



AOPA GERMANY

Ausgabe 02/2023 | April – Mai 2023 | Heftpreis 2,80 €

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

LETTER

Countdown zur AERO 2023

2/2023
April/Mai



Stärker vertreten!

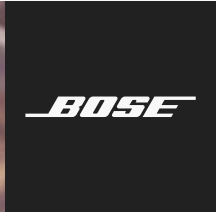
Neue OPS-Regeln – Teil 2
Fliegen an einem Flugplatz
ohne Flugleiter

Fliegerisch fit!

AOPA-online Seminar: Einführung
in Europäische Flugzeugwartung für
Piloten und Eigner
44. AOPA-Flugsicherheitstraining
in Eggenfelden

Besser informiert!

Flugplatz Egelsbach: Online-Briefing
für Jets und Turboprops vorgeschrieben
EASA Entscheidung: Robins fliegen
wieder



Den Lärm ausblenden. Das Erlebnis verstärken.

NEU

BOSE A30 AVIATION HEADSET

Fliegen wie es sein sollte. boseaviation-EMEA.aero/A30.





Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Fliegen ohne Flugleiter, was gibt's Neues

Liebe Pilotinnen und Piloten,

wir haben wiederholt darüber berichtet, dass sich die AOPA-Germany seit Jahren für die Anpassung der Standards für das Feuerlösch- und Rettungswesen einsetzt. Das Ziel ist nähergekommen, dass in Deutschland an kleineren Flugplätzen auch ohne die Anwesenheit von Personal wie Flugleitern oder in Rettungsgerät eingewiesenen Personen geflogen werden kann, so wie wir das schon aus dem Ausland kennen.

Nachdem das Thema durch die IAOPA vor über 10 Jahren bei der ICAO in Montreal angestoßen wurde, hat man dort schließlich im November 2022 die Standards in Annex XIV Kapitel 9.2 zum „Rescue and Firefighting“ geändert, sie gelten nur noch für den gewerblichen Luftverkehr als verbindlich. Auch die EU und Deutschland implementieren diese neuen ICAO-Vorgaben, derzeit stimmen sich Bund und Länder zu den Details in der

Umsetzung für Deutschland ab. In den kommenden Wochen soll die alte NfL I-72/83 für das Feuerlösch- und Rettungswesen durch eine angepasste Regelung ersetzt werden, auch die europäische Regelung soll nach erfolgter Anhörung demnächst veröffentlicht werden.

Derzeit wird in den Behörden noch diskutiert, ob die Flugplatzgenehmigungen, die oftmals noch ganz explizit die Anwesenheit von Flugleitern während des Flugbetriebs fordern, durch Allgemeinverfügungen der Behörden geändert werden können, oder ob dazu alle Flugplatzgenehmigungen individuell abgeändert werden müssen.

Wenn Sie sich mehr für die praktischen Aspekte des Fliegens ohne Flugleiter interessieren, dann finden Sie auf Seite 19 dieser Zeitschrift einen Artikel, der die notwendigen Abläufe erklärt. Im Wesentlichen kann man sich die Abläufe bei unseren europäischen und nordamerikanischen Nachbarn

abschauen, das ist wirklich kein Hexenwerk. Mit der Übernahme von etwas mehr Eigenverantwortung kann man die Vorteile der neuen Freiheiten leicht genießen. Um die Diskussion konstruktiv zu begleiten, hat die AOPA-Germany einen Vermerk zu den juristischen Hintergründen verfasst, der von unserer Website heruntergeladen werden kann.

Und wenn Sie mit uns zum Thema diskutieren wollen, dann kommen Sie doch am Freitag, den 21. April 2023, zur AERO in Friedrichshafen. Um 10 Uhr werden wir uns dort auf einer Bühne mit dem fliegermagazin und kompetenten Gesprächspartnern aus Behörden und der Praxis dem Thema widmen.

Ihr Michael Erb

AOPA-Intern

Wir danken ...	5
Mitglieder werben Mitglieder	6
AERO Messe in Friedrichshafen vom 19. – 22. April 2023	8
AOPA-Germany war vertreten bei FACT: Projekt zur elektronischen Kollisionsvermeidung im unteren Luftraum	9

Stärker vertreten!

Wie kann eine Umweltstrategie für die Allgemeine Luftfahrt aussehen?	10
Zeitmaschine für Alltagsaufgaben	13
Neue OPS-Regeln (Teil 2)	14
Fliegen an einem Flugplatz ohne Flugleiter	19

Fliegerisch fit!

AOPA-IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse	22
AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See	22
AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“	23
AOPA-online Seminar: Einführung in Europäische Flugzeugwartung für Piloten und Eigner	23
AOPA-Flugsicherheitstraining Rendsburg	24
AOPA-Seeflugtraining in Rendsburg vom 09. – 11.06.2023	24
44. AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden – ausgerichtet von AOPA D-A-CH	25
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	26

Besser informiert!

Robin Aircraft im Gläubigerschutzverfahren	12
EASA Entscheidung: Robins fliegen wieder	12
Continental Motoren hatten Montageprobleme	28
Flugplatz Egelsbach: Online-Briefing für Jets und Turboprops vorgeschrieben	28

Rubriken

Editorial	3
AOPA-Austria News	30
Termine	34
Impressum/Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: © Messe Friedrichshafen GmbH

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten April und Mai 2023
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

40-jährige Mitgliedschaft

Wolfgang Steen
Uwe Pietrek
Heiner Halberstadt
Horst Kozljanic
Andre Bade

Josef Spiggelkötter
Stefan Hetmanek
Dr. Detlef Scale
Peter Bopp
Werner Plagemann
Petra Mogg
Willi Völkle
Ernst Sauerbrei

Erwin Schleich
Bernd Mehl
Dr. Frank Scholz
Markus Hinckfuss
Nico Schühle
Axel Fischer

Andreas Lauschke
Ilona Maria Black
Andrea Witte
Peter Homann-Trieps
Marc Brazel
Jens Brazel
Patrick Grümmer
Michael Janotte
Dr. Helge-Armin Kyrberg
Dietmar Riess

30-jährige Mitgliedschaft

Hans Eberhard
Markus Heinze
Axel Lothar Hennig

Norbert Seid
Dr. Eckhardt Wilkens
Bernhard Reisewitz
Klaus Heidenreich

25-jährige Mitgliedschaft

Manfred Szemborski
Werner Dombert
Gerhard Dütsch

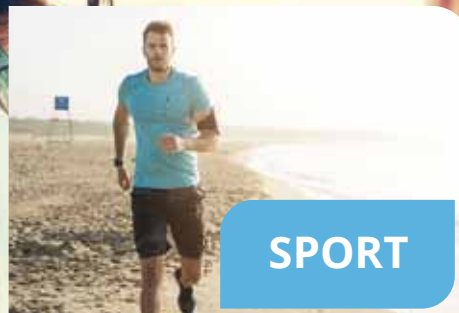
Anzeige



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“.



JOCHEN
SCHWEIZER



flaconi
Find your beauty. Everyday.

Tchibo



+Babbel



GARMIN.

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

1

neues Mitglied



ForeFlight
A Boeing Company

ForeFlight Gutschein 50 Euro

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



Jeppesen Gutschein 80 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 2023

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.



AERO Messe in Friedrichshafen vom 19. – 22. April 2023

Die AOPA-Germany freut sich in diesem Jahr wieder mit einem Gemeinschaftsstand in Friedrichshafen vertreten zu sein.



Alle namhaften Aussteller aus unserer Branche werden mit vielen innovativen Produkten erwartet, und auch die Veranstaltungsprogramme sind wieder sehr umfangreich und spannend, sodass sich ein Besuch in den Messehallen am schönen Bodensee sicherlich lohnen wird. Natürlich geht es bei uns am Stand um das, was die AOPA als starke Interessenvertretung für Piloten und Flugzeugbesitzer leistet. Informationen zu unserem Seminarprogramm werden oft nachgefragt.

Zwei Themen sind derzeit besonders wichtig für die Allgemeine Luftfahrt, Nachfolge von AVGAS 100 LL und Fliegen ohne Flugleiter (FOF).

Und wenn Sie mit uns und anderen Experten auf der fliegermagazin-Bühne hierüber diskutieren wollen, dann können Sie das gerne tun: Am Mittwoch, den 19. April findet von 14:00 – 15:00 Uhr eine Diskussionsrunde mit Vertretern der Mineralölbranche und der EASA zur Zukunft von AVGAS statt.

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.

Am Freitag, den 21. April 2023, von 10:00 – 11:00 Uhr werden wir uns auf einer Bühne mit kompetenten Gesprächspartnern aus Behörden und der Praxis dem Thema Fliegen ohne Flugleiter widmen.

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.

Zur Anreise mit dem Flugzeug:

Wenn Sie mit dem Flugzeug zur AERO anreisen, gibt es in Friedrichshafen wieder eine Slot Regelung, die voraussichtlich 2 Wochen vor Beginn zur Buchung freigeschaltet wird.

Mehr Informationen dazu finden Sie hier:

<https://www.bodensee-airport.eu/business-aviation/aero/>

Alternative Flugplätze zur Anreise finden Sie in der Übersicht der Messe:

<https://www.aero-expo.de/anreise-unterkunft/anreise/mit-eigenem-flugzeug>

AOPA-Germany war vertreten bei FACT: Projekt zur elektronischen Kollisionsvermeidung im unteren Luftraum

In Europa gibt es bisher bezüglich elektronischer Unterstützung zur Vermeidung von Kollisionen zwischen den verschiedensten Luftverkehrsteilnehmern noch keine klare Regelung. In den USA ist man da weiter: Wer alle Lufträume weiter nutzen will, braucht ADS-B: Entweder basierend auf Mode S oder auf UAT. Die ursprüngliche Absicht, EASA-weit ADS-B im Mode S-Band für alle und in allen Höhen einzuführen, kam nicht voran. Einerseits wird wohl zu Recht eine Überlastung des Radar-Frequenz-Bands befürchtet, wenn dort alles was fliegt sendet und empfängt, andererseits gilt es Rücksicht auf die begrenzte wirtschaftliche Leistungsfähigkeit derjenigen zu nehmen, die sich vornehmlich in den unteren Flughöhen bewegen. Wäre es nicht wünschenswert, alle Teilnehmer am Luftverkehr mit Daten zur Kollisionsvermeidung, mit Wetter und AIS-Daten zu versorgen? Der Schlüssel dazu könnte ein Mobilfunkband sein. Informationen würden nicht nur zwischen Verkehrsteilnehmern und Bodenstationen, sondern auch zwischen allen Teilnehmern gegenseitig ausgetauscht werden können. Weltweit wird ein solches Konzept als „Integrated Communication Navigation Surveillance“ oder „iCNS“ bezeichnet, siehe <https://i-cns.org/>.



Ein EU-finanziertes Projekt hatte als Ziel den Datenaustausch über moderne Mobilfunk-Netze zu testen, speziell für die Verwendung in der Allgemeinen Luftfahrt, im Luftsport, für Drohnen und Air Taxis. Besonders wichtig wird das Thema, weil diese Verkehrssegmente nicht in getrennten, sondern in gemeinsam genutzten Lufträumen operieren sollen, dem sog. U-Space.

Eine weltweite Ausschreibung zum Projekt hatte Anfang 2021 ein Team von Firmen und „Stake Holders“ gewonnen:

- **Honeywell Brünn** als Projekt-Leitung und für die Avionik in den Luftfahrzeugen,
- **Nokia Stuttgart** für den Aufbau und Test-Betrieb von 5G-Mobilfunk Bodenstationen,

- **die Technischen Universitäten Istanbul und Eskisehir** für Ausstattung und Betrieb von Drohnen und die Organisation von Meßflügen in einem teilweise militärisch kontrollierten Luftraum am Flughafen Eskisehir (LTBY) und die Kommunikation nach außen,
- **SARP Air**, ein Hubschrauber-Betreiber am Flugplatz LTBY
- **Eurocontrol** Brüssel für die internationale und weltweite Koordination (näheres siehe u.a. <https://i-cns.org/>)
- und last, but not least, **AOPA-Germany** als Vertreter der Luftraumnutzer.

Das Projekt wurde auf den Namen „Future All Aviation CNS Technology“, Kurzname „FACT“, getauft. Viele Einzelheiten zum Projekt-Team finden sich auf der Homepage des Projekts <https://fact.itu.edu.tr/>.

Ausführung und Resultate:

Das Team begann seine Arbeiten Mitte 2021. Zeitgleich startete die AOPA-Germany die Mitarbeit in einem vom Auftraggeber geforderten „Advisory Committee“. Zugleich mit dem Projekt-Start begannen, unvorhersehbar in allen Heimatländern der Team-Mitglieder, diverse Arbeits-Einschränkungen bedingt durch die Corona-Pandemie. Physische Projekt-Meetings mussten durch Online-Konferenzen ersetzt werden. Dennoch wurde das Messprogramm vor Ende 2022 abgeschlossen. Dazu wurde das öffentliche 4G-Mobilfunknetz in der Umgebung des Flugplatzes LTBY benutzt. Die Messflüge wurden nur mit provisorischen Funk-Antennen durchgeführt, da andernfalls aufwendige technische Abnahmen für Änderungen an Luftfahrzeugen hätten durchgeführt werden müssen. Die aufgenommenen Meßdaten in Testflügen zeigen völlig ausreichende Qualität der Daten für ein zukünftiges „iCNS“ hinsichtlich Durchsatz, Fehlerrate und Latenz. Nicht gelöst ist die bislang unzureichende Abdeckung der Mobilfunknetze speziell in der Höhe. Ohne Gegenmaßnahmen zur Stabilisierung des Netzes in der Höhe kommt es zu Verbindungsausfällen, die für sicherheitskritische Anwendungen problematisch sind. Ungeklärt ist, wer die enormen Kosten für den notwendigen Netzausbau tragen könnte. Hoffnungsvoll stimmt wiederum die Möglichkeit, dass beispielsweise jeder Drachenflieger nur mit einer speziellen App auf seinem privaten 5G-Handy sich in ein zukünftiges iCNS-System einloggen könnte. Stromverbrauch, Gewicht und Kosten von unter 50€ für einen 5G-Router in einer Drohne oder einem GA-Flugzeug sollten zumutbar sein, sind sie doch als Massenprodukte sehr günstig im Vergleich zu FLARM oder gar Avionik für das Radar-Band. Ein ausführlicherer Artikel zum Thema ist auf unserer Website www.aopa.de veröffentlicht.

Dr. Klaus-Peter Sternemann

Wie kann eine Umweltstrategie für die Allgemeine Luftfahrt aussehen?

Der Druck von Politik, Medien und Klimaaktivisten auf die Verursacher von CO₂-Emissionen steigt. Die Frage kam auf: Habt Ihr in der AOPA denn eine Umweltstrategie?

Nun, zuerst einmal ist es für uns als Verband unmöglich, für die gesamte Branche oder für all unsere Mitglieder eine verbindliche Strategie zu entwickeln. Wir haben knapp 5.000 Mitglieder, und da gibt es zum Thema natürlich ganz unterschiedliche Überzeugungen. Jeder ist letztlich für sich selbst verantwortlich, da ist die AOPA ein Spiegelbild der Gesellschaft: Manche AOPA-Mitglieder fliegen freiwillig weniger und kompensieren ihren CO₂-Ausstoß, andere wiederum fliegen geschäftlich und privat so viel wie früher und ohne Kompensation.

Was kann die AOPA tun?

Unser wichtigstes kurzfristiges Ziel ist die Umstellung von Avgas 100LL auf 100 UL. Dabei koordinieren wir zwischen Flugzeugherstellern, Kraftstoffproduzenten und Behörden, schreiben Stellungnahmen. Unser Ziel ist es, das bleihaltige Additiv TEL so schnell wie möglich loszuwerden und dabei einen störungsfreien Übergang sicherzustellen. TEL wird nur noch von einem Hersteller weltweit produziert, alleine dieser Umstand macht unsere Branche abhängig und verwundbar. Die Chancen diese bleierne Altlast loszuwerden



Foto: © istockphoto.com - Scharif/m86

stehen gut, in den USA gibt es ein erstes bleifreies Avgas 100 UL mit einer STC-Zulassung, es sollen weitere folgen, und die Markteinführung in Europa wird ebenfalls geplant.

Langfristige Ziele zu definieren wird schwieriger, denn die politischen Zielvorgaben ändern sich laufend. Wir müssen sicherlich auf die CO₂-Debatte reagieren, das verfolgte Ziel der Politik ist bis 2050 in der EU klimaneutral zu werden und komplett auf fossile Energien zu verzichten. Ob es dabei bleibt, oder ob in einigen Jahren nach einem Realitätscheck auch eine deutliche Reduzierung der fossilen Verbräuche akzeptiert wird, ist abzuwarten. Es muss deshalb in unserer Strategie vorrangig um die zukünftige Verfügbarkeit, Beschaffenheit und die Bezahlbarkeit unserer Treibstoffe gehen. Allerdings werden wir diese politische Debatte nur begrenzt aktiv steuern können. Die wirtschaftliche Größe und die Verbrauchsmengen unserer Branche sind dafür zu gering. Sobald neue Synthetic Aviation Fuels (SAF) für die Airlines und synthetische Kraftstoffe für Automobile in signifikanten Mengen auf den Markt kommen, muß gewährleistet sein, dass sie auch in der Allgemeinen Luftfahrt zu akzeptablen Preisen zur Verfügung stehen.

Wir werden auch weiterhin öffentlich darstellen, welche Bedeutung die GA in ihrer vielseitigen Nische im Verkehrssystem besetzt und zukünftig ausfüllen kann. Offenbar hat man im Rahmen der Diskussion um autonom fliegende elektrisch angetriebene Airtaxis viele vormals skeptische Realo-Ökologen davon überzeugt, dass ein Individuellluftverkehr auch auf dezentralen Strecken unverzichtbar ist. Aber ob es denn unbedingt die derzeit (noch?) gehypten autonom fliegenden Multicopter mit Elektroantrieb sein müssen, oder ob es vielleicht auch von Menschen gesteuerte Flächenflugzeuge

mit sparsamen Triebwerken und SAF sein können? Fakt ist auch, dass alle Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten für nachhaltige Antriebe in der Großluftfahrt derzeit auf Versuchsträgern der Allgemeinen Luftfahrt erfolgen.

Es gibt neben den ökologischen Realos aber auch Hardliner, die Luftfahrt wortwörtlich als ökologisches und soziales Verbrechen betrachten und sie nur noch in stark reduzierter und verteuert Form erlauben wollen. Es gibt auch Stimmen, die fordern jedem Menschen ein CO₂-Verbrauchskonto mit einer strikten Obergrenze – von der Ernährung über die Wohnung bis hin zur Mobilität – zuzuordnen und seine Einhaltung strikt zu überwachen. Nun, totalitäre und marxistisch geprägte Öko-Verbotsfantasien werden sich hoffentlich nicht durchsetzen, solange es unsere Demokratie und den Wunsch nach individuellen Freiheitsrechten gibt.

Angesichts der Erderwärmung und der Verteuerung von Energieträgern gilt es tatsächlich Grundlegendes zu ändern, die Energiewirtschaft neu zu organisieren und den ökologischen Fußabdruck von 8 Milliarden Menschen deutlich zu reduzieren. Das kann unserer Meinung nach nur gelingen, wenn wir es schaffen mit marktwirtschaftlichen Mitteln eine attraktive, technisch belastbare und bezahlbare Energieversorgung aufzubauen, die deutlich weniger belastend für unsere Umwelt ist. Eine Politik, die überwiegend auf Verboten und Deindustrialisierung aufbaut, lehnen wir ab.

Auf jeden Fall werden wir in der AOPA uns weiterhin für die Freiheiten unserer Mitglieder und für technologischen und ökologischen Fortschritt in der Allgemeinen Luftfahrt einsetzen.

Michael Erb

Anzeigen



Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

Bewertung von Luftfahrzeugen · Beurteilung von Schäden · Technische Beratung · Unfallanalysen
Ausbildung zum Luftfahrtsachverständigen
Fortbildung · Vorbereitung für die IHK-Zulassung

www.gaea.aero

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

Internet: www.ajs-luftrecht.de
e-mail: info@ajs-luftrecht.de

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



Robin Aircraft im Gläubigerschutzverfahren

Der Flugzeughersteller Robin Aircraft aus dem französischen Dijon-Darois hat im Februar Antrag auf Gläubigerschutz beim Handelsgericht stellen müssen. In einem Schreiben des CEO Pellissier wird mitgeteilt, dass sich das Unternehmen in vorübergehenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten befindet. Gläubigerschutz wird Unternehmen in finanziellen Schwierigkeiten auch in Frankreich nur dann gewährt, wenn Aussicht auf eine erfolgreiche Sanierung besteht.

Das Traditionsunternehmen Robin stellt seine Flugzeuge in Holzbauweise her, die besonders bei Luftsportvereinen und Privatleuten beliebt sind.



Foto: © Bild von Peter H auf Pixabay

Anzeige

An advertisement for RunwayMap. At the top, there is a blue banner with the RunwayMap logo (a compass rose) and the text 'RunwayMap'. Below this, in white text on a blue background, it says 'Kostenlose AIP VFR Charts Für 1300 Flugplätze in Deutschland, Österreich und 13 weiteren Ländern'. The main part of the ad features a map of a region with a smartphone overlay showing a detailed view of an airport. At the bottom, there is a yellow banner with the text 'GRATIS LADEN' and icons for the App Store and Google Play. Below that, it says 'Alle Features unter www.runwaymap.com'. A row of various national flags is positioned above the yellow banner.

EASA Entscheidung: Robins fliegen wieder

Nachdem die EASA am 8. März 2023 eine Airworthiness Directive (AD)/Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA) wegen Zweifeln an der strukturellen Belastbarkeit von einigen Robin-Flugzeugen veröffentlicht hatte, dürfen nach einer Überprüfung der Situation alle 25 betroffenen Flugzeuge weiterfliegen. Allerdings mit Auflagen, die aber im Flugbetrieb wenig ins Gewicht fallen werden:

Kein Kunstflug oder Lazy Eights und Chandelles, keine Steilkurven über 60° Schräglage, und Stalls dürfen nur mit einem Fluglehrer geflogen werden. Die Manöver-Fluggeschwindigkeit in turbulenter Luft VNO ist begrenzt auf 230 km/h/124 knots. Alle Piloten sind entsprechend zu informieren.

Zeitmaschine für Alltagsaufgaben

Der Nutzen der Allgemeinen Luftfahrt – gerade bei Reisen in entlegene Regionen lässt sich mit kleinen Flugzeugen sehr viel Zeit sparen.

Wiederholt haben wir uns in den AOPA Publikationen damit auseinandergesetzt, welchen ökologischen Fußabdruck die Allgemeine Luftfahrt hinterlässt. Bei diesen Diskussionen argumentiert man eigentlich immer aus einer Defensivposition. Mir geht es heute aber um eine originäre Stärke kleiner Flugzeuge, nämlich ihre Fähigkeit, auch entfernte dezentrale Regionen miteinander zu verbinden.

Wir hatten bei der AOPA kürzlich eine Terminanfrage aus Neubrandenburg, die wir sehr gerne wahrnehmen wollten. Die Frage war dann: Wie kommt man aus dem Rhein-Main-Gebiet für einen Mittagstermin von etwa drei Stunden mit vertretbarem Aufwand dort hin – und idealerweise am gleichen Tag zurück? Schnell wurde klar, dass das nicht so einfach ist. Dies waren die Alternativen:

Airlines: Neubrandenburg hat einen Flugplatz mit einer Piste von 2.300 Metern und ein GPS-basiertes IFR-Verfahren, aber keine Linienverbindungen. Die nächsten Flughäfen sind Rostock-Laage und Heringsdorf. Dorthin gibt es aber im Winter keine innerdeutschen Flugverbindungen. Hamburg und Berlin sind so weit entfernt, dass es angesichts einer Gesamtreisezeit von sieben Stunden unattraktiv wird, dort auf den Mietwagen umzusteigen.

Bahn: Sie benötigt ebenfalls sieben bis acht Stunden – für eine Strecke! Bei zweimaligem Umsteigen ist das Risiko groß, den Anschluss zu verpassen.

Auto: Die Fahrstrecke beträgt 690 Kilometer – mit den obligatorischen Staus und notwendigen Pausen bewältigt man auch das kaum unter acht Stunden.

Mit den Optionen Airline, Bahn oder Pkw wäre also ein Reisebeginn um 4 oder 5 Uhr morgens notwendig, um gegen 12 Uhr Neubrandenburg zu erreichen. Bei einer Abreise gegen 15 Uhr wäre man erst gegen Mitternacht wieder zurück. Einen 18-Stunden Arbeitstag will sich niemand ernsthaft antun, da wird aus einem Drei-Stunden-Meeting ein Einsatz von zwei vollen Arbeitstagen. Vom Sicherheitsrisiko solcher »duty times« haben wir noch gar nicht geredet. Und wie sieht es mit der Allgemeinen Luftfahrt aus? Natürlich ist man in Abhängigkeit der eigenen Berechtigungen und des Flugzeugtyps wetterabhängig. Aber wenn das Wetter fliegbar ist, dann kann man die einfache Strecke von 280 Nautischen Meilen per DA40 oder Cessna 182 mit 2:30 Stunden planen. Bei kurzer Anreise zum Flugplatz und zügiger Vorflugkontrolle kann es ab etwa drei Stunden für eine Strecke klappen, mit vier Stunden erst recht. Insgesamt kommt man dann auf einen Arbeitstag von neun bis elf



Stunden. Wer auf schnellere Flugzeuge zugreifen kann, spart noch mehr Zeit und erhöht mit Enteisung, Turbo oder gar Turbine auch die Wetterunabhängigkeit.

An diesem Beispiel aus unserem Alltag wird klar, welche Stärken die Allgemeine Luftfahrt hat. Sie kann ihren Nutzern flexible und schnelle Verbindungen auf all den Strecken anbieten, die von üblichen Verkehrsmitteln nicht ausreichend schnell abgedeckt sind. Bei einer betriebswirtschaftlichen Kalkulation muss man die üblicherweise höheren Kosten des Kleinflugzeugs mit den Opportunitätskosten der eingesparten Reisezeit verrechnen.

Üblicherweise ist ein stundenlanges untätiges Herumsitzen viel teurer, als etwas mehr für ein Flugzeug auszugeben. Ein eingesparter Arbeitstag wiegt die Mehrkosten allemal auf. Viele Politiker kennen die Vorteile des individuellen Fliegens übrigens aus eigener Erfahrung, aber nur sehr wenige steuern und bezahlen ihr Flugzeug auch selbst.

Um zum Schluss doch noch einmal auf das Thema Umweltschutz und Nachhaltigkeit zu kommen: Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt sind durchaus nachhaltig. Ein paar Gründe im Vergleich etwa zum Auto: Sie werden nicht nach wenigen Jahren verschrottet. Sie benötigen keine Bodeninfrastruktur, die Landschaften zerschneidet und Flächen versiegelt. An der weiteren Verbesserung ihrer CO₂-Bilanz wird intensiv gearbeitet, etwa über nachhaltige Treibstoffe. Und wer mag, kann jetzt schon die CO₂-Effekte all seiner Aktivitäten auf vielfältige Art und Weise kompensieren.

Michael Erb

Neue OPS-Regeln (Teil 2)

Im Mai letzten Jahres wurden die überarbeiteten Regeln für den Flugbetrieb herausgegeben (Rules for Air Operations). Seit dem 30. Oktober 2022 sind wieder einige Änderungen in Kraft getreten, über die wir hier informieren wollen. Teil 1 ist in Ausgabe 1-23 des AOPA-Letters erschienen.



Neu ist die Regelung, dass der verantwortliche Pilot bei kontrollierten Flügen zusätzlich der Flugsicherung den Status „MINIMUM FUEL“ melden **muss**, wenn beabsichtigt ist, an einem bestimmten Flugplatz zu landen und jede Abweichung von einer dafür gegebenen Freigabe dazu führen würde, dass bei der Ankunft weniger als die final reserve/energy vorhanden wäre.

Hier wird zusätzlich nochmal festgelegt, dass für den Fall, dass die final reserve/energy angebrochen werden muss, ein fuel/energy emergency mit der Meldung „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“ erklärt werden **muss**.

Da der FRF je nach Art des Fluges variiert ist dies auch sinnvoll, da ATC hiervon keine Kenntnis hat.

Die „Fuel Calls“ sind für kontrollierte Flüge vorgeschrieben, für unkontrollierte empfohlen.

Im Bereich NCO verzichtet man im Gegensatz zu den Bereichen NCC und SPO auf die Festlegung, wie sich der gesamte Kraftstoffvorrat zusammensetzen muss. Entsprechend NCC und SPO muss die Planung enthalten:

- Taxi fuel/energy (Kraftstoff der voraussichtlich für die Rollbewegungen notwendig ist)
- Trip fuel/energy (Kraftstoff für den Flug zum Bestimmungsort)
- Contingency fuel/energy (Kraftstoff für unvorhergesehene Fälle: 5 % des trip fuels oder 5 Minuten Holding am Zielort)
- Destination alternate fuel/energy (Kraftstoff, um zum Ausweichort zu fliegen)
- Final reserve fuel/energy (Reserve, wie oben beschrieben, ehemals holding fuel)
- Additional fuel/energy (Zusatzkraftstoff für außergewöhnliche Fälle, falls dafür die Summe der gesamten Kraftstoffmenge außer Taxi fuel/energy nicht ausreicht)
- Extra Fuel/energy (zusätzlicher Kraftstoff/Energie, um voraussichtliche Verzögerungen oder besondere betriebliche Einschränkungen zu berücksichtigen)
- discretionary fuel/energy (Kraftstoff, den der Kapitän zusätzlich anfordert)

Diese umfangreiche Planung und Berechnung bleibt dem privaten Betreiber glücklicherweise erspart, was allerdings nicht bedeutet,

dass man außergewöhnliche Fälle und den damit verbundenen Kraftstoffbedarf außer Acht lassen kann.

Denn in NCO.OP.125 ist festgelegt:

„Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat sicherzustellen, dass die an Bord mitgeführte Kraftstoff-/Energie- und Ölmenge unter Berücksichtigung der Wetterbedingungen, aller die Leistung des Luftfahrzeugs beeinflussenden Faktoren, aller während des Fluges zu erwartenden Verzögerungen und aller nach vernünftigem Ermessen zu erwartenden Unwägbarkeiten, die den Flug beeinträchtigen könnten, ausreichend ist.“

Im Normalfall also:

- Taxi fuel/energy (in and out)
- Trip fuel/energy
- Contingency fuel/energy
- Destination alternate fuel/energy
- Extra fuel/energy

Bestimmungsausweichflugplatz (destination alternate aerodrome)

NCO.OP.140 Destination alternate aerodromes – aeroplanes

Hier wollen wir etwas grundsätzlicher beginnen. Alle Wetterbedingungen des Ausweichflugplatzes gelten grundsätzlich für den Zeitraum von einer Stunde vor bis einer Stunde nach ETA, für den isolated airport +/- 2 Stunden. Der isolated airport muss sehr gutes Wetter



Foto: © Copyright: istockphoto.com - SkyF

aufweisen, nämlich ein Ceiling von 1.000 ft über Landeminimum und zusätzlich 4.000 m zur veröffentlichten Mindestsichtweite, jedoch Minimum 5.500 m.

IFR Flüge sind grundsätzlich mit Alternate zu planen, Ausnahme: der Zielflugplatz hat während +/- 1 Stunde zur ETA Landeminima von 1.000 ft above DH/MDA und mindestens 5.000 m Sicht. Dann kann IFR ohne ALTN geplant werden.

Basiert der Anflug am Zielort auf GNSS, dann darf der Anflug auf den Ausweichflugplatz nicht darauf basieren, es sei denn umfangreiche Ausrüstung ist an Bord und Boden vorhanden (SBAS, ABAS, RAIM).

Anzeige



General Aviation's Digital Mate

Lösungen in der Allgemeinen Luftfahrt für
Flugzeugpiloten, Flugzeugbesitzer und Flugschulen

**Machen Sie Ihr Flugzeug zum Renditeobjekt!
Vermieten Sie Ihr Flugzeug mit Aero Mate.**



SCAN ME



Besuchen Sie uns auf der AERO Expo FDH
Halle A6 Stand 506

19-22 April 2023

www.aeromate.eu

In diesem Falle muss ein zweiter Ausweichflugplatz gewählt werden, der Anflug muss konventionell erfolgen oder man hat soviel Reserve, dass man anderswo sicher landen kann, sollte GNSS nicht zur Verfügung stehen.

Auf der gesamten Strecke, also zum Ziel- und danach zum Ausweichflugplatz müssen die Wetterbedingungen ausreichend oder besser sein als gefordert. (VIS, Clouds, Ice, Terrain, Turbulence etc.) Da kann und muss sich jeder selbst etwas daraus stricken.

Die folgenden Zuschläge beziehen sich immer auf das Landing Minimum des Alternate Aerodromes.

DH/MDA < 250 ft	+ 200 ft, min. 1.500 m
DH/MDA > 250°	+ 400 ft, min. 3.000 m
No DH/MDA	ceiling min 2.000 ft und minimum safe IFR height. und min. 5.000 m Sichtweite.

Abflugbedingungen (take-off conditions)

Zwingende, allgemeine Aussagen werden hier nicht gemacht. Es sind die take-off minima der Flugplatzkarte zu verwenden. Ist keine RVR verfügbar, kann die Sicht selbst bestimmt werden und muss ausreichend sein, die Minima der take off runway zu erfüllen. Hierbei könnte man die Lampen zählen (runway edge lights: Abstand max. 200 ft für HIRL), wie auch in der kommerziellen Luftfahrt üblich. Bei Twins ist sicher der take-off alternate airport zu bestimmen, der in einer bestimmten Distanz liegen und mit geeigneten Wetter Minima für einen Anflug mit nur einem Motor aufwarten muss.

Anflugbedingungen (Approach and landing conditions)

NCO.OP.205 Approach and landing conditions – aeroplanes

Hier gibt es wenig Neues. Die neue Vorschrift ist eng an die Vorgaben für die kommerzielle Luftfahrt angelegt. Es sind die Besonderheiten des Zustandes von Flugzeug, Besatzung, Flugplatz und Terrain zu beachten und eventuell darauf hinzuweisen. Die Landedistanz ist zu bestimmen.

Man kann das beispielsweise so verstehen, dass man im Briefing folgendermaßen formuliert: „Wir fliegen die 18 in EDXX an, es steht im Norden ein neuer Kran, unser Flugzeug ist okay. Die Bahn ist naß, die Landedistanz beträgt etwa 600 m, die Bahn hat 1500 m, also ausreichend. Landen wir, nehmen wir Taxiway „E“ rechts raus, müssen wir durchstarten, fliegen wir geradeaus bis 2,5 DME „ABC“ und 1500 ft dann links nach „ABC“ 4000 ft ins Holding. Achtung auf die Berge im Norden.“

Beginn und Fortführung von Anflügen (Commencement and continuation of approach)

NCO.OP.210 Commencement and continuation of approach – aeroplanes and helicopters

Beginnen wir beim Circling. Solange wir inbound on instruments sind, fliegen wir den missed approach der Instrument Runway.



Foto: © Bild von Christian Körnte auf Pixabay

Foto: © Bild von jotoya auf Pixabay



Sollten wir die visuelle Referenz während des Circling verlieren, so soll man den initial climbing turn zur Runway fliegen, in der protected circling area bleiben und dann den missed approach der instrument runway fliegen. Hier spricht die EASA sogar von der Möglichkeit eines climbing S-Turns (end of downwind, base), um wieder auf die Anfluggrundlinie zu kommen, alles natürlich innerhalb der circling area – auf der circling side (!)

Den Anflug nach Erreichen des Minimums fortsetzen kann man nur, wenn visual reference zur Bahn hergestellt ist. Hier werden explizit Markierungen und Lichter genannt, nichts Neues.

Neu ist hingegen, dass analog zur kommerziellen Luftfahrt der Umgang mit kritischen RVR-Werten aufgeführt ist. Hier gibt es zwei Schwellenwerte zu beachten: **RVR 550m und 1000ft über der Elevation.**

Wenn die RVR kleiner als 550m beträgt, ist der missed-approach erforderlich solange wir über 1000ft über Grund sind.

Liegt die DH über 1000ft muss der Anflug ebenfalls abgebrochen, der final-approach darf hier gar nicht erst begonnen werden.

Der Anflug mit RVR kleiner 550m darf begonnen, aber eben nicht tiefer als 1000ft GND durchgeführt werden.

Anzeige

SCHIFFMANN LUFTFAHRTVERLAG

Ausbildung. Weiterbildung. Fliegen.

Kompetenz aus dem Hause Schiffmann

In unserem Sortiment:

- Der **Flieger-Taschenkalender** – Ihr unentbehrlicher Lotse in der Luft und am Boden!
- **Flugbücher** – EU FCL, Segelflug/TMG und Universal – zur Eintragung von Flugzeiten ...

... und vieles mehr.

Bestellen Sie bei Ihrem Fachhändler!

Mehr Infos unter: www.schiffmann.de



Foto: © istockphoto.com - Yanyin

Nun zu dem Wert von 1.000 ft GND: bis hierhin können wir ja ohnehin fliegen, auch wenn die Werte schlechter als 550m liegen. Bei 1.000 ft fällt aber nun die Entscheidung. RVR zu klein: missed-approach. RVR ausreichend: continue.

Waren die RVR Werte über und bei 1.000 ft ausreichend und wir führen den Anflug fort, gibt es nun eine Besonderheit: auch wenn die RVR Werte unterhalb von 1.000 ft zurückgehen, können wir den Anflug fortsetzen (fly and see). Bei Erreichen des Minimums muss visuelle Referenz zur Landebahn hergestellt sein, um zu landen.

Nun erscheint das auf den ersten Blick grotesk: über 1.000 ft muss ich durchstarten, unterhalb von 1.000 ft darf ich weiterfliegen, wenn die RVR unter 550 m fällt, warum das?

Stellen wir uns folgendes Szenario vor: während des gesamten Anfluges waren ja die RVR Werte für uns ausreichend und wir flogen ganz normal weiter. Nun zieht eine Nebelbank ganz kurzfristig über den Platz und verschlechtert die RVR für sehr kurze Zeit. Wir befinden uns schon unterhalb der genannten 1.000 ft und hier möchte man jetzt keine unnötige Unruhe in das Verfahren bringen. Sehen wir am Minimum nichts, starten wir ja ohnehin durch, ist die Nebelbank weitergezogen wird gelandet, die Werte waren ja während des gesamten Anfluges, mit Ausnahme einer sehr kurzen Zeitspanne, ausreichend für unseren Anflug.

Dies ist zugegebenermaßen eine etwas seltene Situation, aber hier lehnt sich die EASA an die Verfahren unter CAT (Commercial Air Transport) an.

Welche RVR ist denn für uns maßgebend? Die RVR der touch-down-zone „shall be the controlling one“. Bei Ausfall dieser wird die zweite (mid-point) verwendet.

Beispiel:

600-500-500	Anflug okay
500-800-800	below minimum
NIL-600-400	Anflug okay

Nochmals zur Erinnerung: bei fehlender RVR, aber reported VIS, kann die RVR vom Piloten abhängig von der Art der Befeuerung selbst bestimmt werden. Dies gilt besonders bei Nacht, da hier die Faktoren, mit denen die VIS hochgerechnet wird, größer sind.

NPA (non precision approaches) sollen grundsätzlich als constant descent final approaches (CDFA) geflogen werden, der missed approach wird dann an der MDA durchgeführt. Bei allen Anflügen ist beim Briefing des missed approaches darauf zu achten, dass man den missed approach point erwähnt, denn den (MAPt) muss ich geradeaus inbound überfliegen, bevor ich kurven kann.

Wie bereits erwähnt, können hier nicht alle Änderungen auf mehr als 2.000 Seiten besprochen werden. Durch die Zusammenstellung der aktuell gültigen Regeln in Form der „easy access rules“ ist es sehr einfach, sich umfassend zu informieren. Man findet neben den Vorschriften die Durchführungsverordnung (AMC) und das begleitende und erklärende Material (GM) sinngemäß eingeordnet. Vielleicht kann dieser Artikel eine Anregung für den interessierten Leser sein, dort wieder einmal hineinzuschauen.

*Thomas Neuland
Hans-Peter Walluf*

Fliegen an einem Flugplatz ohne Flugleiter



Foto: © AOPA-Germany

Ohne Flugleiter hat es bei unseren Norwegen Fly-Outs in Fyresdal auch geklappt.

In vielen europäischen Nachbarstaaten und in Nordamerika ist es bewährter Standard, einen Flugplatz ohne irgendeinen speziellen Flugplatzdienst und ohne Funkkontakt mit einer Bodenstelle anzufliegen. Bislang ist das in Deutschland bis auf wenige Ausnahmen so nicht möglich. Hier gibt es Flugleiter, und zu denen müssen Piloten bei Start und Landung Funkkontakt aufnehmen um Informationen zum Flugplatzbetrieb zu erhalten.

Nun gibt es seit dem Jahr 2022 eine wesentliche Änderung zum ICAO-Anhang 14 (Flugplätze), für die sich die IAOPA über lange Jahre eingesetzt hat. Danach fällt für Flugplätze die Verpflichtung weg, für nichtgewerbliche Flüge Rettungs- und Feuerlöschdienst vorzuhalten. Dieser Rettungs- und Feuerlöschdienst wurde in Deutschland bislang überwiegend durch die Anwesenheit eines Flugleiters gewährleistet, nur in seltenen Fällen auch durch in die Rettungsmittel eingewiesene Personen.

Durch den Wegfall dieser Aufgabe entfällt eine wesentliche Aufgabe der Flugleiter, damit werden sie mittelfristig an kleineren Flugplätzen speziell zu verkehrsschwachen Zeiten auch weniger häufig vorzufinden sein. Wir gehen davon aus, dass noch in diesem Jahr an vielen Flugplätzen in Deutschland das Fliegen ohne Flugleiter möglich sein wird.

Für viele Pilotinnen und Piloten ist das Fliegen ohne Flugleiter neu. Wir wollen Sie mit diesem Text darauf vorbereiten, ohne jeglichen Funkkontakt mit einer bemannten Bodenstelle eigenständig einen Flugplatz anzufliegen oder an einem Flugplatz zu starten.

An die Stelle eines Flugleiters tritt eine unbemannte Bodenfunkstelle, über die man per Sprechfunk allen Luftfahrzeugen im Bereich des Flugplatzes mitteilt, wo man sich befindet und was die Flugabsichten sind. Das tun alle anderen Luftfahrzeuge im Bereich des Flugplatzes ebenso.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für das Fliegen ohne Flugleiter bzw. den Rettungs- und Feuerlöschdienst werden derzeit angepasst, von den Behörden sowohl auf nationaler, als auch auf europäischer Ebene. Zum Redaktionsschluss im März 2023 zeichnen sich Lösungen klar ab, aber die notwendigen Veröffentlichungen sind noch nicht erfolgt.

Mit dem Wegfall von Flugleitern müssen auch neue Regelungen für andere Aufgaben gefunden werden, die bislang von ihnen wahrgenommen werden. Das sind die Meldung der Zeiten für Start und Landung im Flugbuch, das Kassieren von Landegebüren und die Prüfung des Zustands der Betriebsflächen. Hierfür sollen von den Flugplatzbetreibern individuelle Lösungen gefunden werden, die dann auch zu beachten sind. An dieser Stelle werden wir hier nicht vertiefend darauf eingehen.

Flugverfahren an einem Flugplatz ohne Flugleiter

Allgemeine Verhaltensweisen

Grundsätzlich gelten auch beim Fliegen ohne Flugleiter weiterhin die für den jeweiligen Flugplatz auf der Sichtflugkarte veröffentlichten Sichtanflugverfahren und wenn dargestellt, auch der Sichtabflugverfahren (einschließlich der im Einzelfall veröffentlichten Hinweise zur Vermeidung von Fluglärm).

Von zentraler Bedeutung ist die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer. Man muss auf jeden Fall vorausschauend fliegen und sich zur sicheren Separierung mit anderen Luftfahrzeugen abstimmen.

Besonders sollte man es unterlassen, noch knapp vor anfliegendem Verkehr zu starten, oder sich in der Platzrunde vor andere Flugzeuge zu drängeln. Sollte es hier zu Beschwerden kommen nach dem Motto: „Mit unseren Flugleitern wäre so etwas nicht passiert“, dann tut uns allen das nicht gut.

Das Miteinander in der Platzrunde wird im Zweifelsfall viel entspannter, wenn man anderen Flugzeugen mitteilt, dass man sie sieht, dass man sich nach einem Vollkreis hinter ihnen in die Platzrunde einsortiert. Oder wenn man am Rollhalt wartend den anfliegenden Kollegen mitteilt, dass man erst startet, nachdem sie gelandet sind.

Im weiteren Bereich des Flugplatzes und insbesondere in der Platzrunde sollten die Landelichter eingeschaltet werden, um anderen Piloten das „Sehen und Gesehen werden“ zu erleichtern.

Nach der Landung fragt einen auch kein Flugleiter mehr, ob man denn schon den Flugplan geschlossen hat oder ob man das übernehmen soll, das muss man dann schon selbst in die Hand nehmen.

Anflug und Landung

Auch wenn nicht vorgeschrieben, so sollte der Einflug in die Platzrunde über den auf der Sichtflugkarte dargestellten Gegenanflug erfolgen. Das gibt mehr Zeit, anderen Verkehr in der Platzrunde zu beobachten und das eigene Flugverhalten danach auszurichten. Bei mehreren Luftfahrzeugen in der Platzrunde ist darauf zu achten, dass im Kreisverkehr von allen die gleiche Piste benutzt wird.

Wenn man offensichtlich das einzige Luftfahrzeug im Flugplatzbereich ist oder nicht sicher ist, welche Landerichtung gewählt werden muss, kann es sinnvoll sein, erst einmal den Flugplatz in einem ausreichenden Abstand oberhalb der Platzrundenhöhe zu überfliegen, um dabei den Windsack zu beobachten und die Landerichtung zu bestimmen. Die Position vom Windsack ist im Allgemeinen auf der Flugplatzkarte dargestellt.

Nach dem Flugplatzüberflug sollte man in einem Winkel von 45° in den Gegenanflug einfliegen; eine Vorschrift, wie man in den Gegenanflug einfliegt, gibt es allerdings nicht.

Nach der Landung ist die Piste zügig verlassen.

Start und Abflug

Auch für den Start gilt die eigenständige Bestimmung der Startrichtung. Diese lässt sich bei ausreichendem Wind anhand des Windsacks leicht festlegen. Ist der Wind nur mäßig und eine bevorzugte Startrichtung kann kaum bestimmt werden, so sollte man auf jeden Fall in die Flugplatzfrequenz reinhören und prüfen, ob sich andere Luftfahrzeuge im Anflug befinden und warten, bis die Landerichtung im Funk genannt wird. Auf jeden Fall muss man verhindern, dass in Richtung von anfliegendem Verkehr gestartet wird.

In einigen Fällen sind auf der Sichtflugkarte auch Abflugverfahren – meist aus Gründen der Lärmvermeidung über bewohnten Gebiet – veröffentlicht. Diese Abflugverfahren sind unbedingt einzuhalten.

Sprechfunkverfahren an einem Flugplatz ohne Flugleiter

Sprechfunkverfahren für das Fliegen an einem Flugplatz ohne Flugleiter sind in Deutschland bislang nicht festgelegt. Im Grundsatz werden aber auch an einem Flugplatz ohne Flugleiter die gleichen Sprechfunkverfahren gelten wie an einem Flugplatz mit Flugleiter.

Die nachfolgend genannten Beispiele der Sprechfunkverfahren sind daher nicht (rechtlich) verbindlich und sollen nur einen Eindruck geben, wie zukünftig an einem Flugplatz ohne Flugleiter verfahren werden könnte.

Funkrufzeichen

Zur Unterscheidung zu Flugplätzen mit Flugleiter bietet es sich an, anstelle des derzeit noch verwendeten Rufzeichens RADIO ein anderes Rufzeichen einzuführen. Nach EU-Richtlinien könnte das wie auch im Ausland z. B. UNICOM oder TRAFFIC sein. Auf jeden Fall muss eine einheitliche Regelung hierzu getroffen werden, wenn möglich sogar eine europäische.

Da es im Sprechfunk bei einem Flugplatz ohne Flugleiter keine Antwort von einer Bodenstation gibt und damit auch der Flugplatzname nicht genannt wird, sollte vom Piloten, im Anflug, beim Rollen am Boden und beim Start jede Meldung mit dem Namen des Flugplatzes beginnen. Damit wird für die anderen Luftverkehrsteilnehmer eindeutig klar, für welchen Flugplatz die Meldung bestimmt ist.

In den nachfolgenden Sprechfunkbeispielen wird das Rufzeichen UNICOM verwendet.

Anflug und Landung

Bevor der Erstanruf erfolgt, sollte die Frequenz des Zielflugplatzes aufmerksam abgehört werden, um festzustellen, ob sich anderer Verkehr im Flugplatzbereich befindet. Ist anderer Verkehr vorhanden, so sollte man mindestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes den Erstanruf starten.

Dieser Erstanruf erfolgt in gleicher Weise wie bei einem Flugplatz mit Flugleiter und wie in den Sprechfunkverfahren festgelegt: Stationsname, gefolgt von Luftfahrzeugtyp, Luftfahrzeugkennung, momentane Position (in Bezug zum Flugplatz), Flughöhe und Absicht zur Landung (oder z. B. Durchstarten).

*Beispiel: „Hintertupfing UNICOM, Mooney DEMOO,
Position 10 Meilen östlich, zur Landung“*

Im Einzelfall kann es für anderen Flugplatzverkehr hilfreich sein, die Position genauer zu beschreiben, insbesondere, wenn sich markante geographische Merkmale in der Umgebung befinden (z. B. ein größerer See).



Ohne Flugleiter besonders wichtig – der Blick auf den Windsack

Wird der Flugplatz erst einmal überflogen, so könnte die Meldung folgendermaßen aussehen:

Beispiel: „Hintertupfung UNICOM, Piper DEPAC, Überflug über Flugplatz Hintertupfung von Süd nach Nord in 3.000 ft“

Der Einflug in den Gegenanflug sollte auf jeden Fall gemeldet werden.

Beispiel: „Hintertupfung UNICOM, Cessna DECES, Einflug in den Gegenanflug Piste 26“

Die weiteren Meldungen für den Quer- und Endanflug könnten so lauten:

Beispiel: „Hintertupfung UNICOM, Diamond DEDAI, drehe in Queranflug, Piste 26“

„Hintertupfung UNICOM, Cirrus DECDT, drehe in Endanflug, Piste 26“

Nach der Landung sollte das Verlassen der Piste gemeldet werden, damit andere Piloten im Anflug wissen, dass nun die Piste frei ist.

Beispiel: „Hintertupfung UNICOM, Extra DEXTR, Piste 26 verlassen“.

Startet man durch, dann ist das natürlich auch eine Meldung wert:

„Hintertupfung UNICOM, Robin DERAC, starte durch, Piste 26“.

Start und Abflug

Schon beim Rollen zum Start sollte man die UNICOM-Frequenz eingeschaltet haben, um festzustellen, ob sich anderer Verkehr im Anflug auf welche Piste befindet. Auch wenn anderer Verkehr nicht gemeldet ist, sollte man den Quer- und Endanflugbereich sorgfältig beobachten und am Rollhalt erst dann eine Startmeldung absetzen, wenn man sicher ist, dass nun gestartet wird.

Die Startmeldung könnte lauten:

Beispiel: „Hintertupfung UNICOM, Aquila DEAUQ, Rollhalt Piste 26, starte auf Piste 26“

Erst nachdem diese Meldung abgesetzt worden ist, rollt man auf die Piste und startet. Führt der Abflug über einen Teil der Platzrunde, so kann man zusätzlich melden:

Beispiel: „Hintertupfung UNICOM, Pilatus DFPIL, verlasse Platzrunde über Querabflug Piste 26“

Hat man schließlich die Platzrunde und den Flugplatzbereich verlassen, so sollte man sich für alle anderen Verkehrsteilnehmer abmelden und eine letzte Positionsmeldung abgeben.

Beispiel: „Hintertupfung UNICOM, Tecnam DMTEC, Position Stadt Obertupfung, 1.400 ft, verlasse Frequenz“

Wenn man diese Hinweise beachtet, dann steht der zukünftigen sicheren und entspannten Nutzung von Flugplätzen ohne Flugleiter auch in Deutschland aus flugbetrieblicher Sicht nichts mehr im Weg.

Jürgen Mies

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



Foto: © AOPA-Germany

Termin: 06.05.2023
Ort: Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr
Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 160 €
Nichtmitglieder: 200 €
Anmeldeschluss: 28.04.2023
Anmeldeformular: Seite 26

in Kooperation mit:



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



Termin: 12. – 13.05.2023
Ort: Elsfleth

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 580 €
Nichtmitglieder: 750 €
Anmeldeschluss: 22.04.2023
Anmeldeformular: Seite 26

In Kooperation mit



**MARITIMES
KOMPETENZZENTRUM
ELSFLETH gGmbH**

Fotos+Logo: © MARIKOM

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

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

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

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



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



Foto: © Fotolia.com – © Amir

Termin: 15.04.2023 in Schönhagen
Ort: Flugplatz Schönhagen
Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €
Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 13.04.2023
Anmeldeformular: Seite 26

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

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

Umfang des Tagesseminars:

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

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

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

Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

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



Foto: © iStockphoto.com., vadinguzhva

Termine (online): 10. – 11.05.2023
Zeit: 18:00 – 22:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €
Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 05.05.2023
Anmeldeformular: Seite 26

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 Wartungsregularien 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 Rendsburg



© Fotolia.com – Johnny Lye

Termin: 06. – 08.06.2023
Ort: Flugplatz
 Rendsburg-Schachtholm

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

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

Anmeldeschluss: 22.04.2023
Anmeldeformular: Seite 26

Im Juni 2023 findet in Rendsburg-Schachtholm unser erstes Flugsicherheitstraining des Jahres statt. Das Training beginnt am 06. Juni um 9:00 Uhr und bietet ein umfassendes praktisches Weiterbildungsprogramm, das von theoretischen Inhalten ergänzt wird. Die Anreise der Teilnehmer sollte – soweit möglich – bereits am Montagabend (05.06.) erfolgen.

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. Sprachprüfungen können ebenfalls vor Ort abgenommen werden.

Details zum Programmablauf, Hinweise zu Übernachtungsmöglichkeiten etc. gehen den Teilnehmern nach Anmeldung zu. In der Teilnahmegebühr enthalten ist der Transport morgens vom Hotel in Rendsburg zum Flugplatz und abends retour sowie das Abschlussbuffet.

Weitere Infos bei der AOPA-Geschäftsstelle.

Direkt im Anschluss an dieses Flugsicherheitstraining findet das Seeflugtraining, ebenfalls am Flugplatz Rendsburg, statt. Sie können sich auch für beide Veranstaltungen anmelden und erhalten einen Nachlass von 100 Euro inkl. MwSt. auf die Teilnahmegebühren. Somit zahlen Sie statt 2x200 Euro nur 1x300 Euro für beide Veranstaltungen. (Preise inkl. MwSt.)

AOPA-Seeflugtraining in Rendsburg vom 09. – 11.06.2023



© J. Kaminski

Termin: 09. – 11.06.2023
Ort: Flugplatz
 Rendsburg-Schachtholm

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

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

Anmeldeschluss: 22.04.2023
Anmeldeformular: Seite 26

Das AOPA-Seeflugtraining 2023 findet direkt nach der oben genannten Veranstaltung am Flugplatz Rendsburg statt. Der Flugplatz ist die ideale Ausgangsbasis für ausgedehnte Flüge über die Nord- und Ostsee. Auch Flüge in das nahegelegene Polen, z. B. nach Danzig, Stettin entlang der wunderschönen Ostseeküste oder an nahegelegene Plätze wie Rügen, Stralsund, Barth, Peenemünde und Heringsdorf auf Usedom sind möglich. Die Länder Schweden und Dänemark sind leicht erreichbar, hier z. B. Bornholm und Malmö. Wir sprechen mit diesem Training 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. Jedem Flugzeug wird ein Fluglehrer zugeteilt. Im Rahmen des Flugsicherheitstrainings können auch Proficiency Checks für SEP, MEP und FI sowie Sprachprüfungen (VP Lvl. 4) abgelegt werden. Die Teilnahmegebühr pro Person beträgt 200 Euro für AOPA-Mitglieder und 300 Euro für Nichtmitglieder (Preise inkl. MwSt.). Die Kosten für die Fluglehrer werden mit 40 Euro pro Stunde berechnet. In der Teilnahmegebühr enthalten ist der Transport morgens vom Hotel in Rendsburg zum Flugplatz und abends retour sowie das Abschlussbuffet.

Informationen zu Hotelkontingenten lassen wir Ihnen gerne nach der Anmeldung zukommen. Diese Veranstaltung findet direkt nach dem AOPA Flugsicherheitstraining – GCA und Non-Gyro Approaches statt. Beide Veranstaltungen können miteinander kombiniert werden. Sie können sich auch für beide Veranstaltungen anmelden und erhalten einen Nachlass von 100 Euro inkl. MwSt. auf die Teilnahmegebühren. Somit zahlen Sie statt 2 x 200 Euro nur 1 x 300 Euro für beide Veranstaltungen. (Preise inkl. MwSt.)

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



Foto: © AOPA-Germany

Termin: 06. – 12.08.2023
Ort: Flugplatz Eggenfelden

Teilnahmegebühr:
AOPA-Mitglieder: 270 €
Nichtmitglieder: 370 €
Fluglehrerstunde: 40 €

Pro Fluglehrerstunde (60 min) erhält der Fluglehrer 40 €.

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

Anmeldeschluss: 14.07.2023
Anmeldeformular: Seite 26

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.

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

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: © Fotolia.com – VisionsAD



Foto: © Kemter- istockphoto.com

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



AOPA-IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse in Egelsbach am 06.05.2023

Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder

AOPA-Sea Survival Training in Elsfleth vom 12. – 13.05.2023

Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 12

AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“ in Schönhagen am 15.04.2023

Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder

AOPA-online Seminar: Einführung in Europäische Flugzeugwartung für Piloten und Eigner am 10. – 11.05.2023

Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder

AOPA-Flugsicherheitstraining Rendsburg vom 06. – 08.06.2023

Teilnahmegebühr: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 40

AOPA-Seeflugtraining in Rendsburg vom 09. – 11.06.2023

Teilnahmegebühr: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 30

AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden vom 06. – 12.08.2023

Teilnahmegebühr: 270 € für AOPA-Mitglieder, 370 € für Nichtmitglieder, Fluglehrerstunde 40 € – Teilnehmer: Min. 20 / Max. 50

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.

TESTEN LOHNT SICH

- ▶ 3 AUSGABEN FLIEGERMAGAZIN NUR 15,50 €
- ▶ TOP-PRÄMIE ZUR WAHL



OUTDOOR-POWERBANK

- Ideale Begleiter für alle Aktivitäten
- Robustes Gehäuse mit leuchtstarker Taschenlampe, Kompass, Solarpanel, zwei USB-Anschlüsse und einen Micro-USB-Anschluss
- Karabinerhaken zur Befestigung

Zuzahlung nur 5,- €

ÜBER
34%
PREISVORTEIL

Einfach bestellen unter:

▶ www.fliegermagazin.de/aopa

+49 (0)40-38 90 68 80 (Bitte die Bestellnummer 1988628 angeben.)



Sie erhalten 3 Ausgaben fliegermagazin für zzt. 15,50 € (DE) / 17,20 € (AT) / 25,20 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.

Continental Motoren hatten Montageprobleme

Cirrus Aircraft hat im Februar 2023 all seinen im eigenen Unternehmen geflogenen Cirrus SR22 und SR22T, die zwischen dem 21. Juni 2021 und dem 7. Februar 2023 hergestellt wurden, ein Flugverbot erteilt, weil man Produktionsfehler bei ihren Continental Triebwerken nicht ausschließen konnte. Offenbar waren Gegengewichte an der Kurbelwelle falsch montiert, das fiel nach der Inspektion von Triebwerken auf. Cirrus hat auch seine Endkunden umgehend auf das Problem hingewiesen.

Einige Tage später hat Continental ein Mandatory Service Bulletin veröffentlicht, das die Inspektion der korrekten Montage der kritischen Teile vorsieht, falls die Triebwerke noch keine 200 Stunden seit Herstellung gelaufen sind. Betroffen waren etwa 2000 Triebwerke in vielen Flugzeugtypen unterschiedlicher Hersteller. Zu Triebwerksausfällen oder gar Unfällen kam es offenbar nicht. Continental hat die Kosten für die notwendigen Inspektionen als durch Garantie abgedeckt betrachtet und voll übernommen.



Foto: © Bild von Kim Hunter auf Pixabay

Flugplatz Egelsbach: Online-Briefing für Jets und Turboprops vorgeschrieben



Foto: © AOPA-Germany

BFU-Studie, die sich kritisch mit den Risiken des Flugbetriebs in EDFE auseinandergesetzt hat. Tatsächlich sollte man als Pilot auf regen Mischverkehr am Platz, einen niedrigen „Luftraumdeckel“, Hindernisse in der Umgebung und einen sehr kurzen Endanflug auf die Piste 08 gut vorbereitet sein. Besonders dann, wenn man ein schnelles Flugzeug steuert und sich in Egelsbach noch nicht auskennt. Das Briefing findet man auf der Homepage des Flugplatzes. Neben einem ausführlichen Text wird auch ein sehr informatives Video gezeigt:

<https://egelsbach-airport.com/piloteninfo/#jets-turboprops-nvfr>

Seit diesem Februar müssen Piloten von Jets, Turboprops und MEP/SEP APC B&C für An- & Abflüge in Egelsbach/EDFE sowohl bei Tag als auch bei Nacht ein Online Briefing absolvieren. Diese Maßnahme resultiert (insbesondere) aus den Sicherheitsempfehlungen einer

Veröffentlichungen per NfL und AIP sind erfolgt. Die Luftaufsicht wird stichprobenartige Kontrollen zunächst im Sinne einer Awareness-Kampagne durchführen, bis das neue Erfordernis allgemein bekannt geworden ist.



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 19 – 22, 2023

Friedrichshafen | Germany



expo



#weareGA
#aerofriedrichshafen

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

www.aero-expo.com



Austro Control Season Opener Reminder

Seit vielen Jahren veranstaltet die österreichische Austro Control ihren sogenannten „Season Opener“, wo zu Beginn der Flugsaison über aktuelle Themen interessant und verständlich aufbereitet, informiert wird.

Diesjährig gibt es nach zwei Jahren Pandemie neben einem Livestream auch wieder die Gelegenheit, sich persönlich bei den Expertinnen und Experten vor Ort zu informieren.

Die Veranstaltung findet heuer am 15. April 2023 an der neuen Adresse im Austro Tower in der Schnirchgasse 17 im dritten Wiener Gemeindebezirk statt. Die Austro Control ist im März des vergangenen Jahres mit ihren etwa 380 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vom temporären Standort im IZD Tower in der Wagramer Straße wieder in die unmittelbare Nachbarschaft des Air Traffic Control Center in die Schnirchgasse umgezogen.

Der Season Opener bietet die Gelegenheit, sich aus erster Hand über die aktuellen Entwicklungen in der Flugsicherung, der Meteorologie und im behördlichen Bereich zu informieren. Schwerpunktthemen werden heuer **Lizenzierung, Flugmedizin, sicheres Fliegen im Flugplatzbereich sowie alternative Antriebe** sein. Wie jedes Jahr stehen auch wieder **Updates zu den Luftfahrtvorschriften, zu IFR- und VFR-Verfahren sowie aktuelle News der lokalen Tower und Wien Information** auf dem Programm.

Auch Sicherheitsbetrachtungen anhand aktueller Vorfälle werden thematisiert.

Die Lokalitäten im Austro Tower bieten die ideale Plattform, um sich mit den Expertinnen und Experten der Austro Control sowie mit den anwesenden Pilotinnen und Piloten auszutauschen.

Die AOPA Österreich unterstützt dieses Format, welches einen wertvollen Beitrag zur Information und Erhöhung der Sicherheit im Flugbetrieb leistet.

Weiterführende Informationen sind auf der Homepage der Austro Control unter https://www.austrocontrol.at/piloten/season_opener zu finden.

AOPA Generalversammlung

5 Jahre ist es her, seit der letzten ordentlichen Generalversammlung. Aus diesem Grund wollen wir unsere Mitglieder vorab von einer erfolgten Terminfindung informieren. Die ordentliche Generalversammlung der AOPA Austria wird am 2.6.2023 stattfinden. Die näheren Informationen werdet ihr den gesonderten, persönlichen Einladungen entnehmen können. Für Verpflegung wird gesorgt sein. Anmeldungen werden, zwecks Koordination, erbeten.



Foto: © Christoph Zeilinger



Flugplatzhonig und Vienna Airport Honey

Wie im AOPA Letter 04-22 bereits angekündigt, sind die Prozesse, die Vertrags- und Markenverhandlungen sowie die Umsetzungsstrukturen abgeschlossen und letztere bereits erfolgreich getestet.

Weitere Neuigkeiten sind nicht nur die Kreation und Umsetzung unseres Flugplatzhonigs, sondern auch einer Exklusivproduktion des neuen „Vienna Airport Honey“.

Dazu ergehen gesonderte Pressemeldungen, um eure kulinarischen Sinne vorzubereiten.

Auch hat neben unserer, mittlerweile sehr bekannten, Bio-Imkerei STÖGERER am Flughafen Wien ebenso unser nächster Partner ein Bienenparadies geschaffen:

LOAV – Flugplatz Bad Vöslau wird durch unseren Imker Andreas Steiner versorgt und gepflegt. Das Projekt wird bereits im Hintergrund fleißig betreut. Danke auf diesem Wege sowohl für die großartige Zusammenarbeit mit dem Flughafen Wien, als auch dem Flugplatz Bad Vöslau. Wir erfreuen uns in einigen Monaten am regionalen Reichtum der Ostregion. Stay tuned for more.

Das Ende des Winters

Jedes Jahr kommt es uns in den Sinn: der Winter war „lang“ und kalt (wobei – so kalt war er dieses Jahr auch wieder nicht) und unsere fliegerischen Ambitionen waren dann doch nicht so groß, wie wir uns das anfänglich vorgenommen oder vorgestellt haben.

Aber jetzt – der Frühling kommt und wir alle sind ganz euphorisch den Flieger aus dem Hangar zu ziehen und in die Luft zu gehen. Schließlich ist die blühende Landschaft von oben noch viel schöner als in der

Ebene zu bewundern. Über den Winter hat der eine oder andere vielleicht seine 3-Monate-Pax-ICAO-Regel oder 3-Monate-Vereinsregel erhalten und ist nicht viel geflogen und da ist manches „eingerstet“. Sind wir mal ehrlich: wann war der letzte Steilkreis OHNE Höhenverlust? Wann war die letzte Signallandung? Wann haben wir das letzte Mal die „Emergency Checkliste“ geistig abgearbeitet (BTW: wo ist die übrigens)? Wie war das nochmals mit dem Power-On und Power-off-stall?

Sind wir selbstkritisch und beantworten wir die Fragen ehrlich ...

Noch viel besser: ein kurzer Anruf beim CRI oder FI und einfach mal nach einer Auffrischung fragen. Viele CRIs und/oder FIs bieten Ihre Dienste für kleines und manche sogar für kein Geld an. Wir sollten die Gelegenheit nutzen und unsere Fähigkeiten auffrischen und vielleicht das eine oder andere ergänzen. Nicht nur, dass man den eigenen Horizont erweitert, sondern es dient auch der eigenen Sicherheit, der Sicherheit der Passagiere und auch den anderen PIC's am Himmel.

Die AOPA Austria hilft Euch Euren CRI/FI zu finden.

Meteorologie in Österreich – Sparen am falschen Platz?

Sparen ist doch eine gute Idee – wenn man so viele technische Hilfsmittel hat, kann man doch viel Geld beim Personal einsparen. Gesagt, getan – die Austro Control hat bei der Abteilung Meteorologie (MET) in den vergangenen 25 Jahren rund **120 Mitarbeiter abgebaut!** Man begann ab 1999 schrittweise Sensoren und Kameras für die Wetterbeobachtung einzusetzen. Die prinzipielle Idee des POLARIS genannten Projektes war, die lokalen (teuren) Wetterdienste aufzulassen und in einer Zentrale alle Daten zu sammeln und aktuelle Wettermeldungen, Forecasts und Übersichten von dort



zu verteilen. Wo keine lokalen Beobachter vorhanden waren und außerhalb der Dienstzeiten der Flughäfen wurden nach und nach die METARS automatisch erstellt und verteilt. Immerhin wurden die Piloten durch den Zusatz AUTO darauf hingewiesen (oder gewarnt?), dass hier kein Meteorologe am Werk war:

WIEN/SCHWECHAT-FLUGHAFEN
METAR LOWL 071050Z AUTO 28012KT
240V310 CAVOK 08/M02 Q1003 NOSIG=

MARIAZELL/ST_SEBASTIAN
METAR LOGM 071110Z AUTO 17006KT
9999 BKN028 03/M03 Q1001=

REICHENAU/RAX
METAR 11380 071110Z AUTO 27007KT
9999 ///// 06/M00 Q1003=

Wie man sieht, konnten manche Sensoren keine Wolken oder auch andere Daten bewerten, die den Piloten vielleicht hilfreich gewesen wären und die ein Beobachter sicher ausreichend genau festgestellt hätte. Bei VFR Wetter sind diese Angaben aber durchaus ausreichend.

Was passiert, wenn das Wetter grenzwertig wird?

Seit April 2022 wird der Flugwetterbericht am Flughafen Salzburg LOWS teilweise jetzt aus der Ferne mit Kameras und Sensoren erstellt. In der Testphase haben die Meteorologen ihre Beobachtungen

mit den remote erstellten verglichen. Einiges aus den Ergebnissen darf ich auszugsweise zitieren:

Gab es im Sommer schon viele gemeldete „Besonderheiten“, kommen im Winter die Unzulänglichkeiten der Remote Wettererstellung am Abend noch mehr zu Tage. So wurden absichtlich mit MET Kollegen die mit „Human OBS“ erstellten MET Reports mit den „Sensor AUTO MET Reports“ (also den Daten, welche im Falle von einer remote Beobachtung hinaus gegangen wären) verglichen. Das Ergebnis ist mehr als ernüchternd.

In der AIP Austria sind die IFR Anflugverfahren für LOWS und LOWI verlaubar. Auf Grund der Topographie sind die Schutzräume dieser Anflugverfahren immer durch Hindernisse (= Berge) beschränkt. Zu jedem Anflugverfahren gehört natürlich auch ein Fehlanflugverfahren!

Für LOWS ist hier das ILS RWY15 Anflugverfahren hauptausschlaggebend. Wegen der Schutzraumberechnung für den „Missed Approach“ ergeben sich Minima, welche in einer DH (Decision Height = Entscheidungshöhe wo der Pilot etwas sehen muss) festgelegt und in der AIP verlaubar werden. Dazu gibt es Mindestsichtwerte, welche bis 1500m mit der RVR (Runway Visual Range) – Sensorik gemessen werden, und die für den Piloten als Entscheidungsgrundlage dienen, einen Anflug zu beginnen. Diese Anflugminima sind für LOWS auf Grund der Berge schon sehr hoch berechnet; jeder Operator hat aber jetzt die Aufgabe, diese Mindestwerte in der AIP auf seinen Flugbetrieb (LFZ Type, LFZ Profil/Herstellerdaten, Vereisung, Triebwerksleistung, Höhenwinde, Anfluggewicht, Engine-Out-Verfahren etc.) anzupassen und diese dem Piloten in Form von „Approach Charts“ zur Verfügung zu stellen.

Da LOWS bei den meisten Linien ein Kategorie C Airport ist, ist für

all diese Verfahren ein genaues Briefing und/oder SIM Training erforderlich; für die „Special“ bzw. „AR“ Verfahren verlangt dies die österreichische Behörde sogar nachweislich! Das kann zur Folge haben, dass die erforderlichen Minima noch höher liegen als in der AIP angegeben.

... die weitere Analyse und die Fortsetzung dieses Artikels findet ihr frei zugänglich auf unserer Homepage www.aopa.at.

Wir werden uns weiter stark machen, Probleme aufzeigen, Lösungen anbieten und das Gespräch suchen.



Foto: © Christoph Zeilinger

Das Magazin von Piloten für Piloten

2 Ausgaben unverbindlich lesen



aerokurier – die internationale Fachzeitschrift von Piloten für Piloten

Der aerokurier informiert als Fachmagazin für die Allgemeine Luftfahrt über die Themen Motor-, Ultraleicht- und Segelflug, Business Aviation und Helikopter Operations sowie Luftsport und Luftfahrttechnik. Als anerkannte Fachzeitschrift veröffentlicht der aerokurier jeden Monat Pilot Reports über Flugzeuge der General Aviation, Portraits über Unternehmen und Persönlichkeiten sowie Beiträge zum Know-how für die tägliche Flugtaxis.

Acht Specials nehmen im Laufe des Jahres die Themen Maintenance, Segelflug, Flight Training, AERO Friedrichshafen, Ultraleicht, Avionik, Helikopter und Business Aviation konzentriert in den Fokus. Der aerokurier ist offizielles Organ der zwei großen Luftfahrtverbände Deutschlands, den Deutschen Aero Club und die AOPA Germany.

Ihre Vorteile: • Alle Ausgaben pünktlich frei Haus • 2 Ausgaben gratis
• keine Verpflichtung • kein Abo • Lieferung endet automatisch

Gleich bestellen:
aerokurier.de/aopa
oder telefonisch: **0781 639 66 53**

Ab der nächsterreichbaren Ausgabe erhalte ich 2 Ausgaben aerokurier kostenlos und ohne Verpflichtung. Lieferung endet automatisch, es ist keine Kündigung notwendig. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland.

Bestell-Nr. **AEK1PFP02** – 2 Ausgaben aerokurier gratis lesen

Regulärer Abopreis pro Jahr zzt. 90,- € für 12 Ausgaben zum Einzelpreis von zzt. 7,50 €, ggf. inkl. Sonderheften

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302



Termine 2023

April 2023

12./13.04.2023

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

15.04.2023

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

19. – 22.04.2023

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

Mai 2023

10./11.05.2023

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

12. – 13.05.2023

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

25. – 28.05.2023

AOPA Fly-Out nach Schweden
Info: www.aopa.de

Juni 2023

06. – 08.06.2023

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

09. – 11.06.2023

AOPA Seeflugtraining in Rendsburg-Schachtholm (EDXR)
Info: www.aopa.de

Juli 2023

01. – 02.07.2023

Fly-In – 100 Jahre Fliegerei Neumarkt EDPO
Info: www.flugsport-neumarkt.de

07. – 09.07.2023

10. Cessna & Friends Meeting in Jena-Schöngleina (EDBJ)
Info: www.edbj.de

24. – 30.07.2023

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

August 2023

06. – 12.08.2023

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

September 2023

29.09. – 03.10.2023

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

29. – 30.09.2023

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

Oktober 2023

28. – 29.10.2023

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

November 2023

04./05.11.2023

Single Pilot CRM Training in Egelsbach Teil 1 und Teil 2
Info: <https://www.humanfactorstraining.de>

11.11.2023

SRM Training in Hamburg – Teil I
Info: <https://www.humanfactorstraining.de>

12.11.2023

SRM Training in Hamburg – Teil II
Info: <https://www.humanfactorstraining.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 zweimonatlich.

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Preis im freien Versand 2,80 Euro.

Gestaltung/Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
August-Wenzel-Str. 1a
35510 Butzbach

Telefon: +49 6033 7454612
Telefax: +49 6033 15700
E-Mail: aopa@mediatur.de
Internet: www.mediatur.de

Anzeigenpreise

Mediadaten 2023
<http://mediadaten.aopa.de>
Druckauflage dieser Ausgabe: 9.000 Exemplare

Bankverbindung

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

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

Kontaktdaten

Telefon		Telefax	
Mobiltelefon		Telefon Geschäftlich	
E-Mail		Telefax Geschäftlich	

Fliegerische Daten

Lizenzen LAPL PPL CPL ATPL UL SPL

seit

Ich bin Halter Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/Muster/Kennung

Heimatflugplatz

Mitglied in folgendem Luftsportverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

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

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

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

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

Antragsformulare für Vereine, Firmen und Flugschulen online unter: www.aopa.de



ERLEBEN SIE DIE NEUE JUNKERS KOLLEKTION.

EXKLUSIVE VORTEILE FÜR AOPA-MITGLIEDER
UNTER WWW.JUNKERS.DE/AOPA

