftpreis 2,80 €

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

# LETTER

**1/2024**

**Februar/März**

# Medical-Probleme: Der offene Brief wirkt!



## **Stärker vertreten!**

Das Fliegen ohne Flugleiter kommt: Leider ohne den großen „Big Bang“ – aber Schritt für Schritt

## **Fliegerisch fit!**

AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See

AOPA-Flugsicherheitstraining Nord in Rendsburg

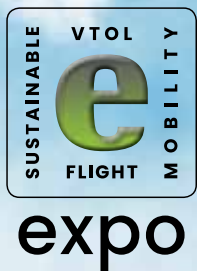
## **Besser informiert!**

Luftraumänderungen 2024



# CELEBRATE OUR 30<sup>TH</sup> ANNIVERSARY SHOW WITH US

**April 17 – 20, 2024**  
Friedrichshafen | Germany



#weareGA  
#aerofriedrichshafen



Dr. Michael Erb  
Geschäftsführer AOPA-Germany

## Liebe Pilotinnen und Piloten,

der Großteil des Winters ist überstanden, die Flugsaison geht wieder los!

Und durchaus mit guten Neuigkeiten: Die gemeinsame Aktion von DAeC, DULV und AOPA zur Sammlung von Unterschriften zur Unterstützung unseres Anliegens zur Beseitigung der Missstände im Bereich Flugmedizin des LBA hat inzwischen 17.000 Unterzeichner erreicht und wird offenbar auch gehört: Aus BMDV und LBA kommen positive Reaktionen. Lesen Sie mehr auf Seite 10.

Auch die AERO steht vor der Haustür, sie findet vom 17. bis 20. April statt und ist für uns das Highlight der Saison. Wir werden unseren IAOPA-Gemeinschaftsstand wieder in der Halle A5 direkt neben der EASA haben, wo erstmals der neue Exekutivdirektor Florian Guillermet erwartet wird, der die Nachfolge von Patrick Ky angetreten hat. Selbstverständlich werden wir uns auch am AERO-Vortragsprogramm beteiligen, Details hierzu finden Sie rechtzeitig vorab auf unserer Internetseite.

Unser beliebtes Fly-Out werden wir wieder über Pfingsten vom 16. bis 19. Mai durchführen: Diesmal geht es nach drei Jahren Pause wieder einmal nach Mali Losinj in Kroatien, einfach eine großartige Destination

für Privatpiloten. Wenn Sie Interesse haben mitzumachen, zögern Sie bitte nicht zu lange, die 30 freien Plätze sind üblicherweise sehr schnell vergeben, das Anmeldeformular finden Sie auf Seite 8. Aber auch wenn Sie sich in dieser Saison wieder mit uns fliegerisch fit machen wollen, dann finden Sie bei unseren vielen Veranstaltungen auch sicher mindestens ein Programm, das für Sie passt!

In dieser Saison wird es in Deutschland auch erste Angebote für das Fliegen ohne Flugleiter geben. Wo genau, das wissen wir noch nicht, aber viele Flugplatzbetreiber haben ihre Anträge bei den zuständigen Behörden gestellt, und ein dazu erwartetes gemeinsames Grundsatzpapier von Bund und Ländern ist in der finalen Abstimmung. Sobald grünes Licht erteilt wird, kann es losgehen. Bitte gehen Sie alle verantwortungsbewusst mit den neuen Freiheiten um, schwierig ist das wirklich nicht.

Mit herzlichen Fliegergrüßen

Michael Erb

## AOPA-Intern

Wir danken ...	5
IAOPA World Assembly 2024	5
Der Motorflug fliegt auf Kurs Richtung Zukunft	6
Fly-Out nach Mali Losinj an der kroatischen Adria	8
Mitglieder werben Mitglieder	30

## Stärker vertreten!

DER OFFENE BRIEF WIRKT	10
Frankfurter Gespräch 2024 – Entwicklungen im Luftraum	12
Zwischenbericht zu den Rotax-Rückmeldungen	13
Das Fliegen ohne Flugleiter kommt: Leider ohne den großen „Big Bang“ – aber Schritt für Schritt	16
Die Zukunft von Avgas 100LL in Europa: Europäische GA-Verbände kommentieren bei der ECHA einen Antrag auf temporäre Weiternutzung von TEL	19

## Fliegerisch fit!

AOPA-Nordatlantik-Seminar	20
AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See	20
AOPA online Seminar: Let's Go instruments	21
AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene	21
AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“	22
AOPA-online Seminar: Einführung in Europäische Flugzeugwartung für Piloten und Eigner	22
AOPA-Flugsicherheitstraining Nord vom 26.05. – 01.06.24 in Rendsburg	23
AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse	24
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online	24
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	25

## Besser informiert!

Luftraumänderungen 2024	26
Graf zu Castell: Luftfahrtpionier in China	28
PRESSEMITTEILUNG von Fly2Troy	29

## Rubriken

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

Titelfoto: © istockphoto.com - GummyBone

## Wir danken ...

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

### 40-jährige Mitgliedschaft

Andreas Leising  
Tilman Schachtschneider  
Prof. Dr. Jens P. Striebel  
Dr. Johannes Lehmkuhl  
Klaus Dickhörner

### 30-jährige Mitgliedschaft

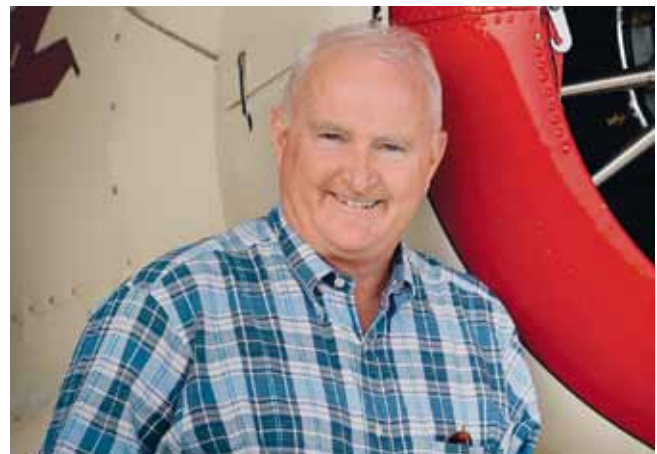
Stephan Schwarz  
Werner Heiner  
Hans-Joachim Brede  
Lothar Sack  
Bernd Laass  
Manfred Resch

### 25-jährige Mitgliedschaft

Gunar Borinsky  
Lutz Paschen  
Dr. Frank Winnenbrock  
Bernhard Klar  
Wolfgang Lamminger

## IAOPA World Assembly 2024

Vom 7. bis zum 10. Mai wird nach einer längeren COVID-Unterbrechung wieder eine World-Assembly der IAOPA in Washington stattfinden. Der Präsident der AOPA-USA und der IAOPA Mark Baker wird sich nach 10 Jahren im Amt von seinen Kollegen verabschieden. Er geht in den wohlverdienten Ruhestand, sobald seine Nachfolge geregelt ist. Auf der Agenda stehen wichtige Themen, die für die General Aviation weltweit von Bedeutung sind: Die zukünftige Versorgung mit Treibstoff, Vorschriften der ICAO und nationaler und regionaler Behörden, der Umgang mit Drohnen, und vieles mehr. Hierzu sind hochrangige Behörden und Industrievertreter eingeladen, so dass ein informativer und spannender Austausch garantiert ist.



# Der Motorflug fliegt auf Kurs Richtung Zukunft

**Alle wichtigen Motorflugzeug-Hersteller sind auf der Jubiläums-AERO vertreten – Aussteller zeigen innovative Antriebe für die Flugzeuge der Zukunft – Bedarf an Trainingsflugzeugen treibt die Nachfrage an**



Foto: © fairnamic

Der Motorflug ist traditionell eine der wichtigsten Säulen der AERO. Auch auf der 30. AERO bilden Aussteller aus dem Bereich der ein- und zweimotorigen Motorflugzeuge einen unübersehbaren Schwerpunkt. Das Gelände der Messe Friedrichshafen ist über einen Rollweg direkt an den Bodensee-Airport Friedrichshafen angebunden. Dadurch können die Aussteller mit ihren Flugzeugen direkt auf das Static Display beziehungsweise vor die A-Ausstellungshallen rollen. Diese kurzen Wege kommen auch den Besuchern zugute, die sich sowohl die Stände in den Hallen als auch die Flugzeuge auf dem Static Display anschauen wollen.

„Der Motorflug ist das Rückgrat der Allgemeinen Luftfahrt. Allein in Deutschland sind rund 7.000 ein- und zweimotorige Flugzeuge mit Kolbenmotor-Antrieb zugelassen. Die wichtigsten Hersteller aus dem Bereich des Motorflugs haben sich bereits für die Jubiläums-AERO angemeldet. Dazu zählen Textron Aviation mit den Marken Cessna und Beechcraft, Cirrus Aircraft, Diamond Aircraft Industries, Piper Aircraft und Tecnam“, erklärt Tobias Bretzel, Projektleiter der AERO bei der fairnamic GmbH.

Es sind nicht nur die Hersteller dieser Flugzeuge, die auf der AERO ihre Neuheiten und Innovationen zeigen, sondern auch Zulieferer, die Avionik (flugrelevante Elektronik), Antriebe, Komponenten und Zubehör herstellen. Motorflugzeuge sind sehr langlebige Investitionsgüter, die im Laufe ihres Lebens mehrfach überholt und mit moderneren Systemen ausgestattet werden. Die AERO bietet den Flugzeugeignern und -betreibern eine hervorragende Gelegenheit, sich einen Überblick über das komplette Angebot zu verschaffen und detailliert mit den Anbietern ins Gespräch zu kommen.

Dr. Michael Erb, der Geschäftsführer der AOPA Germany, sagt: „Die AERO in Friedrichshafen ist für uns in der AOPA-Germany und auch unseren internationalen Dachverband IAOPA seit ihrer ersten Ausgabe ein fest gesetzter Termin in der Saison. Bei keinem anderen Event haben wir die Möglichkeit so komprimiert und in solcher Vielzahl unsere Mitglieder zu treffen, uns mit Behörden, anderen Verbänden und Unternehmen auszutauschen und abzustimmen. Keine Institution in der Allgemeinen Luftfahrt kann es sich leisten, nicht teilzunehmen. Aber die AERO ist weit mehr als nur ein Pflicht-



Foto: © fairmamic

termin, die Atmosphäre in den Messehallen und am Bodensee ist eine ganz besondere, für uns Aussteller hat die AERO inzwischen fast den Charakter eines großen Familientreffens. Deshalb sind wir auch sehr gerne ein offizieller Partner der AERO und freuen uns auf das nächste Treffen im April 2024.“

Neue Antriebe für Motorflugzeuge, darunter auch hybrid-elektrische und vollelektrische Systeme, nachhaltig produzierte Treibstoffe und der Fachkräftemangel sind derzeit die am häufigsten diskutierten Themen im Motorflug. Die AERO ist die ideale Kommunikationsplattform, um sich über Innovationen und Lösungsansätze für diese Herausforderungen auszutauschen.

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

Über die Veranstaltung:

Die AERO 2024 findet vom 17. – 20. April 2024 auf dem Messegelände der Messe Friedrichshafen statt. Die AERO ist die internationale Leitmesse für die Allgemeine Luftfahrt, die Business Aviation und den Luftsport. Präsent sind Fluggeräte von der zivilen Drohne über Segelflugzeuge, Ultraleichtflugzeuge und Gyrocopter, Helikopter, Reise- und Trainingsflugzeuge mit Kolbenmotor oder Turboprop-Antrieb bis hin zu Businessjets. Neue Antriebssysteme, Elektroflug, modernste Avionik, Dienstleistungen und Zubehör für Piloten sind weitere Schwerpunkte. Diese Themenbereiche spiegeln sich auch in den AERO Conferences wider und machen Europas größte Veranstaltung der Allgemeinen Luftfahrt dadurch auch zu einer wichtigen Plattform für Wissensaustausch und Weiterbildung.

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 – 18:00 Uhr und Samstag von 09:00 – 17:00 Uhr geöffnet.



Foto: © fairmamic

## 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.



**Termin:** 16. – 19.05.2024  
**Ort:** Mali Losinj

**Teilnahmegebühr je Flugzeug**

**AOPA-Mitglieder:** 260 €  
**Nichtmitglieder:** 310 €  
**Anmeldeschluss:** 01.03.2024



5-Sterne-Hotel Bellevue

Foto: © Hotel Bellevue

# Fly-Out nach Mali Losinj an der kroatischen Adria

Im letzten Jahr sind wir nach Schweden geflogen, im Jahr zuvor nach Frankreich. Der Vorschlag wurde gemacht, es doch einmal in Richtung Südosten zu probieren. Unsere AOPA-Kollegen in Rumänien haben uns ein Angebot gemacht, es im Norden des Landes an der ukrainischen Grenze zu versuchen. Hier hätte es auch Fördermöglichkeiten durch Tourismusinitiativen gegeben. Allerdings haben uns Meldungen über regelmäßige Störungen des GPS-Signals in der Region davon abgehalten, das ansonsten sehr spannende Angebot anzunehmen. Wir wollen nicht wirklich in die Schlagzeilen der Weltpresse kommen, dass eine Gruppe deutscher Piloten sich in den ukrainischen Luftraum verirrt. Welcher Ort kommt als Alternative in Frage, mit einem tollen Hotel, das auch mit einer großen Gruppe flexibel umgeht, einem Flugplatz mit nicht zu kurzer Asphaltpiste und unkompliziertem Zugang zu den Flugzeugen, Avgas und Kerosin, ausreichend Abstellflächen, und viel zu sehen in der Umgebung? Da kam unsere Wahl wieder auf Mali Losinj. Die Wahl

ist nicht besonders überraschend, aber wir wissen was uns erwartet: Das bisher am besten bewertete unserer Fly-Out-Ziele. Daher wollen wir dieses Jahr einen neuen Versuch wagen. Wir verreisen vom 16. bis 19. Mai 2024, also über das Pfingstwochenende. Von Egelsbach sind es 400 NM auf Kurs 142°. Zwischen Egelsbach und Kroatien liegen allerdings auf der direkten Linie die Alpen, sie gilt es je nach Wetterlage zu überfliegen, zu durchfliegen oder im Osten im flacheren Land zu umfliegen. Von Egelsbach sollte man deshalb auch eine Flugstrecke von bis zu 600 NM einkalkulieren. Die Insel Losinj ist ein beliebtes Ferienziel: Sie ist etwa 33 km lang und hat eine Küstenlinie von 112 km, der höchste Berg hat immerhin eine Höhe von 588 m. Der größte Ort ist das Hafentätchen Mali Losinj mit etwa 8.000 Einwohnern. Man lebt dort heute überwiegend vom Tourismus, der sich angesichts des angenehmen Klimas (2600 Sonnenstunden im Jahr), mehrerer neuer Hotels, des kleinen Hafens und der Schönheit der Natur sehr gut entwickelt. Veli Losinj war ein Lieblingskurort

## 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 Luffahrerscheins und des Medicals bei. Vielen Dank!

### AOPA-Fly-Out nach Mali Losinj vom 16. – 19.05.2024

**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.



der österreichischen Aristokratie. Warum, das sieht man noch heute: Viele Fassaden mit leuchtenden Farben und die Kirche findet man im Stadthafen. Mali Losinj gehörte bis zum 1. Weltkrieg zu Österreich-Ungarn, dann bis 1945 zu Italien, danach zu Jugoslawien und seit 1991 zu Kroatien. Übrigens wurde seit unserem letzten Fly-Out der Kuna als kroatische Währung abgelöst, man bezahlt jetzt in Euro.

Der Flugplatz Mali Losinj (LDLO) liegt etwa 6 km Luftlinie nordwestlich des Städtchens und hat eine Piste von 900 x 30 m Länge mit der Ausrichtung 02/20. Mit starken „Bora“-Fallwinden und „Windshear“ ist aufgrund der Lage zum Wasser häufig zu rechnen. Die Anzahl der Parkpositionen ist begrenzt, aber wir haben die Bestätigung vom Flugplatz, dass wir mit unseren bis zu 30 Flugzeugen willkommen sind. Günstig für uns: Kroatien gehört inzwischen zum Schengen-Gebiet, was für uns bedeutet, dass wir von jedem Flugplatz im Schengen-Gebiet auch ohne Grenzabfertigung dorthin fliegen können. Ein IFR-Anflugverfahren gibt es auch, ein NDB-IFR-Anflug ist installiert, er wird aber dank der Wetterlage selten benötigt. Der Tower ist zu verkehrsschwachen Zeiten zumeist nicht besetzt, dann verweist die Flugsicherung auf die Tower-Frequenz mit der Ergänzung „just in case nobody replies, just transmit blind and land at your own discretion“. Untergebracht sind wir im Hotel Bellevue. Die Übernachtung in diesem 5-Sterne-Hotel Bellevue direkt am Meer kostet 120 € pro Person im Superior-Doppelzimmer Atrium Side“ bzw. 240 € im Einzelzimmer „Atrium Side“, inklusive Frühstück, Zugang zum

Spa und Internet. Höherwertige Zimmerkategorien sind auch verfügbar. Zusätzlich gezahlt werden muss die Kurtaxe von 1,80 € pro Übernachtung. Ein Formular zur Zimmerbestellung aus dem reservierten AOPA-Kontingent senden wir Ihnen nach der Anmeldung zu. Die Abrechnung erfolgt über die eigene Kreditkarte direkt an das Hotel, dies kostet einmalig 4 €. Jeden Morgen werden wir ein Briefing abhalten, bei dem wir unsere Piloten mit den neuesten Wetterdaten versorgen und gemeinsame Ziele für Ausflüge wählen werden. Es bieten sich z. B. Portoroz, Venedig oder Dubrovnik an, oder einer der nahegelegenen Flugplätze der kroatischen Adria wie Vrsar, Zadar, Medulin und Pula. Natürlich kann man auch einfach auf Losinj entspannen, durch die Altstadt und den Hafen von Mali Losinj bummeln, ein Boot mieten, das großzügige Wellness-Angebot unseres Hotels nutzen oder die Wassertemperatur der Adria testen. Am Freitag wollen wir mit allen Teilnehmern gemeinsam zum Abendessen gehen. Wir werden für jede Crew ein Trip-Kit mit allen elektronischen Karten und Informationen zusammenstellen und rechtzeitig vor Abflug versenden. Großzügige Unterstützung bekommen wir hierbei wieder von Jeppesen/Foreflight. Kartenmaterial in gedruckter Form können Sie auf Wunsch gegen Kostenerstattung von uns erhalten. Möchten auch Sie mitfliegen? Dann melden Sie sich schnell an, denn die Nachfrage nach unseren Fly-Outs ist immer sehr groß und die 30 freien Plätze sind innerhalb kurzer Zeit ausgebucht.



Mali Losinj Hafen



Stadt Veli Losinj



Cikat Bucht und Stadt Mali Losinj

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](http://www.aopa.de)**

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

## DER OFFENE BRIEF WIRKT

### Medical-Probleme: Die Aktion der Verbände wegen Verzögerungen in der medizinischen Abteilung des LBA zeigt Wirkung – auch und besonders dank Ihrer Mitwirkung!

Seinen Unmut über Politik und Bürokratie zu äußern, ist derzeit ja bei vielen Bevölkerungsgruppen weit verbreitet. Täglich wird in den Medien über Proteste in Berlin und Brüssel berichtet. Oft ist es aber schwer für die Politik, bei Interessenkonflikten zwischen Zielgruppen mit unterschiedlicher Motivation einen Ausgleich herzustellen.

Beim gemeinsamen Anliegen der drei Verbände AOPA-Germany, Deutscher Aero Club und Deutscher Ultraleichtflugverband ist die Sachlage aber deutlich unkomplizierter: Der offene Brief an Bundesverkehrsminister Wissing und die parallel gestartete Online-Petition wenden sich gegen eine Problematik, die offensichtlich ist. Das Luftfahrt-Bundesamt hat seit Jahren Schwierigkeiten im medizinischen

Bereich. Tausende von Pilotinnen und Piloten erhalten ihre Medicals nicht zeitgerecht ausgestellt, weil Problemfälle über einen Zeitraum von Monaten und Jahren nicht entschieden werden.

Auch die Aufsicht über die Fliegerärzte funktioniert nicht so, wie sie sollte; wegen Lappalien werden flugmedizinische Untersuchungsstellen geschlossen. So kommt es, dass die Leistungsbilanz des LBA in diesem Bereich so schlecht ist wie bei keiner anderen Behörde in Europa – ein beschämender Zustand, der nicht mehr länger hingenommen werden kann. Dabei sollte sich eine Lösung des Problems mit minimalen Kosten für einige zusätzliche Planstellen und für Reorganisationsmaßnahmen im LBA durchaus erreichen lassen.



Foto: © Christina Scheuermann/Fliegermagazin



Wenn nicht alles täuscht, sind inzwischen tatsächlich Fortschritte zu verzeichnen. Mit Stand 15. Februar haben über 17.000 Personen unsere gemeinsame Petition unterzeichnet, wofür wir uns sehr herzlich bedanken möchten, denn sie haben erheblich zu diesem Erfolg beigetragen.

Beindruckend sind speziell auch die über 4.300 abgegebenen Kommentare, die einen sehr direkten Einblick in die Leidensgeschichten vieler aktuell und bereits in der Vergangenheit betroffener Pilotinnen und Piloten geben. Bei Berufspiloten geht es um den Verlust der wirtschaftlichen Existenz wegen irgendwelcher medizinischer Trivialitäten, der in vielen Fällen leider auch eingetreten ist. Bei Privatpiloten geht es um die sicherheitsrelevante Unterbrechung eines mit Leidenschaft ausgeübten Hobbies, in das viel Zeit und Geld investiert wurde. Wir sind zuversichtlich, dass diese mehr als 17.000 Unterschriften nicht ignoriert und letztlich dazu führen werden, dass sich die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung mit uns Verbänden an einen Tisch setzen, um das Problem endlich zu lösen.

Aus dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr, BMDV, kommen erste Signale, dass man in der zuständigen Fachabteilung

das Problem tatsächlich an der Wurzel packen wird, auch mit zusätzlichem medizinischen Personal für das LBA. Wir hoffen, in den nächsten Wochen konkreter werden zu können; auf jeden Fall werden wir berichten. Bei dieser Gelegenheit kann ich vielleicht auch eine Frage beantworten, die uns schon mehrfach gestellt wurde. Warum haben wir uns bei der Online-Petition 50.000 Unterzeichner als Ziel gesetzt, wovon wir ja noch recht weit entfernt sind? Nun, das Ziel vergibt die Software von [www.openpetition.de](http://www.openpetition.de) offenbar automatisch, ganz ohne äußeres Zutun. Der erste vorgegebene Zielwert waren 500 Teilnehmer, nach dem starken Beginn der ersten beiden Tage wurde dieser Wert automatisch auf 50.000 erhöht. Aber mit 17.000 bis 20.000 Unterschriften, die nun realistisch erscheinen, haben wir immerhin etwa 20 bis 25 Prozent der Inhaber eines flugmedizinischen Zeugnisses mobilisieren können. Das ist ein Wert, der bestätigt, dass das Problem nicht nur Einzelfälle betrifft, sondern ganz offensichtlich struktureller Natur ist. Ein solches Problem zu beheben ist nun einmal die Aufgabe der Politik. Es sieht im Moment ganz so aus, als hätte unser Vorstoß dort den notwendigen Erkenntniswandel eingeleitet.

*Prof. Dr. Elmar Giemulla*

# Frankfurter Gespräch 2024 – Entwicklungen im Luftraum

Nach einer pandemiebedingten Pause hat am 03. Februar 2024 wieder ein Frankfurter Gespräch zwischen der Deutschen Flugsicherung DFS, Verbänden der allgemeinen Luftfahrt, den Luftsportvereinen und interessierten Piloten aus dem Großraum Frankfurt stattgefunden.

Zu Beginn wurde die Notwendigkeit eines persönlichen Austauschs der Beteiligten betont, weshalb die Veranstaltung in Präsenz geplant wurde.

Hauptziel des Treffens war das Verständnis der jeweiligen Betriebsabläufe, der Randbedingungen und der möglichen Restriktionen in den jeweiligen Metiers bei der gemeinsamen Nutzung des Luftraums.

Das Frankfurter Gespräch griff in diesem Jahr folgende Themen schwerpunktmäßig auf:

- Rückblick und Überblick-Entwicklungen im deutschen Luftraum 2023
- Änderungen von Regularien bezüglich des Luftraums
- Neuerungen in der Luftraumstruktur an einigen beispielhaften Standorten und vor allem im Bereich um den Frankfurter Flughafen
- Folgen für die Segelflug Sektorenregelung in Frankfurt

Durch die Veranstaltung führte gewohnt routiniert Thomas Liebert, seines Zeichens Sprecher des Arbeitskreises Luftraum Frankfurt (ALF) und Regionalvertreter Mitte AUL-Luftsport im DSV.

Bereits im Eingangsstatement wurde deutlich, welche Verhaltensweisen die Luftraum-/Lobbyarbeit der allgemeinen Luftfahrt konterkarieren. So wurde im Bereich Berlin der Luftraum C aufgrund einer Vielzahl von Luftraumverletzungen auf 1.500 ft MSL abgesenkt. Trotz wiederholter Hinweise und einer „Awareness Campaign“ konnte dieser Schritt nicht vermieden werden.

Problematisch sind weiterhin Konflikte im weniger stark reglementierten Luftraum Echo aufgrund des Mischverkehrs zwischen IFR- und VFR-Flugbewegungen. Einerseits meidet der VFR-Verkehr leider IFR-An-/Abflugbereich nicht hinreichend (trotz Hinweis in den ICAO-Karten). Andererseits sind die IFR-Anflugkarten oft „company-spezifisch“ und unterscheiden meist keine Lufträume mit Mischverkehr.

Es sei an dieser Stelle nochmals an den Flyer im Rahmen der „Awareness Campaign“ aus 2023 verwiesen: <https://bit.ly/496antu>. Erneut thematisiert wurden ebenfalls die Verfahren im Hinblick auf TMZs (NfL-2023-1-2700). Die TMZ-Regelungen sind für alle VFR-Flieger eine nicht zu unterschätzende Erleichterung, denn die Alternative stellt ein freigabepflichtiger Luftraum Delta oder Charlie dar.

Die Einordnung der Zunahme von Ordnungswidrigkeitsverfahren im Center Langen von 400 (2022) auf 450 (2023) fällt schwer, da diese u. a. nicht in Relation zu Verkehrszahlen gesetzt werden konnten. Für 2024/25 hat die DFS zugesagt die Verstöße detaillierter aufzuschlüsseln (LfZ-Typ/-Muster, Art des Verstoßes), um eine bessere Analyse und in der Folge eine möglichst konkrete Sensibilisierung der Piloten zu ermöglichen.

Ein Schwerpunkt der Veranstaltung waren die anstehenden Veränderungen hinsichtlich des Luftraums um den Frankfurter Flughafen. Die Kontrollzone wird zur neuen Flugsaison auf 2.500 ft MSL angehoben. Darum schließt sich zukünftig ein Luftraum D (nicht CTR) von 1.500 ft bis 2.500 ft MSL an. Dadurch entfällt für die DFS die Staffungsverpflichtung VFR-IFR. In diesem Zusammenhang wird von Martin Rulffs (DFS) nochmals die inzwischen bekannte Thematik erläutert, dass bisher eine legale Flugdurchführung des Main-Sightseeings nach Osten kaum möglich ist. Die Einhaltung der Mindesthöhen gemäß SERA (VO (EU) 923/2012) obliegt stets dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer unabhängig der jeweiligen Flugverkehrsfreigabe (ATC-Freigabe).

Ein weiterer Erfolg ist die Verabschiedung eines neuen Luftraumkriterienkatalogs (LKK). Die letzte Version stammt aus dem Jahr 2015 (V 5.0).

Kern des neuen Leitfadens ist ein gemeinsames Verständnis über die Ziele und Schwerpunkte der Luftraumplanung für alle beteiligten Parteien. Der erweiterte, ganzheitliche Ansatz, die neue Struktur und der Regelkreislauf ist Grundlage für zukünftige Nachvollziehbarkeit und Akzeptanz in der Luftraumplanung.

Die Komplexität der Luftraumplanung wird transparent und nachvollziehbar durch die vorgegebene Anwendung der Checklisten bei der praktischen Umsetzung durch den beauftragten Planer. Folglich wird die ganzheitliche Luftraumplanung Teil der präventiven Flugsicherheit und folgt damit den Empfehlungen der „Initiative Luftraum und Flugsicherheit“.

In herausfordernden Zeiten zeigt sich durch die Ergebnisse, dass durch eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit DFS und BMDV eine für die allgemeine Luftfahrt akzeptable Luftraumstruktur gestaltet werden konnte. Es zeigt sich wieder mal, dass die konstruktive Mitwirkung viel Zeit und Kraft kostet, aber im Hinblick auf die erreichten Ziele lohnenswert war.

Wie so häufig gilt aber auch: Mehr Freiheiten gehen stets mit gesteigerter Verantwortung für uns Piloten einher. Es liegt an jedem Einzelnen im Rahmen der Flugvorbereitung und -durchführung dafür Sorge zu tragen die geltenden Regeln einzuhalten, um dazu beizutragen, dass der Luftraum so frei wie möglich bleibt.

*Tilman Nebelung*

# Zwischenbericht zu den Rotax-Rückmeldungen

Nachdem die Luftfahrtbehörden in Deutschland (LBA) und der Schweiz (BAZL) über eine Häufung von Störungen an Flugzeugen mit Rotax-Motoren berichteten und zur Abgabe von Störungsmeldungen gebeten hatten, haben in einer gemeinsamen Aktion auch der DULV und die AOPA-Germany ihre Mitglieder darum gebeten, sich mit ihren Erfahrungen zu melden.

Die erste Sichtung dieser Meldungen ist inzwischen abgeschlossen. Dabei kamen durchaus neue Erkenntnisse an den Tag, über die wir hier berichten wollen.

## Statistisch:

Die Gesamtanzahl der Rückmeldungen war mit 22 relativ klein. Das mag daran liegen, dass der Betrieb der Motoren relativ sicher ist. Betroffen waren allerdings nur Vergasermotoren, bei Einspritzern gab es keine Probleme. Alle Fälle verteilen sich auf die Klassen E-, K- und M. Eine Signifikanz in einzelnen Jahreszeiten gibt es offenbar nicht. Tiefdecker waren häufiger betroffen als Hochdecker.

## Fachlich:

In den meisten Fällen konnten die Ursachen der Triebwerksstörungen ermittelt werden. Es handelte es im Wesentlichen um defekte Zündkerzen, defekte Treibstoffpumpen, falsch eingestellte Vergaser, oder um andere mechanische Probleme.

Bei einigen Berichten waren die Ursachen der Störungen jedoch nicht eindeutig zu identifizieren. Standläufe und verschiedene Überprüfungen ergaben keine Befunde, daher kam schnell eine Dampfblasenbildung in den Treibstoffleitungen in Verdacht. Bei größerer Hitze durch Sonneneinstrahlung oder eine unzureichende Motorraumbelüftung können sich im Treibstoffsystem eines Flugzeugs auch in Abhängigkeit vom Luftdruck Dampfblasen bilden, sowohl bei Automobil-Kraftstoff, als auch bei Avgas. Avgas ist durch spezielle Additive vor Dampfblasenbildung grundsätzlich besser geschützt als Autokraftstoff. Das Risiko von Dampfblasenbildung bleibt aber alleine schon aufgrund der physikalischen Eigenschaften des Kraftstoffs bestehen. Daher müssen bei der Konstruktion des Treibstoffsystems verschiedene Maßnahmen getroffen werden, um Störungen bei der Kraftstoffversorgung zu vermeiden. Dafür gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten. Erstens sollte man möglichst verhindern, dass Dampfblasen entstehen können und zweitens muss man dafür sorgen, dass man sie wieder los wird, bevor sie den Motor erreichen. Beide Maßnahmen müssen durch den Flugzeughersteller umgesetzt werden, weil der für das Design der Kraftstoffanlage verantwortlich ist. Der Motorhersteller definiert mit seiner Installationsanweisung quasi nur die Schnittstelle zwischen Motor und Flugzeug.

In der UL-Community ist seit mehreren Jahren das Risiko der Dampfblasenbildung in den Treibstoffleitungen bekannt und durch entsprechende Vorkehrungen offenbar im Griff, es gibt daher dort nur sehr wenige signifikante Fälle.

Auffällig waren jedoch die Muster eines Herstellers.

Die meisten Kraftstoffpumpen sind gemäß Herstellerangaben nicht in der Lage, Gas zu pumpen. Ist also eine Dampfblase bis zur Pumpe vorgedrungen sinkt die Pumpleistung schlagartig auf null. Weiterhin ist die Leistung nicht hoch genug, um den Kraftstoff über große Höhenunterschiede zu befördern. Was unbedingt vermieden werden muss, sind Konstruktionen, bei denen die Treibstoffleitungen zuerst nach oben, und dann wieder nach unten verlegt werden. Denn an diesen Stellen können sich Dampfblasen besonders leicht festsetzen und den Treibstofffluß hartnäckig blockieren.

Ein Betreiber eines UL-Flugzeugs berichtete sehr detailliert über Dampfblasenbildung, wie sie auftrat, was bei einer Analyse entdeckt wurde, und wie das Problem durch eine Modifizierung des Treibstoffsystems dauerhaft gelöst werden konnte.

Solche Modifikationen sind natürlich bei musterzugelassenen Flugzeugen nicht ohne entsprechende ergänzende Zulassungen oder einen „Design Change“ des Herstellers durchführbar. Im UL-Bereich sind die bürokratischen Hürden für eine solche Änderung etwas niedriger.

Wir möchten an dieser Stelle nicht den möglichen Aktionen vorgehen und auch keinen Hersteller „an die Wand stellen“, bevor der die entsprechenden Maßnahmen ergreifen konnte. Wir sind allerdings der Meinung, dass es die Problematik erfordert, Gegenmaßnahmen zu unternehmen, bevor es zu Personenschäden kommt. Wir werden daher an der Sache dranbleiben und über den weiteren Verlauf der Ereignisse berichten.

*Hans-Peter Walluf*



# EXKLUSIVER MOBILITÄTSPARTNER

AOPA-GERMANY - Verband der allgemeinen Luftfahrt e.V.

SIXT ist Partner der AOPA-Germany und bietet dem Verband und den Mitgliedern attraktive Sonderkonditionen für verschiedene Mobilitätslösungen.

Der einfachste Weg von den Vorteilen zu profitieren ist entweder direkt über die Landingpage (Kreditkartenzahlung erforderlich): [sixt.de/partners/aopa](https://sixt.de/partners/aopa)

## Oder über die SIXT App:

- 1: Downloaden Sie die SIXT App
- 2: Loggen Sie sich mit Ihrem Profil ein oder registrieren Sie sich
- 3: Wählen Sie in der App: Account → Buchungsprofile → Firmenratenprofil hinzufügen
- 4: Nutzen Sie die Kundennummer **19095880** und den Ratenschlüssel „qHrQAK“

## WAS SIND IHRE VORTEILE?

### Profitieren Sie von attraktiven SIXT rent Festpreisen in Deutschland für PKWs inklusive:

- Haftpflichtversicherung
- Vollkasko- und Diebstahlschutz
- € 0,00 Selbstbehalt
- unbegrenzten Kilometern in der Kurzzeitmiete bis 27 Tagen
- Kostenfreie Umbuchung und Stornierung bis 24h vor Anmietung
- einem Zusatzfahrer
- Für alle anderen Länder sowie LKWs erhalten Sie 10% auf den tagesaktuellen Onlinepreis

### Das Auto Abo von SIXT+ für volle Flexibilität:

#### Keine Anschaffungskosten

- Kein teurer Autokauf
- Keine hohe Anzahlung
- Kein Wertverlust

#### Volle Flexibilität

- Bei Bedarf bis zu 3 Monate pausieren
- Beliebig lange behalten
- Jederzeit monatlich kündbar

#### Alles inklusive

- Haftpflicht, Vollkasko- und Diebstahlschutz\* TÜV, Wartung und Inspektion, Werkstattkosten
- Freikilometerpaket
- ganzjahrestaugliche Bereifung



# WELCOME FREEDOM

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

# Das Fliegen ohne Flugleiter kommt:

## Leider ohne den großen „Big Bang“ – aber Schritt für Schritt

Lange haben wir warten müssen, aber der Erfolg kommt näher: In der gerade beginnenden Flugsaison wird es auch an Flugplätzen in Deutschland definitiv erste Angebote für das Fliegen ohne Flugleiter geben.

Einen vollständigen Überblick über die Genehmigungslage haben wir zwar noch nicht, aber sehr viele Flugplatzbetreiber haben ihre Anträge bei den zuständigen Landesluftfahrtbehörden gestellt. Die Behörden wollen über diese Anträge entscheiden, sobald ein gemeinsames Grundsatzpapier von Bund und Ländern dazu veröffentlicht wird, es ist in der finalen Abstimmung. Gemeinsam mit den anderen Verbänden der Branche haben wir es in einer früheren Fassung sehr wohlwollend kommentiert.

Nun ja, als Pilot wundert man sich schon manchmal, wieviel man in der Luftfahrt-Bürokratie zu einem eigentlich sehr überschaubaren Thema schreiben kann. Die Schweizer bringen die Verfahren in der AIP auf einer Seite unter, den entsprechenden Auszug aus dem VFR Manual der Skyguide finden Sie unten abgedruckt.

In einigen Fällen ist die Genehmigung wohl nur noch reine Formsache, bei anderen Landesluftfahrt-Behörden, die eher skeptisch eingestellt sind, muß wohl von den interessierten Flugplatzbetreibern auch noch Überzeugungsarbeit geleistet werden.

Wenn es soweit ist, dann gehen Sie alle bitte verantwortungsbewusst mit den neuen Freiheiten um. Informieren Sie sich, halten

1.2

### Blindübermittlung auf Flugplätzen ohne Flugsicherungsdienste

#### Umfang

Den Piloten von Luftfahrzeugen mit Funkausrüstung, die auf Flugplätzen landen oder starten wollen, die über keinen AFIS-Dienst verfügen wird empfohlen, Positions- und Absichtsmeldungen "blind" auszustrahlen (**Blindübermittlungen**).

#### Verfahren

##### Anflüge:

Etwa 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes wird gemeldet: Empfangsstation, Rufzeichen, Position, Flughöhe, Absicht.

##### Beispiel:

LANGENTHAL AERODROME, HB-CWB WYNIGEN 4000 FUSS ZUR LANDUNG IN LANGENTHAL

- Anschliessend sind folgende Informationen auszustrahlen:  
H-WB ÜBER DEM PLATZ, FLIEGE IN DEN GEGENANFLUG PISTE 05,  
H-WB GEGENANFLUG PISTE 05,  
H-WB ENDANFLUG PISTE 05

##### Abflüge:

- Vor dem Abflug schaltet der Pilot sein Funkgerät ein und vergewissert sich, dass auf der entsprechenden Frequenz gerade nicht kommuniziert wird.
- Anschliessend strahlt er die Information über seinen bevorstehenden Abflug aus:

##### Beispiel:

LANGENTHAL AERODROME, HB-CWB ROLLE ZUM ROLLHALT PISTE 05,  
H-WB ABFLUGBEREIT PISTE 05

- Wenn kein Anruf durch ein anderes Luftfahrzeug erfolgt, kann der Pilot, nachdem er sich vergewissert hat, dass der Anflugsektor frei ist, auf die Piste rollen und starten:

##### Beispiel:

H-WB STARTE AUF PISTE 05 RICHTUNG LOTZWIL

12/21 DEC 02

SKYGUIDE, CH-8602 WANGEN BEI DÜBENDORF



**Frequenzen**

Die Verkehrshinweise werden ausgestrahlt

- auf der Frequenz gemäss COM 2 APP-1;
- auf der Frequenz 130.355 MHz für Gebirgslandeplätze.

**Hinweise:**

Das beschriebene Verfahren ermöglicht allen Flugbesatzungen von Flugzeugen mit Funkausrüstung, die Verkehrslage zu beurteilen und sich entsprechend zu verhalten.

Die Übermittlungen sollen nach Möglichkeit in englischer RTF ausgestrahlt werden, damit sie auch von ortsfremden Piloten verstanden werden können.

Die Blindübermittlung entbindet den Piloten nicht von der Pflicht, den Luftraum zu überwachen.

Sie sich an die neuen Spielregeln. Die Platzrunden und die Öffnungszeiten eines Flugplatzes gelten auch weiterhin. Verhalten Sie sich so, als würde man Sie weiterhin beobachten. Schwierig ist das wirklich nicht.

Einen tollen Job zum Thema macht Guido Frey aus Paderborn Haxterberg, der die „Interessengemeinschaft Fliegen ohne Flugleiter“ gegründet und inzwischen seinen zehnten Newsletter zum Fliegen ohne Flugleiter veröffentlicht hat. In der aktuellen Ausgabe nennt er einige bereits erreichte Positivbeispiele aus den Bundesländern:

- Baden-Württemberg hat ebenfalls eine Allgemeinverfügung an die betroffenen Plätze versandt, die sogar noch über die hessische Variante hinausgeht: Darin wird allen Inhabern einer Erlaubnis zum Fliegen ohne Flugleiter auch der Betrieb ohne Hilfsperson ermöglicht, wenn diese Hilfsperson bisher nur für die Sicherstellung des Feuerlösch- und Rettungsdienstes vorgehalten werden muss.

Für den Newsletter anmelden kann man sich unter der Emailadresse: [Newsletter@FliegenohneFlugleiter.org](mailto:Newsletter@FliegenohneFlugleiter.org)

*Michael Erb*

Einige Landesbehörden gehen inzwischen auch schon ohne vorliegende Richtlinien kräftig voran:

- Hessen hat bereits direkt nach in Kraft treten der NfL 2023-1-2792 eine Allgemeinverfügung veröffentlicht, die die Richtlinie in passende Flugplatzgenehmigungen überführt. Damit ist zwar das Fliegen ohne Flugleiter direkt noch nicht möglich, aber auf Antrag kann damit aus bereits existierenden Genehmigungen zum Fliegen ohne Flugleiter mit Hilfsperson zumindestens die Hilfsperson gestrichen werden.
- Berlin-Brandenburg hat dem Flugplatz Eggersdorf bereits den Flugbetrieb ohne Flugleiter im Rahmen des PPR-Betriebes genehmigt.
- Niedersachsen hat im Rahmen einer Neu-Genehmigung eines UL-Landeplatzes bereits das Fliegen ohne Flugleiter und ohne Hilfsperson bei Einzelstarts- und -landungen in die Genehmigung mit aufgenommen



Foto: © AOPA-Germany

*Fliegen ohne Flugleiter: Man muss schon selbst zum Fenster rausschauen*



TECHNIK



JOCHEN  
SCHWEIZER

O<sub>2</sub>

go



PHILIPS



cewe

MAC

+Babbel

Tchibo

EPSON

WMF

GARMIN.

SENNHEISER

BRAUN

DeLonghi

flaconi  
Find your beauty. Everyday.



SPORT



FREIZEIT

EINE KLEINE  
AUSWAHL  
AUS ÜBER

★800★

TOP-MARKEN

## 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 Zukunft von Avgas 100LL in Europa: Europäische GA-Verbände kommentieren bei der ECHA einen Antrag auf temporäre Weiternutzung von TEL

Die Europäische Chemie-Agentur (ECHA) will die Nutzung von Tetra-Ethylblei (TEL) weiter einschränken, da es sich um eine sehr giftige Substanz handelt. TEL ist ein wichtiges Additiv im Avgas 100LL, und bislang fällt es der Mineralölindustrie nicht leicht, diese Substanz 1:1 durch eine bleifreie Alternative zu ersetzen.

Von der ECHA wurde ein sog. Autorisierungsverfahren gestartet, mit zwei wichtigen Daten: Unternehmen werden nur nach Genehmigung eines Antrags autorisiert TEL in Europa weiterhin Kraftstoff beizumischen, wenn sie bis zum Stichtag 1. November 2023 einen Antrag gestellt haben, sonst ist der Ablauftermin der 1. Mai 2025. Die Beimischung von TEL zu Avgas könnte in Europa tatsächlich verboten werden, falls kein Antrag aus der Industrie genehmigt wird.

Was gibt es Neues: Das Unternehmen Shell hat bei der ECHA einen Antrag auf Weiternutzung von TEL gestellt. Dieser Antrag wurde von den GA-Verbänden Europe Air Sports, GAMA und IAOPA-Europe mit einer gemeinsamen Stellungnahme unterstützt. Kurz vor unserem Redaktionsschluss wurde von der ECHA auch ein Antrag des Mineralölunternehmens Trafigura online gestellt, das in Estland über sein Tochterunternehmen Puma Energies Avgas herstellt. Nach einer Prüfung werden die GA-Verbände auch diesen Antrag kommentieren, die Kommentierungsfrist endet im April. Zudem gehen wir davon aus, dass das Unternehmen Warter in Polen einen ähnlichen Antrag gestellt hat, dieser ist bislang aber noch nicht einsehbar. Eine Entscheidung über die Anträge soll von der ECHA bis zum Frühjahr 2024 getroffen werden.



Foto: © istockphoto.com - infospeed

In den USA gibt es erste Erfolge, z. B. hat der Hersteller GAMI ein Avgas 100 UL (UL = Unleaded) entwickelt, das aber noch nicht auf dem Markt ist. Eine Markteinführung soll aber zeitnah zunächst in Kalifornien erfolgen. GAMI hat noch keine Anerkennung seines STCs bei der EASA beantragt. Andere Hersteller befinden sich noch in den Zulassungsverfahren der Luftfahrtbehörde FAA. In den USA halten Industrie und Bürokratie die flächendeckende Einführung eines bleifreien Avgas 100 UL bis zum Jahr 2030 für realistisch. Europäische Unternehmen planen keine Entwicklung eines Avgas 100UL, sondern orientieren sich am größeren US-Markt. Solange wie in den USA ist man deshalb auch noch in Europa auf die Beimischung von TEL angewiesen, wenn ein ungestörter Übergang zum bleifreien Nachfolgekraftstoff erfolgen soll.

*Michael Erb*

Anzeigen



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](http://www.gaea.aero)

## Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

Bundesweite Adressenliste auch erhältlich unter:  
[www.ajs-luftrecht.de](http://www.ajs-luftrecht.de)

Internet: [www.ajs-luftrecht.de](http://www.ajs-luftrecht.de)  
e-mail: [info@ajs-luftrecht.de](mailto:info@ajs-luftrecht.de)

phone: +49 6103 42081  
fax: +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



## AOPA-Nordatlantik-Seminar

*Mit Weltumrunder  
Arnim Stief*



Foto: © Arnim Stief

**Termin:** 23.03.2024  
**Ort:** Egelsbach  
**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**  
**AOPA-Mitglieder:** 160 €  
**Nichtmitglieder:** 200 €  
**Anmeldeschluss:** 08.03.2024  
**Anmeldeformular:** Seite 25

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

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

## AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See



**Termin:** 24. – 25.05.2024  
**Ort:** Elsfleth  
**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**  
**AOPA-Mitglieder:** 580 €  
**Nichtmitglieder:** 750 €  
**Anmeldeschluss:** 03.05.2024  
**Anmeldeformular:** Seite 25

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

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

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

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

In Kooperation mit



**MARITIMES  
KOMPETENZZENTRUM  
ELSFLETH gGmbH**

Fotos+Logo: © MARKKOM



## AOPA online Seminar: Let's Go instruments

Foto: © Michael Fröhling



**Termin:** 09.03.2024 (online)

**Zeit:** 10:00 – 13:00 Uhr

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**

**AOPA-Mitglieder:** 90 €

**Nichtmitglieder:** 110 €

**Anmeldeschluss:** 28.02.2024

**Anmeldeformular:** Seite 25

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

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

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

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

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

## AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene

Foto: © Michael Fröhling



**Termin:** 16.03.2024 (online)

**Zeit:** 10:00 – 13:00 Uhr

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**

**AOPA-Mitglieder:** 90 €

**Nichtmitglieder:** 110 €

**Anmeldeschluss:** 06.03.2024

**Anmeldeformular:** Seite 25

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

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

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

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

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



Foto: © Fotolia.com – © Amir

**Termin:** 23.03.2024 in Egelsbach

27.04.2024 in Schönhagen

**Ort:** Flugplatz Egelsbach und  
Flugplatz Schönhagen

**Zeit:** 09:00 – 17:00 Uhr

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**

**AOPA-Mitglieder:** 160 €

**Nichtmitglieder:** 200 €

**Anmeldeschluss:**

08.03.2024 für Egelsbach

19.04.2024 für Schönhagen

**Anmeldeformular:** Seite 25

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

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

Umfang des Tagesseminars:

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

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

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

Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

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



Foto: © istockphoto.com, vadinguzhva

**Termine (online):** 04. & 11.06.2024

**Zeit:** 18:00 – 22:00 Uhr

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**

**AOPA-Mitglieder:** 160 €

**Nichtmitglieder:** 200 €

**Anmeldeschluss:** 28.05.2024

**Anmeldeformular:** Seite 25

Obwohl ein Pilot und Flugzeugeigner nach europäischem Wirtschaftsrecht über die Pilot-Owner-Maintenance gewisse Rechte zur Freigabe ausüben darf, ist die Wartung von Flugzeugen nicht Bestandteil des LAPL oder PPL. Der Flugzeugeigner muss sich selbstständig durch das Dickicht der Europäischen Wirtschaftsregularien schlagen und seine Informationen zusammensuchen.

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

Die Themen sind:

- Struktur und Aufbau Europäisches Wirtschaftsrecht, insbesondere mit Blick auf Teil-ML und Teil-66
- Art von Europäischen Wirtschaftsbetrieben (Tei-M Subpart f, CAO, CAMO, Teil 145)
- Konzepte und Begrifflichkeiten zu Wartung, Reparatur und Lufttüchtigkeit
- Wartungsdokumentation, ARC, RTS
- Aufbau und Inhalte von Instandhaltungsprogrammen
- Aufbau und Inhalte von Wirtschaftsakten, Betriebszeitenübersicht, LTA-Übersicht, Änderungsübersicht
- Konzept und Umfang von Pilot-Owner-Maintenance
- Ausfüllhilfe für Freigabebescheinigungen, IHP und Wirtschaftsübersichten

# AOPA-Flugsicherheitstraining Nord vom 26.05. – 01.06.24 in Rendsburg



Foto: © Fotolia.com – Johnny Lye



Foto: © J. Kaminski

**Termin:** 26.05. – 01.06.2024  
**Ort:** Flugplatz Rendsburg-Schachtholm

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**  
**AOPA-Mitglieder:** 260 €  
**Nichtmitglieder:** 360 €  
**Fluglehrerstunde:** 40 €

**Anmeldeschluss:** 29.02.2024  
**Anmeldeformular:** Seite 25

Bei unserem Flugsicherheitstraining Nord 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 Abruflkontingent 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 IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse



Foto: © AOPA-Germany

**Termin:** 08.06.2024  
**Ort:** Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr  
**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**  
**AOPA-Mitglieder:** 160 €  
**Nichtmitglieder:** 200 €  
**Anmeldeschluss:** 28.05.2024  
**Anmeldeformular:** Seite 25

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 – Theart Images

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

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

**Anmeldeschluss:** 04.10.2024  
**Anmeldeformular:** Seite 25

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

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

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

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



# Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



**AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 23.03.2024**  
Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 12

**AOPA Sea Survival Training in Elsfleth vom 24. – 25.05.2024**  
Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 12

**AOPA online Seminar: Let's Go instruments am 09.03.2024**  
Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder

**AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene am 16.03.2024**  
Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder

**AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“  
am 23.03.2024 in Egelsbach**  **am 27.04.2024 in Schönhagen**  
Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder

**AOPA-online Seminar: Einführung in Europäische Flugzeugwartung für Piloten und Eigner  
am 04. & 11.06.2024**  
Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder

**AOPA-Flugsicherheitstraining Nord in Rendsburg vom 26.05. – 01.06.2024**  
Teilnahmegebühr: 260 € für AOPA-Mitglieder, 360 € für Nichtmitglieder

**AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer  
Instrumentenflug-Kenntnisse in Egelsbach am 08.06.2024**  
Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder

**AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online vom 26. – 27.10.2024**  
Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder

## 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.

## Luftraumänderungen 2024

Im März 2024 kommt die neue Luftfahrtkarte ICAO-Karte 1:500 000 heraus, und damit treten, wie beinahe jedes Jahr, einige Luftraumänderungen im deutschen Luftraum in Kraft.

Luftraumänderungen erfordern eine Abstimmung zwischen allen von den Änderungen Betroffenen.



Foto: © istockphoto.com - Aliaksandr Bukatsich

Bedarf an Luftraumänderungen bzw. Luftraumanpassungen gibt es immer wieder. Sei es durch die Änderungen von IFR-Flugverfahren, die erstmalige Einrichtung von IFR-Flugbetrieb an einem Flugplatz, durch besondere Vorkommnisse im Luftraum in einem bestimmten Bereich des Luftraums, die einen größeren Schutz erfordern, oder soweit es die Flugbeschränkungsgebiete betreffen, durch neue militärische Anforderungen, die z. B. ein größeres Flugbeschränkungsgebiet erforderlich machen. Anforderungen kommen aber auch von den Luftraumnutzern, hier insbesondere durch die Segelflieger, vertreten durch die entsprechenden Interessensverbände.

In Deutschland ist es schon beinahe Tradition, dass größere Luftraumänderungen möglichst nicht über das Jahr verteilt eingeführt werden, sondern gebündelt dann, wenn die neue ICAO-Karte im Frühjahr, zum Beginn der Flugsaison im März, veröffentlicht wird.

Den Luftraumänderungen voran gehen im Jahr zuvor intensive Abstimmungsgespräche zwischen dem Bundesverkehrsministerium (BMDV) und der Flugsicherung (DFS) auf der einen Seite, und bei militärisch genutzten Lufträumen dem Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw), sowie den Interessenvertretungen der Allgemeinen Luftfahrt wie u.a. AOPA, DAeC, Deutscher Segelflugverband (DSV) und Deutscher Gleitschirm- und Drachenflugverband (DHV) auf der anderen Seite. Aber auch die Vereinigung Cockpit (VC) und ggf. Vertreter von Lufthansa und anderen Airlines nehmen an den Gesprächen teil.

Die Abstimmungsgespräche finden zuerst auf regionaler Ebene statt; im Süden in München, in der Mitte Deutschlands in Frankfurt und im Norden in Bremen. Dort werden vor allem spezifische regionale Probleme und Anforderungen mit den jeweiligen Fachleuten „vor Ort“ besprochen. Im Spätherbst finden dann ein zentrales Luft-

raumabstimmungsgespräch mit allen Beteiligten in Frankfurt bzw. Langen statt.

Auch wenn die Abstimmungsgespräche in guter und kollegialer Atmosphäre verlaufen, die Ansichten zu einigen Luftraumprojekten können sehr unterschiedlich sein und zu heftigen Diskussionen führen. Nicht jede Luftraumerweiterung wird von der Allgemeinen Luftfahrt begrüßt, führt sie doch in vielen Fällen zu Einschränkungen insbesondere des VFR-Flugbetriebs und hier insbesondere des Segelflughbetriebs.

In den meisten Fällen findet man einen Kompromiss zwischen den Anforderungen der Flugsicherung und den Interessen der Allgemeinen Luftfahrt. Kann dieser Kompromiss nicht gefunden werden, so entscheidet schließlich das BMDV als zuständige Behörde für die Einführung von Lufträumen in Deutschland (gemäß § 16 LuftVO).

Für das Jahr 2024 sind alle Entscheidungen getroffen, und die entsprechenden rechtlichen Bekanntmachungen wurden am 8. Februar 2024 in den Nachrichten für Luftfahrer veröffentlicht. In Kraft treten die Luftraumänderungen am 21. März 2024. Das ist auch der Tag an dem die neue ICAO-Karte veröffentlicht wird.

## Hier die wichtigsten Luftraumänderungen ab März 2024

### Berlin Luftraum C:

#### Absenkung von Luftraum C in Verlängerung der Kontrollzone Berlin

In Verlängerung der Kontrollzone Berlin werden im Westen und Osten der Kontrollzone der Luftraum C von bisher 2.500 ft MSL auf 1.500 ft MSL abgesenkt, um die Eindrehbereiche für die IFR-Anflüge besser zu schützen. Der Luftraum über dem Verkehrslandeplatz Schönhagen ist von dieser Luftraummaßnahme ausgespart.

Hintergrund dieser Maßnahme ist die überdurchschnittlich hohe Anzahl an sicherheitskritischen Vorfällen, die durch unerlaubte VFR-Einflüge in Berlin Luftraum C in diesen Bereichen hervorgerufen wurden.

### Dresden Luftraum D (nicht CTR) und TMZ:

#### Flexiblere Nutzung der Lufträume durch HX-Regelung

Ein Teil des Luftraums D (nicht Kontrollzone) und der TMZ werden in HX-Lufträume umgewandelt und können je nach Betriebsrichtung der Piste am Flughafen Dresden von VFR-Verkehr flexibel ohne Einschränkung genutzt werden.

### Frankfurt Luftraum C:

#### Absenkung im Westen

Absenkung eines Teils von Luftraum C im Westen (nördlich Flugplatz Langenlonsheim) mit der Untergrenze FL 65 auf 4.500 ft MSL zum Schutz der Anflüge auf die Pisten 07 von Frankfurt.

### Frankfurt CTR und Luftraum C/D:

#### Anhebung der CTR-Obergrenze und Einrichtung Luftraum D (nicht CTR) um CTR

Die Obergrenze der CTR Frankfurt wird auf 2.500 ft MSL angehoben (bislang 1.500 ft MSL). Gleichzeitig wird der um die CTR gelegene Luftraum C im Bereich von 1.500 ft MSL bis 2.500 ft MSL in Luftraum D (nicht CTR) umgewandelt.

Dadurch wird eine flexiblere Verkehrsabwicklung von VFR-Verkehr unterhalb vom Luftraum C bis 2.500 ft MSL möglich. Der VFR-Verkehr kann nun im Luftraum D (nicht CTR) ohne Staffelungsverpflichtung durch den Fluglotsen bis 2.500 ft MSL geführt werden. Die Einhaltung der Sicherheitsmindesthöhe über dem Stadtgebiet von Frankfurt ist dann für VFR-Flüge im Nordosten der CTR problemlos möglich (bislang wurde das Stadtgebiet unter 1.500 ft MSL überflogen).

### Friedrichshafen TMZ:

#### Erweiterung der TMZ

Aufgrund der Anpassung der IFR-An- und Abflugverfahren an europäische Vorschriften wird es erforderlich, die TMZ zum Schutz dieser Verfahren vor allem im Westen und Nordwesten lateral etwas zu erweitern.

Die Höhen der Untergrenzen der TMZ werden in Bezug auf MSL festgelegt (bislang in Bezug auf AGL). Die Obergrenze wird auf FL 100 angehoben (bislang 5000 MSL).

Neben den hier genannten „größeren“ Luftraumänderungen werden zusätzlich einige Untergrenzen von Luftraum E angepasst sowie mehrere Flugbeschränkungsgebiete geringfügig erweitert.

Jürgen Mies

Anzeige

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

[aero-medical.org](http://aero-medical.org)

Kostenfreie flugmedizinische  
 Beratung für AOPA-Mitglieder

## Graf zu Castell: Luftfahrtpionier in China

Es war nicht immer so, dass deutsche Unternehmen und staatliche Stellen in China vorzugsweise gegeneinander arbeiteten. Für Flieger das sicher wegweisendste Beispiel war die Gründung der Fluggesellschaft Eurasia im Jahre 1931, getragen von der damaligen Luft Hansa und dem chinesischen Staat. Einer ihrer wagemutigsten Männer im Cockpit war Flugkapitän Wulf-Diether Graf zu Castell, wie sich herausstellen sollte: ein „Pionier der Lüfte“.

Exakt so lautet auch der Titel eines prächtigen Bildbandes von Dr. Andreas Tank, eines in der Sinologie promovierten und wahren China-Kenners, der seit vielen Jahren in Schanghai lebt und arbeitet. Ihm ist es gelungen, die abenteuerliche Vita eines Mannes nachzuzeichnen, der anders als viele andere nie Mitglied der NSDAP war, so dass ihn die Amerikaner 1949 zum Geschäftsführer des neuen Flughafens München-Riem machen konnten. Diesen Flughafen leitete und entwickelte er bis 1972.

Richtig spannend aber sind Castells Aufzeichnungen über seine zahlreichen Flüge über ein China der 30er Jahre, ein Land, das man selten aus dieser Perspektive gesehen hat und so auch nie wieder sehen wird.

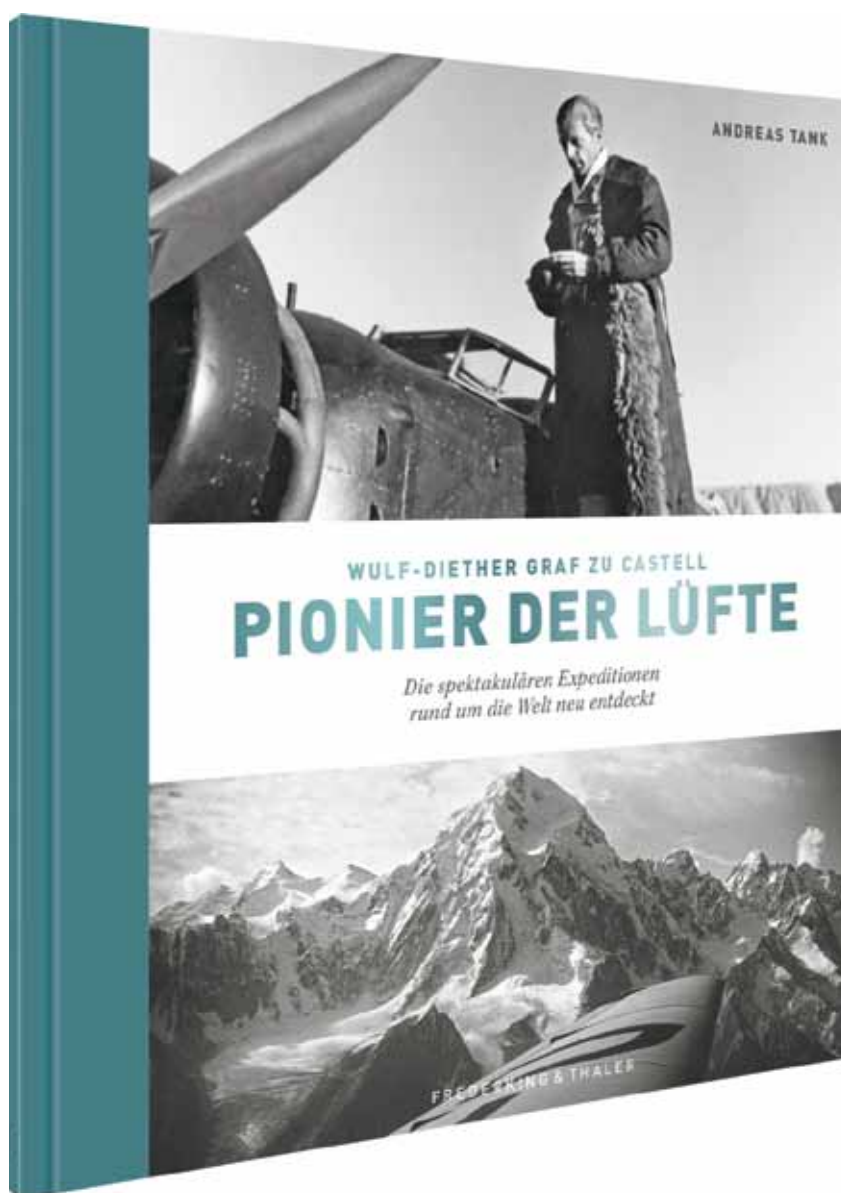
Die von Castell selbst mit seiner Leica geschossenen Fotos, meist – aber nicht nur – Luftaufnahmen, machen das Werk so einzigartig. Sie zeigen ein Land von großer Schönheit und Exotik, allerdings auch Flugsituationen, die einem Piloten eher die Haare zu Berge stehen lassen: Flüge vielfach über geschlossenen Wolkendecken, ohne NDB-Hilfe oder VOR, von GPS ganz zu schweigen, nur mit Uhr und Kompass, und mit viel Glück mit Funkkontakt. Bei den Schilderungen von diversen „Durchstoßmanövern“ ohne Erdsicht über unbekanntem Gelände hält man unweigerlich den Atem an.

Was den Band zudem auszeichnet, sind politische und gesellschaftliche Ein- und Seitenblicke in ein Riesenreich, das sich damals in ständiger Bewegung befand: Nach Abkehr vom tausendjährigen Kaiserreich hin zu republikanischen Gründungen, jedoch auch mit mächtigen Warlords in den endlosen Weiten Nord-Chinas, bis hin zu der sich am Horizont abzeichnenden Revolte und Machtübernahme durch die Kommunisten. Hinzu kam die Invasion der Japaner, gefolgt vom Bruch mit Nazideutschland.

Die Eurasia setzte ausschließlich insgesamt 30 Flugzeuge der Junkers AG ein: F13, W33, W34, und dann natürlich Ju52/3m. Sie trugen die Mission ihres Erbauers, Prof. Hugo Junkers, bis ins ferne Asien: Lufttransport im Zeichen der Völkerverständigung. Als Graf zu Castell 1936 nach Deutschland zurückkehrt, ist Hugo Junkers bereits ein Jahr verstorben. Eine neue, die finsterste deutsche Zeit hatte begonnen ...

Dr. Andreas Tank: Wulf-Diether Graf zu Castell: Pionier der Lüfte, Frederking & Thaler, 256 Seiten, 49,99 EUR, ISBN 978-3954163694

*Clemens Bollinger*



# PRESSEMITTEILUNG von Fly2Troy



Foto: © FLY2TROY

**Kommen Sie mit auf eine faszinierende VFR-Reise durch die Türkei mit Fly2Troy. Gemeinsam fliegen Sport- und Hobby-Piloten aus über 7 EU-Ländern in die Türkei und entdecken bewegende Geschichten, die sie bis in die Wiege der Menschheit führen. Dabei besuchen wir neun Weltkulturerbestätten und erleben unvergessliche Momente.**

Bisher gab es in der Türkei keine derartige VFR-Reise in dieser Größenordnung. Die bürokratischen Hürden, insbesondere die extrem hohen Lande- und Handling-Kosten, haben viele der 160.000 Piloten in der EU und im Vereinigten Königreich abgeschreckt. Die Türkei blieb dadurch für viele verschlossen.

Dank der Vereinbarung zwischen der türkischen zivilen Luftfahrtbehörde und der EASA im Jahr 2010 wurden zumindest die Luftraumstrukturen und die Regelungen deutlich verbessert. Dennoch hat die zivile türkische Luftfahrt im Sport- und Hobbybereich bislang keine starke Lobby entwickeln können. Zafer Ertem, ein Pilot aus München, hat sich vor ca. zwei Jahren dieser Herausforderung angenommen. Die Ergebnisse sind vielversprechend und führten zur Gründung von Fly2Troy, einem großartigen Pilotenverein mit Sitz in Kirchseeon bei München, der von Piloten für Piloten gegründet wurde.

Durch die Zusammenarbeit zwischen Fly2Troy, der AOPA Türkei, den türkischen Behörden und dem türkischen Luftfahrtverband T.H.K. konnten viele Hindernisse aus dem Weg geräumt werden. So haben wir das Unmögliche möglich gemacht: eine Abenteuerreise für VFR-Piloten quer durch die Türkei!

Etliche VFR-Piloten aus ganz Europa haben sich für die Fly2Troy Tour 2024 beworben und wir können stolz sagen, dass wir eine fantastische Tour mit 4.000 nm geplant haben. „Wenn alles wie geplant verläuft, steht der jährlichen Veranstaltung nichts im Wege“, sagt Vorstandsvorsitzender Zafer Ertem. Jede Tour wird einzigartig sein und die Teilnehmer immer wieder überraschen.

Wo sonst auf der Welt kann man auf einem Flugplatz landen, wo die 5.000 Jahre alte Stadt Ephesus immer noch auf Besucher wartet? Ein WOW-Effekt und Gänsehaut sind garantiert.



Foto: © FLY2TROY

Die Türkei ist ein bisher unentdecktes Traumziel für viele VFR-Piloten und ihre Begleiter. Die atemberaubende Natur und Fauna, faszinierende antike Städte mit weltbewegenden Geschichten und eine unglaubliche kulinarische Küche machen das Land zu einem wahren Magnet für Besucher aus aller Welt. Im Süden umrahmt das Taurus-Gebirge mit traumhaften Stränden und Palmen, während im Osten endlose Weizenfelder und im Norden die Alpenregion von Deutschland und Österreich zu finden sind. Doch in der Mitte der Türkei erwartet den Reisenden ein völlig ungewöhnlicher Anblick: Kappadokien, eine bizarre Landschaft, die wie aus einer anderen Welt zu sein scheint.

Und wenn man denkt, man hat alles gesehen und kann nicht mehr überrascht werden, kommt das Beste zum Schluss: Istanbul! Eine Weltstadt, die ihresgleichen sucht. Hier erhalten wir eine Sondergenehmigung, um in einem Tiefflug den Bosphorus zu überqueren. Rechts von uns Europa, links von uns Asien. Das lässt das Herz des Piloten höher schlagen. Uns erwartet eine 16-tägige, hochspannende und unvergessliche Reise in die Wiege der Menschheit.

Mehr Information unter [fly2troy.com](http://fly2troy.com)

Allgemeine Informationen:

Die Organisation wird von Fly2Troy Verein ehrenamtlich durchgeführt. Im Verein sind erfahrene Piloten die sich der zivilen Luftfahrt verschrieben haben.

Der Sitz des Vereins ist in Kirchseeon bei München. Die Teilnahme ist freiwillig und begrenzt auf 25 Flugzeuge.



Foto: © FLY2TROY

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

# 1

## neues Mitglied



**ForeFlight**  
A Boeing Company

### ForeFlight Gutschein 50 Euro

Der Gutschein wird elektronisch von uns zugestellt und kann auf [ForeFlight.com](https://www.foreflight.com) eingelöst werden.



Jeppesen  
Gutschein 80€

### Jeppesen Gutschein 80 Euro

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



Gutschein über  
50 Euro

### 50 Euro Gutschein

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



40

### Prämienzahlung

von 40 Euro für jedes neue Mitglied



### Lande-Gutscheinheft

Ausgabe für 2024

## Kein Problem!

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

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



# 2

## neue Mitglieder



### Jeppesen Gutschein 200 Euro

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



### Jeppesen JeppView VFR Europe

Das bekannte VFR-Manual in digitaler Form inklusive Berichtigungsdienst für ein Jahr.



### Freistellung vom AOPA-Mitgliedsbeitrag für ein Jahr

für AOPA-Mitglieder mit persönlicher Mitgliedschaft

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

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



# News



## Rückblick und Vorschau – zwischen den Jahren!

Eine turbulente Zeit auf verschiedenen Ebenen liegt hinter uns. Zu Beginn 2023 war die Welt immer noch mit den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie konfrontiert. Viele Länder sahen sich weiterhin mit wirtschaftlichen Herausforderungen konfrontiert, darunter Inflation, Lieferkettenprobleme und die Notwendigkeit einer wirtschaftlichen Erholung nach der Pandemie. Bevorstehende Wahlen in verschiedenen Ländern bringen potenzielle Veränderungen in der globalen politischen Landschaft. Themen wie soziale Gerechtigkeit,

Gleichberechtigung und Datenschutz sind wichtige Diskussionspunkte auf der gesellschaftlichen Agenda. Klimawandel steht bei zentraleuropäischen Ländern auf der Prioritätenliste an erster Stelle. Weiterentwicklungen in Bereichen wie Künstliche Intelligenz, Quantencomputing, erneuerbare Energien und Elektromobilität begleiteten uns im täglichen Leben. Auch die General Aviation blieb von diversen Veränderungen und Erschütterungen nicht verschont.

## Gut gelandet im Jahr 2024, stellt sich die AOPA Austria alten und neuen Herausforderungen!

### UAT:

UAT steckt in der Sackgasse, trotz steigender Userzahlen von ADS-B in/out Geräten will die EASA ADS-L als Standard für das conspicuity Thema einführen. Hauptproblem daran ist jedoch die Inkompatibilität mit ADS-B und dass somit ein weiteres Traffic Awareness System entsteht. ADS-L hat durchaus Vorteile, wie die Nutzung des 5G Netzes und generell wird weniger Energie benötigt. Jedoch könnten viele dieser Dinge mittels ADS-B einfach umgesetzt werden, die Etablierung müsste nur konsequenter vorangetrieben werden. Weiters gibt es auch LowPower ADS-B Geräte, welche nahezu identische Ergebnisse bringen und mit dem bestehenden ADS-B Netz kompatibel sind. AOPA Austria vertritt den Standpunkt, dass keine weiteren Kollisionswarnsysteme benötigt werden. Beteiligt euch gerne bei der Diskussion auf der EASA Website.

### Gebührenwahn:

Neben vielen positiven Neuigkeiten gibt es leider auch negative Dinge zu beklagen. Dass die allgemeine Teuerung in der allgemeinen Luftfahrt auch zu spüren ist, ist absolut verständlich und nachvoll-

ziehbar, solange diese im sinnvollen Rahmen bleiben. Es besteht jedoch keinerlei Verständnis für etwaige willkürliche Gebühren, welche auf keine Ursache zurückzuführen sind und von den Pilot:innen der General Aviation zu tragen sind.

Besonders sticht dabei der Flughafen Salzburg (LOWS) hervor. Durch die Einführung neuer Gebühren und Herabsetzung der Gebührenklassen, bei welcher diese zu tragen kommen, wird ein Besuch am Flughafen Salzburg nahezu unleistbar.

Um genau zu sein wurde eine „Apron Service“ (EUR 93,10 exkl. USt.) für alle LFZ und eine Passagierentgelt (EUR 11,89 p. P. exkl. USt.) bis zu einem MTOW von 3.000 kg eingeführt. Bei Betrachtung der gesamten Gebührenordnung fallen Steigerungen der Entgelte von ca. 10 % bis 25 % ins Auge, welche weit über der mittleren Teuerung 2023 (8,1 % mit sinkender Tendenz) liegen.

Besonders stark zum Tragen kommt jedoch die „Apron Service Fee“, welche es seit dem Bestehen des Flughafen Salzburg nicht und





Briefing als auch bei der Reiseplanung. Vor Ort erwarten euch Events wie Ausflüge mit Boot und Jeep, kulinarische Highlights und Besichtigung von Sehenswürdigkeiten.

Des Weiteren freuen wir uns über rege Anmeldungen zum AOPA Budweis FlyIn – jederzeit unter [office@aopa.at](mailto:office@aopa.at) Wir freuen uns sehr über eure Teilnahme!

#### **Mitarbeit:**

Hast Du Lust bei der AOPA Austria mitzuarbeiten? Hast du innovative Ideen für

die General Aviation, die Du gerne umsetzen möchtest? Wir suchen laufend fleißige Hände, die uns bei der Arbeit unterstützen. Du triffst auf lauter Gleichgesinnte, deren Ziel eines ist: Die General Aviation in allen Facetten zu unterstützen! Melde Dich gerne unter [office@aopa.at](mailto:office@aopa.at)

#### **ACG Season-Opener:**

Die ACG hat für Samstag, den 16. März den Season Opener in Wien und für Freitag, den 22. März in Zell am See angesetzt. Die AOPA Austria wird auch dieses mal wieder mit Vertretern vor Ort sein und an einer Podiumsdiskussion teilnehmen.

Weitere aktuelle Informationen sind auf unserer Homepage nachzulesen.

auch auf sonst keinem österreichischen Flughafen gibt. Weiters liegen uns keine Informationen über zusätzliche Leistungen vor, welche Gebühren in dieser Höhe rechtfertigen. In Summe ergeben sich für eine „normale“ Abfertigung in LOWS mit einem Passagier, Anflug, Landung und einer Parkdauer zwischen 4 und 24h Gebühren in Höhe von **EUR 210,49**. 2023 betrug die Kosten EUR 74,59. Daraus ergibt sich eine Teuerung von 182 %.

Für Pilot:innen entsteht somit eine noch nie da gewesene Kostenfalle, bei der sich die Frage aufwirft, ob die GA seitens der Flughäfen überhaupt noch gewollt ist. Beim Flughafen Salzburg wurde per Brief bereits um eine Stellungnahme bezüglich der Gebühren und eventueller neuer Leistungen angefragt, unsere Mitglieder werden unverzüglich über eine Antwort informiert.

#### **AOPA in eigener Sache:**

AOPA Austria, bleibt nicht stehen, sondern entwickelt sich weiter. Neu dazugekommen sind das AOPA-Forum und wie alle Jahre wieder gemeinsame Events durch das Jahr verteilt. Wir setzen uns weiterhin intensiv für bekannte und neue Themen der General Aviation ein!

#### **Rusty Pilot Session:**

Die im letzten AOPA Austria Newsletter angekündigte Rusty Pilot Session #1 zum Thema Meteorologie war ein voller Erfolg! Erich Trojan präsentierte äußerst ausführlich Informationen über das Fliegen im Winter, seinen Gefahren und wie unsere Wetterinformationen zustande kommen. Gerade bei der Flugsicherheit und Einschätzung der Wettersituation kann dies äußerst hilfreich sein. Wer dem Vortrag nicht live beiwohnen konnte, kann auf diesen auf der AOPA Austria homepage nachsehen.

#### **Reisen:**

Die AOPA Austria lädt zum Osterausflug nach Korsika vom 26. März bis 01. April 2024! Für einen Unkostenbeitrag von 25€ unterstützt die AOPA euch mit dem kompletten



# Termine 2024

## März 2024

**09.03.2024**

**AOPA online Seminar:**  
„Let's Go Instruments“  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**16.03.2024**

**AOPA online Seminar:**  
„Fliegen auf der Metaebene“  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**16.03.2024**

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

**23.03.2024**

**AOPA-Nordatlantikseminar**  
in Egelsbach  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**23. & 24.03.2024** **AUSGEBUCHT**

**AOPA Auffrischungsseminar**  
für Lehrberechtigte VFR/IFR online  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

## April 2024

**06.04.2024**

**AOPA Seminar:**  
Fliegen in Nordamerika  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**17. – 20.04.2024**

**30. AERO Messe**  
in Friedrichshafen  
Info: [www.aero-expo.de](http://www.aero-expo.de)

**26. – 28.04.2024**

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

**27.04.2024**

**AOPA Seminar:**  
Avgas und MoGas 20% günstiger, oder:  
Das Geheimnis des roten Knopfs  
in Schönhagen  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

## Mai 2024

**07. – 10.05.2024**

**IAOPA World Assembly 2024**  
in Washington, USA  
Info: [www.iaopa.org](http://www.iaopa.org)

**16. – 19.05.2024**

**AOPA Fly-Out 2024**  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**24. – 25.05.2024**

**AOPA Sea Survival Lehrgang**  
in Elsfleth  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**26.05. – 01.06.2024**

**AOPA Flugsicherheitstraining Nord**  
in Rendsburg-Schachtholm (EDXR)  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**29.05. – 01.06.2024**

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

## Juni 2024

**08.06.2024**

**AOPA IFR Refresher**  
in Egelsbach  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

## Juli 2024

**12. – 14.07.2024**

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

**22. – 28.07.2024**

**EAA AirVenture Oshkosh**  
Info: <https://www.eaa.org/airventure>

## August 2024

**04. – 10.08.2024**

**45. AOPA Flugsicherheitstraining Süd**  
in Eggenfelden (EDME)  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**30.08. – 01.09.2024**

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

## Oktober 2024

**03. – 06.10.2024**

**AOPA Flugsicherheitstraining Ost**  
in Stendal (EDOV)  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**11. – 12.10.2024**

**AOPA AOPA Sea Survival Lehrgang**  
in Elsfleth  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**26. – 27.10.2024**

**AOPA Auffrischungsseminar**  
für Lehrberechtigte VFR/IFR online  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)



© 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](mailto:info@aopa.de)  
Internet: [www.aopa.de](http://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](mailto:aopa@mediatur.de)  
Internet: [www.mediatur.de](http://www.mediatur.de)

### Anzeigenpreise

Mediadaten 2024  
<http://mediadaten.aopa.de>  
Druckauflage dieser Ausgabe: 9.000 Exemplare

### Bankverbindung

Sparkasse Langen-Seligenstadt  
IBAN: DE05 5065 2124 0033 0021 48  
BIC: HELADEF1SLS

USt.-ID: DE 113 526 251

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Alle Rechte, auch die der Übersetzung, des Nachdrucks und der fotomechanischen Wiedergabe von Teilen der Zeitschrift oder im Ganzen sind vorbehalten. Einsender von Manuskripten, Briefen u. ä. erklären sich mit redaktioneller Bearbeitung einverstanden. Alle Angaben ohne Gewähr. Keine Haftung für unverlangte Einsendungen. Mit Namen von Mitgliedern gekennzeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der AOPA-Germany wieder.

### Info

Unter [www.aopa.de](http://www.aopa.de) finden Sie die Onlineausgaben des AOPA-Letters im PDF-Format zum Herunterladen. Dort haben Sie Zugriff auf alle Ausgaben ab dem Jahr 2007.

## Antrag auf Mitgliedschaft

### Mitgliedschaft - Bitte wählen

- Persönliche Mitgliedschaft (130,00 EUR)
- Fördernde Mitgliedschaft (220,00 EUR)  
*Außerordentliche Mitgliedschaft*
- Vereinsmitgliedschaft (75,00 EUR)  
*Für Mitglieder unserer Mitgliedsvereine, jährlicher Nachweis erforderlich*
- Familienmitgliedschaft (75,00 EUR)  
*Für Familienangehörige unserer Mitglieder*
- IAOPA-Mitgliedschaft (75,00 EUR)  
*Für Mitglieder anderer nationaler AOPAs, Nachweis erforderlich*
- Schüler, Azubis, Studenten (40,00 EUR)  
*Jährlicher Nachweis erforderlich*
- Flugschüler (40,00 EUR)  
*Nachweis des ersten Alleinfluges erforderlich und max. ein Jahr*

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

### Persönliche Daten

Titel		Vorname		Nachname	
Straße					
PLZ			Ort		
Land					
Geburtsdatum			Geburtsort		
Beruf			Geworben von		

### Kontaktdaten

Telefon		Telefax	
Mobiltelefon		Telefon Geschäftlich	
E-Mail		Telefax Geschäftlich	

### Fliegerische Daten

Lizenzen  LAPL  PPL  CPL  ATPL  UL  SPL

seit

Ich bin  Halter  Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/Muster/Kennung

Heimatflugplatz

Mitglied in folgendem Luftsportverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

- Lehrberechtigung  IFR  1-Mot  2-Mot  Turboprop  
 Kunstflug  Wasserflug  Hubschrauber  Reisemotorsegler  Jet  
 Ballon

Spezialkenntnisse im Bereich Luftfahrt, können Sie etwas für die AOPA tun?

Die Erhebung und Verarbeitung der hier erhobenen Daten erfolgt auf Grundlage des Art. 6 (1) S. 1 b), f) DSGVO und nur für vereinsinterne Zwecke entsprechend der in der Satzung festgelegten Ziele.

Eine weitergehende Nutzung oder Weitergabe der Daten ohne vorherige Einwilligung erfolgt nicht.

Der Austritt aus der AOPA-Germany ist schriftlich zum Ablauf eines Kalenderjahres unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von drei Monaten zulässig.

Mit den Mitgliedsunterlagen erhalten Sie eine Rechnung zur Überweisung des Mitgliedsbeitrages und ein Formular zur optionalen Erteilung eines SEPA-Lastschrift-Mandats.

Hiermit erkläre ich den Beitritt zur AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.

Ort, Datum	Unterschrift
------------	--------------

Antragsformulare für Vereine, Firmen und Flugschulen online unter: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

# TESTEN LOHNT SICH

- ▶ 3 AUSGABEN FLIEGERMAGAZIN NUR 20,80 €
- ▶ TOP-PRÄMIE ZUR WAHL



## AMAZON GUTSCHEIN, WERT 10 €

- Wählen Sie Ihren Wunschartikel aus dem gesamten Amazon Angebot aus
- Gutscheine können nur auf [www.amazon.de](http://www.amazon.de) eingelöst werden

Ohne Zuzahlung

**30%**  
PREISVORTEIL

Einfach bestellen unter:

▶ [www.fliegermagazin.de/aopa](http://www.fliegermagazin.de/aopa)

+49 (0)40-38 90 68 80 (Bitte die Bestellnummer 2053368 angeben.)



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