



**AOPA** GERMANY

Ausgabe 02/2025 | April – Mai 2025 | Heftpreis 2,80 €

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

# LETTER

**2/2025**  
April/Mai

## Auf zur AERO in Friedrichshafen



### AOPA-Intern!

Scheinselbständigkeit bei freiberuflichen  
Fluglehrern? Jetzt Petition zeichnen!

Neues Angebot für Mitglieder:  
kostenloser Zugang zu avi-law

### Stärker vertreten!

Verfahren an Flugplätzen ohne  
Flugverkehrsdienste

Wegfall der Finanzierungsgrundlage  
für alle deutschen Regionalflugplätze

### Reisebericht!

Zum Einkauf mit  
dem Melkschemel



# flieger

MAGAZIN

## Bereit zum Abheben? Jetzt einsteigen!



### JETZT TESTEN: 3 AUSGABEN + TOLLE PRÄMIE!



**Fliegerscheibe,**  
1€ Zuzahlung



- + 3 Ausgaben nur 27,00 €
- + 30% sparen
- + Prämie zur Wahl



Einfach bestellen unter: [www.fliegermagazin.de/aopa](http://www.fliegermagazin.de/aopa) · 040/38906-880 (Bitte die Bestellnr. 2053368 angeben.)

Sie erhalten 3 Ausgaben fliegermagazin für zzt. 27,00 € (DE) / 30,00 € (AT) / 41,80 CHF (CH) (inkl. MwSt. und Versand) zzgl. des jeweiligen Zuzahlungsbetrags. Dieses Angebot gilt nur solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferung vorbehalten. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Anbieter des Abonnements ist JAHR MEDIA GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.





Dr. Michael Erb  
Geschäftsführer AOPA-Germany

Liebe Pilotinnen und Piloten,

es wird wärmer, die Tage werden länger, die Flugsaison startet! Für uns bringt sie im April ein erstes Highlight, die Messe AERO steht vor der Tür, besuchen Sie uns doch wieder vom 9. bis 12. April in Friedrichshafen am gemeinsamen Messestand der AOPAs aus Deutschland, Österreich und der Schweiz sowie der Vereinigung der Pilotinnen VDP in der Halle A5 am Stand 201. Schauen Sie sich an, was der Markt alles zu bieten hat, nehmen Sie an den zahlreichen Seminaren teil, genießen Sie die Zeit am Bodensee, ein Besuch lohnt sich bestimmt.

Eine überaus positive Nachricht ist, dass wir eine Kooperation mit dem Internet-Luftrechtportal „avi-law“ eingegangen sind, von der alle unsere Mitglieder profitieren, die sich einmal die Luftfahrtvorschriften genauer ansehen wollen oder müssen. Mitglieder der AOPA-Germany erhalten ab sofort Zugriff auf alle relevanten deutschen und europäischen Vorschriften incl. der Nachrichten für Luftfahrer NfL. Dafür müssen Sie sich nur bei uns in der Geschäftsstelle freischalten lassen.

Aktuell gibt es leider eine akute Finanzierungs- und Krisenkrise bei den Regionalflugplätzen. Erst vor wenigen Jahren wurde die Flugsicherung an den 44 Regionalflugplätzen in die Finanzierung durch den Bund aufgenommen. Diese Finanzierung wurde aber aus dem Bundesverkehrsministerium BMDV aufgekündigt, kurz vor dem bevorstehenden Regierungswechsel. Derzeit weiß niemand so genau, wie es hier weitergeht. Vielleicht bietet das Chaos auch eine Chance? Braucht man wirklich an Flugplätzen einen teuren AFIS-Service, nur um einige wenige IFR-Flüge pro Tag abzuwickeln? Im Ausland kann man sich anschauen, wie das einfacher und kostengünstiger geht.

Derzeit befinden sich auch die transatlantischen Beziehungen in einer Krise. Zwar ist die General Aviation davon noch nicht unmittelbar betroffen. Aber die wechselseitige Einführung von Zöllen kann für unsere Branche schnell bedrohlich werden. Die EU hat als Reaktion auf Einfuhrzölle für Stahl und Aluminium auf die Einfuhr von Sportbooten aus den USA ebenfalls einen Zoll von 25% eingeführt. Deshalb ist es leicht

vorstellbar, dass bei der nächsten Eskalationsstufe auch Flugzeuge, Komponenten und Ersatzteile mit einem hohen Zoll belegt werden. Auf Grund der hohen internationalen Vernetzung der Zulieferer in unserer Branche wären die Folgen katastrophal. Und nach einer Deeskalation sieht es derzeit ja leider nicht aus.

In unserem internationalen Dachverband IAOPA halten wir den internationalen Austausch aber nach wie vor für sehr wichtig. Herzlich bedanken möchte ich mich für das Vertrauen meiner Kolleginnen und Kollegen der IAOPA, die mich gerade für die nächsten vier Jahre als Vorsitzenden der europäischen AOPAs und als Senior Vice President unseres Dachverbandes wiedergewählt haben. Für mich ist es eine große Ehre, aber auch eine große Verpflichtung dieses Amt auszuüben.

Herzlichst Ihr

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Michael Erb".

## AOPA-Intern

Wir danken ...	5
Scheinselbständigkeit bei freiberuflichen Fluglehrern? Jetzt Petition zeichnen!	5
AERO 2025 vom 09. – 12. April – Die Zukunft der Luftfahrt ist nachhaltig	6
Treffen zum Fliegen ohne Flugleiter – Bundesverkehrsministerium lädt nach Bonn ein	7
Neues Angebot für Mitglieder der AOPA-Germany: kostenloser Zugang zu avi-law	8

## Stärker vertreten!

Flugsicherungsgebühren an DFS-Regionalflugplätzen – Jetzt doch auch für kleine Flugzeuge?	10
Wegfall der Finanzierungsgrundlage für alle deutschen Regionalflugplätze	
Keine Förderung mehr ab Ende 2025	10
Die Auseinandersetzung um bleifreies Avgas in den USA geht weiter	11
Verfahren an Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste	12
Frankfurter Gespräch 2025	16

## Fliegerisch fit!

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

## Besser informiert!

„FIS light“ – Probetrieb Frequency Monitoring Code	25
Insolvenz der beiden großen eVTOL-Hersteller in Deutschland	30
Pressemitteilung: Erster Elektroflugverein Deutschlands gegründet	31

## Reisebericht

Zum Einkauf mit dem Melkschemel (Piper PA22)	26
--	----

## Rubriken

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

Titelfoto: © fairnamic, Michael Häfner

## Wir danken ...

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

### 40-jährige Mitgliedschaft

Michael Spiering  
Dr. Klaus Wiedey

### 30-jährige Mitgliedschaft

Werner Kolb  
Klaus Fetzer  
Dieter Schroeder-Finckh  
Dr. Volker Herold  
Georg Haidorfer

Thomas Endriß  
Michael Depping  
Ernst-Rainer Schnetkamp  
Manfred Giss  
Marcus Gessler  
Dr. Andreas L. Luba  
Boris Bachmann  
Dr. Gottfried Schwieger  
Rainer Ritzerfeld  
Hermann Lepschy

### 25-jährige Mitgliedschaft

Christian Berger  
Nicol Gärtner  
René Britz  
Klaus Henke  
Kurt Martin  
Martin Litterst  
Henning Strauch  
Matthias Albrecht  
Walter Johannes Schröder

## Scheinselbstständigkeit bei freiberuflichen Fluglehrern? Jetzt Petition zeichnen!

Seit kurzem ist die AOPA-Germany Mitglied bei der Bundesarbeitsgemeinschaft Selbstständigenverbände (BAGSV). Dies halten wir für notwendig, weil immer mehr unserer Fluglehrer, Freelancer und Flugschulen Probleme mit der Rentenversicherung bekommen, die bei Selbstständigen regelmäßig von Scheinselbstständigkeit ausgeht und hohe Nachzahlungen fordert. Mehrere Gerichtsverfahren haben leider die Interpretation der Rentenversicherung bestätigt, so dass wir mit der BAGSV nach politischen Lösungen suchen wollen. Die BAGSV beschäftigt sich zentral mit dem Thema: „Rechtssicherheit für Selbstständige und ihre Auftraggeber (in Bezug auf das Thema Scheinselbstständigkeit)“. Hier wollen wir das Recht auf Selbstständigkeit für alle diejenigen stärken, die gerne selbstständig sind und es auch bleiben wollen.“ Zu diesem Zweck hat die BAGSV nun eine Petition geteilt: **„Freelancing legalisieren – Scheinselbstständigkeit reformieren“**

Die Petition fordert eine klare Reform mit Positivkriterien für Selbstständigkeit, um Solo-Selbstständigen und Auftraggebern endlich Rechtssicherheit zu geben. Sie verweist dabei ausdrücklich auf die Positionspapiere von BAGSV, VGSD und Bitkom, die praktikable und gerechte Lösungen vorschlagen.

Hier unsere Bitte:

- Zeichnet die Petition mit
- Teilt sie in Euren Netzwerken
- Sprecht Politiker/innen direkt darauf an

Jede Unterschrift zählt! Vielen Dank für Eure Unterstützung.

Zur Petition: <https://bit.ly/4bBolpa>

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

### Arbeitskreis Luftrecht und Steuern

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

Bundesweite Adressenliste erhältlich unter:  
[www.ajs-luftrecht.de](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





# AERO 2025 vom 09. – 12. April

## Die Zukunft der Luftfahrt ist nachhaltig



Foto: © AOPA-Germany

Unser Messestand in Halle A5, Stand 201

Die Luftfahrtbranche hat sich verpflichtet, bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu werden. Um dieses ambitionierte, aber unstrittige Ziel zu erreichen, sind große technologische und finanzielle Herausforderungen zu meistern. Auf der AERO 2025 (9.-12. April 2025) zeigen Forscher, Entwickler, Hersteller und Dienstleister ihre Lösungen und Innovationen, um eine nachhaltige Luftfahrt zu realisieren.

Beim Sustainable Aviation Trail, einem Weg durch die AERO, bei dem Aussteller, die an nachhaltigen Projekten arbeiten oder solche Produkte bereits anbieten, machen in diesem Jahr über 130 Firmen mit, so viele wie nie zuvor. Sie sind durch grüne Ballone auf ihren Ständen gekennzeichnet.

„Das Thema Nachhaltigkeit ist in der Branche tief verwurzelt, denn Ökologie und Ökonomie gehen Hand in Hand. Der Flottenverbrauch der Flugzeuge liegt heute deutlich niedriger als noch vor einem Jahrzehnt. Treibstoff, den man durch effizientere Betriebsabläufe oder höhere aerodynamische Effizienz einsparen kann, muss man folglich nicht kaufen. Wir freuen uns sehr, mit der AERO 2025 wieder einen Beitrag zur Entwicklung der grünen Luftfahrt zu leisten,“ erklärt Tobias Bretzel, Projektleiter AERO beim Messerveranstalter fairnamic GmbH.

Die General Aviation ist ein wichtiger Pfeiler für die Entwicklung innovativer und nachhaltiger Technologien in der Luftfahrt. Sie dient häufig als Inkubator für Innovationen, denn mit Fluggeräten der Allgemeinen Luftfahrt lassen sich neue Technologien schnell und kostengünstig im Flugbetrieb erproben, bevor sie in größeren Flugzeugen Eingang finden. Deswegen ist die AERO, die eine große Bandbreite der Luftfahrt abbildet – vom Ultraleichtflugzeug über klassische Schul- und Reiseflugzeuge bis hin zum Ultralangstrecken-Business-Jet – eine ideale Kommunikations- und Informationsplattform für die gesamte Branche.

Die e-flight-expo auf der AERO gibt es schon seit 2009. Sie findet in diesem Jahr vom 9. bis zum 12. April im Rahmen der AERO statt und beleuchtet alle Aspekte des Elektroflugs. Elektrisches Fliegen

ist schon weit vorangekommen, es gibt weltweit bereits zwei zugelassene rein elektrisch angetriebene Flugzeuge. Auf der e-flight Airshow am 10. April von ca. 11:45 Uhr bis 12:45 Uhr werden verschiedene Elektroflugzeuge am Himmel über dem Flughafen Friedrichshafen zu sehen – aber nicht zu hören – sein.

Ein umfangreiches Konferenz- und Vortragsprogramm ergänzt schon seit Jahren die AERO und ermöglicht einen intensiven Austausch. Schon am Vortag der AERO beginnt mit dem 3. Hydrogen and Battery Summit in Friedrichshafen ein wichtiges, internationales Gipfeltreffen zur nachhaltigen Zukunft der Luftfahrt. Auf dem Hydrogen & Battery Summit (8. und 9. April 2025) stellen anerkannte Experten aus Universitäten, Forschungslaboren und Entwicklungszentren ihre Projekte vor und erörtern innovative Lösungen für die Herausforderungen auf dem Weg zum klimaneutralen Fliegen.

Es gibt verschiedene Lösungsansätze, wie klimaneutrales Fliegen verwirklicht werden kann, beispielsweise batteriebetriebener Elektroflug, Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antriebe, Hybrid-Antriebe oder neue Treibstoffe. Aber welche der Lösungen beziehungsweise welche Kombination der Lösungen sich letztendlich durchsetzen wird, ist noch nicht klar. Der Weg zum klimaneutralen Fliegen ist nicht gerade und nicht eben. Das beweisen auch die kürzlich erklärten Insolvenzen mehrerer Player in diesem Segment der Luftfahrt.

Auf der AERO 2025 wird es wieder einige Weltpremieren geben, besonders auch aus dem Bereich der grünen Luftfahrt. Die Zukunft der Luftfahrt ist nachhaltig, und Besucher der AERO 2025 können sie erleben.

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.

Auch beim Konferenzprogramm sind wir mit folgendem Thema beteiligt:

- Neue Verfahren an unkontrollierten Plätzen – wie wir künftig mit und ohne Betriebsleiter funken und fliegen
- Auf dem Podium sitzen Betriebsleiter, AFISOs, Fluglehrer, Verbands- und Behördenvertreter presented by fliegermagazin

**Wann? Mittwoch 09.04.2025, 14:15-15:15 Uhr und  
Freitag, 11.04.2025, 15:00-16:00 Uhr**

# Treffen zum Fliegen ohne Flugleiter

## Bundesverkehrsministerium lädt nach Bonn ein



Foto: © AOPA-Germany

Auf Einladung von Florian Willers – Referat LF 15, Referent Flugplätze im BMDV – fand am 19. März ein ganztägiger Austausch zwischen Bundesverkehrsministerium, den Landesluftbehörden, Verbänden und Flugplatzbetreibern statt. Dabei ging es um die

Anwendung der Regelungen rund um den Themenkomplex Fliegen ohne Betriebsleiter sowie die NfL zum Sprechfunkverkehr an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle. In diesem Zusammenhang konnte viele Fragen geklärt, aber auch Probleme bei der teils unterschiedlichen Umsetzung angesprochen werden. Den Abschluss bildete ein Ausblick über die Konsolidierung der zahlreichen, bestehenden Richtlinien zur Anlage und zum Betrieb von Flugplätzen, die zukünftig in einer „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (AVV) Flugplätze“ münden werden.

Insgesamt sind wir der Auffassung, dass das Projekt auf einem sehr erfolgreichen Weg ist. Die Landesluftfahrtbehörden stehen ihm durchgehend positiv gegenüber, auch wenn es in Detailfragen noch zu einer recht uneinheitlichen Einführung in den Bundesländern kommt, durch die die praktische Umsetzung unnötig kompliziert wird.

Anzeige

**Your reliable partner  
for aircraft N-Registration  
and FAA Trust Service.**

*Qualit Air*  
E U R O P E

**German**

Mike Wacker  
Telefon: +49 (0) 6152 - 95 09 48  
E-Mail: mike@qualit-air.com

**English**

Scott Brokaw  
Telefon: +48 (0) 695 - 00 52 65  
E-Mail: scott@qualit-air.com

**Your designated  
U.S. AGENT  
FOR SERVICE**

**Annual fee · EUR 60.00** excl. 19% VAT  
15% discount for AOPA members

Location: Flugplatz Michelstadt · Mossauer Str. 17 · 64720 Michelstadt

# Neues Angebot für Mitglieder der AOPA-Germany: kostenloser Zugang zu avi-law

**Schnell navigieren durch die komplexen Rechtsvorschriften  
und Verordnungen mit Volltextsuche**



Foto: © Gerd Altmann auf Pixabay.com

und erlauben damit eine schnelle Navigation durch den Vorschriften-dschungel. Die Datenbank umfasst nicht nur den aktuellen Rechtsbestand, sondern auch historische und künftige Textfassungen.

Rechtsvorschriften werden sowohl in deutscher als auch englischer Sprache bereitgestellt. Die Verlinkung mit der einschlägigen Literatur und Judikatur sowie die Hinterlegung von Legaldefinitionen erleichtern das Verständnis oftmals abstrakt formulierter Rechtstexte.

Ein monatlicher Newsletter, mit dem die Benutzer von avi-law.com über die letzten Entwicklungen im Luftfahrtrecht informiert werden, rundet das Angebot ab, und ermöglicht Ihnen so, stets auf dem Laufenden zu bleiben.

Ab sofort bieten wir unseren Mitgliedern einen Zugang zu avi-law an. Die jährlichen Lizenzkosten übernehmen wir für Sie.

avi-law.com bietet Ihnen einen komfortablen Zugang zu den luftfahrtrechtlichen Rechtsvorschriften des deutschen und europäischen Rechtsbereichs. Durch eine gute Strukturierung der Rechtsvorschriften und eine über die gesamte Datenbank laufende Volltextsuche, ist es den Benutzern von avi-law.com möglich, rasch die Rechtsnormen zu finden, die von Interesse sind. Dabei ist der Zugang über die Inhaltsstruktur bewusst niederschwellig gehalten, so dass auch Nicht-Juristen leicht ans Ziel kommen. avi-law.com wendet sich daher bewusst nicht nur an Luftfahrtspezialisten, sondern bspw. auch an Piloten, Flugplatzbetriebsleiter, Ausbildungsleiter von Flugschulen etc.

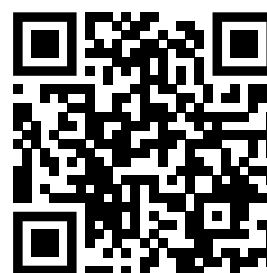
In der Normendatenbank von avi-law.com sind nicht nur die Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union und die Gesetze und Verordnungen Deutschlands enthalten, sondern es werden auch die von der EASA veröffentlichten AMC/GM/CS und ausgewählte Nachrichten für Luftfahrer (NfL) bereitgestellt. Sämtliche Rechtsvorschriften sind miteinander vorwärts und rückwärts verlinkt

Die Autoren sind allesamt Juristen, die seit Jahrzehnten in diesem Rechtsbereich auf praktischer, akademischer und fliegerischer Ebene tätig sind; profitieren auch Sie von deren fachlicher Kompetenz.

## **Anmeldung/Registrierung für AOPA Mitglieder**

Wenn Sie das Angebot nutzen möchten, senden Sie uns bitte eine E-Mail an [info@aopa.de](mailto:info@aopa.de) und geben Sie Ihre Mitgliedsnummer an, alternativ können Sie diese Umfrage nutzen:

<https://de.surveymonkey.com/r/PCXKNZH>





GARMIN.

# DAS BESTE INS STACK STECKEN



Mit dem extrem leistungsfähigen GPS 175 Navigator, GNC® 355 GPS/COMM oder GNX™ 375 GPS/Transponder in deinem Radio-Stack erhältst du unvergleichliche Next-Gen Funktionen, um dein Flugzeug für die nächsten Jahre fit zu machen – bei einfacher Installation, voller Garantie und dem besten Support.

[GARMIN.COM/NAVIGATORS](http://GARMIN.COM/NAVIGATORS)

# Flugsicherungsgebühren an DFS-Regionalflugplätzen

## Jetzt doch auch für kleine Flugzeuge?

Wir waren in der AOPA-Germany sehr überrascht, als mit den NfL 2025-1-3390 bis -3400 vom 21. Februar 2025 an den Regionalflugplätzen mit DFS-Flugsicherung die Aufhebung des Verzichts auf die Geltendmachung der Flugsicherungsgebühren in geringer Höhe bekanntgegeben wurde.

Normalerweise werden solche Entscheidungen vorab vom Bundesverkehrsministerium angekündigt und mit den Verbänden diskutiert. Bislang hat man die Flugsicherungsgebühren bei An- und Abflügen gemäß FSAAKV an diesen elf Flugplätzen von Flugzeugen unter 2t MTOM aus guten Gründen nicht erhoben. Betroffen von den Änderungen waren die Flugplätze Paderborn, Braunschweig, Magdeburg/Cochstedt, Dortmund, Emden, Friedrichshafen, Karlsruhe, Memmingen, Lahr, Mönchengladbach und Niederrhein.

Um die Größenordnung zu verstehen: Diese Gebühren betragen 31,71 € für eine C 172 und 22,66 € für ein 600 kg UL.

Wir waren dann nochmals überrascht, als die gerade verkündeten Änderungen schon vier Tage nach der Veröffentlichung und noch vor dem geplanten Inkrafttreten am 1. März 2025 mit der NfL 2025-1-3401 als Folge scharfer Proteste schon wieder aufgehoben wurde.

Das Problem ist, dass die DFS nach COVID einfach nicht mehr genug Geld verdient. Ihr fehlen Einnahmen in Millionenhöhe, weil der kommerzielle Flugverkehr in Deutschland einfach nicht mehr das Vor-COVID-Niveau erreicht.

Als Folge werden die Gebühren erhöht: In 2025 sind Überflüge für die Airlines um 27 Prozent teurer geworden, für Starts und Landungen wurden die Gebühren sogar um 40 Prozent gesteigert.

Wer an dem Defizit der DFS sicherlich keine Schuld trägt, das ist die Allgemeine Luftfahrt, die weiter kontinuierlich fliegt. Klar ist, dass speziell die an diesen Flugplätzen beheimateten Flugschulen und Vereine die Belastungen nicht tragen können.

Erfreulich ist zumindest, dass sehr schnell reagiert wurde, indem man die NfL wieder aufgehoben hat. Mittelfristig muss die neue Bundesregierung eine politische Lösung mit der DFS, dem BAF und den Flugplätzen finden, wie diese Regionalflugplätze dauerhaft finanziert werden sollen.

## Wegfall der Finanzierungsgrundlage für alle deutschen Regionalflugplätze

### Keine Förderung mehr ab Ende 2025

Am 13. März platzte in einer WebEx-Konferenz des BMDV die „Bombe“, als den Teilnehmern verkündet wurde, dass das Finanzierungsmodell für alle Flugplätze des sog. 2. Gebührenkreises der FSAAKV (Verordnung über die Erhebung von Kosten für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug) mit dem Jahresende 2025 auslaufen wird. Betroffen sind alle DFS-Regionalflugplätze mit Kontrollzone und AFIS. Insgesamt geht um einen Betrag von 30 Mio. € im Jahr. Wie diese Flugplätze sich zukünftig finanzieren sollen, ist noch völlig unklar. Was klar ist, dass sich nur die wenigsten Flugplätze in der Lage sehen, angesichts des in Deutschland hohen Kostenniveaus von Regionalflugplätzen mit Kontrollzone oder AFIS kostendeckend zu wirtschaften. Auch über deutlich erhöhte Nutzergebühren wird man

die Defizite nicht vermeiden können. Nach den Bestimmungen unserer europäischen Nachbarn könnten unsere deutschen Regionalflugplätze mit Kontrollzone zumeist auch mit dem viel kostengünstigeren AFIS operieren. An kleinen Flugplätzen mit wenig Flugbewegungen könnte gelegentlicher IFR-Flugverkehr auch gänzlich ohne AFIS oder Flugbetriebsleiter stattfinden, so wie beispielsweise in Frankreich. Bislang haben sich die deutschen Behörden aber immer gegen diese Low-Cost-Lösungen gestemmt. In jeden Fall muss baldmöglichst eine politische Lösung mit der neuen Bundesregierung gefunden werden. Vor allem gilt es zu verhindern, dass Deutschlands Regionalflugplätze unter IFR nicht mehr angefliegen werden können. Es bleibt spannend, wir werden uns aktiv einbringen und über den weiteren Verlauf berichten.

# Die Auseinandersetzung um bleifreies Avgas in den USA geht weiter



Foto: © AOPA-Germany

Bislang gab es immer wieder einmal vereinzelte Kritik an dem bleifreien Avgas G100UL von GAMI, dass es durch seine Nutzung zu kritischen Veränderungen an Tankversiegelungen, Dichtungen und Leitungen von Flugzeugen gekommen wäre. Gut, doch auch im Normalbetrieb mit dem bislang verwendeten Avgas 100LL kommen speziell bei etwas in die Jahre gekommenen Flugzeugen immer wieder einmal Undichtigkeiten am Treibstoffsystem vor.

Doch die Kritik und der Widerstand nehmen jetzt spürbar zu: Piper Aircraft erklärte Ende Februar in einem „Customer Information Letter“, dass über ein sog. Supplemental Type Certificate (STC)/eine ergänzende Musterzulassung zugelassene Treibstoffe in ihren Flugzeugen nicht freigegeben werden. Als Beispiel für solch einen Kraftstoff wird das GAMI G100UL zitiert. Der Grund sei, dass Piper nicht genügend Informationen zur Bewertung der chemischen Eigenschaften des Kraftstoffs vorliegen würden, und dass damit auch nicht bewertet werden könnte, wie diese Treibstoffe mit anderen chemischen Substanzen im Treibstoffsystem der Flugzeuge reagieren. Vor allem, weil über Jahrzehnte eine enorm hohe Anzahl verschiedener Komponenten in über 75.000 Piper-Flugzeugen verwendet wurden. Der Letter endet mit diesem Satz: „Die Verwendung nicht zugelassener Kraftstoffe in einem Piper-Flugzeug führt zu eingeschränktem Kunden-/Techniksupport und führt zum Erlöschen der Garantie für das Kraftstoffsystem und die mit dem Kraftstoffsystem und dem Motor verbundenen Flugzeugstrukturen.“

Auch Cirrus lehnt die Verwendung von Avgas G100UL oder anderen bleifreien Kraftstoffen in seinen Flugzeugen seit Februar 2025 ab, denn dies könnte zu strukturellen Schäden am Treibstoffsystem führen. Zwar hätte man die Einführung von GAMI G100UL ursprünglich begrüßt, inzwischen gäbe es aber Zweifel an der Kompatibilität des Treibstoffs, es sei zu Undichtigkeiten der Tanksysteme und in der Folge auch zu strukturellen Schäden an Flugzeugen gekommen.

GAMI erklärte hingegen, diese Kritik sei unangemessen und widerspreche den Erkenntnissen des von der FAA überwachten Tests des Flugzeugherstellers mit

dem neuen bleifreien Kraftstoff im Rahmen des EAGLE-Programms (Eliminate Aviation Gasoline Lead Emissions).

Im kalifornischen Alameda County hat ein Flugplatz-Anwohner die Haltergemeinschaft eines Flugzeugs auf Schadenersatz verklagt, weil diese ihr Flugzeug weiterhin mit Avgas 100LL betankt. Die Klage wird damit begründet, dass der Kläger schwer erkrankt sei, und dass die Erkrankung durch Blei in der Umgebungsluft verschlimmert würde. Es gäbe inzwischen Treibstoffalternativen ohne Bleiadditive auf dem Markt, deshalb würde sich die Haltergemeinschaft mit ihren unnötigen Blei-Emissionen an seinem Gesundheitszustand mitschuldig machen. Schadenersatzforderungen können in den USA leicht viele Millionen Dollar erreichen, deshalb hat die Klage für eine gewisse Unruhe gesorgt.

Der zuständige Richter hat gemäß Berichten der AOPA-USA allerdings in einer vorläufigen Entscheidung große Zweifel an der Begründung der Klage geäußert, so dass es wohl nicht zu einer vorzeitigen Verbannung von Avgas 100LL an den Flugplätzen Kaliforniens noch vor dem mit der Branche vereinbarten Ausstiegs-termin 2030 kommen wird.

Die anstehende Entscheidung in Europa zur Verlängerung der Produktionsrechte von Avgas 100LL ist formell noch nicht erteilt worden und wird für Ende Mai erhofft.



# Verfahren an Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste

**Mit dem Frühlinganfang steigt auch die Zahl der Flugbewegungen. Ein optimaler Zeitpunkt, um nochmals intensiver die im Oktober veröffentlichte und viel diskutierte NfL 2024-1-3240 über die Richtlinien für die Durchführung des Flugfunks auf Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste (Air Traffic Services) und ihre Auswirkungen auf die Praxis zu beleuchten. Diese Regelung bildet den vorläufigen Abschluss zum Themenkomplex „Fliegen ohne Betriebsleiter.“**

Viele Piloten stellen sich zurecht die Frage, was dies konkret bedeutet: Wie fliegen wir an Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste? Welche Phraseologie verwenden wir und welche Verfahren sorgen für eine sichere Flugdurchführung?

Verschiedene Rechtsgrundlagen und Verordnungen definieren gemeinsam die Verfahren für das Fliegen an Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste.

Die AOPA-Germany hat in zahlreichen Veranstaltungen und Publikationen bereits angekündigt dieses Thema separat aufzubereiten, wenn alle notwendigen Grundlagen geschaffen sind. Dieser Artikel wird in einem kompakten Handout als schnell verfügbares Nachschlagewerk im A5-Format zur Mitnahme im Cockpit auf der AERO in Friedrichshafen vorgestellt und allen Piloten zugänglich gemacht. Darüber hinaus wurde analog dazu ein Poster im A2-Format entwickelt, welches wir allen Interessierten – insbesondere zum Aushang an Flugplätzen – ebenfalls zur Verfügung stellen. Individuell vom Platzbetreiber zu regelnde Verfahren wie PPR-Beantragung, Bezahlung von Landegebühen oder das Übermitteln von Start-/Landezeiten sind nicht Bestandteil dieses Artikels.

Die Grundprinzipien beim Betrieb in der Flugplatzumgebung lauten:

- Sicherheit steht in jeder Situation an erster Stelle.
- Zentral dafür sind klare Kommunikation im Funk durch Meldung von Positionen und Ankündigung von Flugabsichten, sowie maximales Rausschauen!
- Nur dadurch können alle Luftfahrzeugführer ein Verkehrslagebild und „Situational Awareness“ entwickeln.
- Auch wenn niemand antwortet, müssen konsequent Blindmeldungen erfolgen.
- Die Separierung von anderen Luftfahrzeugen erfolgt eigenständig in Übereinstimmung mit den Flugregeln und allen veröffentlichten Flugplatzverfahren.
- Alle Bewegungen des Luftfahrzeugs (z.B. Rollen, Starten oder Landen) sollen nur dann erfolgen, wenn der Luftfahrzeugführer davon überzeugt ist, dass dies sicher und konfliktfrei erfolgen kann.

Eine sichere Flugdurchführung beginnt mit dem Wissen um den Aufbau der Standardplatzrunde. Grundsätzlich gelten die für den jeweiligen Flugplatz veröffentlichten Verfahren der Sichtflugkarte in der AIP VFR. Diese berücksichtigt auch lokale Besonderheiten.

## Anflug – Beispiel

### Erstanruf:

„Hintertupfung RADIO, Mooney D-EMOO, Position 10 Meilen östlich des Platzes, 1.500 ft, zur Landung Piste 26.“

Wenn man offensichtlich das einzige Luftfahrzeug im Flugplatzbereich ist, kann es sinnvoll sein den Flugplatz ausnahmsweise in ausreichendem Abstand oberhalb der Platzrundenhöhe zu überfliegen, um den Windsack zu beobachten und die Landerichtung zu bestimmen. Meist stehen dem Piloten jedoch auch anderweitige, ausreichende Hilfsmittel (z. B. elektronische Flugnavigationssoftware oder auch das Abhören der nächstgelegenen ATIS zur Verfügung).

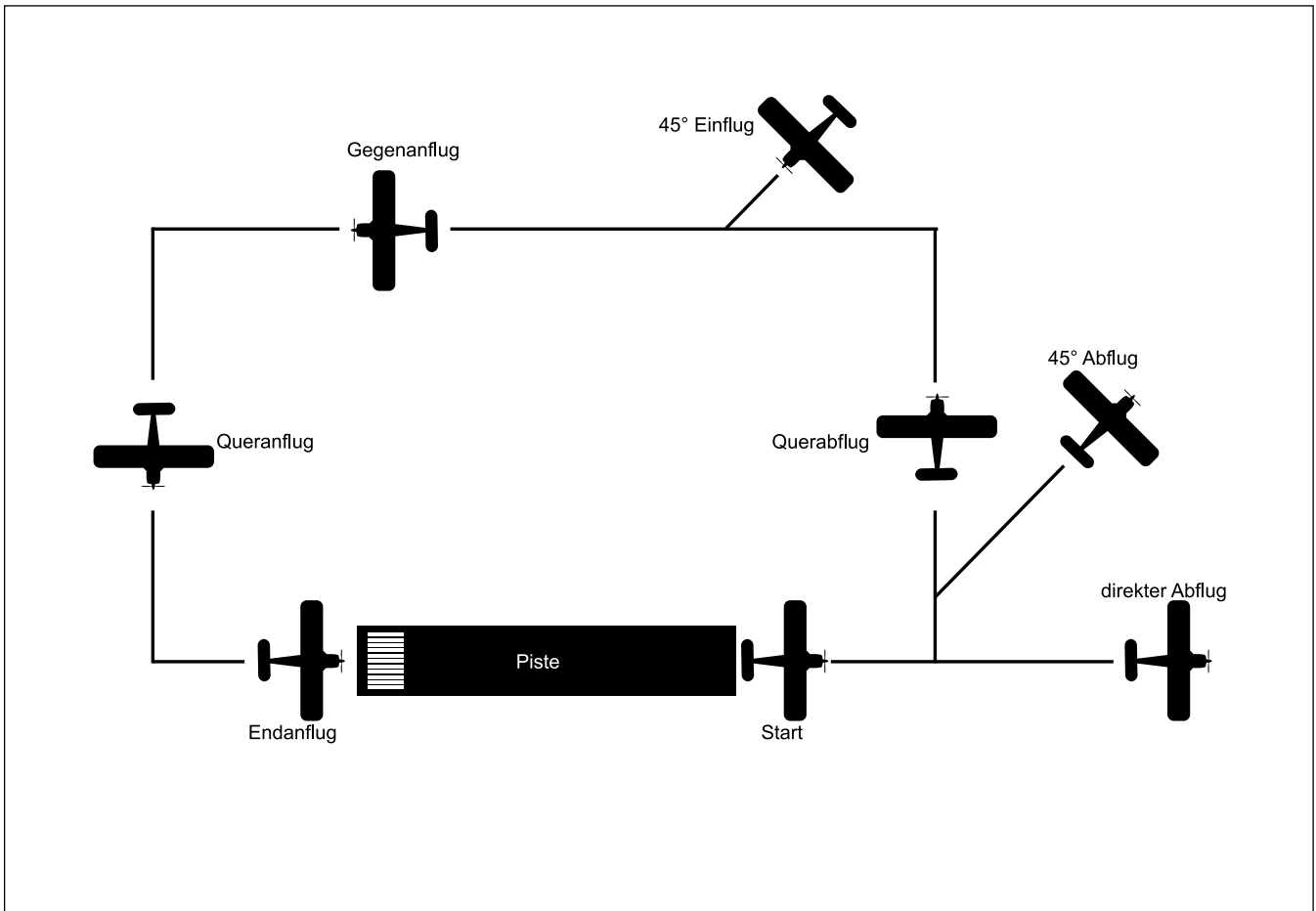
### Überflug des Platzes:

„Hintertupfung RADIO, Mooney D-EMOO, Überflug des Flugplatzes von Nord nach Süd in 3.000 ft.“

### Achtung: Anflug von der platzrundenabgewandten Seite

Aufgrund der zahlreichen Flugplätze mit Windenbetrieb ist das sog. „Overhead pattern“-Verfahren (Überflug der Flugplatzmitte) in Deutschland unbedingt zu vermeiden. Beim Anflug von der platzrundenabgewandten Seite ist daher ein Wegpunkt querab des Gegenanflugs („weit ausholen“) zu wählen und dann entsprechend in die Platzrunde auf Platzrundenhöhe einzufliegen. Auf startenden Verkehr im Abflugbereich der Piste ist unbedingt zu achten.

Wichtig: Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen nur starten und/oder landen, wenn die gelbe Warnblinkleuchte auf der Segelflug-Startwinde außer Betrieb ist.



Die einzelnen Meldungen der Platzrundenbestandteile sollten stets kurz vor dem Eindrehen erfolgen, da Luftfahrzeuge in Schräglage für alle Piloten deutlich besser zu erkennen sind. Hochdecker sollten vor dem Eindrehen kurz die Fläche der Seite anheben, in die eingedreht werden soll, um eventuelle Konflikte zu erkennen. Beachtet die Besonderheiten eures Luftfahrzeugs. Hochdecker haben eine eingeschränkte Sicht nach oben, Tiefdecker hingegen eine eingeschränkte Sicht nach unten. Die gefährlichste Konstellation bleibt Tiefdecker oben, Hochdecker unten.

Höre zu, bevor du funkst. Zwei Funksprüche zur selben Zeit überlagern sich und blockieren unnötigerweise die Frequenz.

### Eindrehen in den Gegenanflug:

„Hintertupfung RADIO, Mooney, D-EMOO, drehe in den Gegenanflug Piste 26, Nummer 2“

Folgende Regeln sollten in der Platzrunde befolgt werden:

Der Anflug über einen 45°-Winkel in den Gegenanflug gibt mehr Zeit den anderen Verkehr in der Platzrunde zu beobachten und das eigene Flugverhalten danach auszurichten.

Sinke auf die Platzrundenhöhe vor dem Einfliegen in die Platzrunde – nie in die Platzrunde hineinsinken!

Im Gegenanflug sollte der Pilot die Checkliste zur Landung abgearbeitet haben. Die Platzrundenhöhe sollte beibehalten werden, bis das Luftfahrzeug sich querab der Schwelle befindet.

Ebenso soll stets die Nummer in der Landefolge angegeben werden, um zu signalisieren, dass man die vorausfliegenden Maschinen in Sicht hat. Darüber hinaus sind folgende Aspekte wichtig:

- Meldung der Platzrundenbestandteile stets kurz vor dem Eindrehen, da Luftfahrzeuge in Schräglage deutlich besser zu erkennen sind.
- Vorausfliegendem Verkehr folgen – kein Überholen!
- Querneigungen in allen Kurven sollten 30° nicht überschreiten.
- Gefahr kritischen Anstellwinkel zu überschreiten!
- Vollkreise innerhalb der Platzrunde sind tabu!
- Windkorrekturen durch Vorhaltewinkel, sofern erforderlich.

In diesem Zusammenhang wurde auch die Segelflug-Betriebsordnung angepasst, welche an an Flugplätzen mit Motorflugbetrieb empfiehlt, folgende Variante der Positionsmeldung zu verwenden:

- „D-1234 Gegenanflug Piste 26 Position zur Landung“

Dadurch werden auch Piloten, die mit Segelflugbetrieb weniger vertraut sind, über die bevorstehende Landung informiert und können das anfliegende Segelflugzeug lokalisieren.

## Eindrehen in den Queranflug:

„Hintertupfung RADIO, Mooney, D-EMOO, drehe in den Queranflug Piste 26, Nummer 2“

## Eindrehen in den Endanflug:

Bsp.: „Hintertupfung RADIO, Mooney, D-EMOO, drehe in den Endanflug Piste 26, Nummer 2“

Spätestens im Endanflug sollte der Hinweis für die anderen Luftfahrzeuge hinsichtlich der geplanten Absicht erfolgen, d.h. „zur Landung“ oder „Aufsetzen und Durchstarten“.

- Nicht stabilisierter Anflug erfordert konsequentes Durchstarten.
- Durchstartmanöver parallel rechts zur Piste fliegen, damit anderer Verkehr in Sicht bleibt. Danach wieder in die Platzrunde einfliegen.

## Nach der Landung ist die Piste zügig zu verlassen:

„Hintertupfung RADIO, Mooney, D-EMOO, Piste 26 verlassen“

## Im Falle eines Durchstartens:

„Hintertupfung RADIO, Mooney, D-EMOO, starte durch“

## Abflug – Beispiel

### Erstanruf:

„Hintertupfung RADIO, Mooney D-EMOO, rolle zum Rollhalt Piste 26“

### Start

„Hintertupfung RADIO, Mooney D-EMOO, rolle zum Abflugpunkt Piste 26 und starte, verlasse die Platzrunde (Richtung, über, ... )“

- Tipp: Kurzes Abwarten und erneutes überprüfen des Anflugsektors.
- Gesamte Startstrecke nutzen: Steigen mit Vy, wenn erforderlich Vx.



**Immer aktuelle Infos zum Thema  
Fliegen ohne Flugleiter finden Sie  
in der Rubrik unserer Website.**

## Verlassen der Platzrunde:

„Hintertupfung RADIO, Mooney D-EMOO, verlasse Platzrunde Richtung Süden“

Oder: „Hintertupfung RADIO, Mooney D-EMOO, verlasse Platzrunde über den Querabflug Piste 26“

## Verlassen der Flugplatzumgebung

„Hintertupfung RADIO, Mooney D-EMOO, 8 Meilen östlich, 2.700ft, verlasse die Frequenz“

## Ausweichregeln (SERA.3210):

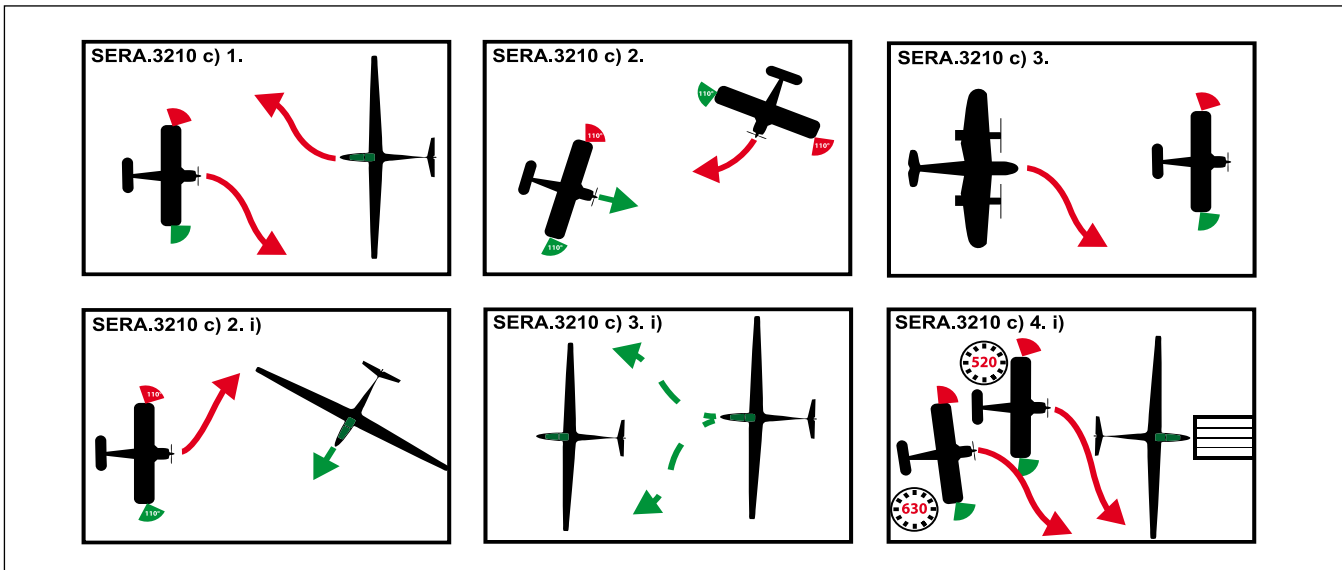
Zusammenstöße in der Luft stellen die größte Gefahr dar. Benutzt die am Luftfahrzeug vorhandenen Lichter im Radius von 10 NM um den Flugplatz, um größtmögliche Aufmerksamkeit zu erzeugen.

Start und Landung sind die anspruchsvollsten Phasen des Fluges. Ablenkungen und hohe Arbeitsbelastung entstehen durch Konfigurieren des Luftfahrzeugs, Abarbeiten von Checklisten, Einstellen von Navigations- und Kommunikationsequipment. Alle Einstellungen sollten bestmöglich vorbereitet und (vor-)eingestellt sein.

## Anmerkungen zur Platzrunde:

- Bei vorausfliegendem Verkehr sollte diesem stets gefolgt werden und entsprechender Abstand gewahrt werden. Schneller fliegende Luftfahrzeuge müssen ggfs. ihren Gegenanflug verlängern, um frei von Verkehr zu bleiben. Das Eindrehen in den Queranflug sollte erst erfolgen, wenn man sich querab des vorausfliegenden Verkehrs befindet.
- Im kurzen Endanflug muss erneut überprüft werden, ob die Piste frei ist. Im Falle eines Durchstartens sollte parallel rechts zur Piste geflogen werden, damit der andere Verkehr in Sicht bleibt. Nach erneuter Separierung, sollte wieder in die Platzrunde eingeflogen werden.
- Querneigungen sollten 30° nicht überschreiten! Größere Querneigungen bei langsamen Geschwindigkeiten bergen die Gefahr den kritischen Anstellwinkel zu überschreiten.
- Vollkreise innerhalb der Platzrunde sind absolut Tabu! Vollkreise deutlich außerhalb der Platzrunde können den Verkehr zur Separierung hingegen sinnvoll entzerren.
- Zur Lärmvermeidung -und reduzierung sollte stets die gesamte Startstrecke genutzt werden, um anschließend mit Vy zu steigen, sofern Hindernisse nicht Vx erfordern.
- Denke wie ein Fluglotse, der versucht einen geregelten und effizienten Verkehrsfluss zu gewährleisten, d.h. den Anflug zu verlangsamen oder zu verlängern oder die Platzrunde leicht anzupassen, um adäquat auf die Verkehrssituation zu reagieren.





**Allgemeine Verhaltensregeln:**

Unstimmigkeiten über das Befolgen von lokalen Besonderheiten oder andere Konflikte dürfen zu keinem Zeitpunkt über Funk ausgetragen werden. Im Fall von Gesprächsbedarfs muss dies am Boden und stets höflich erfolgen.

**Zusammenfassung:**

1. Rausschauen.
2. Kommunizieren von Positionen und Absichten.
3. Zuhören im Funk: Position und Absichten anderer Luftfahrzeuge?
4. Solide Flugvorbereitung, insbesondere Verfahren der Flugplätze.
5. Rücksichtnahme durch defensives Fliegen.
6. Einhalten der Platzrunde und vorgeschriebener Verfahren.
7. Lichter in der Flugplatzumgebung einschalten.
8. Ausweichregeln und Vorflugrecht beachten.
9. Reduziere Ablenkungen auf ein absolutes Minimum.
10. Vermeide unnötigen Lärm.

**Um sicher zu fliegen folge dem Merkwort REACT.**

- R**adio = **Aufmerksam zuhören.**
- E**yes = **Augen benutzen, Ausschau halten.**
- A**nnounce = **Position und Absichten melden.**
- C**ourtesy = **Rücksichtnahme entschärft Konflikte.**
- T**raffic Pattern = **Veröffentlichten Verfahren folgen, lokale Besonderheiten beachten.**

**Egal in welcher Situation gilt an erster und wichtigster Stelle:  
 Fliege zuerst das Flugzeug!  
 A-N-C: AVIATE, NAVIGATE, COMMUNICATE!**

**Autoren:**

Jürgen Mies und Tilman Nebelung (AOPA Germany), Guido Frey (IG FoF)

**Wichtigste Rechtsgrundlagen und Quellenverzeichnis:**

- VO (EU) 923/2012, SERA.3201, SERA.3205., SERA.3210, SERA.3225
- §§ 22, 23 LuftVO
- AIP VFR, Deutsche Flugsicherung GmbH
- NfL 2024-1-3106 (Grundsätze über die Betriebsleitung auf Landeplätzen und Segelfluggeländen ohne Flugverkehrsdienste)
- NfL 2024-1-3240 (Richtlinien für die Durchführung des Flugfunks an Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienst (Air Traffic Services))
- NfL 2023-1-2792 (Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen)
- Airplane Flying Handbook (FAA-H-8083-3C), Chapter 8, Airport Traffic Pattern
- Safety Advisor No. 3 „Operations & Procedures“, AOPA Air Safety Foundation, 2003
- Grafiken: Tim Rautenberg, XM Crossmedia Egelsbach

**Haftungsausschluss:**

Die Informationen in dieser Übersicht sind von den Autoren und Organisationen sorgfältig erwogen und geprüft. Dennoch kann keine Garantie für Richtigkeit und Vollständigkeit übernommen werden. Eine Haftung der Autoren bzw. Organisationen und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

# Frankfurter Gespräch 2025

Anfang März fand turnusgemäß das Frankfurter Gespräch zu den Entwicklungen im Luftraum statt, bei dem Vertreter von der Deutschen Flugsicherung DFS, Verbänden der Allgemeinen Luftfahrt, den Luftsportvereinen und interessierte Piloten teilnahmen.

Unter der Leitung von Thomas Liebert (Sprecher des Arbeitskreises Luftraum Frankfurt (ALF) und Regionalvertreter Mitte AUL-Luftsport im DSV) standen folgende Themen auf der Tagesordnung:

- Rückblick und Überblick – aktuelles im deutschen Luftraum
- Neuerungen in den Luftraumstrukturen
- Folgen für die Segelflug Sektorenregelung in Frankfurt und einige neue Perspektiven durch die Einführung neuer IFR-Wegpunkte, die für die Fluglotsen die Arbeitsbelastung bezüglich der Öffnung der Segelflugsektoren verringern könnten
- Infos aus dem Fluginformationsdienst FIS
  - u. a. FMC – Frequency Monitoring Code („listening squawk“)

Der neue Luftraumkriterienkatalog (LKK) vom 18. Januar 2024 wird von allen Seiten als Erfolg bezeichnet.

- [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/LF/kriterienkatalog-zur-einrichtung-von-luftraeumen.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/LF/kriterienkatalog-zur-einrichtung-von-luftraeumen.pdf?__blob=publicationFile)

Kern dieses 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 durch die vorgegebene Anwendung der Checklisten bei der praktischen Umsetzung durch den beauftragten Planer transparent und nachvollziehbar.

Auch in Zukunft werden zivile und militärische Flugbeschränkungsgebiete (ED-Rs) ein großes Thema sein. Die Einrichtung solcher Gebiete u. a. im Rahmen von Staatsbesuchen (Bsp. Dauerthema „ED-R Humboldt“) bringt erhebliche und nicht hinnehmbare Einschränkungen für die Allgemeine Luftfahrt mit sich, da diese nicht nur häufig, sondern vor allem zu groß, zu starr und zu kurzfristig geplant werden. Hier muss dringend die Flexibilität hinsichtlich der Gestaltung genutzt werden. Als Positivbeispiel wird das G7-Treffen aus dem Jahr 2022 genannt, wo mit entsprechenden Anpassungen unverhältnismäßige Einschränkungen vermieden werden konnten. Dies erfordert die möglichst rechtzeitige Einbindung aller Beteiligten.

Die Änderungen im Bereich der Frankfurter Kontrollzone wurden positiv bewertet. Die sog. „main transition“ ist damit legal fliegbar. Eine Ablehnung der Route erfolgt vor allem bei Betriebsrichtung 07.

Zwischenzeitlich gibt es eine Betriebsabsprache zwischen Langen ACC und dem Frankfurter Tower, wonach der Tower zukünftig alleine entscheiden kann und der Koordinationsaufwand minimiert wird. Es sei darauf hingewiesen, dass es beim Durchflug zwei verschiedene Lufträume aufeinanderfolgende (Luftraum D und Luftraum D(CTR)), da es nach Auskunft der DFS vorgekommen ist, dass Piloten nach dem Passieren der CTR-Grenze ohne Freigabe für den Luftraum D den Steigflug begonnen haben.

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 ist ein freigabepflichtiger Luftraum Delta oder Charlie.

Das Thema Luftraumverletzungen ist leider weiterhin aktuell. Hinzu kommt, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) der DFS eine klare Absage im Hinblick auf die Fehlerkultur „just culture“ erteilt hat und nochmals darauf hingewiesen hat, dass jede Luftraumverletzung gemeldet werden muss. Diese Ablehnung steht den Forderungen der Verbände diametral gegenüber.

Insbesondere im Bereich Berlin (Straußberg bzw. Schönhagen) kam es trotz der Absenkung des Luftraums auf 1.500 ft MSL, der anhaltenden „Awareness Campaign“ und einer Vielzahl von Publikationen erneut zu einer nicht hinnehmbaren Zahl von unerlaubten Einflügen in den Luftraum. Diese Verhaltensweisen konterkarieren die Luftraum-/Lobbyarbeit der Allgemeinen Luftfahrt. Auch wir werden uns dem Themenkomplex Luftraum/Luftraumverletzungen 2025 durch entsprechende Veröffentlichungen erneut intensiv widmen.

Weiterhin gilt: Es liegt an jedem Einzelnen im Rahmen einer sorgfältigen Flugvorbereitung und -durchführung dafür Sorge zu tragen die geltenden Regeln einzuhalten, um dazu beizutragen, dass der Luftraum so frei wie möglich bleibt.

Christian Ruppert (DFS) berichtet zum Schluss über die Aufnahme des Probebetriebs ab dem 20. März 2025 bezüglich eines sog. Frequency Monitoring Code (FMC) bei FIS. Mehr dazu finden Sie im Artikel auf Seite 25.

*Tilman Nebelung*

**PILATUS**



**PC-24**

# THE SUPER VERSATILE JET

Grosses Sofa - Grosse Kabine - Mehr Möglichkeiten

**Air Alliance GmbH**

Autorisiertes Sales Center



**+** Crafted in Switzerland

[pilatus-aircraft.com/airalliance](https://pilatus-aircraft.com/airalliance)



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



Fotos: © Ingo Zoyke

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

### Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

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

**Anmeldeschluss:** 18.04.2025  
**Anmeldeformular:** Seite 24

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

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

### Was erwartet Sie?

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

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

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

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

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

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

### Rahmenprogramm und Organisation

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

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

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

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

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



Foto: © Fotolia.com – © Amir

**Termin:** 26.04.2025 in Egelsbach  
31.05.2025 in Schönhagen

**Ort:** Flugplatz Egelsbach und  
Flugplatz Schönhagen

**Zeit:** 09:00 – 17:00 Uhr

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**

**AOPA-Mitglieder:** 160 €

**Nichtmitglieder:** 200 €

**Anmeldeschluss:**

14.04.2025 für Egelsbach  
19.05.2025 für Schönhagen

**Anmeldeformular:** Seite 24

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

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

Umfang des Tagesseminars:

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

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

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

Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

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



Foto: © Michael Höcker

**Termin:** 27.09.2025

**Ort:** Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**

**AOPA-Mitglieder:** 160 €

**Nichtmitglieder:** 200 €

**Anmeldeschluss:** 12.09.2025

**Anmeldeformular:** Seite 24

Unsere Mitglieder Martina und Michael Höcker waren im Sommer 2023 auf einer 20-wöchigen Rundreise durch Nordamerika/Karibik mit dem eigenen Flugzeug. Ihre Erfahrungen haben sie umfangreich dokumentiert und möchten sie gerne an interessierte Pilotinnen und Piloten in Form eines Tagesseminars weitergeben. Es wird ein



kompletter Überblick über die Vorbereitung der Reise, der Planung und Durchführung, Infos zu Flugplätzen, dem Umfeld, Besonderheiten an den Destinationen vor Ort und dem eingesetzten Equipment bzw. dessen Notwendigkeiten gegeben. Die finanziellen Aspekte bei der Planung und die Vorbereitung für die Crew werden ebenfalls ein Thema sein. Es steht eine umfangreiche Bilddatenbank als Hintergrundinformation zur Verfügung. Im Jahr 2025 ist eine weitere Reise geplant, die einen Schwerpunkt in Kanada beinhaltet. Aus den bisher gemachten Erfahrungen in Kanada, gepaart mit den aktuellen Flugvorbereitungen ergeben sich viele nützliche Informationen für Teilnehmer, die Kanada besuchen möchten. Das Seminar ist für Piloten und Nicht-Piloten geeignet, es ist eine Symbiose aus Reiserzählung, Erfahrungsweitergabe und Hilfestellung eine individuelle Entscheidung zu treffen, eine solche Unternehmung selbst vorzunehmen, bzw. Empfehlungen zur Vorbereitung zu geben.

## AOPA-Sprechfunkrefresher BZF online



© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

**Termin:** 18.10.2025 (online)  
**Zeit:** 09:00 – 16:00 Uhr

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**

**AOPA-Mitglieder:** 50 €  
**Nichtmitglieder:** 80 €

**Anmeldeschluss:** 06.10.2025  
**Anmeldeformular:** Seite 24

Dieses online Seminar befasst sich mit den VFR-Sprechfunkverfahren in Theorie und Praxis. Ziel ist die Vermittlung von vielleicht vergessenem Grundlagenwissen sowie die praktische Anwendung der BZF-Sprechgruppen wahlweise auf Deutsch oder Englisch. Dozent ist Manos Radisoglou, Fluglotse bei der DFS in Langen. Gleichzeitig ist er aktiver CPL Pilot.

Inhalte:

- Sprechgruppen / Sprechübungen
- Funkausfallverfahren
- Kontakt Flugsicherung und FIS
- Durchflug durch geschützte Lufträume
- METARS / TAFs

Es werden nicht nur An- und Abflüge auf kontrollierten und unkontrollierten Plätzen simuliert, auch der Kontakt mit FIS während eines Überlandfluges sowie das Verhalten in hoffentlich nie eintretenden Notsituationen wird trainiert. Wir nutzen die Software Zoom für die online Verbindung, eine Anleitung senden wir jedem Teilnehmer nach der Anmeldung zu.

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



Foto: © AOPA-Germany

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

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

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

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

in Kooperation mit:



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



## AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online



Foto: © Fotolia.com – Thaut Images

**Termin (online):** 25. – 26.10.2025  
**Zeit:** 09:00 – 17:00 Uhr

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

**Anmeldeschluss:** 13.10.2025  
**Anmeldeformular:** Seite 24

Das Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte wird gemeinsam mit der IFR Flugschule Reichelsheim GmbH online per Videochat für Mitglieder der AOPA-Germany durchgeführt. Der Lehrgang wird als anerkanntes Auffrischungsseminar vom LBA zugelassen und erfüllt die Voraussetzungen von:

- FCL.940.FI: FI(A), FI(H) – Verlängerung und Erneuerung
- FCL.940.IRI: IRI (A), IRI (H) – Verlängerung und Erneuerung (Für Erneuerungen ist dieser Lehrgang nur in Verbindung mit einer zusätzlichen ATO-Beurteilung gemäß AMC1 FCL.940.FI; FCL.940.IRI und einem Assessment of Competence gemäß AMC1 FCL.935 gültig)
- FCL.940.CRI – CRI Verlängerung und Erneuerung (Für Verlängerungen und Erneuerungen ist dieser Lehrgang nur in Verbindung mit einer zusätzlichen ATO Beurteilung gemäß AMC1 FCL.940.CRI und einem Assessment of Competence gemäß AMC1 FCL.935 gültig)
- LuftPersV §96 – Verlängerung und Erneuerung

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

## AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See



**Termin:** 10. – 11.10.2025  
**Ort:** Elsfleth  
**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**  
**AOPA-Mitglieder:** 580 €  
**Nichtmitglieder:** 750 €  
**Anmeldeschluss:** 29.09.2025  
**Anmeldeformular:** Seite 24

In Kooperation mit



Fotos+Logo: © MARIKOM

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

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

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

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



## AOPA-Flugsicherheitstraining vom 15. – 21.06.25 in Rendsburg



Foto: © Fotolia.com – Johnny Lye



Foto: © J. Kaminski

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

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**

**AOPA-Mitglieder:** 260 €

**Nichtmitglieder:** 360 €

**Fluglehrerstunde:** 40 €

**Anmeldeschluss:** 30.04.2025

**Anmeldeformular:** Seite 24

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

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

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



Foto: © AOPA-Germany



Foto: © AOPA-Germany

## AOPA online Seminar: Let's Go instruments



Foto: © Michael Fröhling

**Termin:** 26.04.2025 (online)

**Zeit:** 10:00 – 13:00 Uhr

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**

**AOPA-Mitglieder:** 90 €

**Nichtmitglieder:** 110 €

**Anmeldeschluss:** 18.04.2025

**Anmeldeformular:** Seite 24

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

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

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

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

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

## AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene



Foto: © Michael Fröhling

**Termin:** 17.05.2025 (online)

**Zeit:** 10:00 – 13:00 Uhr

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**

**AOPA-Mitglieder:** 90 €

**Nichtmitglieder:** 110 €

**Anmeldeschluss:** 09.05.2025

**Anmeldeformular:** Seite 24

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

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

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

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

# Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

- |  |   |
|--|---|
| <p><input type="checkbox"/> <b>Zeit für etwas Neues – Flugsicherheitstraining in Paderborn-Haxterberg vom 30.04. – 04.05.2025</b><br/>Teilnahmegebühr: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> <b>AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“</b><br/> <input type="checkbox"/> am 26.04.2025 in Egelsbach<br/> <input type="checkbox"/> am 31.05.2025 in Schönhagen<br/>                 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> <b>AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika (USA, Kanada, Karibik) am 27.09.2025</b><br/>Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> <b>AOPA-Sprechfunkrefresher BZF online am 18.10.2025</b><br/>Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> <b>AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse in Egelsbach am 28.06.2025</b><br/>Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder</p> | <p><input type="checkbox"/> <b>AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online vom 25. – 26.10.2025</b><br/>Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> <b>AOPA Sea Survival Training in Elsfleth vom 10. – 11.10.2025</b><br/>Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> <b>AOPA-Flugsicherheitstraining in Rendsburg vom 15. – 21.06.2025</b><br/>Teilnahmegebühr: 260 € für AOPA-Mitglieder, 360 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> <b>AOPA online Seminar: Let's Go instruments am 26.04.2025</b><br/>Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> <b>AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene am 17.05.2025</b><br/>Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder</p> |
|--|---|

## Angaben zum Teilnehmer

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

## Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an. Ich wünsche folgende Zahlungsart:

- Überweisung nach Rechnungserhalt
  bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

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

## Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt.

Bei einem Rücktritt von einer AOPA-Veranstaltung bis 4 Wochen vor deren Beginn entstehen keine Kosten. Bis 14 Tage vor Beginn erhebt die AOPA-Germany eine Bearbeitungsgebühr von 50 % des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Sollte die Mindestteilnehmerzahl bei einer Veranstaltung nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung abzusagen. Bereits gezahlte Teilnahmegebühren werden in diesem Fall erstattet. Teilnehmer und Begleitung fliegen auf eigenes Risiko. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer. Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden.



# „FIS light“ – Probetrieb Frequency Monitoring Code

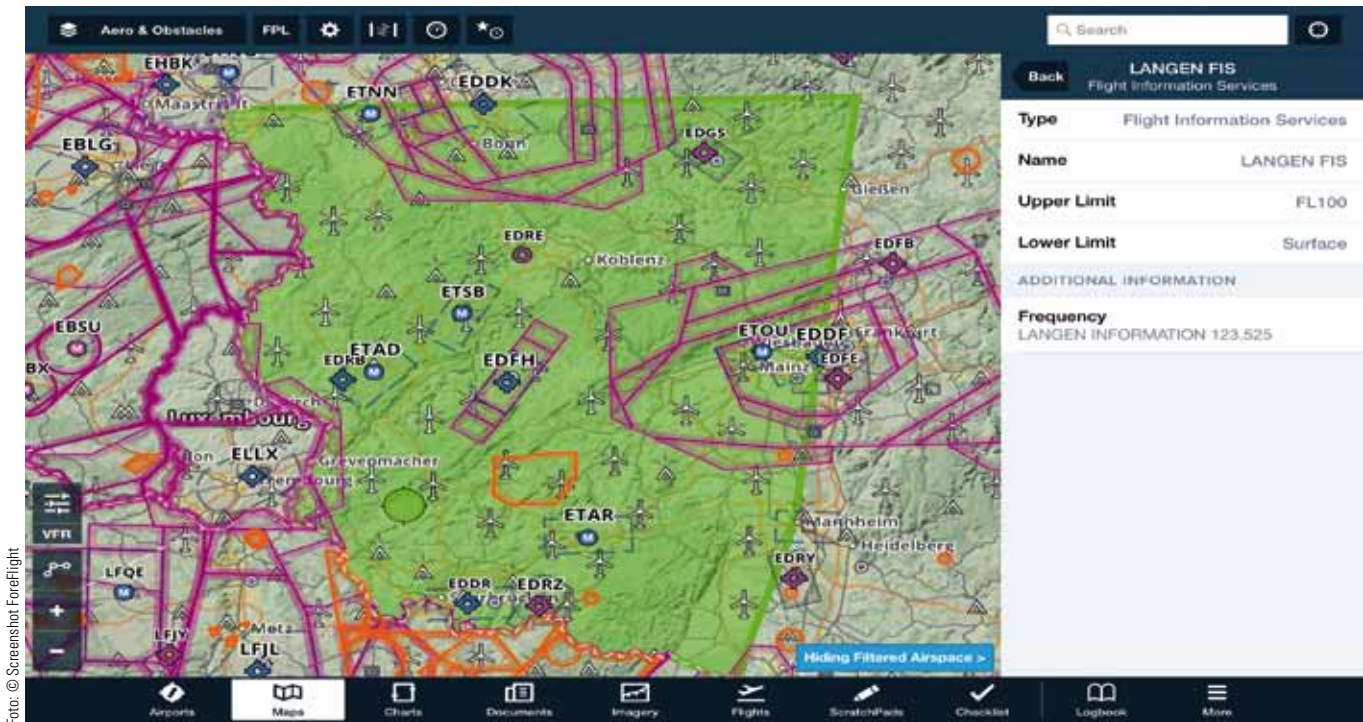


Foto: © Screenshot ForeFlight

Ab dem 20. März 2025 wird in der FIR Langen ein neues Verfahren im Rahmen eines zeitlich befristeten Probetriebs eingeführt. Hintergrund ist die Tatsache, dass der Fluginformationsdienst (FIS) aufgrund steigender Nachfrage und sehr großer FIS-Sektoren häufig sein Kapazitätslimit erreicht. Das Verfahren wurde mit dem AIC 01/25 in der AIP VFR veröffentlicht:

- <https://aip.dfs.de/BasicVFR/2025MAR06/chapter/02b0720172cb0ee0de46e008421e2784.html>

Dabei geht es um eine **Ergänzung** des bestehenden FIS-Services, der zugleich eine Entlastung bewirken soll. Bereits heute hören viele Piloten – insbesondere bei Lokalflügen – auf der entsprechenden Frequenz mit, um ein Situationsbewusstsein über das Geschehen oder Informationen zu erhalten. Dies bleibt dem jeweiligen FIS-Lotsen jedoch verborgen.

Mit dem neuen Verfahren teilen Piloten ihre ständige **Hörbereitschaft** mittels Schaltung des FMC mit. Der FIS-Lotse kann den Piloten im Bedarfsfall per Rundsendung oder im Einzelfall gezielt ansprechen und mit gezielten Informationen versorgen. Dies umfasst u. a.

- Abfragen von AIREPs
- Kollisionswarnung (keine Verkehrsinformationen)
- Warnung vor kurzfristigen ED-Rs oder Bombenentschärfungen
- Mitteilung von SIGMETs

Die Voraussetzungen sind

- Einstellen der Frequenz **123,525 MHz** (Langen Informationen)
- Einstellen des **FMC 3701**
- Aufrechterhaltung der ständigen Hörbereitschaft

Es ist jederzeit möglich eine entsprechende Sprechfunkverbindung mit FIS in gewohnter Form herzustellen, wenn der Pilot dies für erforderlich hält.

Der Probetrieb erstreckt sich ausschließlich auf das Gebiet von Langen Information mit der Frequenz 123.525 MHz. Beim Beenden der Hörbereitschaft oder Verlassen des Luftraums muss der Transponder unaufgefordert wieder auf den SSR-Code 7000 umgestellt werden.

Die DFS bittet darum, „FIS light“ möglichst häufig anzuwenden, um die Bereitstellung des FIS zu verbessern. Der Probetrieb endet am 26. Oktober 2025 und wird danach in Zusammenarbeit mit den Verbänden ausgewertet. Hinweise, Rückfragen und Erfahrungen können unter dem Stichwort FMC direkt an die DFS unter [vfr@dfs.de](mailto:vfr@dfs.de) gerichtet werden.

*Tilman Nebelung*

## Zum Einkauf mit dem Melkschemel (Piper PA22)



Foto: © Nils Kramer

*Wenn unsere Buschpiloten starten, kann ich auch fliegen. Noch hängen die Wolken oberhalb der Baumspitzen.*

Seit nunmehr zehn Jahren lebe ich, für sechs Monate im Jahr, vom Mai bis Anfang November, in einer Gemeinde mit circa 300 Einwohnern. Hoch im Norden von Kanada, im Yukon Territorium, fand ich dieses kleine Dorf mit dem Namen Mayo am Silver Trail, das auch einen Flugplatz hat. Dort habe ich auf einem Waldgrundstück, dicht am Flugplatz, einen Hangar gebaut und eine Gästekabine. Ich selbst lebe in einem alten 27 ft Wohnwagen, der mit allem ausgestattet ist, was einem verwöhnten Mitteleuropäer das Leben angenehm macht. Ich genieße hier die Ruhe, die Natur, die Tierwelt und die Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft der einheimischen Bevölkerung. In dem circa 5 km entfernten Dorf findet man alles, was zum Leben notwendig ist. Es gibt eine Vertretung des Governments, bei der man zum Beispiel seine Grundsteuer bezahlen, aber auch alkoholische Getränke erwerben kann. Im gleichen Gebäude befinden sich die Poststelle und die Bibliothek. Ein kleines Krankenhaus, eine Feuerwehr und ein Museum gibt es ebenfalls. Die wichtigste Einrichtung überhaupt hätte ich beinahe vergessen, unseren General Store. In diesem kleinen Supermarkt gibt es wirklich fast alles, was man zum Leben braucht und auch Hardware für kleine Reparaturen. Die Lebensmittel wie Obst, Gemüse, Fleischwaren werden in der Saison mindestens zweimal, manchmal auch dreimal in der Woche mit Kühltransportern angeliefert, wenn nichts dazwischenkommt.

Die Lieferungen erfolgen im Regelfall von Whitehorse über den Highway 2 mit dem Namen North Klondike Hwy. Das ist die Lebensader für all die kleinen Orte, die nördlich von der Hauptstadt Whitehorse liegen wie Mayo, das circa 450 km von der Hauptstadt entfernt ist, und dann die nächstliegende Stadt, Dawson City, die alte Goldgräberstadt am Klondike River, mit nochmals +250 km. Aber auch alle weiter im hohen Norden liegenden Ansiedlungen wie Fort McPherson, Inuvik und Tuktoyaktuk sind auf diese Lebensader angewiesen.

Und dann passierte es. Als Erstes meldete der Mokassin-Telegraf, das ist die Nachrichtenübermittlung von Person zu Person: Es brennt der Wald am Highway, in der Nähe von Carmacks, auch eine kleine Siedlung am Yukon River. Dann kam die Warnung über Radio und Internet und am Folgetag die Mitteilung, dass es nun beidseitig des Highways brannte. Die Feuerwehr tat ihr Bestes, aber das Feuer breitete sich an beiden Seiten der Straße immer weiter aus und fraß sich Kilometer für Kilometer in Richtung Norden. Der Highway wurde für jeglichen Verkehr in beiden Richtungen gesperrt. Das brachte mich zu der Überlegung, wie lange meine Essensvorräte wohl reichen würden. Ich kam zu dem Schluss, dass ich eigentlich gut vorgesorgt hatte und nicht verhungern würde. Aber frische Milch, Butter, frisches Obst, Kartoffeln könnte ich noch gut gebrauchen



und auch Frischfleisch zum Einfrieren. Im General Store angekommen, musste ich feststellen, dass sich auch andere Einwohner die gleichen Gedanken gemacht hatten. So stand ich vor leeren Regalen. Man sagte mir, in der nächsten Woche wolle man, unter Feuerwehrbegleitung, einen Transport Konvoi mit den nötigsten Lebensmitteln zu den Orten bringen, die so dringend auf die Lebensmittel warteten. Aber wie das mit Murphys Gesetz so ist, es wurde nichts daraus.

Da fiel mir ein, dass ich ein Pilot mit Flugzeug bin, und beschloss für mich und für meine Nachbarn und Freunde zum Großeinkauf nach Dawson City zu fliegen. Dawson ist für hiesige Verhältnisse schon eine größere Stadt mit ca. 1.600 Einwohnern, plus im Sommer die gleiche Anzahl an Touristen. Zum Glück gab es noch keine Flugbeschränkung für unseren Flugplatz und den Luftraum in der Nähe, obwohl der Himmel immer dunstig war und man den Geruch des Qualms und Rauchs deutlich in der Nase spürte. Jetzt hieß es außerdem, die AV-Gas-Vorräte aufzufüllen und die Flugzeugtanks bis Oberkante zu füllen, denn Tankwagen mit leicht entzündlichem Treibstoff würde die Feuerwehr mit Sicherheit nicht durch das Feuer eskortieren. Am frühen Morgen des folgenden Tages war ich startbereit. Als Letztes kam die große Kühlbox, mit Eis präpariert, und jede Menge Einkaufstaschen auf die Rückbank der kleinen Piper. Ich gab den Flugplan auf, das geht per kostenlosem Telefonanruf, und informierte meinen Pilotenfreund Helmut in Dawson, dass ich so gegen 11:00 Uhr eintreffen würde. Von Mayo-Radio bekam ich die Windrichtung, die Windstärke und den Luftdruck gemeldet. Alles andere geschah dann in eigener Verantwortung. Nach dem Start von der 25 flog ich mit leichtem Linksbogen in Richtung Stewart River, fuhr die Klappen ein, reduzierte die Drehzahl und ließ die

Maschine noch bis auf 1.000 ft über Grund steigen, dann trimmte ich die Piper unter abermaliger Drehzahlreduzierung auf einen gemütlichen Horizontalflug aus. Mein Flugweg führte mittig über unser Dorf und den „Supermarkt“. Über mir befand sich eine geschlossene Wolkendecke in ca. 2.000 ft, rechts von mir der Silver Trail Hwy 11. Nach einer Rechtsbiegung des Stewart River Valleys war ich plötzlich in einer niedrigeren Wolken-, Nebel-, Dunstküche. Der örtliche Buschpilot, der jeden Busch und Baum per Namen kennt, würde nun sinken, bis er die Lachse im Fluss zählen kann. Ich entschied mich jedoch für einen kurzen Steigflug und im Nu war ich zwischen den zwei Schichten. Rechts und links von meiner Flugroute waren die Berge in Wolken und der Fluss und der Highway ebenfalls verborgen. Das Stewart River Valley ist aber recht breit und ohne Hindernisse. In solchen Situationen half mir wie immer mein kleiner Garmin area 760. Er zeigte mir zur rechten Hand in roter Farbe den Berg, den ich nun mit einer Rechtskurve umrunden musste. Dann hatte Petrus ein Einsehen. Die graue Decke unter mir verschwand, gemeinsam mit dem Fluss linkerhand, und ich konnte rechts den Berg und den Highway deutlich erkennen. Dann schob Petrus auch noch die Wolken über mir zur Seite und die Sonne kam zum Vorschein. Ich freute mich auf einen entspannten Flug, unter mir der Hwy. mit seinen großen, geschwungenen Kurven. Dann sah ich die ca. 25 km lange Baustelle, die mit dem Auto nur hinter einem Pilot Car durchquert werden kann. Nach der Baustelle folgten zwei gleich lange Etappen ehemaliger Baustellen, bei denen jedoch noch kein Asphaltbelag aufgebracht war. Es hatte lange Zeit nicht geregnet. Die Tankwagen, die die Straßenoberfläche, die aus feinkörnigem Gravel besteht, im Normalfall mit Wasser besprühten, waren nicht zu sehen. Scheinbar waren diese Wassertankfahrzeuge im Einsatz an den Straßen-



Foto © Nils Kramer

*Immer am Berg entlang*

abschnitten, die durch das Feuer bedroht wurden. Somit sah ich vereinzelt lange Staubfahnen unter mir, obwohl es kaum Verkehr auf dem Hwy. gab. Die Touristen fehlten, die großen Wohnmobile und natürlich die schweren Trucks. Wer nach Alaska wollte oder gar nach Whitehorse sowie British Columbia oder Alberta, musste den langen Umweg durch Alaska fahren.

Ruhig brummte der Kolbenshüttler vor mir seine Melodie. Langsam stieg das Terrain unter mir an. Am Horizont erkannte ich schon die ersten schneebedeckten Gebirgszüge. Ich erhöhte die Motor-drehzahl und, ohne dass die Maschine neu ausgetrimmt werden musste, stieg sie brav, langsam um einige 100 ft nach oben. 500 FüÙe reichten mir erst mal. Was ich am Horizont sah, gefiel mir gar nicht. Horizontal erstreckte sich ein hellbrauner Streifen. Nach geraumer Zeit schlug dann mein persönlicher Feuermelder an, es kribbelt nämlich in der Nase und deutlich konnte ich wieder Rauch riechen. Oh nein, nicht schon wieder. Wo brannte es nun? Unter mir wurde es hügeliger. Der Busch, wie der Urwald hier genannt wird, rückte näher an den Highway heran. Der Charme der alten Süd-Nord-Verbindung ist hier noch erhalten. Vom Highway aus gesehen fließt jetzt rechts der Klondike River. Nur wenige Minuten weiter lag unter mir ein großer freier Platz mit einer Tankstelle. Das war die Abzweigung auf den Dempster Hwy 5, der 873 km über den Arctic Circle nach Inuvik und jetzt bis Tuktoyaktuk am arktischen Ozean führt – auch ein wunderschönes Flugabenteuer.

Weiter ging es, immer in der Nähe des Klondikes bleibend. Das Tal wurde enger und die Berge rückten beidseitig heran. Ich blieb aber auf meiner relativ niedrigen Flughöhe, folgte den Windungen der Straße und fühlte mich wie ein Buschpilot. Es waren nur noch wenige Meilen bis zum Flugplatz von Dawson City (CYDA). Jetzt rächte sich die niedrige Flughöhe. Ich erhielt keine Funkverbindung mit Dawson Radio. Die letzte Linkskurve und vor mir lag der Flugplatz. In einem Rutsch funkte ich meine BegrüÙung mit Kennung, Typ des Flugzeuges, meiner Position und meiner Absicht zur Landung. Prompt kam laut und klar vernehmbar die Antwort mit Luftdruckangabe, Windstärke und Richtung und das war's. Ich antwortete, dass ich beabsichtigen würde, auf der 03 zu landen. Dann folgten meine Meldungen der jeweiligen Position in der Platzrunde. Im kurzen Endteil bekam ich noch mal den aktuellen Wind und das war alles. Ich rollte bis zum Ende der Runway, um dort nach links abzubiegen, meldete das Verlassen der Rwy. und stand schon vor dem Hangar meines Freundes. Schnell noch über Funk den Flugplan geschlossen und siehe da, Fliegerfreundschaft ist etwas Besonderes. Mein Freund Helmut stand am Hangar, begrüÙte mich herzlich und half mir, die kleine, leichte Piper neben seinem Hangar zu parken. Dann reichte er mir den Autoschlüssel seines Zweitwagens und wünschte mir erfolgreichen Einkauf. Er meinte, ich solle mich telefonisch melden, wenn ich am Nachmittag zurückfliegen wolle. Ich räumte die Einkaufsutensilien in den VW Jetta, der ein echter Oldtimer ist. Mit der Einkaufsliste stürmte ich los und hatte überraschend viel



Foto: © Nils Kramer

*Auf dem Rückflug. Am Klondike wird immer noch im großen Stil Gold gefördert.*





Foto: © Nils Kramer

*Nur noch ausladen, verteilen und einhallen. Oh, da hätte ich beinahe das Einfrieren vergessen.*

Erfolg. Auch fand ich vor jedem Geschäft einen Parkplatz. Daran merkte ich wieder, dass die Touristen fehlten. Dafür waren die Lebensmittelregale gut gefüllt. Noch einige technische Teile bei Home and Hardware gekauft, dann schnell zum Trading Post, einen Four Hat (Pelzhut) erworben, warum, erzähle ich in einer anderen Story, und um Glasröhrchen mit Verschluss und weiße Plastikdöschen, weich gefüttert für die Goldflakes und Goldnuggets, die ich in der nächsten Zeit hoffentlich noch mit meinem Highbanker auswaschen werde, zu erstehen. Noch fix einen kleinen Imbiss zu mir genommen, und auf ging es wieder im VW zum Flugplatz. Umladen vom Jetta in die Piper; der Gepäckraum war voll, der Rest kam auf die Rücksitzbank. Ich rief Helmut an, bedankte mich für seine Unterstützung und entschuldigte mich, dass ich seinen Wagen nicht wieder vollgetankt hatte. Alles wäre gut, meinte er, ich solle mich melden, wenn ich wieder in Mayo wäre. „Hast du schon den Flugplan aufgegeben?“, fragte er. Nein, das hätte ich beinahe vergessen. Gut, meinte er, ich hätte soeben einen Company Flightplan aufgegeben und könne sofort starten.

*Die verschiedenen Arten der Flugpläne, die möglich sind, werde ich mal in einem anderen Artikel vorstellen.*

Kurzer Vorflugcheck, Motoren angelassen, Dawson Radio gerufen, und dann rollte ich schon zur Schwelle 21. Der verlängerte Abflug

führte mich über den Yukon River und so beschloss ich, noch eine Ehrenrunde über die alte Goldgräberstadt zu drehen. Je näher ich der City kam, desto mehr erschnüffelte ich den dezenten Brandgeruch. Es lag eine graubraune Dunstglocke über der Stadt und über den angrenzenden Bergen. Dahinter musste es wohl brennen und dann wurde es laut im Funk. Es meldeten sich Feuerlösch-Hubschrauber und die kleinen Wassertanker, die scheinbar einen konzentrierten gemeinsamen Einsatz hinlegen wollten. Somit musste ich meine Flugroute umplanen, flog wieder zurück zum Flugplatz und dann auf dem direkten Weg Richtung Mayo. Ich stieg auf 2.000 ft über Grund. Die Maschine exakt getrimmt und den Motor sparsam geleaned, ging es, bei ruhiger Luft, Richtung Süden. Da hatte ich doch tatsächlich einen wunderschönen Regenbogen vor mir stehen. Ich beschloss, exakt mittig durch den Strahl zu fliegen. Es passierte nichts, keine Motorstörung, keine Turbulenzen und auch kein Zeitsprung, obwohl ich ins Mikrofon rief: „Beam me up, Scotty.“

[nils.kramer@yukonaviators.com](mailto:nils.kramer@yukonaviators.com)

Wem die Story gefallen hat oder wer Fragen hat, kann gerne eine E-Mail an mich schicken. Wer möchte, kann auch als Pilot oder Mitflieger die Piper chartern.

# Insolvenz der beiden großen eVTOL-Hersteller in Deutschland



Foto: © VandenWolff Images - stock.adobe.com

Nach den Insolvenzanmeldungen der beiden Unternehmen sieht es so aus, dass es auf absehbare Zeit keine Liliumjets und Volocopter aus Deutschland geben wird.

Wenn die beiden Unternehmen es geschafft hätten ihre Prospekt-daten ihrer eVTOLS (electric Vertical Take-Off and Landing aircraft) auch nur annähernd zu erfüllen, wären wir alle begeistert gewesen, der Flugverkehr wäre revolutioniert worden: Flexible und staufreie Verbindungen direkt in die Innenstädte, ohne Abgase, leise, zum günstigen Preis von Taxis auf der Straße. Viele tausend Jobs wollte man so schaffen.

Aber so kam es nicht. Angesichts der begrenzten Batteriekapazitäten und der gewählten Antriebskonfigurationen waren die Projekte zum Scheitern verurteilt. Das Geld der Anleger ist verbrannt, alleine bei Lilium-jet war es mehr als eine Milliarde Euro, die Mitarbeiter sind arbeitslos.

Bei Volocopter plant gemäß einem Artikel der Süddeutschen Zeitung vom 9. März offenbar Diamond Aircraft als neuer Investor einzu-steigen, aber das Personal soll von 500 auf nur 160 reduziert wer-den. Die Übernahme wurde inzwischen vom Insolvenzverwalter bestätigt. Ob es zur Rettung kommt und ob Diamond das Projekt fortführen wird, bleibt fraglich.

eVTOLS wären toll, aber wir haben uns allerdings über die geplante Markteinführung auch durchaus geärgert:

Die eVTOL-Manager haben durch ihr Auftreten für eine Menge Verunsicherung und Ärger in der konventionellen All-gemeinen Luft-fahrt gesorgt. Der erzeugte Druck war groß genug, um etwa bei der EASA und anderswo knappe personelle Kapazitäten von Projekten der konventionellen General Aviation abzuziehen.

Auch Luftraumplanungen mit dem Ziel der Einbindung von unbemannten Luftfahrzeugen im sog. „U-Space“-Luft-raum wurden so vorangetrieben, dass sie für die bemannte Luftfahrt nicht vorteilhaft waren: Damit die eVTOLS auch ohne Piloten an Bord autonom fliegen können, sollen sich die anderen Luftraumnutzer für sie elektronisch sichtbar machen. Die Standard-Mode-S Transponder wurden hierfür nicht akzeptiert.

Wie sagte es ein ehemaliger Luftwaffengeneral in Diensten der eVTOL-Industrie einmal recht martialisch vor Publikum bei der EASA in Köln: „Wir sind stärker als ihr in der General Aviation. Wenn ihr uns keinen Platz im Luftraum macht, dann räumen wir euch halt weg. Ihr seid die von gestern, auf euch nimmt keiner Rücksicht. Die Zukunft gehört den eVTOLS.“ Nun ja, der schneidige Vortrag war aus heutiger Sicht nichts als heiße Luft. Insgesamt wurden durch den Druck der eVTOL-Branche aber auf vielen Seiten völlig unrealistische Erwartungs-haltungen erzeugt.

Tatsächlich fliegen wir in der AL heute noch mit Flugzeugen, die mehrere Jahrzehnte alt sind. Aber sie fliegen von A nach B, und das zuverlässig. Und selbst im Falle etwa einer guten alten Cessna 152 aus den 1970ern durchaus ressourcenschonend. Unsere Branche wird sich verändern, wir werden neue Antriebe und Treibstoffe erhalten. Die ersten Elektroflugzeuge sind auf dem Markt, sie werden von Flugschulen und Vereinen in der AL gekauft, sie werden konti-nuierlich leistungsfähiger und bekommen eine stetig größere Reich-weite. Die Avionik in der AL entwickelt sich kontinuierlich weiter. Aus unserem Avgas verschwindet bald das Blei, und synthetisches „klima-neutrales“ Avgas für Kolbenmotoren soll auch bald erforscht werden.

Eines steht fest: Es wird in der Zukunft mehr unbemannte Luftfahr-zeuge geben. Vielleicht auch autonom gesteuerte Lufttaxis. Aber klar ist auch: Es wird auf absehbare Zeit keine eVTOL-Revolution mit abertausenden von unbemannten Lufttaxis geben, vor der wir uns in der bemannten Luftfahrt fürchten müssen, weil man uns deswegen großflächig aus dem Luftraum aussperrt.

Berufen kann man sich bei dieser Einschätzung auch auf den Haupt-geschäftsführer von Airbus Helicopters Bruno Even. Der hatte im letzten Monat erklärt, dass das „CityAirbus“-eVTOL-Projekt nach einer Strategieüberprüfung längerfristig pausiert wird, weil die heutigen Batterien nicht die Leistung liefern, die benötigt werden um 100 Kilometer mit vier Passagieren zu fliegen.



# Pressemitteilung: Erster Elektroflugverein Deutschlands gegründet

Mannheim, 1. März 2025 – Am City Airport Mannheim wurde der erste Elektroflugverein Deutschlands gegründet. Der Verein „Elektroflug e. V.“ hat es sich zum Ziel gesetzt, den klimafreundlichen Luftsport voranzutreiben und den Betrieb batterie-elektrischer Flugzeuge zu fördern.

Als erster Flugverein Deutschlands, der ausschließlich mit elektrischen Flugzeugen operiert, setzt der „Elektroflug e. V.“ ein klares Zeichen für die nachhaltige Allgemeine Luftfahrt. Derzeit betreibt der Verein eine Velis Electro (SW 128) des slowenischen Herstellers Pipistrel. Weitere Maschinen sind bereits in Planung, um das Angebot für Vereinsmitglieder kontinuierlich zu erweitern.

Neben dem Flugbetrieb bietet der Verein auch EASA-konforme Unterschiedsschulungen (Difference Trainings) auf Elektroflugzeugen an. Damit eröffnet sich für Pilotinnen und Piloten die Möglichkeit, sich gezielt mit den Besonderheiten der elektrischen Luftfahrt vertraut zu machen.



Foto: © Elektroflug e. V.

„Die Gründung des Vereins ist ein Meilenstein für den Luftsport in Deutschland. Unser Ziel ist es, eine Vorreiterrolle in der emissionsfreien Luftfahrt einzunehmen und den Wandel hin zu nachhaltigem Fliegen aktiv mitzugestalten“, erklärt Jürgen Fuchs, 1. Vorsitzender des Vereins.

Bereits 17 aktive Mitglieder engagieren sich im Elektroflug e. V. und setzen sich für eine umweltfreundliche Zukunft der Luftfahrt ein. Interessierte Pilotinnen und Piloten sind herzlich eingeladen, Teil dieses zukunftsweisenden Projekts zu werden.



Foto: © Elektroflug e. V.

Anzeige

## Mobile Flugzeugaufbereitung

**AERO POLISHING** ist der kompetente Ansprechpartner für alle Aufbereitungsfragen. Wir bringen für das perfekte Ergebnis unser Profi-Equipment zu Ihnen in den Hangar. Unser Team besteht aus passionierten Piloten mit langjähriger Expertise in der Luftfahrt und den verschiedenen Lfz.-Klassen.

**Unsere Dienstleistung**

- Reinigung
- Politur
- Versiegelung
- Textil- & Lederaufbereitung
- Scheibenaufbereitung

Inh. Björn Tretow  
0176 34908322  
moin@aero-polishing.de  
www.aero-polishing.de

# News



## **AERO Friedrichshafen 2025 – Besucht uns!**

Auch in diesem Jahr ist die AOPA Austria wieder auf der AERO Friedrichshafen vertreten! Gemeinsam mit unseren Partnern von AOPA Deutschland und AOPA Schweiz freuen wir uns, Euch an unserem Stand 201 in Halle 5 zu begrüßen. Nutzt die Gelegenheit, mit uns ins Gespräch zu kommen, spannende Neuigkeiten zu erfahren und über die Zukunft der General Aviation zu diskutieren. Wir freuen uns auf Euren Besuch!

## **UAT-Anlage am Flugplatz Vöslau – Kostenfreie Wetter- und Verkehrsinfos im Cockpit**

Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren: Gemeinsam mit der Behörde und dem Flugplatz Vöslau arbeitet AOPA Austria an der Installation einer UAT-Anlage. Dieses System wird es ermöglichen, Piloten kostenfrei wichtige Informationen wie Wetterdaten, Verkehrslage und NOTAMs direkt ins Cockpit zu liefern – ein Service, der in den USA bereits seit Jahren erfolgreich genutzt wird. Der genaue Starttermin wird noch bekannt gegeben. Wir halten Euch auf dem Laufenden und danken schon jetzt allen Beteiligten für ihre Unterstützung!

## **Gebührenentwicklung in Salzburg – AOPA Austria bleibt dran**

Die Gebührenstruktur für die allgemeine Luftfahrt am Flughafen Salzburg steht weiterhin auf unserer Agenda. Der AOPA Austria Vorstand befindet sich in enger Abstimmung mit der Flughafenleitung, um eine faire und nachhaltige Lösung zu erreichen. Erste Ergebnisse werden noch vor Sommer 2025 erwartet – wir informieren Euch, sobald es Neuigkeiten gibt!

## **AOPA Austria Fly-In Klagenfurt – Exklusiver Event**

Markiert Euch das Datum: 13. -15. Juni 2025

Gemeinsam mit dem Airport Klagenfurt, dem Tourismusverband und weiteren Partnern organisieren wir ein limitiertes Fly-In für nur 50 Teilnehmer. Neben einer exklusiven Flughafenführung erwarten Euch kulinarische Highlights, Stadtrundfahrten und spannende Überraschungen. Ein einmaliges Event, das in dieser Form nicht wiederholt wird – seid dabei!

## **2 Jahre kostenlose AOPA-Mitgliedschaft für Flugschüler**

Wir unterstützen die nächste Generation von Piloten! Flugschüler, die ihre Ausbildung in Österreich absolvieren, erhalten ab sofort zwei Jahre lang eine kostenlose AOPA-Mitgliedschaft mit allen Vorteilen. Damit möchten wir junge Pilotinnen und Piloten frühzeitig in die Community der General Aviation einbinden und ihnen wertvolle Unterstützung bieten.

## **AOPA Austria App – Bald verfügbar!**

Eine eigene App für unsere Mitglieder? Ja! Bald wird die AOPA Austria App für iOS und Android zum Download bereitstehen. Damit habt Ihr alle wichtigen Infos, Events und Mitgliedervorteile immer griffbereit. Stay tuned!

## **Neuer AOPA Partner: Willkommen AirTeam!**

Wir freuen uns, „AirTeam“ als neuen AOPA Austria Partner begrüßen zu dürfen. Das Unternehmen bietet maßgeschneiderte Dienstleistungen für die General Aviation und ist eine wertvolle Bereicherung für unsere Mitglieder.

## **Mitgestalten statt zusehen – AOPA Austria sucht Unterstützung!**

Die General Aviation lebt von engagierten Piloten, die sich aktiv einbringen. Wer Lust hat, die Zukunft der GA in Österreich mitzugestalten, ist herzlich willkommen! Ob Organisation, Veranstaltungen oder politische Arbeit – wir freuen uns über jede helfende Hand. Meldet Euch bei uns!

Bleibt dran und folgt uns für weitere Updates – Blue Skies & Happy Landings!

Euer AOPA Austria Team



# FROHE Ostern

Noch auf der Suche nach dem passenden Ostergeschenk?  
Jetzt die Geschenkideen entdecken, die für leuchtende Augen sorgen.

<https://aopa.de/vorteilsangebote-fuer-mitglieder-2/>

1. Registrierung mittels **Firmen-E-Mail-Adresse**
2. Vielfältige Kategorien und Angebote entdecken



Bitte loggen Sie sich in den Mitgliederbereich auf [www.aopa.de](http://www.aopa.de) ein, um die Angebote aufzurufen.

# Termine 2025

## April 2025

**09. – 12.04.2025**

AERO Messe in Friedrichshafen

Info: [www.aero-expo.de](http://www.aero-expo.de)

**26.04.2025**

**AOPA Seminar:**

Avgas und MoGas 20% günstiger,  
oder: Das Geheimnis des roten Knopfs  
in Egelsbach

Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**26.04.2025**

**AOPA online Seminar:**

Let's Go Instruments

Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**30.04. – 04.05.2025**

**AOPA Flugsicherheitstraining am  
Flugplatz Paderborn-Haxterberg (EDLR)**

Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)



## Mai 2025

**17.05.2025**

**AOPA online Seminar:**

Fliegen auf der Metaebene

Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**23. & 24.05.2025**

**AOPA Sea Survival Training in Elsfleth**

Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**31.05.2025**

**AOPA Seminar:**

Avgas und MoGas 20% günstiger,  
oder: Das Geheimnis des roten Knopfs  
in Schönhagen

Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

## Juni 2025

**05. – 08.06.2025**

**AOPA Fly-Out**

Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**15. – 21.06.2025**

**AOPA Flugsicherheitstraining  
am Flugplatz Rendsburg-Schachtholm  
(EDXR)**

Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**28.06.2025**

**AOPA IFR Refresher Seminar**

in Egelsbach (EDFE)

Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

## August 2025

**03. – 09.08.2025**

**46. AOPA Flugsicherheitstraining  
in Eggenfelden (EDME)**

Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

## Oktober 2025

**10. & 11.10.2025**

**AOPA Sea Survival Lehrgang  
in Elsfleth**

Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**18.10.2025**

**AOPA BZF Sprechfunkrefresher  
(online)**

Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**18.10.2025**

**AOPA Seminar:**

Avgas und MoGas 20% günstiger,  
oder: Das Geheimnis des roten Knopfs  
in Egelsbach

Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**25./26.10.2025**

**Auffrischungsseminar**

für Lehrberechtigte online VFR/IFR

Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

## November 2025

**22.11.2025**

**46. AOPA IFR Refresher Seminar  
in Egelsbach (EDFE)**

Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

### Kostenloser AOPA-Newsletter per E-Mail

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

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



für den kostenlosen und immer aktuellen AOPA-Newsletter ein.

*Alle Angaben ohne Gewähr*

## Impressum

### Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

E-Mail: [info@aopa.de](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 2025  
<http://mediadaten.aopa.de>  
Druckauflage dieser Ausgabe: 9.000 Exemplare

### Bankverbindung

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

### Info

Unter [www.aopa.de](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)



# THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

**April 9 – 12, 2025**

Friedrichshafen | Germany

[aero-expo.com](https://aero-expo.com)

