



**AOPA** GERMANY

Ausgabe 02/2023 | Juni – Juli 2023 | Heftpreis 2,80 €

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

# LETTER

# Und jetzt die private Luftfahrt?!

3/2023

Juni/Juli

## – Die gefährliche Strategie der Klimaaktivisten



### AOPA intern!

Rückblick auf die AERO 2023

### Stärker vertreten!

Fliegen ohne Flugleiter  
Klimaschutz ja, aber bitte nicht mit der Brechstange

### Fliegerisch fit!

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

AOPA Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR und IFR (online) am 28. und 29.10.2023



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

## *Es geht um den Rechtsstaat!*

Nötigung, Sachbeschädigung, Hausfriedensbruch, Eingriffe in den Straßen- und Luftverkehr – wie geht es weiter? Werden demnächst Banken überfallen zur Finanzierung eines höheren Zwecks? Sind Klimakleber und Flugzeugbeschädiger mit einer Art höheren Weisheit ausgestattet, die sie dazu berechtigt, Straftaten zu begehen, weil sie von dem Grundverständnis getragen ist, dass alle anderen noch nicht gemerkt haben, was die Stunde geschlagen hat?

Von der Notwendigkeit des Klimaschutzes muss man heute keinen mehr überzeugen. Die Klimaaktivisten unterliegen der Verblendung, dass sie die einzigen sind, die vom Baum der Erkenntnis gegessen haben. Und wenn es so wäre – dann ist es jedenfalls eine kontraproduktive und geradezu groteske Überzeugungsstrategie, andere Leute bei ihren dringenden Tagesaufgaben zu behindern oder Schaufenster, Kunstwerke und Flugzeuge mit Farbe zu beschmieren. Vom Recht auf Selbsthilfe Gebrauch zu machen, wagt kaum ein Betroffener, weil die Szenen von „Passanten“ (Mediensprech), d. h. von anderen Aktivisten gefilmt werden und am Ende nicht die Rechtsverletzer, sondern womöglich diejenigen bestraft werden, die nichts anderes tun, als sich zu wehren.

Wer sich am Montagmorgen um 10:00 Uhr auf die Straße setzen kann, lebt nicht von seiner Hände Arbeit; er lebt von genau denjenigen, die er mit seinen Aktionen von

der Arbeit abhält. Glauben diese verirrt Menschen wirklich, sie würden damit für die angeblich von ihnen vertretene Sache Sympathien erwecken? Soviel Verquastheit kann man selbst ihnen nicht zutrauen. Also, was wollen sie dann wirklich oder – zumindest – was bewirken sie damit?

Die Antwort ist: Wut, Verzweiflung. Abneigung und – was das Schlimmste ist: Verlust des Vertrauens in den Rechtsstaat. Die Justiz beginnt zwar zögerlich, angemessene Reaktionen zu entwickeln, wird aber gleichzeitig von Politikern und Parteienvertretern mit Beschwichtigungsgerede wieder entmutigt. Ist das wirklich nur ziviler Ungehorsam, der zu einer offenen Gesellschaft dazugehört? Nein! Ungehorsam ist etwas anderes. Mit Ungehorsam verweigere ich Weisungen oder entziehe mich Erwartungen. Hier wird aber proaktiv und organisiert angegriffen. Kann man allen Ernstes einen Angreifer als „ungehorsam“ bezeichnen? Ist ein Bankräuber „ungehorsam“?

„Aber wir sind doch keine Kriminellen!“ hört man einen Aktivistensprecher verständnisheischend in den Nachrichten vermelden. Bestimmt neuerdings der Straftäter selbst, ob er ein Straftäter ist?

Oder sind das alles etwa „Straftäter de luxe“? Sind es gar Widerstandskämpfer, die sich in perfider Aneignung einer ehrenvollen Tradition gegen einen Staat und ein

System wenden, das beseitigt werden muss? Wenn die Gesellschaft das konzidiert, gibt es kein Halten mehr. Leider gibt es Anzeichen hierfür: Keine erkennbare und eindeutige Gegenwehr, sondern Ritterschlag durch Empfang beim Verkehrsminister. Werden demnächst Bankräuber vom Finanzminister empfangen und Reichsbürger von der Innenministerin? Werden demnächst vielleicht Absprachen mit Clans getroffen, sich über die Weihnachtsfeiertage mit Einbrüchen zurückzuhalten?

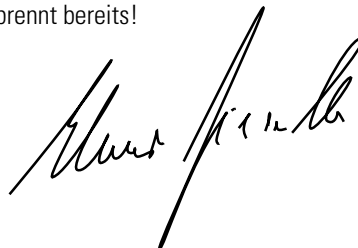
Die Klimaaktivisten gehen ganz offensichtlich strategisch vor: Zuerst wurde Aufmerksamkeit und Aufregung erzeugt, der nächste Schritt war ihre offizielle Anerkennung durch einen Empfang beim Verkehrsminister und der weitere Schritt ist allem Anschein nach der Versuch, die Sympathien der Bevölkerung zurückzugewinnen. Wodurch? Ganz einfach: Durch Umlenkung des Angriffs auf die „Reichen“. Kein Zufall, sondern Raffinesse. Durch das Beschmieren der Schaufenster von sog. Luxusgeschäften erregt man zumindest keinen Volkszorn. Und die Beschädigung von Luftfahrzeugen mag manche sogar freuen. Jetzt endlich sind die wahren Übeltäter ausgemacht! Die „Reichen“ gesellen sich zu den „alten weißen Männern“ hinzu. Ob reich oder arm – das waren ja bisher diejenigen, die für alles verantwortlich zu machen sind. Von „alten weißen Frauen“ hat man übrigens noch nie etwas gehört – und von „alten weißen Diversen“ schon gar nicht. Obwohl doch ansonsten von dieser Klientel immer so sehr auf die „gerechte“ Sprache geachtet wird. Damit zeigen die Aktivisten ihr wahres Gesicht. Sie missbrauchen ein Thema, das völlig unumstritten ist, um eine zerstörerische Stimmung zu erzeugen, um mit dieser Stimmung die Bevölkerung weiter zu ent-solidarisieren und um am Ende den Rechtsstaat selbst in Gefahr zu bringen. Wenn hier nicht Einhalt geboten wird, werden als nächstes Scheiben zu Bruch gehen: „Kauft nicht bei Klimaschädlingen!“

Die Vorschläge zur Einführung der Diktatur liegen ja bereits auf dem Tisch: Klimaräte,

deren Mitglieder ausgelost werden. Wie demokratisch! Werde ich demnächst also gegen meinen Willen ausgelost? Nein, natürlich nicht! Ausgelost wird aus einem Personenkreis, der sich freiwillig meldet, also im Wesentlichen aus dem Kreis der Klimaaktivisten selbst. Und die Beschlüsse dieser Räte gelten dann mehr als diejenigen eines pluralistisch zusammengesetzten Parlaments? Na, das war's dann wohl. Sind wir wieder soweit?

Wehret den Anfängen! Freiheit und Wohlstand sind kein Naturgesetz, wie man in weiten Bereichen unseres Planeten leider feststellen muss. Sie sind wertvolle Güter, die hart und immer wieder erkämpft sein wollen. Sie als selbstverständlich hinzunehmen und zudem noch ihre Urheber zu beschimpfen, mag man noch als Zeichen von Verwöhnheit und Naivität abtun. Sie aber aktiv und aggressiv zu bekämpfen, ist eine Eskalation, die nicht länger hingenommen werden darf. Es geht schon nicht mehr darum, den Rechtsstaat vor Brandstiftung zu schützen.

Er brennt bereits!



## Zum Hintergrund:

Ein Flugzeug vom Typ Cessna 525 CitationJet CJ1+ mit österreichischer Zulassung ist am 6. Juni 2023 vormittags auf dem Flughafen Sylt durch Aktivisten der „Letzten Generation“ mit oranger Farbe besprüht worden. Die insgesamt 5 Aktivisten hatten sich zuvor mit Bolzenschneidern durch den Flughafenzaun Zutritt zum Vorfeld verschafft. Auch die Triebwerksabdeckungen wurden gezielt entfernt, um massiv Farbe direkt in die Düsen einbringen zu können. Die auf Bildern sichtbaren Beschädigungen an Triebwerken, Zelle und Fenstern legen nahe, dass sich der Schaden nahe am Flugzeugwert bewegt. Farbe des selben Farbtons wurde auch beim Anschlag auf die Piper Aztec am Flughafen BER verwendet, die sich leider nicht durch Reinigen entfernen ließ, sondern eine neue Lackierung notwendig machte.

Positiv für die Klimaaktivisten: Sie gingen offenbar nicht ins Gefängnis, sondern abends nach Hause. Polizei und Justiz prüfen offenbar noch, ob es sich überhaupt um Sachbeschädigung handelt.

## AOPA-Intern

Wir danken ...	5
Neue OPS Regeln in Letter 02-23 – Fehlerteufel hat zugeschlagen	5
Mitglieder werben Mitglieder	6
Rückblick auf die AERO 2023	8

## Stärker vertreten!

Fliegen ohne Flugleiter – Jetzt kann es offiziell losgehen	12
Das neue APEG-Magazin ist erschienen	14
AOPA Fly-out 2023 Visby	15
Klimaschutz ja, aber bitte nicht mit der Brechstange	18

## Fliegerisch fit!

44. AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden – ausgerichtet von AOPA D-A-CH	22
AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See	23
AOPA Sprechfunkrefresher AZF online	23
AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“	24
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online	24
AOPA online Seminar: Let's Go instruments	25
AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene	25
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	26

## Besser informiert!

Freiberufliche Fluglehrer – von der Rentenversicherung nicht mehr toleriert?	28
Verzeichnis der Flugplätze mit Mogas oder Autokraftstoff in Deutschland	29

## Rubriken

Editorial	2
AOPA-Austria News	31
Termine	34
Impressum/Mitgliedsantrag	35

## Wir danken ...

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

### 40-jährige Mitgliedschaft

Wolfgang Klanig  
Rudolf Robert Eichler

### 30-jährige Mitgliedschaft

Wolfgang Joschko  
Hugo Kunzi  
Jens Christoph Holst  
Dr. Michael Dommès  
Norbert Brinkmann

Ernst-Egon Henckell  
Paul Gunther Brockhaus  
Hagen Puttrich  
Inge Müller-Kortkamp

Carlos de Pilar  
Rainer M. Hofmann

### 25-jährige Mitgliedschaft

Manfred Heise  
Gaspar Soproni

Gunter Deutschmann  
Axel Paul  
Thomas Hamann  
Uwe Schindewolf  
Dr. Imme Roswitha Rostosky  
Wolfgang Mächtlen  
Dr. Elmar Zehnter  
Peter Wallig  
Dr. Martin Wolfgang Plath  
Peter Lindner

Jürgen Michelfelder  
Wolfgang Winkler  
Thiemo Gorath  
Gabriel-Sorin Catana  
Uwe Janz  
Dr. Kai Uwe Koster  
Harald Meier  
Dr. Jörg Riesenberg

## Neue OPS Regeln in Letter 02-23 – Fehlerteufel hat zugeschlagen

In der letzten Ausgabe des AOPA-Letters haben wir den zweiten Teil zu den OPS Regeln veröffentlicht.

Leider wurde im Abschnitt „Bestimmungsausweichflugplatz (destination alternate aerodrome)“ auf Seite 16 in der Übersicht der Zuschläge für das Landing Minimum des Alternate Aerodromes ein falsches Zeichen abgebildet. Die korrekte Übersicht finden Sie in der online Version des Artikels vom 11. April, dies sind die korrekten Angaben:

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

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

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

# 1

## neues Mitglied



**ForeFlight**  
A Boeing Company

### ForeFlight Gutschein 50 Euro

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



### Jeppesen Gutschein 80 Euro

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



### 50 Euro Gutschein

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



### Prämienzahlung

von 40 Euro für jedes neue Mitglied



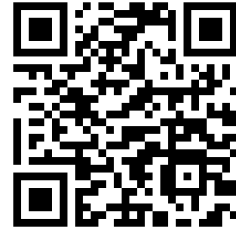
### Lande-Gutscheinheft

Ausgabe für 2023

## Kein Problem!

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

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



# 2

## neue Mitglieder



### Jeppesen Gutschein 200 Euro

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



### Jeppesen JeppView VFR Europe

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



### Freistellung vom AOPA-Mitgliedsbeitrag für ein Jahr

für AOPA-Mitglieder mit persönlicher Mitgliedschaft

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

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



# Rückblick auf die AERO 2023

## Wieder ein wichtiger Marktplatz der Branche und ein Erfolg für die AOPA



Foto: © AOPA-Germany

AOPA-CREW vor Ort, v.l.n.r.: Otto Stein, Thomas Neuland, Michael Erb, Tilman Nebelung, Jochen Hägele

Am Ende der Messe haben uns die Veranstalter um eine Zusammenfassung gebeten, diesen Text haben wir geliefert:

„Die AERO war auch in diesem Jahr für die gemeinsam ausstellenden AOPAs aus Deutschland, Österreich und der Schweiz wieder der ideale Marktplatz für die Allgemeine Luftfahrt. Die Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) war auch in diesem Jahr als Mitaussteller vor Ort. Im Mittelpunkt stand für uns natürlich der Kontakt zu unseren Mitgliedern, die wir in vielen individuellen Gesprächen, in Konferenzen und auf Podien informieren konnten, vor allem zu den aktuellen Themen „Fliegen ohne Flugleiter“ und „Avgas/umweltfreundliche Treibstoffe“. Aber auch für den Austausch mit Mitausstellern und Behörden gab es viele Gelegenheiten. Die Stimmung war bestens, im nächsten Jahr kommen wir selbstverständlich wieder, idealerweise auch mit zusätzlichen Slots für Besucher, die mit dem eigenen Flugzeug anreisen wollen.“

Tatsächlich konnten wir sehr viele Mitglieder treffen und beraten, insgesamt 40 neue Mitglieder werben, eine sehr positive Zahl. Mit der EASA, dem Bundesverkehrsministerium (BMDV), dem Bundes-



Foto: © AOPA-Germany

In Halle A7 war ein wichtiger Schwerpunkt der Messe zu besichtigen: Alle aktuell relevanten Projekte zum nachhaltigen Fliegen waren hier vertreten.





Foto: © AOPA-Germany

*Flugzeuge bis unters Dach: Spektakuläre Raumausnutzung in Halle B2*

aufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und vielen Länderbehörden hatten wir eine Art „Speed-Dating“, viele Probleme konnten besprochen, einige auch tatsächlich gelöst werden, die Wiedervorlage bleibt aber noch lang genug.

Zur Statistik: Mehr als 27.000 Besucher kamen zur AERO, damit war die Messe gut besucht, aber die Zahlen blieben auch wetterbedingt noch unter dem Vor-COVID-Niveau von ca. 33.000 Besuchern. Das Angebot an Ausstellern war sehr breit, insgesamt 670 Aussteller aus 35 Ländern waren angereist.

Im letzten Jahr war noch der große Messe-Aufreger, dass für selbst anreisende Piloten der Rückweg zum eigenen Flugzeug ein Security-Spießrutenlaufen war. Angeblich lag es an EU-Vorschriften, dass es einen enormen Rückstau an der Security-Kontrolle gab, weil jede Crew per Bus zum abgestellten Flugzeug befördert werden musste, danach wurde das Flugzeug durchsucht, und das Security-Personal im Bus durfte erst dann zum nächsten Flugzeug weiterfahren, nachdem das zuvor abgefertigte Flugzeug seine Parkposition verlassen hatte. Wir konnten in Zusammenarbeit mit der Messe Friedrichshafen, dem Flughafen und den Behörden eine Neuinterpretation der europäischen Security-Vorschriften anregen, so dass es auf Basis der exakt identischen Gesetze in diesem Jahr auch keinerlei Wartezeiten oder Probleme mehr mit den Verfahren gab.



Foto: © AOPA-Germany

*Besucher am AOPA Messestand im Gespräch mit Tilman Nebelung und Bülent Emekci*

Ärgerlich für viele Piloten war jedoch, dass das System der Slots wieder nicht funktioniert hat. Zum einen war das Grundproblem, dass es viel weniger Slots als Nachfrage bestand, sie waren kurz nach Eröffnung des Online-Portals schon ausgebucht. Zum anderen hat das Online-tool auch diesmal dem Buchungsansturm nicht wirklich standgehalten. Gemeinsam mit dem AERO-Management wollen wir uns dafür einsetzen, dass im nächsten Jahr wieder vermehrt angefliegen werden kann. Mengen und Memmingen sind als IFR-Flugplätze aber über eine Stunde entfernt, Leutkirch und Konstanz liegen als VFR-Ziele nur unwesentlich näher. Die notwendigen Kontakte für Veränderungen haben wir schon angesprochen. Meine erste AERO war in 1993, und damals konnte ich mit meinem taufrischen PPL aus dem Cockpit miterleben, wie der Anflug sehr vieler Flugzeuge auch ohne Slots funktionierte.



Foto: © AOPA-Germany

*Ein hoher Anteil der 27.200 Besucherinnen und Besucher verfügt über einen Pilotenschein.*



Foto: © fliegermagazin

*Immer gut besucht waren die Podien des fliegermagazins, hier die Diskussion zur Zukunft von Avgas. Podium v.l.n.r.: Michael Erb (AOPA), Stefan Ebert (EASA), Tim Roehl (GAMI), Clemens Bollinger (Bollinger Aviation Fuels), Thomas Borchert (fliegermagazin)*

# TESTEN LOHNT SICH

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



## FLIEGERSCHEIBE

- Zeigt die wichtigsten Funksprechgruppen & Lichtsignale
- Enthält auch die GAFOR-Tabelle des DWD mit zulässigen VFR-Minima

Zuzahlung nur 1,- €

ÜBER  
**34%**  
PREISVORTEIL

Einfach bestellen unter:

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

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



Sie erhalten 3 Ausgaben fliegermagazin für zzt. 15,50 € (DE) / 17,20 € (AT) / 25,20 CHF (CH) (inkl. MwSt. und Versand) zzgl. des jeweiligen Zuzahlungsbetrags. Dieses Angebot gilt nur solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferung vorbehalten. Der Prämienvsrand erfolgt nach Zahlungseingang. Anbieter des Abonnements ist JAHR MEDIA GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.

# Fliegen ohne Flugleiter – Jetzt kann es offiziell losgehen



Diskussionsrunde auf dem Fliegermagazin Podium während der AERO, v.l.n.r. Florian Willers (BMDV), Tilman Nebelung (AOPA), Florian Hose (RP Darmstadt), Guido Frey (Initiative Fliegen ohne Flugleiter), Dr. Michael Erb (AOPA)

Regelmäßig haben wir über die Fortschritte bei den beiden Themen Feuerlösch- und Rettungswesen und – davon abhängig – Fliegen ohne Flugleiter berichtet. Seitdem in der letzten Woche die lang ersehnte NfL 2023-1-2792 über die *Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen* veröffentlicht wurde, sind wir am Ziel angekommen.

Diese NfL ersetzt die Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen vom 1. März 1983 (NfL-I-72/83) und hebt diese zugleich auf. Die mit der Veröffentlichung einhergehenden Änderungen können mit Recht als historisch bezeichnet werden, welche auch durch die intensive und konstruktive Arbeit der AOPA-Germany sowie unseres Dachverbandes IAOPA bei der ICAO zustande gekommen sind.

Anlässlich der vom Fliegermagazin organisierten und von Chefredakteur Thomas Borchert moderierten Podiumsdiskussion am Freitag, den 21.04., auf der AERO zum Thema „Fliegen ohne Flugleiter“ wurde diese Einschätzung bestätigt. Auf dem Podium vertreten waren:

- Florian Willers vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Referat Flugplätze LF15
- Florian Hose vom Luftverkehrsdezernat des Regierungspräsidiums (RP) Darmstadt
- Guido Frey von der Interessengemeinschaft Fliegen ohne Flugleiter, sowie
- Michael Erb und Tilman Nebelung von der AOPA-Germany

In der Podiumsdiskussion machte Florian Willers vom BMDV schnell klar, wie die beiden Themen Feuerlösch- und Rettungsdienst (RFF) und Fliegen ohne Flugleiter (FoF) miteinander verbunden sind, und wie sie miteinander gelöst werden können:

Die Flugleiter sind diejenigen Personen, die den RFF während ihrer Dienstzeit gewährleisten. Die Pflicht RFF vorzuhalten entfällt jetzt an den meisten Flugplätzen, insbesondere den Sonderlandeplätzen. Weitere den Flugleitern per Flugplatzgenehmigung übertragene Aufgaben sind zumeist die Führung des Hauptflugbuchs und die Überprüfung des verkehrssicheren Zustands der Betriebsflächen.

Wenn ein Flugplatz ein schlüssiges Konzept entwickelt, wie auch ohne Flugleiter das Hauptflugbuch geführt wird (d. h. eine technische Lösung wie ein elektronisches System, per E-Mail oder auch per Einwurf der Flugzeiten auf einem Zettel in einen Briefkasten), und wie die Piste und Rollwege auf ihren betriebssicheren Zustand überprüft werden, kann dem die zuständige Luftfahrtbehörde auch zustimmen, die Flugplatzgenehmigung anpassen und die Flugleiterpflicht aufheben.

Florian Hose vom RP Darmstadt machte klar, dass seine Behörde bereits positive Erfahrungen mit eingeschränktem Flugbetrieb ohne Flugleiter hat und entsprechende Anfragen und Anträge von Flugplätzen ab sofort entgegennimmt. Flugplätze wie etwa Egelsbach in der Nähe der Frankfurter Kontrollzone und mit extrem hohem Flugbetriebsaufkommen bleiben vom FoF allerdings ausgenommen.



*Fliegen ohne Flugleiter wird in Västervik schon lange erfolgreich praktiziert.*

Tilman Nebelung von der AOPA ist Jurist und Vorsitzender des Aero-Clubs Oppenheim, der auch einen Sonderlandeplatz mit Mischbetrieb betreibt. Er stellte dar, dass nun die Grundvoraussetzung für das Fliegen ohne Flugleiter geschaffen ist und appellierte an andere Platzhalter die damit verbundenen Chancen zu nutzen. Die nun verbleibenden und derzeit noch dem Flugleiter zugewiesenen Aufgaben (u. a. Verkehrssicherungspflicht und Führung des Hauptflugbuchs) sollen möglichst praxisingerecht nach Ermessen des jeweiligen Platzhalters umgesetzt werden.

Guido Frey konnte auf die gesammelten Erfahrungen aus seinem Austausch mit über 120 Flugplätzen in ganz Deutschland verweisen. Eine sehr große Mehrheit dieser Flugplätze will offenbar FoF, nur 4 dieser 120 wollen es nicht. Er geht davon aus, dass Piloten sich schnell an die gestiegene Eigenverantwortung im Funkverkehr und bei der Auswahl der Betriebsrichtung der Piste gewöhnen und dass FoF der neue Standard an deutschen Flugplätzen wird.

Michael Erb verwies auf die Entstehungsgeschichte der Lösung, wie vor über 12 Jahren die IAOPA bei der ICAO einen Antrag auf Änderung des RFF gestellt hat. Der Repräsentant der AOPA bei der ICAO Frank Hofmann war ebenfalls anwesend und erhielt für seinen Einsatz einen besonderen Applaus des Publikums.

Den Link zum Podcast der Fliegermagazin-Veranstaltung finden Sie hier: <https://www.fliegermagazin.de/podcasts/fliegen-ohne-flugleiter-jetzt-geht-es-los/>

Nach der AERO blieben die Behörden nicht untätig. Inzwischen hat es mehrere Treffen zwischen Bund, Ländern und Flugplätzen gegeben um zu klären, wie die neuen RFF-Vorgaben umzusetzen sind. Es gab

wohl auch noch uneinheitlich interpretierte Begriffsbestimmungen. Jetzt ist z. B. abschließend geklärt, dass gewerbliche Flugschulen keinen gewerblichen Luftverkehr darstellen und folglich keinen RFFS benötigen.

Ein verbleibendes Diskussionsthema ist wohl, wie an Verkehrslandeplätzen während der offiziellen Öffnungszeiten der gewerbliche Luftverkehr abgewickelt wird. Den maximal notwendigen RFF für große Gewerbliche pauschal während der gesamten Öffnungszeit vorzuhalten wäre natürlich kontraproduktiv, wenn diese Kundschaft zu 99 % nicht kommt. Die einfachste Lösung wäre es, hier mit PPR zu arbeiten, um RFF für die Gewerblichen bedarfsgerecht und zeitlich eng befristet kurz vor und nach der Start-/Landezeit in der geforderten Kategorie vorzuhalten. Das ist ein Punkt, bei dem es noch kein vollständiges Einvernehmen gibt.

Nach der Sommerpause soll zudem ein zwischen Bund und Ländern abgestimmtes Papier zum eng verwandten Thema „Fliegen ohne Flugleiter“ veröffentlicht werden.

Flugplatzbetreiber sollten sich bei Interesse an den neuen Optionen möglichst bald bei ihrer Genehmigungsbehörde melden, idealerweise mit einem Betriebskonzept. Für Sonderlandeplätze ohne Betriebspflicht kann dies sicherlich recht einfach erstellt werden. Für größere Verkehrslandeplätze kann dies etwas aufwendiger werden und sollte bei den Anforderungen zumindest unterscheiden zwischen dem Flugbetrieb zu den normalen Betriebszeiten mit Betriebspflicht und zu den Tagesrandzeiten ohne Betriebspflicht.

Wir halten Sie über den Fortschritt informiert!

## Das neue APEG-Magazin ist erschienen

Gefährliche Annäherungen von Luftfahrzeugen, so genannte Aircraft Proximities (AIRPROX), kommen bei der hohen Dichte des Luftverkehrs über Deutschland immer wieder mal vor. Ihre Anzahl ist zum Glück gering, und nur selten kommt es zu einem wirklichen Kollisionsrisiko oder gar zu einem Zusammenstoß zweier Luftfahrzeuge.

Eine Luftfahrzeugannäherung (Aircraft Proximity, AIRPROX) ist eine Situation, bei welcher – nach der subjektiven Meinung des Piloten oder des Flugsicherungspersonals – die Sicherheit aufgrund der Entfernung zwischen den beteiligten Luftfahrzeugen unter Berücksichtigung der Geschwindigkeiten und relativen Positionen zueinander beeinträchtigt war. Solche Annäherungen werden entweder vom Flugsicherungspersonal, die solche Fälle unmittelbar im Rahmen ihrer Flugsicherungstätigkeit beobachten, in vielen Fällen aber auch von Piloten, überwiegend bei Flügen nach IFR, die sich durch die Annäherung eines anderen Luftfahrzeugs, meist im Flug unter VFR, gefährdet sehen, gemeldet.

Die AIRPROX werden, wenn sie gemeldet wurden, von der nationalen Aircraft Proximity Evaluation Group (APEG) analysiert und bewertet. Dabei werden Mitschnitte des Sprechfunkverkehrs und Radaraufzeichnungen ausgewertet und im Einzelfall auch weitere Stellungnahmen bzw. Anhörungen der Flugsicherung und vor allem, soweit möglich, auch von den beteiligten Piloten, eingeholt. Das Ziel ist es, Erkenntnisse über die Ursachen solcher Vorfälle zu gewinnen, um dadurch Wege aufzuzeigen, die einen zusätzlichen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr leisten können.

Schließlich werden die Vorfälle nach vorgegeben Kriterien der ICAO in eine bestimmte Kategorie von A bis D eingestuft: A – Kollisionsgefahr, B – Sicherheit nicht gewährleistet, C – Keine Kollisionsgefahr, D – Gefahr nicht bestimmt.

### Meldung von gefährlichen Luftfahrzeugannäherungen

Für die Meldung von gefährlichen Luftfahrzeugannäherungen (AIRPROX) steht den Piloten ein spezielles Anmeldeformular zur Verfügung. Hierüber informiert ausführlich der AOPA Safety Letter Nr. 59 „Meldungen von Ereignissen im Luftverkehr“ vom Februar 2022.

Weitere nützliche Informationen zum Meldewesen sind auch auf der Internetseite des Bundesamtes für Flugsicherung (BAF) unter der Rubrik „Melde-System für sicherheitsrelevante Vorkommnisse“ zu finden.

Die APEG arbeitet weisungsungebunden als unabhängiges Gremium mit Experten u. a. aus Flugsicherungsorganisationen, Fluggesellschaften, Luftfahrtverbänden, Luftfahrtamt der Bundeswehr und dem Bundesaufsichtsamt der Flugsicherung (BAF).

Aus jedem Vorfall kann man lernen und Schlüsse für sein eigenes Flugverhalten ziehen. Deshalb hat die APEG nun erneut ein APEG-Magazin veröffentlicht mit beispielhaften Berichten zu Vorfällen mit gefährlichen Luftfahrzeugannäherungen.

Das APEG-Magazin 2022 ist zu finden unter:  
<https://bit.ly/3MUKd44>

### Fehlerhafter Umgang mit der TMZ

Trotz der deutlichen Verbesserung der TMZ-Regeln und der Veränderung der Luftraumstruktur rund um Memmingen (EDJA) kam es im August 2021 erneut zu einer kritischen Annäherung.

Eine VFR fliegende Aquila kreuzte den Flugweg einer IFR anfliegenden Cessna in der Transponder Mandatory Zone (TMZ). Der gewünschte Schutz des IFR-Verkehrs in einer TMZ konnte nicht erreicht werden, da die Aquila nicht von der FIS-Frequenz auf die TMZ-Frequenz gewechselt ist.

#### Wie kam es zu dem Vorfall?

Bei schönem Wetter (EDJA: CAVOK, kein Wind) kreuzen sich die Flugwege in der TMZ Memmingen. Die Cessna flog gemäß einem eingereichten IFR-Flugplan von Mainz nach Memmingen, den sie mit einem ILS-Anflug auf die RWY 24 abschließen wollte. Die Aquila befand sich auf einem Flug von Innsbruck nach Mannheim. Die direkte Route führt die Aquila an der Kontrollzone Memmingen vorbei, aber durch die TMZ und durch den IFR-Anflugweg auf die RWY 24 in Memmingen. Die Cessna befand sich zum Zeitpunkt des Vorfalls seit ca. 10 min auf der Radar-Frequenz (129,450 Mhz) von München, während die Aquila seit ca. 20 min auf der FIS-Frequenz (126,950 Mhz) funkte. Der vorgesehene Wechsel von Transpondercode und Frequenz bei Einflug in die TMZ wurde von der Aquila nicht durchgeführt. Die Situation entwickelt sich sehr dynamisch, als (München) RADAR der Cessna den Radarvektor zum ILS-Anflug auf die RWY 24 erteilt. Dass die Aquila ein Konflikt darstellt, wird München RADAR an dieser Stelle bewusst und versucht eine direkte Ansprache, die jedoch erfolglos bleibt. Während des parallelen Telefonats zwischen RADAR und FIS zur Klärung der Intention der Aquila, erteilen FIS und RADAR jeweils Verkehrsinformationen. Die Aquila ändert ihren Flugweg daraufhin

etwas, sodass sie nun einen noch größeren Konflikt darstellt. Es erfolgen weitere Verkehrshinweise sowohl von FIS an die Aquila als auch von RADAR an die Cessna. Leider hat aufgrund von Bewölkung in der Höhe kein Flugzeug das jeweils andere in Sicht. Zur Konfliktvermeidung weist RADAR der IFR-Cessna eine erhöhte Sinkrate an. Trotzdem kommt es zur Annäherung, und es wird ein ALPROX-Report erstellt. Die geringste Annäherung betrug 0,9NM lateral und 400ft vertikal.

In Deutschland sind RADAR und FIS getrennte Arbeitsplätze, die aber den gleichen Luftraum bearbeiten. Memmingen ist ein D(HX) Flugplatz mit IFR-Anflugverfahren, die durch einen TMZ-Luftraum geschützt werden sollen. Grundsätzlich handelt es sich auch bei einer TMZ um den Luftraum E. Die potenziell mögliche Ansprache von VFR-Verkehr durch RADAR im An-/Abflug-Bereich solcher Flugplätze soll durch den jeweiligen Transpondercode und das dazu gehörige Monitoring der entsprechenden RADAR-Frequenz gewährleistet werden. Dies wurde unter anderem aufgrund der Arbeit der APEG in den vergangenen Jahren eingeführt. Zusätzlich ermöglicht das Monitoring der RADAR-Frequenz auch dem VFR-Flieger ein besseres Situationsbewusstsein.

In diesem Fall hat es leider nicht geklappt. Die VFR-fliegende Aquila hatte zwar die FIS-Frequenz gerastet und sich dort auch angemeldet, aber den Übergang zur TMZ und der entsprechenden RADAR-Frequenz verpasst. Dadurch sind beide Möglichkeiten der Konfliktlösung in der TMZ verloren gegangen. Weder konnte RADAR proaktiv die Intention der Aquila abfragen, noch konnte die Aquila „erhören“, dass sich ein Flugzeug im Anflug auf Memmingen befand und damit ein Verkehrsproblem für sie darstellen konnte. RADAR konnte nur sehr umständlich ein komplettes Lagebild bekommen und elegante Konfliktlösungen waren aufgrund der Kommunikationsverzögerung über dritte (FIS) kaum sinnvoll möglich.

*Quelle: Der Bericht wurde in leicht gekürzter Form (ohne Abbildungen) dem APEG-Magazin 2022/BAF entnommen; mit freundlicher Genehmigung durch APEG/BAF.*



## AOPA Fly-out 2023 Visby

Pfingsten ist AOPA-Fly-out-Zeit. Dieses Jahr fand es von Donnerstag, den 25.05. bis Sonntag den 28.05. statt. Für 2023 hat die AOPA-Crew wieder einmal eine bewährte Adresse hervorgeholt. Visby war bereits in den Jahren 2010 und 2012 das Ziel von AOPA-Piloten. Es gibt für unsere Ausflüge ein paar Randbedingungen, die erfüllt werden sollten, um einen Fliegerausflug zum Erfolg zu bringen. Eine davon ist, alle Teilnehmer im selben Hotel unterzubringen. Das ist bei fünfzig und mehr Personen oft gar nicht so leicht. Das Strandhotel in Visby bietet diese Möglichkeit bei einem guten Standard – doch fangen wir am Anfang an.

Typisch ist, dass man im Vorfeld des Fly-outs einen besonderen Blick auf das Wetter lenkt. Das war dieses Mal nicht so spannend, weil sich schon früh ein großes Hochdruckgebiet über Europa ankündigte. Schon am Mittwoch vor dem Anreisetag war klar, dass eine stabile Hochdrucklage die nächsten Tage für gutes Wetter sorgen würde. Daher war die Lage am Anreisetag sehr entspannt. Lediglich eine teils zwar geschlossene aber dünne Wolkenschicht lag über Norddeutschland. Schon oberhalb von ca. 2000 ft fand man „severe CAVOK“ Bedingungen vor. So waren dann diese Wolken auch für diejenigen, die darunter starten mussten, dank der zuverlässigen

„Löcher vom Dienst“ auch für die VFR-Flieger kein Hindernis. Gegen Norden lockerte die Bewölkung zunehmend auf und verschwand dann schließlich komplett. Das war’s, jedenfalls vom Wetter.

Entsprechend entspannt war dann auch die Anreise aller Crews. Am Nachmittag trudelten sie alle am Zielflugplatz Visby ein – nein, so darf man das eigentlich bei einem Fliegerausflug nicht nennen, denn beim „Trudeln“ kommen Piloten ganz andere Gedanken! Also es erreichten alle, meist mit einem Lächeln im Gesicht, den internationalen Flughafen ESSV auf dem schwedischen Gotland. Die Tower-Controller waren vom Airport-Management wohl nicht informiert worden über die „Invasion“ von 28 deutschen Flugzeugen und schienen deshalb etwas überrascht. Nach der Erklärung, dass es sich „nur“ um den jährlichen Ausflug der deutschen AOPA handelt, legte sich die Aufregung schnell und die Abwicklung erfolgte sehr professionell.

Der Flughafen Visby liegt nur 3,5km von der Stadtmitte entfernt, sodass der Taxitransport ins Hotel trotz vieler Personen recht zügig abgewickelt werden konnte. Die sportlichen unter den Teilnehmern legten den Weg sogar zu Fuß zurück. Zum Abendessen in der Stadt



fand sich dann eine stattliche Gruppe zusammen und gemeinsam mit den hart gesottenen Schweden saßen wir im Freien. Glücklicherweise gab es zu jedem Stuhl eine warme Decke, denn die Temperatur lag nur wenig über der Zittergrenze. Die elektrischen Heizstrahler, die über den Tischen installiert waren, sollten wohl den Aufenthalt draußen etwas angenehmer gestalten, hatten allerdings nur einen psychologischen Effekt. Die Schweden haben offenbar billigen Strom.

Eine wichtige Information, die am ersten Abend noch verteilt werden musste, betraf die Öffnungszeiten des Flughafens. Am Samstag ist der Flugplatz nur von 08:30 Uhr bis 15:00 Uhr LT geöffnet, das steht so in einem NOTAM. Für fliegerische Ausflüge setzen diese Zeiten enge Grenzen. Laut Gebührenordnung gab es eine Option für eine drei Stunden längere Öffnungszeit. Dafür wird eine Gebühr von

ca. 900€ verlangt. Unsere Frage, ob der Preis für die Zeit oder pro Flugzeug anfallen würde, konnte von den Angestellten des Flughafens nicht so eindeutig beantwortet werden. Man glaubte, das sei der Preis für jede Flugbewegung. Wir haben nicht mehr nachgehakt und unseren Teilnehmern empfohlen, die fliegerischen Ausflüge möglichst schon am Freitag zu machen, was auch gerne angenommen wurde.

So war dann der Freitag der Ausflugs-Tag. Es gibt einige kleine Flugplätze in der Nähe bis hin zu den kleineren Plätzen Ska-Edeby bei Stockholm und Stegeborg bei Norrköping. Wir entschieden uns für Västervik, einer kleinen Stadt auf dem Festland an der Küste, etwa 60 Meilen von Visby entfernt. Bekannt war, dass solche kleinen Plätze in Schweden nicht mit Personal besetzt sind, also kein Flugleiter oder Ähnliches. Dennoch gibt es dort Kraftstoff an einer Selbstbedienungs-Tankstelle. Es stellte sich heraus, dass die Preise recht günstig waren. Wir haben unser Flugzeug daher auch gleich für den Rückflug nach Deutschland betankt. Der freundliche Pilot eines dort stationierten Vermessungsflugzeug hat sich sehr hilfsbereit gezeigt, indem er erklärt hat, wie die Tankanlage funktioniert.

Västervik ist ein nettes Küstenstädtchen mit einem Hafen und einer hübschen Altstadt, die zum Spazieren einlädt. In einem netten Kaffee konnten wir schwedische Backkünste genießen. Für den Rückflug sind wir ins Flugzeug eingestiegen, haben per Funk gesagt, was wir vorhatten und sind abgeflogen, so einfach kann das sein! Der notwendige Flugplan wurde per Internet bei dem deutschen AIS aufgegeben und von dem zuständigen Radarcontroller per Funk aktiviert. Einfacher geht's nicht. Für einen Teilnehmer unserer

Anzeige

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

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

Kostenfreie flugmedizinische  
Beratung für AOPA-Mitglieder



Ausflugsguppe fand die Flugsicherung keinen Flugplan aber selbst dieses Problem konnte ohne die großen Umstände einer Landung und erneuten Aufgabe eines Planes, quasi in der Luft, gelöst werden.

Am Freitagabend fand das gemeinsame Abendessen in unserem Hotel statt. Für große Verblüffung hat das Ansinnen des Personals gesorgt, dass alle Teilnehmer ihr Essen und Trinken vor dem Essen bezahlen sollten. Das sei bei Gruppen so üblich, sagte man uns. Alle Versuche, dieses merkwürdige Vorgehen zu ändern, scheiterten. Daher blieb nichts anderes übrig als darauf zu hoffen, dass das Essen auch wirklich gut war. Das war es dann auch wirklich und so hat sich die Aufregung schnell gelegt.

In Visby kann man durchaus einen ganzen Tag verbringen, ohne dass es langweilig wird, die Altstadt mit vielen verwinkelten Gassen und jede Menge Einkaufsmöglichkeiten und Cafés ist es wert, erkundet zu werden. Ein Museum, in dem Relikte aus der langen Geschichte der Insel Gotland ausgestellt werden, beeindruckt mit seiner Vielfalt. Etwa drei Kilometer südlich der Stadt befindet sich ein Vergnügungspark, in dem die originale Villa Kunterbunt von Pipi Langstrumpf steht. Pipi war auch tatsächlich zu Hause, so haben es die Teilnehmer unserer Gruppe berichtet, die dem Park einen Besuch abgestattet hatten. Wer in Visby war, darf nicht versäumen, den Eissalon am Hafen aufzusuchen, der 356 Sorten Eis bereithält. Dort werden für die Kunden Nummern verteilt, um sie dann in Reihenfolge zu bedienen. Was uns z. B. von Behörden bekannt ist, dient hier offenbar dazu, den Andrang zu regulieren, wenn ein Kreuzfahrtschiff im Hafen angelegt hat. Bei uns hat es länger gedauert bis wir

die Auswahl unter 356 Sorten getroffen hatten als die Zeit bis ein Verkäufer frei war. Es ist schon erstaunlich, dass Eis so populär ist in einem Land, in dem es die meiste Zeit des Jahres eher kühl bis eiskalt ist.

Der Sonntag ist traditionsgemäß als Rückreisetag angesetzt. Der Pfingstmontag soll als Ausweichtag bei schlechtem Wetter dienen. Das war bei unserem diesjährigen Ausflug völlig unnötig, da sich das ganze Wochenende keinerlei Wetteränderung ergeben hatte. Daher haben einige Crews ihren Aufenthalt auch noch um ein paar Tage verlängert – verständlich.

Obwohl wir mit unserer DA40NG den Flug von Visby nach Egelsbach nonstop hätten fliegen können, haben wir uns eine kleine Pause in Barth gegönnt. Barth ist für einen Zwischenstop ideal: Tanken und bezahlen, Mittagssnack, Toilettenpause, das klappt hier stressfrei und preisgünstig in 45 Minuten. Dort konnten wir uns nochmal von mehreren Teilnehmern verabschieden, die den gleichen Weg gewählt haben.

Nach dem Fly-out ist vor dem Fly-out! Wohin es das nächste Mal geht, ist noch nicht bekannt. Es gibt schon einige Ideen aus dem Kreis der Teilnehmer – vielleicht kann sich jeder, der das nächste Mal teilnehmen möchte, ein Ziel ausdenken. Wir können dann prüfen, ob an die ganze Mannschaft unterbringt und mit allem versorgt, was nötig ist. Wir freuen uns schon darauf!

*Hans-Peter Walluf*  
*Vizepräsident*



## Klimaschutz ja, aber bitte nicht mit der Brechstange

Bei der Einschätzung der Aktivisten der „Letzten Generation“ gehen die Meinungen weit auseinander: Von zur Rettung des Klimas unbedingt notwendig bei den Unterstützern, bis aktuell „völlig bekloppt“ von Seiten des Bundeskanzlers, bis zum Verdacht der Gründung einer kriminellen Vereinigung bei vielen Juristen. Einigkeit besteht aber sicher bei der Einordnung einer Aktion am Hauptstadtflughafen BER am 5. Mai 2023, denn sie ging völlig daneben. Das selbsterklärte Ziel der Aktivisten war, Privatjets von Milliardären mit Farbe zu besprühen und so ein Zeichen zu setzen gegen „die rücksichtslose Klimazerstörung, die eine Minderheit von Superreichen auf Kosten der Mehrheit betreibt.“

Wenn man auf Privatjets von Milliardären abzielt, aber eine alte Piper Apache mit Propellerantrieb mit Farbe besprüht, die einer gutbürgerlichen dänischen Haltergemeinschaft gehört, dann hat ganz objektiv betrachtet im Eifer des Aktivismus etwas nicht geklappt.

Dass man ein gesetztes Klimaschutzziel in der Luftfahrt nicht erreichen wird, das kann man auch von einer portugiesischen Gesetzesinitiative zur Umsetzung des Klimaschutzes behaupten:

Eine Kohlenstoffsteuer, die seit Juli 2021 nur für kommerzielle Flüge mit mehr als 19 Sitzplätzen berechnet wurde, soll ab Juli 2023 auch für alle nicht-gewerblichen Flüge ohne Rücksicht auf die Sitzplatzanzahl angewendet werden. Ausgenommen sind nur die üblichen Flüge von SAR sowie Staatsflüge, und rein elektrische Flüge.

Die Überschrift der „The Portugal News“ lautet: „Carbon tax for private jets – Starting in July, all passengers on private jets departing from airports or national airfields will pay a carbon tax of two euros.“

Auch hier wird bei näherer Betrachtung klar, dass etwas nicht stimmt. Die Kohlenstoffsteuer soll laut Gesetzestext Nr. 24-D/2022 Artikel 184 nicht nur private Jets treffen, sondern alle motorisierten Flugzeuge und Luftsportgeräte. Und die Steuer beträgt auch keinesfalls nur 2€ pro Passagier, sie wird nach einer Formel berechnet, die die Anzahl der Sitzplätze des Flugzeugs und der zurückgelegten Strecke berücksichtigt. Die 2€ sind nur ein Faktor in der Formel. Setzt man die Werte für einen üblichen Viersitzer ein, der in einer Stunde eine Strecke von 200 km fliegt, dann kommt man auf einen Steuerbetrag von 96€. Oder



Foto: © istockphoto.com – chameleonsseye



umgerechnet auf den verbrauchten Treibstoff macht das satte 3€/Liter aus. Rechnet man die Steuer für einen 8-sitzigen Business-Jet durch, dann liegen wir für die Strecke von 200km bei 192€, oder bei einem Flug von einer Stunde bei ca. 600€, oder etwa einem Euro/Liter. Für eine typische Vereins-Cessna verteuert sich die Flugstunde um satte 50%, der Jet wird nur ca. 20% teurer. Wird man das Gesetzesvorhaben noch korrigieren können? Wie soll denn die Abrechnung funktionieren, muß jeder einzelne Flug gemeldet werden?

Auch hier wird klar: Man gibt vor auf die „großen klimaschädlichen Jets“ abzielen, man trifft aber vor allem die Privatpiloten und Luftsportler in ihrer Existenz.

Ist das ein nicht beabsichtigter Kollateralschaden, oder doch volle Absicht? Uns fällt es schwer, das portugiesische Gesetzesvorhaben und die Denkmuster seiner Unterstützer aus der Distanz abschließend zu bewerten. Eine elektrische Allgemeine Luftfahrt will man angesichts der Ausnahmetatbestände in Portugal offenbar akzeptieren, nur macht man die bestehende Branche auf dem Weg in eine saubere Zukunft erst einmal kaputt. Wir stehen mit unseren Kollegen der AOPA-Portugal in Verbindung, um noch in letzter Minute eine Korrektur des Gesetzes zu erreichen.

Für uns ist klar, dass sich diese Denkweise nicht im Rest von Europa verbreiten darf. Denn mit der Quasi-Abschaffung der Allgemeinen Luftfahrt und des Luftsports und einer damit verbundenen Reduzierung

Anzeige



## RunwayMap

**Kostenlose AIP VFR Charts**

Für 1300 Flugplätze in Deutschland, Österreich und 13 weiteren Ländern





GRATIS LADEN

 Laden im App Store
 JETZT BEI Google Play

Alle Features unter [www.runwaymap.com](http://www.runwaymap.com)

## Stärker vertreten!



Piper Apache vor der Aktion

des gesamtwirtschaftlichen Verbrauchs fossiler Kraftstoffe im Promillebereich erreicht man weder gesellschaftlichen Konsens noch einen wirklichen Fortschritt für die Umwelt. Nicht in Portugal, nicht in Deutschland und auch nicht in Europa.

Sollte sich die Situation verfestigen, dann wäre sie recht treffend mit dem deutschen Unwort des Jahres 2019 beschrieben: Klimahysterie.

Es gibt Anzeichen dafür, dass sich die Lobby gegen die Privatfliegerei in Europa grenzübergreifend koordiniert. So meldet die Online-Ausgabe des SPIEGEL am 30. Mai, dass Frankreich, Österreich und Niederlande von der EU-Kommission mehr Regeln für Privatjets fordern. Die Partei „Die Linke“ fordert von der deutschen Bundesregierung, sich an der Initiative zu beteiligen.



Piper Apache am Hauptstadtflughafen BER, 5. Mai 2023

Die Zielgruppe solcher politischen Aktivitäten sind sicherlich wie in Portugal und wie bei der Besprühaktion in Berlin keine Kleinflugzeuge, sondern große Privatjets. Aber wir sehen, wie schnell es zu „Kollateralschäden“ kommt.

Wir sind natürlich gegen eine Einteilung in gute/saubere, große und kleine Flugzeuge, in solch einer Diskussion könnten wir als Branche nur verlieren. Und genau darauf zielen die Luftfahrtgegner ab: Dass wir uns spalten lassen. Aber ein öffentliches und unreflektiertes Betonen aktuell großer Wachstumszahlen in der Business-Fliegerei ist angesichts der heutigen politischen Diskussion sicherlich auch nicht ratsam.

*Michael Erb*

Anzeige



**AOPA GERMANY**

*We keep you in the air*

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

Wir mischen uns ein, wenn Pilotenrechte beeinträchtigt werden.

Verlassen Sie sich auf die weltweit präsenste Gemeinschaft der AOPA!

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

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

**BOSE**

**Den Lärm ausblenden.  
Das Erlebnis  
verstärken.**

**NEU**

**BOSE A30 AVIATION HEADSET**

Weniger Störungen. Weniger Lärm. Weniger Ablenkung von der Freude am Fliegen. Mit unvergleichlichem Komfort und drei wählbaren Modi der aktiven Geräuschunterdrückung ermöglicht das Bose A30 Aviation Headset das Fliegen so, wie es sein sollte.



**GENIESSEN SIE  
DAS ERLEBNIS**  
BOSEAVIATION-EMEA.AERO/A30

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



Foto: © AOPA-Germany

**Termin:** 06. – 12.08.2023  
**Ort:** Flugplatz Eggenfelden

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

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

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

**Anmeldeschluss:** 14.07.2023  
**Anmeldeformular:** Seite 26

### In der Teilnahmegebühr enthalten sind:

Theoretische Unterlagen für die Kurse ALP, ADV und BAS (sofern gebucht), Shuttle-Service morgens vom Hotel zum Flugplatz und abends retour und das Abschlussbuffet.

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

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

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

## Kursangebot

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

### BRIEFING

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

### PRAXISANGEBOT

#### Grundlagentraining / Basic (BAS)

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

#### Aufbautraining / Advanced (ADV)

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

#### Alpeneinweisung (ALP)

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

#### IFR-Check

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

#### Pinch-Hitter (PCH)

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



Foto: © Fotolia.com – Visions-AD



Foto: © Kemter- istockphoto.com

## AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See



**Termin:** 29. – 30.09.2023

**Ort:** Elsfleth

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**

**AOPA-Mitglieder:** 580 €

**Nichtmitglieder:** 750 €

**Anmeldeschluss:** 11.09.2023

**Anmeldeformular:** Seite 26

In Kooperation mit

Fotos + Logo: © MARIKOM



**MARITIMES  
KOMPETENZZENTRUM  
ELSFLETH gGmbH**

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 Sprechfunkrefresher AZF online

Foto: © DFS Deutsche Flugsicherung GmbH



**Termin:** 05. & 07.10.2023 (online)

**Zeit:** 18:00 – 21:00 Uhr am 05.10.2023

10:00 – 13:00 Uhr am 07.10.2023

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**

**AOPA-Mitglieder:** 50 €

**Nichtmitglieder:** 80 €

**Anmeldeschluss:** 25.09.2023

**Anmeldeformular:** Seite 26

Dieses online Seminar befasst sich mit den IFR-Sprechfunkverfahren in Theorie und Praxis.

Ziel ist die Vermittlung von vielleicht vergessenem Grundlagenwissen sowie die praktische Anwendung der AZF-Sprechgruppen.

Das Seminar ist auf zwei Tage aufgeteilt.

Am Donnerstag, den 05. Oktober findet von 18:00 – 21:00 Uhr die Theorie statt und am Samstag, den 07. Oktober wird von 10:00 – 13:00 Uhr die Praxis geübt.

Wir nutzen die Software Zoom für die online Verbindung, eine Anleitung senden wir jedem Teilnehmer nach der Anmeldung zu.

Referent der Veranstaltung ist Helge Zembold, Autor des Buches IFR-Sprechfunk.

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



Foto: © Fotolia.com – © Amir

**Termin:** 07.10.2023 in Egelsbach

14.10.2023 in Schönhagen

**Ort:** Flugplatz Egelsbach und  
Flugplatz Schönhagen

**Zeit:** 09:00 – 17:00 Uhr

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**

**AOPA-Mitglieder:** 160 €

**Nichtmitglieder:** 200 €

**Anmeldeschluss:**

25.09.2023 für Egelsbach

02.10.2023 für Schönhagen

**Anmeldeformular:** Seite 26

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

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

Umfang des Tagesseminars:

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

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

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

Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

## AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online



Foto: © Fotolia.com – Theart Images

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

- FCL.940.FI: FI(A), FI(H) – Verlängerung und Erneuerung
- FCL.940.IRI: IRI (A), IRI (H) – Verlängerung und Erneuerung

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

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

**Termin (online):** 28. – 29.10.2023

**Zeit:** 09:00 – 17:00 Uhr

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**

**AOPA-Mitglieder:** 130 €

**Anmeldeschluss:** 16.10.2023

**Anmeldeformular:** Seite 26



## AOPA online Seminar: Let's Go instruments

Foto: © Michael Fröhling



**Termin:** 14.10.2023 (online)

**Zeit:** 10:00 – 13:00 Uhr

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**

**AOPA-Mitglieder:** 90 €

**Nichtmitglieder:** 110 €

**Anmeldeschluss:** 06.10.2023

**Anmeldeformular:** Seite 26

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:** 21.10.2023 (online)

**Zeit:** 10:00 – 13:00 Uhr

**Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:**

**AOPA-Mitglieder:** 90 €

**Nichtmitglieder:** 110 €

**Anmeldeschluss:** 06.10.2023

**Anmeldeformular:** Seite 26

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

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

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

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

# Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



**AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden vom 06. – 12.08.2023**  
 Teilnahmegebühr: 270 € für AOPA-Mitglieder, 370 € für Nichtmitglieder, Fluglehrerstunde 40 € – Teilnehmer: Min. 20 / Max. 50

**AOPA-Sea Survival Training in Elsfleth vom 29. – 30.09.2023**  
 Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 12

**AOPA Sprechfunkrefresher AZF online am 05. & 07.10.2023**  
 Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder

**AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“**  
 am 07.10.2023 in Egelsbach  am 14.10.2023 in Schönhagen  
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder

**AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online vom 28. – 29.10.2023**  
 Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder

**AOPA online Seminar: Let's Go instruments am 14.10.2023**  
 Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder

**AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene am 21.10.2023**  
 Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder

## Angaben zum Teilnehmer

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

## Bestätigung und Anmeldung

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

Überweisung nach Rechnungserhalt  bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

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

## Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt.

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



AOPA GERMANY



Be privileged



# AOPA members are privileged at SIXT.

(Register your personal Platinum SIXT profile  
for special conditions at [www.sixt.com/aopa-status](http://www.sixt.com/aopa-status))

# Freiberufliche Fluglehrer – von der Rentenversicherung nicht mehr toleriert?

**Vor einigen Tagen erreichte uns die Nachricht einer Flugschule, dass sie derzeit gegenüber der Deutschen Rentenversicherung darlegen muss, warum ihre Fluglehrer keine Festanstellung haben, sondern nur freiberuflich tätig sind. Ein dazu übersandter Bogen mit 27 Fragen ist sehr insistierend und forsch formuliert.**

In der AOPA haben wir aktuell 103 angeschlossene Flugschulen und 80 Luftsportvereine. Es ist davon auszugehen, dass die meisten davon mit freiberuflichen Fluglehrern arbeiten und sich deshalb auch früher oder später mit der Problematik auseinandersetzen werden müssen.

## **Zum Hintergrund:**

Das Thema ereilte schon vor einer Weile die Freelance-Piloten. Dass sich dies nun auch auf Fluglehrer erweitern könnte, war leider zu befürchten. Das Hessische Landessozialgericht Darmstadt hatte eine Entscheidung (Az.: L 8 BA 65/21) zur Scheinselbstständigkeit von Freelance-Piloten getroffen. Diese weicht von der „alten“ Bundessozialgerichtsentscheidung, die die Freelance-Tätigkeit für möglich gehalten hat, ab. Ein Pilot ohne ein eigenes Flugzeug ist dem Urteil zufolge abhängig beschäftigt. Mit der Beförderung von Beschäftigten diene er unmittelbar dem Erreichen der Geschäftszwecke des Unternehmens, für das er arbeite. Ein eigenes unternehmerisches Risiko trage er nicht.

Der Pilot war für die Firma an sechs bis sieben Tagen im Monat tätig und wurde mit Tagespauschalen vergütet. Die Deutsche Rentenversicherung stellte eine abhängige Beschäftigung und damit eine

Versicherungspflicht fest. Nach Ansicht des Gerichts unterlag der Pilot dem Weisungsrecht des Unternehmens. Er war unter anderem auch zuständig für ergänzende Dienstleistungen bei der Betreuung der Fluggäste. Der „Freelancer“ habe kein unternehmerisches Risiko getragen, was als typisches Zeichen für eine Selbstständigkeit gelte. Eine eigene Versicherung habe er nicht. Das Unternehmen habe ihm das Flugzeug kostenlos zur Verfügung gestellt. Daher sei dieser Fall nicht anders zu bewerten als die eines Kraftfahrers ohne eigenes Fahrzeug. In beiden Fällen hätten die Beschäftigten kein Mittel zur Verfügung, um anderweitig am Markt unternehmerisch tätig zu sein.

Fraglich ist, ob die Entscheidung des Hessischen Sozialgerichts beim Bundessozialgericht Bestand hat. Über den Verlauf dort haben wir aktuell keine Kenntnis, wir gehen der Sache aber mit unseren Juristen und Steuerberatern nach. Notfalls wird man mit den Betroffenen ggf. andere Modelle finden müssen, etwa über Minijobs/Abruf- oder Teilzeitverträge.

Wenn Sie Interesse an weiteren Informationen zum Thema haben, setzen Sie sich bitte mit uns per Email an [info@aopa.de](mailto:info@aopa.de) in Verbindung.

Anzeigen



## **Verband der Luffahrtsachverständigen e.V.**

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

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

## **Fliegende Juristen und Steuerberater**

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

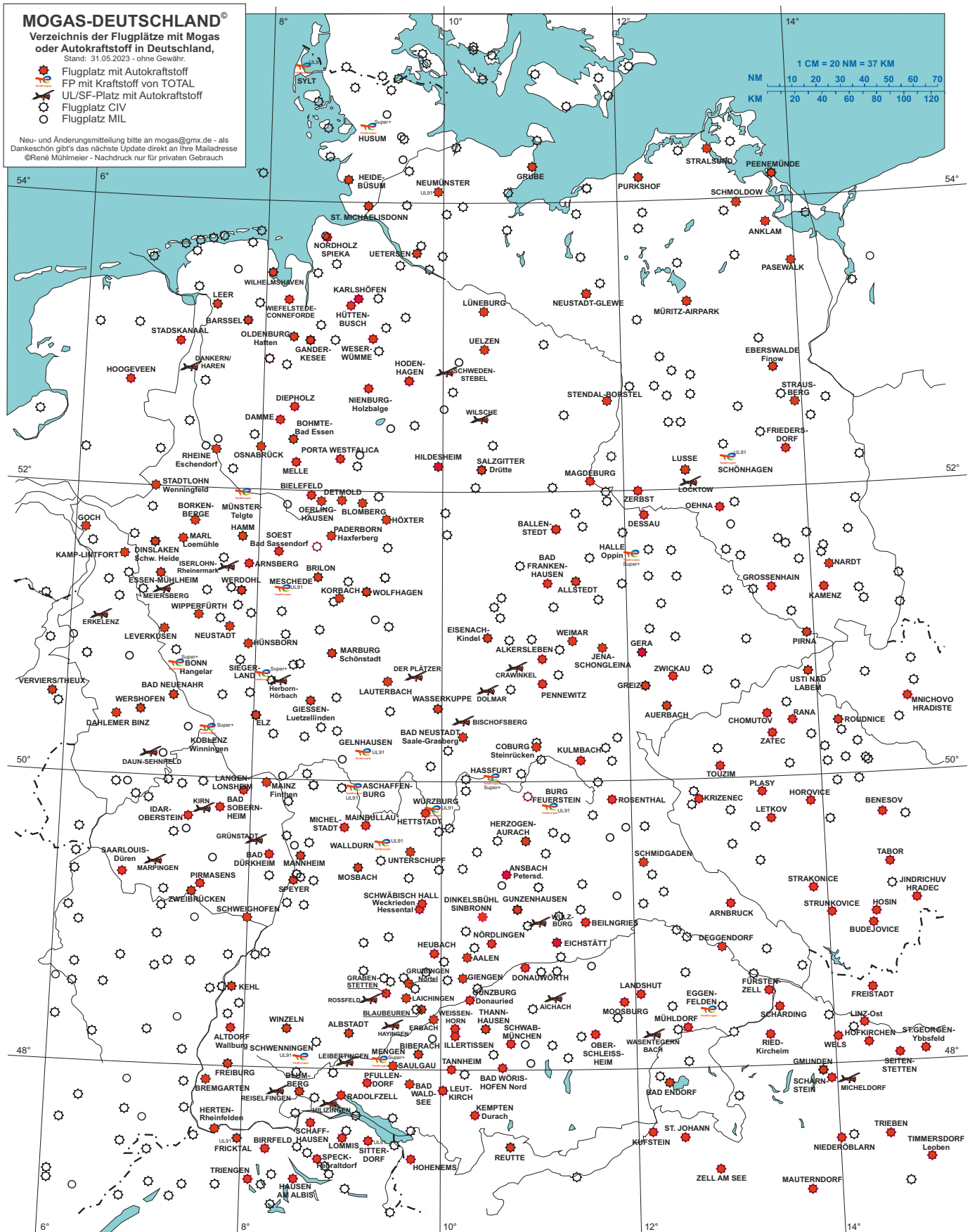
Internet: [www.ajs-luftrecht.de](http://www.ajs-luftrecht.de)  
e-mail: [info@ajs-luftrecht.de](mailto:info@ajs-luftrecht.de)

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



# Verzeichnis der Flugplätze mit Mogas oder Autokraftstoff in Deutschland





TECHNIK



SPORT



EINE KLEINE  
AUSWAHL  
AUS ÜBER  
★800★  
TOP-MARKEN



FREIZEIT

JOCHEN  
SCHWEIZER

O<sub>2</sub>

go



PHILIPS



cewe

MAC

+Babbel

Tchibo

EPSON

WMF

GARMIN.

SENNHEISER

BRAUN

DeLonghi

flaconi  
Find your beauty. Everyday.

## Beste Rabatte für AOPA-Mitglieder

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

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

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

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

## News



## AOPA Austria Generalversammlung und 60 Jahre AOPA Austria am 02. Juni 2023



Foto: © Anton Wildberger

Am 02. Juni 2023 war es wieder soweit, es stand die Generalversammlung und Neuwahlen der AOPA Austria an. Zusätzlich wurden Ehrungen sowie das Bestehen der AOPA Austria 60 Jahre gefeiert. Die Location, in Wien, mit dem Namen Wolke19 fasste die Generalversammlung in einen passenden Rahmen. Im Laufe der Versammlung wurden interessante Themen und Erfolge präsentiert. Der neue Vorstand mit dem Präsidenten Robert Michl wurde ohne Gegenstimme angenommen. Nach diversen Ehrungen wurde in den 21. Stock zu einem \*get together\* geladen.

Folgende Themen wurden abgefasst:

- Geschichte AOPA Austria/IAOPA
- Neuer Rekord AOPA Austria Mitgliedern: 695
- 12 AOPA Partner, Vereine & Gewerblich
- Erstmaliger Auftritt der AOPA am ACG Season Opener
- Fluglehrerversicherung
- Mitglieder kostenfreie, zusätzliche Unfallversicherung
- Flugplatzbetrieb ohne Anwesenheit des Flugplatzbetriebsleiters
- AOPA Fly Outs (Brac, Wieliczka, Portoroz, Postojna, Bihac, ...)
- Flugplatzhonig an diversen Flugplätzen



Foto: © Anton Wildberger

## AOPA BBQ Fly In – LOWZ – September 23

### 09. Sept. 2023 Fly In auf den Tag verteilt.

13:00 – 15:00 Uhr AOPA BBQ / geselliges Beisammensein.  
Evtl. zusätzlich: 16:00 – 18:00 Uhr eine Bootstour am Zellersee.  
Danach abrücken in die Quartiere.

### inkl. einem interessanten Vortrag in lockerer Atmosphäre.

Alternativ: 10:00 – 11:00 Uhr Kitzsteinhorn/Auffahrt mit der Gondel bis zum Gipfelrestaurant 3.029 m.  
11:00 – 13:00 Uhr evtl. diesen Vortrag auf 3.029 m.

### 10. Sept. 2023 09:00 – 11:00 Uhr AOPA-Frühstück am Flugplatz

# ADS-B/UAT: Schlüssel zur Kollisionsvereinbarung in der Allgemeinen Luftfahrt

In einer Welt der Konnektivität bietet ADS-B im Cockpit ein neues Maß an Sicherheit und Effizienz. Alle ADS-B In-Empfänger bieten eine kostenlose Überwachung des umgebenden Verkehrs. Für kommerzielle Betreiber ergeben sich aus der umfassenderen Überwachung Treibstoff- und Zeiteinsparungen. Ein weiterer Vorteil sind die direkten Anwendungen von Flugzeug zu Flugzeug.

Mit der weiteren Ausstattung von Flugzeugen mit ADS-B-In Avionik könnte die Sicherheit verbessert, die Kapazität erhöht und die schädlichen Emissionen von Flugzeugen verringert werden.

ADS-B Empfänger, welche UAT-Aussendungen empfangen können, bieten darüber hinaus Zugang zu Wetter- und Fluginformationen. In Europa ist diese Funktionalität bislang jedoch noch nicht verfügbar.

Diese Technologie war in der Vergangenheit nur vereinzelt im Rahmen einiger Feldversuche verfügbar. Garmin demonstrierte im Rahmen der AERO 2019 in einem mehrmonatigen Testaufbau erfolgreich die Übermittlung von aktuellen Wetterdaten, METARs, TAFs sowie Informationen über Blitzschläge, Eis und Höhenwinde in die Cockpits der Piloten in der Umgebung von Friedrichshafen (EDNY).<sup>1</sup>

Die CAA in Norwegen betreiben bereits ein UAT Projekt, wo 2023 zwei und 2025 zehn UAT Bodenstationen in Betrieb gehen und die Piloten mit Wetter, konsolidierten Verkehrs- und Live Airspace-Informationen bis in eine Höhe von FL100 versorgt werden. Mit 2030 plant Norwegen, dass jeglicher Verkehr im kontrollierten Luftraum verpflichtend mit ADS-B ausgerüstet sein muss.<sup>2</sup> Auch Finnland engagiert sich bereits in diesem Bereich und setzt dabei auf eine Lösung von uAvionix<sup>3</sup>. Diese wartungsfreie, einfach zu installierende und kosteneffiziente Lösung kann einen Radius von bis zu 75 NM abdecken. In Österreich würde eine einzige solche Station in Linz einen Bereich von etwa Salzburg bis Tulln bedienen können.

Die reinen Hardwarekosten für eine solche Station werden mit etwa 3.000 USD angegeben.

Bisher wurde von Behörden ein Vorstoß in Richtung UAT skeptisch gesehen, da der dafür notwendige Kanal 17X (978 MHz) bereits belegt sei. Tatsächlich ist dies aber möglich, wie es Holland bereits zeigt – ersichtlich im Anhang zum ICAO Dokument 7754<sup>4</sup>.

Im Sinne der Sicherheit ist es nun an der Zeit, dass auch hierzulande die Behörden aktiv werden. Die Kosten sind überschaubar, die internationalen Regularien stellen kein unüberwindbares Hindernis dar. Jetzt liegt es nur am politischen Willen, dieses Projekt anzugehen.

## Glossar:

### FIS-B: Flight Information Services – Broadcast

In den USA werden gebührenfrei aktuelle Wetterinformationen sowie luftraumrelevante Meldungen (z. B. NOTAMS) ausgesendet. Die Piloten bekommen den aktuellen Stand von Beschränkungsgebieten ebenso wie Wetterradar-Overlays oder Höhenwinde im Cockpit eingeblendet. Auch weitere Informationen, wie z. B. aktive Sprungzonen oder Kunstflugboxen lassen sich mittels FIS-B einfach ins Cockpit übertragen.

### TIS-B: Traffic Information Services – Broadcast

In den USA stehen seit 2020 Informationen über anderen Luftverkehr in der Umgebung um das eigene Luftfahrzeug jedem kostenlos zur Verfügung. Der Empfänger erhält Verkehrsdaten aus unterschiedlichen Quellen zu einem Gesamtbild zusammengestellt: „TIS-B uses data from ADS-B, radar, Wide Area Multilateration (WAM), and surface multilateration systems like ASDE-X to create the accurate, near real-time position reports.“<sup>5</sup> Die Verkehrsinformation wird für einen Radius von 15 NM und in einem Höhenband von +/- 3.500 der aktuellen Position des Luftfahrzeuges übermittelt.

Somit wird eine übermäßige Belastung der Frequenz vermieden und andererseits sämtlicher für den Piloten relevanter Verkehr dargestellt. TIS-B bietet darüber hinaus auch die Möglichkeit, neben ADS-B Traffic auch konventionellen Mode-S Verkehr oder FLARM-Signale an ADS-B Empfänger weiterzuleiten.

<sup>1</sup> **Garmin Demonstrates Datalink Weather Broadcast for Pilots in Germany:** <https://www.garmin.com/en-US/blog/aviation/garmin-demonstrates-datalink-weather-broadcast-for-pilots-in-germany/>

<sup>2</sup> **Kontakt:** Hans Edvard Sunde, CAA Norway

<sup>3</sup> **uAvionix Homepage:** <https://uavionix.com/>

<sup>4</sup> **Link zum PDF:** <https://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/EUR%20Documents/Doc%207754%20-%20EUR%20Region%20-%20eANP%20Vol%20II/eANP%20Vol%20II,%20part%20III,%20Supplements/Doc%207754%20EUR%20eANP%20P3%20-%20CNS%20Supp%20-%20COM3,%20Frequency%20Order.pdf>

<sup>5</sup> **ADS-B In Pilot Applications:** [https://www.faa.gov/air\\_traffic/technology/adsb/pilot](https://www.faa.gov/air_traffic/technology/adsb/pilot)



# Das Magazin von Piloten für Piloten

2 Ausgaben unverbindlich lesen



## aerokurier – die internationale Fachzeitschrift von Piloten für Piloten

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

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

gratis  
lesen

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

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

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

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

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

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



# Termine 2023

## Juli 2023

**01. – 02.07.2023**

Fly-In – 100 Jahre Fliegerei  
Neumarkt EDPO  
Info: [www.flugsport-neumarkt.de](http://www.flugsport-neumarkt.de)

**07. – 09.07.2023**

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

**24. – 30.07.2023**

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

## August 2023

**06. – 12.08.2023**

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

## September 2023

**29.09. – 03.10.2023**

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

**29. – 30.09.2023**

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

## Oktober 2023

**05. & 07.10.2023**

**AOPA** AZF Refresher online  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**07.10.2023**

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

**14.10.2023**

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

**14.10.2023**

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

**21.10.2023**

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

**28. – 29.10.2023**

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

## November 2023

**04./05.11.2023**

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

**11.11.2023**

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

**12.11.2023**

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

## Dezember 2023

**09.12.2023**

**AOPA** Atlantikseminar  
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 2023  
<http://mediadaten.aopa.de>  
Druckauflage dieser Ausgabe: 9.000 Exemplare

### Bankverbindung

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

### Info

Unter [www.aopa.de](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)

DEIN COCKPIT IST SCHON IM 21. JAHRHUNDERT. ES WIRD ZEIT FÜR DEINEN AUTOPILOTEN.



////// GFC™ 500 UND 600 DIGITALER AUTOPILOT //////////////////////////////////////

- » PRÄZISES FLIEGEN DURCH SCHNELLE UND SANFTE STEUEREINGABEN
- » ERHÖHTE SICHERHEIT DURCH ESP UND LEVEL-MODE
- » SMART GLIDE TECHNOLOGIE IM FALLE EINES TRIEBWERKSAUSFALLS\*
- » GEKOPPELTER GO-AROUND\*
- » ERWEITERTE VERTIKAL NAVIGATION\*
- » PATENTIERTE SMART SERVO TECHNOLOGIE «

WEITERE INFORMATIONEN, VERFÜGBARKEITS-ÜBERSICHT UND ZULASSUNGSPÄNE UNTER [GARMIN.COM/AUTOPILOTS](http://GARMIN.COM/AUTOPILOTS)