



AOPA GERMANY

Ausgabe 03/2024 | Juni – Juli 2024 | Heftpreis 2,80 €

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

LETTER

3/2024
Juni/Juli

Fliegen ohne Flugleiter, Avgas in Europa – wie geht es weiter?



Stärker vertreten!

Fliegen ohne Flugleiter, aber mit Betriebsleiter – wie geht es voran?

**DIE ENTSCHEIDUNG FÄLLT
IN DEN USA – Bleifreies AVGAS**

Fliegerisch fit!

45. AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden

AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See

Besser informiert!

UAT-Tests in Finnland

Sind Freelancepiloten Scheinselbständige?



WELCOME FREEDOM

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



Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Liebe Pilotinnen und Piloten,

das Sommerloch ist in diesem Jahr nicht existent, wir in der AOPA-Germany haben weiterhin wichtige Themen auf der Agenda. Die meisten sind nicht neu und beschäftigen uns bereits seit geraumer Zeit. In unseren Artikeln dreht es sich um folgende Themen:

Beim Fliegen ohne Flugleiter geht es weiter voran, von vielen Flugplätzen wurden inzwischen Anträge auf diese neue Betriebsform gestellt. Doch wie es zu erwarten ist, gibt es bei uns in Deutschland dank des föderalen Systems sehr viele zuständige Behörden auf Landesebene, die sich dafür einsetzen die neuen Regeln auch jeweils mit gewissen Freiheiten interpretieren zu dürfen. Das führt natürlich zu gewissen Verzögerungen in der Einführung, die aber hoffentlich nicht wesentlich sein werden. Hierüber schreiben wir auf Seite 13.

Wie geht es weiter mit Avgas in Europa? Hierbei gilt es drei Probleme zu lösen: Das eine ist die Bereitstellung eines bleifreien

Avgas mit 100 Oktan für Europa in den nächsten Jahren, das nächste ist die Sicherstellung der Verfügbarkeit von Avgas 100LL für die Übergangszeit, und langfristig ist es der Übergang zu umweltfreundlichen Antriebssystemen. Den Artikel finden Sie auf Seite 17.

Das LBA hat einen riesigen Rückstand in der Bearbeitung von medizinischen Problemfällen. Nach der gemeinsamen Petition wurde von Politik und Verwaltung Besserung gelobt. Jetzt bleibt es aber abzuwarten, ob sich tatsächlich etwas bessert. Wir haben schon in der letzten Ausgabe des AOPA-Letters auf dem Titelblatt geschrieben: „Die LBA-Petition ist ein Erfolg, jetzt müssen Taten folgen“. Tatsächlich melden sich weiterhin Fliegerärzte und Betroffene bei uns, die keinerlei Fortschritt erkennen können. Man muss einer Behörde auch Zeit geben, sich neu zu organisieren, aber wir bleiben weiterhin aufmerksam und kritisch. Den ausführlichen Artikel finden Sie auf Seite 19.

Und warum gibt es eigentlich bei uns in Deutschland die wichtigen Nachrichten für Luftfahrer (NFL) nicht frei verfügbar? Warum müssen sie bei einem Tochterunternehmen der Deutschen Flugsicherung hinter einer Bezahlschranke liegen? In vielen anderen europäischen Staaten sind diese Informationen frei verfügbar. Und warum kann man auch die VFR nicht komplett zum Download freigeben wie die AIP-IFR? Bislang muss man sich die Seiten einzeln zum Download aussuchen. Theo Voss will diese freie Bereitstellung der Daten erreichen und ist bereit eine Klage zu führen. Dafür sucht er finanzielle Unterstützung, Sie können ihm schon mit einem kleinen Beitrag helfen. Hierüber berichten wir auf Seite 14.

Mit besten Fliegergrüßen

Michael Erb

AOPA-Intern

Wir danken ...	5
AOPA Mitglieder erhalten 25 % Rabatt bei Air Navigation Pro	5
AOPA Fly-Out 2024 nach Mali Losinj (die 5.)	8
Mitglieder werben Mitglieder	28

Stärker vertreten!

Fliegen ohne Flugleiter, aber mit Betriebsleiter – wie geht es voran?	13
Update: Kampagne für freien Zugang zu AIP-VFR, ICAO-Karten und NfL:	
Behörden blockieren – Piloten kämpfen!	14
IFR nach Egelsbach	16
Die Entscheidung Fällt in den USA	17
Einschränkungen im Luftraum während der Fussball-EM vom 14. Juni bis 14. Juli	18
Update zu unserer Petition in Sachen LBA und Probleme in der Flugmedizin	19

Fliegerisch fit!

AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See	20
AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung	
Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse	20
AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“	21
AOPA-online Seminar: Einführung in Europäische Flugzeugwartung für Piloten und Eigner	21
AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika/Karibik am 26.10.2024 in Egelsbach	22
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online	22
45. AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden – ausgerichtet von AOPA D-A-CH	23
AOPA online Seminar: Let's Go instruments	24
AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene	24
32. AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal	25
AOPA-Nordatlantik-Seminar	26
AOPA Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach	26
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	27

Besser informiert!

Sind Freelancepiloten Scheinselbständige?	6
Verzeichnis der Flugplätze mit Mogas oder Autokraftstoff in Deutschland	10
UAT-Tests in Finnland	11
Fliegen ohne Limit	30
IAOPA hält ihre 30. World Assembly in Washington D.C. ab	30

Rubriken

Editorial	3
AOPA-Austria News	31
Termine	34
Impressum/Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: © AOPA-Germany

Wir danken ...

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

40-jährige Mitgliedschaft

Alfred Schmitz
Dr. Peter Bruns
Dr. Jürgen Hoppe
Andreas Peter

Jochen Stepp
Volker Heppt
Gabriele Mair
Heinz-Günther Schmidt
Dr. Klaus Forster
Elmar Linder

Manfred Hoffmann
Anja Wollmann
Dr. Heinz Guggenberger
Horst Stroemer
Martin Albrecht
Thomas Wolter
Benedikt Hermans
Dr. Arthur Haaf
Georg Ofenloch
Hubert-Felix Winterpacht
Hartmut Steinke

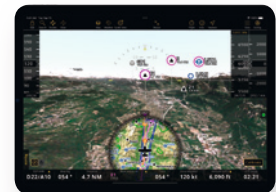
30-jährige Mitgliedschaft

Dr. Bernhard Sander
Christoph Frey
Andreas Häckel
Martin Brunkhorst

25-jährige Mitgliedschaft

Franz Keck
Rötger Dohnau
Ewald Ritter

AOPA Mitglieder erhalten 25 % Rabatt bei Air Navigation Pro



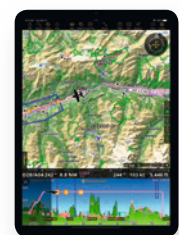
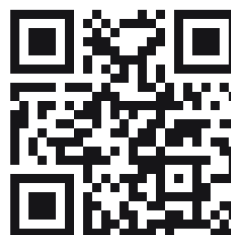
Air Navigation Pro ist eine hochwertige Flugassistenten-App für Piloten weltweit. Profitiere von den folgenden Hauptfunktionen:

- Moving Map: Die interaktive Karte ermöglicht eine präzise Navigation und zeigt Wegpunkte, NOTAM, Hindernisse und Lufträume an.
- Verbessertes Verkehrsbewusstsein: Erhalte visuelle und akustische Warnungen für nahegelegenen Verkehr und profitiere von Live-Verkehrsdaten von SafeSky, die bereits im Preis enthalten sind.
- Fortgeschrittene Wetterschichten: Aktiviere transparente Wetterschichten auf der Moving Map und erhalte detaillierte Wetterinformationen.
- NOTAM werden dynamisch auf der Karte angezeigt, basierend auf ihrem Status.
- SmartChart: Eine hochdetaillierte und intelligente vektorbasierte Karte mit Flugplatzplänen und Platzrunden.
- Höhenprofil & synthetische Ansicht: Verbesserte Situationswahrnehmung und Geländeinformationen vor dir und entlang der Route.
- Umfangreicher weltweiter Katalog an georeferenzierten Anflugkarten & Luftfahrtkarten, einschließlich ICAO-Karten.
- Briefing: Sende Flugpläne an ATC und erhalte NOTAM & Wetterinformationen für die geplante Route.
- Und vieles mehr!

Der Rabatt kann nur bei Anmeldung über die Website gewährt werden, den Rabattcode finden Sie im Mitgliederbereich unserer Website aopa.de.

Die App steht für Apple, Android Nutzer und Windows zur Verfügung und kann auf drei Geräten installiert werden.

Link zum Anbieter: <https://airnavigation.aero/de/>



Sind Freelancepiloten Scheinselbstständige?



Foto: © istockphoto.com – KentWeakley

Die Ankündigung einer anstehenden Revisionsentscheidung des Bundessozialgerichts hat einen nicht unerheblichen Teil unserer Luftfahrt in Mark und Bein getroffen. Die Rede ist von dem Verfahren mit dem Aktenzeichen B 12 BA 9/22 R, bei dem es letztlich um die Frage geht, ob ein Freelancer-Pilot, der seitens eines Unternehmens gelegentlich zur Beförderung von Personal zu unterschiedlichen Unternehmensstandorten im Rahmen eines Rahmen-Dienstvertrages über „freie Mitarbeit als Flugzeugführer“ eingesetzt wurde, als abhängig Beschäftigter und damit als sozialversicherungspflichtig gilt.

Diesem Verfahren ging die Entscheidung des Hessischen Landessozialgerichts (LSG) vom 29.09.2022 voraus, wonach der Freelancer als beigeladener Flugzeugführer bei seinen jeweiligen Einsätzen für das klagende Unternehmen in der gesetzlichen Rentenversicherung als abhängig beschäftigt im Sinne des § 7 Abs. 1 SGB IV und damit versicherungspflichtig angesehen wurde. Bei einer Gesamtbetrachtung der Umstände, so dass Landessozialgericht, überwiegen die Anhaltspunkte für eine abhängige Beschäftigung des Freelancers. Der Wille der Vertragsparteien sei für die statusrechtliche Einordnung nicht ausschlaggebend. Der Klägerin stand zwar kein einseitiges Weisungsrecht gegenüber dem Freelancer zu. Nach sozialversicherungsrechtlichen Maßstäben könne sich die persönliche Abhängigkeit aber auch ohne typische Weisungsabhängigkeit allein aus der Eingliederung in den Betrieb ergeben. Insoweit seien grundsätzlich auch Rahmenvereinbarungen, regulatorische Rahmenbedingungen oder „in der Natur der Sache“ liegende Umstände zu berücksichtigen.

Wesentlich sei, so das LSG, ob und inwieweit im Einzelfall noch Raum für eine unternehmerische Freiheit zur Gestaltung der Tätigkeit mit entsprechenden Chancen und Risiken verbleibt. Der Inhalt der einzelnen Aufträge und die höchstpersönliche Durchführungspflicht ließen dem Freelancer hier keinen Spielraum zur eigenen unternehmerischen Ausgestaltung der Tätigkeit, so das LSG.

Das sind im Wesentlichen die Anknüpfungspunkte, mit denen sich das Bundessozialgericht in der Revisionsinstanz nunmehr auseinandersetzen hatte. Die Entscheidung steht zwar noch aus, allerdings kann dem Terminsbericht des Bundessozialgerichts entnommen werden, dass die Entscheidung des LSG bestätigt und der eingesetzte Freelancer als sozialversicherungspflichtig gewertet wird.

Die Rechtsfolgen daraus sind erheblich. Stellt sich wie im dargestellten Fall heraus, dass es sich bei der vermeintlich selbstständigen Tätigkeit des Freelancers um eine sozialversicherungsrechtlich relevante Beschäftigung handelt, beginnt die Versicherungspflicht mit dem Tag des Eintritts in das „Beschäftigungsverhältnis“. Diese Rechtsfolge tritt grundsätzlich auch rückwirkend ein. Zusätzlich drohen hohe Säumniszuschläge. Außerdem bleibt der (dann) Arbeitgeber oft auch auf den Arbeitnehmeranteilen zur Sozialversicherung sitzen. Rückwirkend kann er lediglich für drei Monate AN-Anteile einbehalten und auch nur dann, wenn die Beschäftigung noch besteht. Im Prinzip gilt im arbeitsrechtlichen Kontext: „Wo kein Kläger, da kein Richter“. Oft fordern Betroffene nach einer im Rahmen



Begründungsansatz für eine Arbeitnehmerstellung heranziehen. Was ich persönlich für falsch halte, da z. B. luftverkehrsrechtliche Vorschriften nicht als regulatorische Vorschriften im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses gewertet werden dürfen, die die unternehmerische Freiheit einschränken. Denn derartige Vorschriften treffen auch Privatpiloten. Erst recht, wenn sie IFR mit einem Flugplan unterwegs sind. Hier sollte nach meinem Dafürhalten klar getrennt und anderweitig argumentiert werden.

einer Betriebsprüfung festgestellten Scheinselbstständigkeit und damit einhergehend festgestellten Sozialversicherungspflicht dann einen Arbeitsvertrag beim Arbeitgeber ein. Der bislang „freie Mitarbeitende“ könnte auf den SV-Bescheid abstellend Tariflohn (auch Mindestlohn), bezahlten Urlaub und Entgeltfortzahlung bei Krankheit sowie auch Kündigungsschutz beanspruchen.

Die Auswirkungen sind daher für alle Beteiligten, mithin den Freelancer als auch den Auftraggeber, gravierend.

Diese Tendenz in der Rechtsprechung zeichnet sich schon seit Längerem ab, vgl. Entscheidungen zu Poolarzt im vertragszahnärztlichen Notdienst, AZ: B12R 9/21 R; Nebenjob als Notarzt/Notärztin AZ: B12KR 29/19R, B12 R9/20R, B12R10/20 R; Physiotherapeut in Praxis LSG Ba.-Wü. AZ L4BA 75/20; usw. und sind mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit politisch motiviert. Denn letztlich müssen die Kassen ja gefüllt werden.

Es gibt wie immer Personen, die diese Tendenz begrüßen. Sei es aus Erwägungen des fairen Wettbewerbs, der Unterstützung unseres Sozialstaatsgedanken oder ähnliches.

Andererseits wird dadurch einer Vielzahl von Piloten, kleineren Flugschulen oder kleinen Unternehmen die Grundlage ihrer Tätigkeitsausübung genommen. Denn unter den arbeitsvertraglichen und damit sozialversicherungspflichtigen Gesichtspunkten sind gewisse Tätigkeiten schlichtweg unwirtschaftlich.

Tatsache ist, dass alle Tätigkeiten, die von freien Mitarbeitern ausgeführt werden bzw. diesen angeboten werden sollen, zukünftig einer intensiven Kontrolle unterzogen werden müssen. Gegebenenfalls ist vorab ein Statusfeststellungsverfahren bei der Deutschen Rentenversicherung Bund durchzuführen. Denn eines ist klar. In einer derart regulierten Branche wie der Luftfahrt, bei der sämtliche Tätigkeiten – nicht nur die des Piloten – bis ins kleinste Detail vorgegeben, ja mitunter gesetzlich vorgeschrieben sind, wird im Zweifel ein Sozialgericht stets die regulatorischen Rahmenbedingungen als

Ferner bezieht sich das Bundessozialgericht in seiner Begründung auch auf das fehlende unternehmerische Risiko des Piloten, der nicht einmal sein eigenes Luftfahrzeug in die Tätigkeit miteinbringt. Ungeachtet der Frage, ob derjenige, der ein eigenes Flugzeug besitzt, überhaupt Freelancertätigkeiten ausführt, kann doch diese Frage nicht an dem Gegenstand des eigenen Flugzeuges festgemacht werden. Dies ist ein verfehelter Ansatz.

Zumal jeder Freelance-Pilot ein erhebliches – wenn auch kein unternehmerisches – dennoch teils existenzielles Risiko trägt. Denn er ist versicherungsrechtlich in aller Regel nahezu schutzlos gestellt. Freelancerpiloten sind keine Paxe im Rahmen der Passagierhaftpflicht. Wenn Ihnen was passiert, kommt versicherungsrechtlich niemand dafür auf. Im Falle einer Beschädigung des eingesetzten Luftfahrzeugs wird entweder der Auftraggeber den Piloten in Regress nehmen, oder aber der Luftkaskoversicherer, der nach Regulierung des entstandenen Kaskoschadens gegenüber dem Flugzeughalter aus übergegangenem Recht gemäß § 86 VVG Regress beim Piloten nehmen wird. Hinzu kommt, dass arbeitsvertragliche Haftungs-erleichterungen den Freelancern auch nicht zugute kommen. Auch dies wird nach meinem Dafürhalten bei dieser Rechtsprechung völlig ausgeklammert.

Letztlich ist zu befürchten, dass es eine Abkehr von dieser Rechtsprechungstendenz zukünftig nicht mehr geben wird. Man kann versuchen, die sozialgerichtlichen Begründungsansätze aufzugreifen und inhaltlich zu umgehen. Ob das gelingen wird, und zwar gerichtsfest, wird sich zeigen. Jedenfalls wird die AOPA versuchen, Lösungsansätze zu finden, damit gewisse Tätigkeiten unserer Mitglieder nach wie vor wirtschaftlich durchführbar, im Idealfall rentabel bleiben.

Unser AOPA Arbeitskreis Luftverkehr- und Steuerrecht wird sich dem Thema annehmen. Wenn Sie hierzu informiert werden möchten, senden Sie uns bitte eine E-Mail an info@aopa.de.

Jochen Hägele

AOPA Fly-Out 2024 nach Mali Losinj (die 5.)

Denkt man an das AOPA FlyOut, fällt einem Mali Losinj ein. Weil dort alles passt! Eine schöne Gegend, ein gutes Hotel, viele Ausflugsmöglichkeiten und ein Flugplatz mit ausreichender Kapazität für mehr als 20 Flugzeuge. Andere Ziele müssen sich mit diesen Maßstäben messen lassen und das ist nicht so leicht. Darum fiel die Wahl 2024 wieder einmal auf Mali Losinj. Die Idee kam gut an, und die Anfrage im Hotel Bellevue und am Flugplatz Mali Losinj war dann reine Routine und die Zusage aller Beteiligten kam umgehend. Nach der Veröffentlichung war das Fly-Out auch wieder in wenigen Tagen ausgebucht, mit einem guten Mix aus bekannten Teilnehmern und neuen Gesichtern.



Foto: © AOPA-Germany

Gut ausgelastet: Der Flugplatz von Mali Losinj während unseres Fly-Outs

Mit Spannung haben wir natürlich die Wetterentwicklung verfolgt, denn so früh, wie in diesem Jahr Pfingsten lag, konnte man nicht unbedingt mit der stabilsten Lage rechnen. So kam es dann auch, dass die Vorhersage für den Anreisetag am 16.05. nicht sehr erfreulich war. Die Alpen im Südstau verbunden mit einem hartnäckigen Höhentrog im Norden brachten viel Niederschläge und Gewitter auf den Weg Richtung Kroatien. Die Frage, ob wir früher oder später fliegen sollten, war schnell beantwortet, da wir als Organisatoren nicht zu spät vor Ort sein wollten. Der Flug am 15.05. verlief dann auch erwartungsgemäß reibungslos. Die Firma WeFly hat uns eine nagelneue Diamond DA50 zur Verfügung gestellt, wodurch sich die Reise äußerst komfortabel bestreiten ließ. Die Anreise von Egelsbach über 450 NM war uns ohne Zwischenstopp zu lang, daher war eine Zwischenlandung angesagt. Wir haben uns für den Flugplatz Eggenfelden entschieden, weil er uns wegen der traditionellen AOPA-Trainingscamps gut bekannt und mit seiner schnellen Abfertigung beliebt ist. Ein Platz mit Zollabfertigung ist seit dem Eintritt

von Kroatien in den Schengen-Raum nicht mehr notwendig, sodass man bei der Auswahl eines geeigneten Platzes frei war. Leider war die Gaststätte in Eggenfelden zur Nachmittagszeit geschlossen und so musste die Nahrungszufuhr auf mitgebrachte Sandwiches für die Crew und JetA1 für unser Flugzeug beschränkt bleiben. Nach weiteren knapp zwei Stunden Flugzeit und problemlosen Wetter in FL 150 setzten wir sanft auf der Piste 20 in Mali Losinj auf. Noch war der Flugplatz ungewohnt leer, das änderte sich allerdings bald, denn wir waren nicht die Einzigen, die die Variante, einen Tag früher zu fliegen, gewählt haben. Immerhin sechs weitere Flugzeuge trafen im Laufe des Mittwochs noch ein, insgesamt sollten es 22 Flugzeuge werden.

Das Flugplatzgebäude hat seit unserem letzten Besuch eine gründliche Renovierung erhalten und macht einen sehr freundlichen Eindruck. Trotz Schengenmitgliedschaft stand eine freundliche Polizistin bereit und fragte alle Ankommenden nach einigen Daten, wahrscheinlich nur für die Statistik.

Neu eingerichtet wurde auch der vom Flugplatz organisierte „Airport Shuttle“, um die Flieger ins Hotel zu bringen. Das ist natürlich sehr angenehm, weil damit die früher mitunter etwas langen Wartezeiten auf Taxis aus dem Ort deutlich verkürzt wurden.

Zum Abendessen am Mittwoch hat sich dann spontan eine Gruppe von mehr als zehn Teilnehmern zusammengefunden, die sich im Restaurant Baracuda mit reichlich Fisch haben bewirten lassen. Das schlechte Wetter, das uns dazu bewogen hatte, früher zu fliegen, hat sich in Mali Losinj nur wenig ausgewirkt. Dass es real war, wurde durch die Teilnehmer bestätigt, die dennoch am Donnerstag angereist sind. Einer musste sogar den Weg durch die Berge und über die Po-Ebene in Italien wählen, um die Strecke unter VFR-Bedingungen zu schaffen. Sechs Crews waren die Bedingungen dann doch zu schlecht und sie sagten ihre Teilnahme am Donnerstag komplett ab. Das war zwar schade, aber verständlich, denn ein Prinzip der sicheren Fliegerei besteht darin, vermeidbaren Risiken aus dem Weg zu gehen.

Für alle, die sich im gut ausgestatteten Spa-Bereich des Hotels verwöhnen lassen wollten, bot der Donnerstag mit seinem durchwachsenen Wetter ein gutes Argument, sich im wärmeren Hotelbereich aufzuhalten, anstatt mit Pulli oder Jacke draußen zu sein. Für den Abend organisierte das sehr ortskundige Ehepaar Wallig dann kurzfristig sogar ein Abendessen für die ganze Gruppe im Restaurant Za Kantuni mit typisch kroatischer Landesküche.

Glücklicherweise hat sich das Wetter am Freitag so verbessert, dass den Ausflügen zu den umliegenden Zielen nichts im Weg stand. Ziele waren unter anderen die Insel Brac, Pula oder Medulin (bei Pula) und sogar Venedig. Einzig Zadar wurde ausgelassen, weil dort die Preise für die Landung in astromische Höhen gestiegen sind. Das war schade, denn Zadar hat eine sehenswerte Altstadt und einen schönen Hafen. Abends waren dann alle Crews wieder wohlbehalten in unserem Hotel versammelt und die Erlebnisse des Tages wurden ausgetauscht.

Der Freitag endete dann mit dem traditionellen gemeinsamen Abendessen im Hotel.

Den Samstag haben einige Teilnehmer für einen Ausflug mit dem Motorboot genutzt. Typischerweise unterscheiden sich die Entfernungen, die man mit dem Boot zurücklegen kann, deutlich von denen mit dem Flugzeug. Ein gut erreichbares Ziel ist die ca. 11 km südlich von Mali Losinj liegende Insel Ilovic. Dort gibt es einen beliebten Hafen, der im Sommer von einer Menge Segel- und Motorbooten geradezu geflutet wird, außerhalb der Saison aber eher beschaulich und ruhig erlebt werden kann. Dort trafen sich dann auch mehrere Fly-Out-Teilnehmer zum Mittagessen, nicht ganz überraschend, vor dem Restaurant mit eigenen Bootsanlegeplätzen.

Tatsächlich war bei dem diesjährigen Fly-Out festzustellen, dass die Preise in Kroatien deutlich gestiegen sind. Glaubt jemand, dass das an der Einführung des EURO liegen könnte?

Der guten Stimmung der Teilnehmer hat das allerdings nicht geschadet, die allgemein als angenehm und sehr locker empfunden wurde. Vielleicht ist das ja charakteristisch für unsere AOPA-Fly-Outs, was wir natürlich zusammen mit unseren Mitgliedern gerne erhalten wollen.

Entspannt war dann auch der Abreisetag am Sonntag. Das Wetter erlaubte sowohl problemlose VFR- als auch IFR-Flüge über die Alpen zu den in ganz Deutschland verteilten Heimatflugplätzen unserer Teilnehmer. Durch die extra für das Fly-Out eingerichtet WhatsApp-Gruppe konnten alle die Ankunftsmeldungen der anderen verfolgen. Überhaupt hat sich die WhatsApp-Gruppe als sehr nützlich erwiesen, weil viele Informationen ausgetauscht werden konnten, die sonst nicht verteilt worden wären. Das werden wir wohl auch beibehalten. Bei dem Feedback des diesjährigen Fly-Outs wurde wieder der Wunsch geäußert, wieder einmal ein neues Ziel anzusteuern. Wir nehmen das natürlich gerne auf und freuen uns auf Ideen aus dem Kreis der Teilnehmer.

Wie wäre es mit Rumänien? Es ist zwar klar, dass nicht alle Gegenden Rumäniens geeignet sind, weil durch den Ukraine-Krieg vor allem in den östlichen Grenzregionen mit Einschränkungen bezüglich des GPS-Empfangs zu rechnen ist, aber das Land ist groß genug, um diesem Problem aus dem Wege zu gehen.

Der Präsident der AOPA Rumänien war sehr aufgeschlossen und hilfsbereit. Wir sind jetzt auf der Suche nach einem Flugplatz, der die typischen Anforderungen an ein AOPA-Fly-Out-Ziel erfüllen kann: Ausreichend Abstellkapazitäten für 30 Flugzeuge, gute Zugänglichkeit des Vorfelds, ein Hotel in der Nähe!

Hans-Peter Walluf

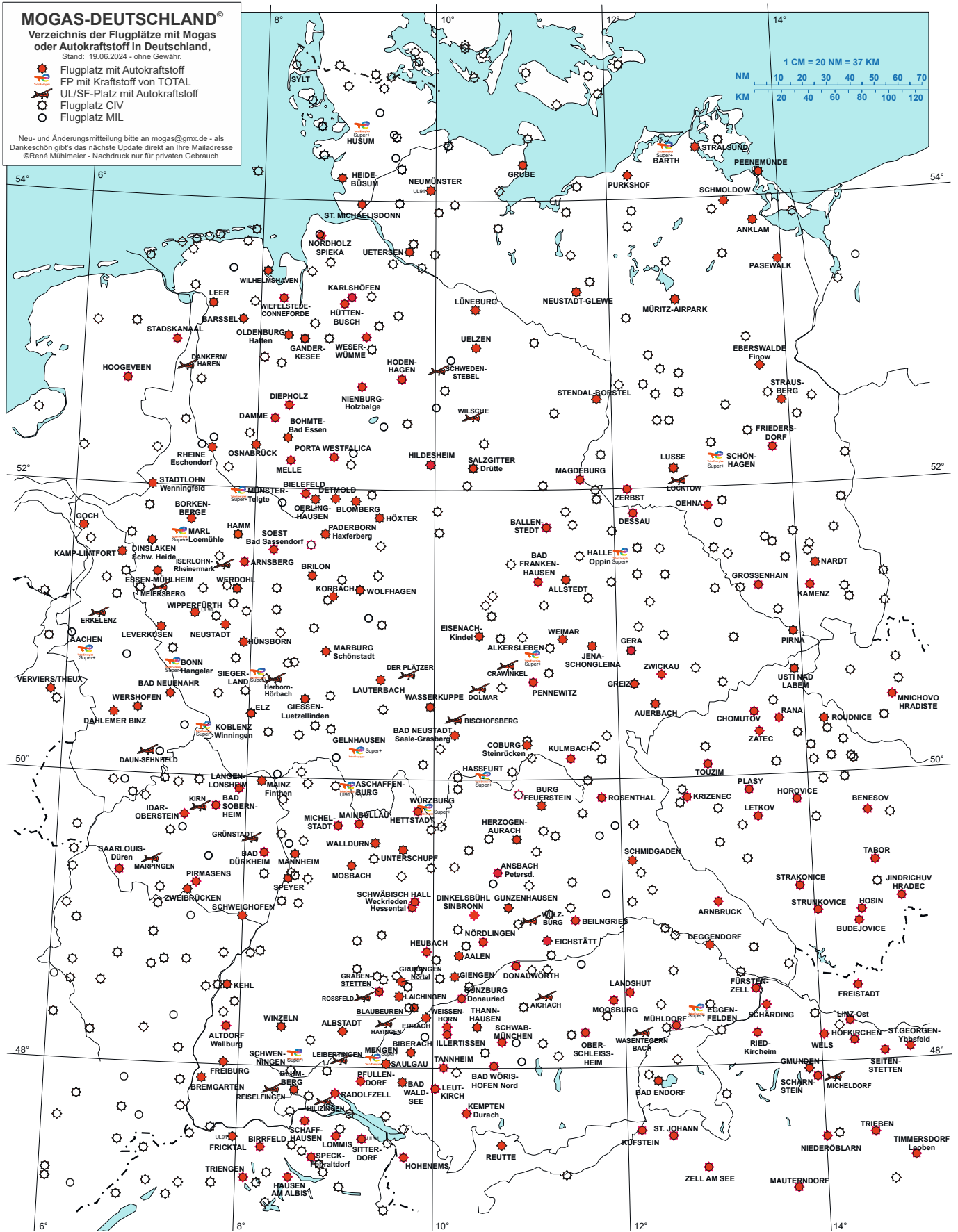
Anzeige

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

aero-medical.org

Kostenfreie flugmedizinische
 Beratung für AOPA-Mitglieder

Verzeichnis der Flugplätze mit Mogas oder Autokraftstoff in Deutschland



UAT-Tests in Finnland

Europas erste Testumgebungen für ADS-B-UAT-Bodenstationen wird von der Fachhochschule Süd-Ost Finnland eingerichtet

Die auf Luftfahrtforschung und -entwicklung spezialisierte Forschungseinheit NELI an der Fachhochschule Süd-Ost Finnland (Xamk) richtet Testumgebungen für Systeme zur Lageerkennung im Luftverkehr in Pyhtää und Mikkeli ein. Der Kern dieser Testumgebung besteht aus zwei ADS-B-UAT-Bodenstationen. Eine Bodenstation umfasst eine ADS-B-UAT-Sende- und Empfangseinheit sowie eine separate Empfangsantenne, die Standortdaten von verschiedenen Systemen empfangen kann (ADS-B, MLAT, Remote-ID und verschiedene Segelflugzeugverfolgungsprotokolle auf 868 MHz).

Die systemeigenen Sensoren können eine Drohne, die den aktuellen Vorschriften entspricht, aus einer Entfernung von etwa drei Kilometern erkennen. Diese lokalen Verkehrsinformationen werden durch Daten aus verschiedenen anderen Quellen ergänzt, und das kombinierte Verkehrsbild wird als ADS-B/UAT-TIS-B-Übertragung an Flugzeuge in der Luft abgestrahlt. Die Übertragung der Bodenstation kann in einer Entfernung von über 150 Kilometern empfangen werden. Neben Verkehrsinformationen für Drohnen und bemannte Flugzeuge überträgt das System auch Wetterinformationen und Flugmeldungen (FIS-B) in Echtzeit an Flugzeuge.

Die erste Station der Testumgebung von Xamk befindet sich auf dem Flugplatz Helsinki-Ost in Pyhtää und das System ist bereits voll betriebsbereit. Die zweite Testumgebung und Bodenstation werden im Juli 2024 am Flughafen Mikkeli installiert. Beide Stationen verfügen über Funklizenzen der finnischen Verkehrs- und Kommunikationsagentur Traficom. Die Testumgebung ist Teil des europäischen Netzwerks der UAT978-Koalition. Die Forschungseinheit NELI der Fachhochschule Süd-Ost Finnland ist eines der Gründungsmitglieder des Netzwerks. Xamk hat zur Entwicklung des Systems beigetragen,

indem es Testgeräte zur Verfügung gestellt, persönliche Treffen mit Schlüsselpersonal ermöglicht und sich verpflichtet hat, Erstkunde des Systems zu sein und das neue System weiterzuentwickeln.

„Die neu eingerichtete ADS-B-UAT-Bodenstation ist ein bedeutender Fortschritt bei der Integration bemannter und unbemannter Luftfahrt in denselben Luftraum. Mit diesem System können Drohnen und andere Flugzeuge für bemannte Flugzeuge leicht sichtbar gemacht werden. Darüber hinaus kann der Pilot nun Entscheidungen auf der Grundlage von Echtzeitinformationen treffen. Das Ergebnis der Arbeit des Netzwerks ist eine hervorragende Lösung, die nicht nur die Entwicklung neuer Luftfahrtunternehmen ermöglicht, sondern auch die Flugsicherheit erheblich verbessert. Die neuen Testumgebungen von Xamk in Süd-Ost Finnland sind die ersten in Europa, die die Möglichkeit bieten, Produkte und Dienstleistungen zu testen, die ADS-B-UAT-Dienste nutzen“, sagt Tomi Oravasaari, Direktor der NELI-Forschungseinheit.

Das Netzwerk der European UAT978 Coalition wird von seinem Organisator, dem langjährigen finnischen Piloten und stellvertretenden Vorsitzenden der AOPA Finnland, JP Kinos, geleitet. „Dieses System wird jetzt mit europäischen Kräften für europäische Bedürfnisse gebaut, mit starker Unterstützung von IAOPA Europe. Ziel ist es, laufende ADS-B-UAT978-Projekte in verschiedenen europäischen Ländern zu koordinieren, eine einheitliche europäische Lösung zu schaffen und das System auf ganz Europa auszuweiten. Die nächste Ausrüstung wird Ende Juni in Norwegen installiert“, sagt JP Kinos.

Der Hardwarelieferant für das System ist das polnische Unternehmen AVIONIX ENGINEERING. AVIONIX-CEO Ralf Heckhausen: „AVIONIX

Anzeigen



German Aviation Expert Association

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

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

www.gaea.aero

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

Bundesweite Adressenliste auch erhältlich unter:
www.ajs-luftrecht.de

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany





ADS-B-UAT-Bodenstation

freut sich, dass die Installation reibungslos verlief und die Leistung des Systems den Erwartungen entspricht. Neben der FIS-B/TIS-B-Sendestation wurde unser Mehrspurempfänger „Drone Cube“ installiert, um das vollständige lokale Verkehrsbild zu liefern. Zusätzlich haben wir unsere kostengünstigen Dualband-ADS-B-in-Bordgeräte bereitgestellt, um die Vorteile von UAT zu erleben. Wir freuen uns, das Projekt unterstützen zu können und hoffen auf weitere Installationen in ganz Europa. Wir sehen die Nachfrage und die Nutzung der Frequenz scheint am Ende möglich zu sein.“

Das finnische Unternehmen Flyk Ltd ist für die Zusammenstellung der vom System übertragenen Informationen verantwortlich. Der Gründer und CEO des Unternehmens, Juha Lindstedt: „Es ist unglaublich aufregend, Teil dieser Initiative zur Entwicklung der Luftfahrt und insbesondere der Flugsicherheit zu sein, was von Anfang an unsere Mission war. Dies stellt für uns einen neuen und wichtigen Baustein bei der Verknüpfung der bemannten und unbemannten Luftfahrt dar, indem wir Informationen auf moderne Weise und in Echtzeit zwischen verschiedenen Luftfahrtbeteiligten austauschen.“

Das belgische Unternehmen SafeSky bietet ergänzende Verkehrsinformationen. CEO Tristan Fily: „Wir sind absolut begeistert, die UAT-Innovation anzunehmen. Anders als das amerikanische System ist Europa führend darin, alle Verkehrsklassen sichtbar zu machen, einschließlich der allgemeinen Luftfahrt, Ultraleichtflugzeuge, der Freifluggemeinschaft und sogar Drohnen! Da viele Flugzeuge keine ADS-B-Ausrüstung haben, verbessert SafeSky das Verkehrsbild, indem es die UAT-Plattform aus seinem umfangreichen Netzwerk speist. Dies ist eine beispiellose und wirklich einzigartige Entwicklung auf der Welt!“

Die ADS-B-UAT-Testumgebung der Fachhochschule Süd-Ost Finnland wurde den Medien auf einer Pressekonferenz in Pyhtää, Finnland, am 19. Juni 2024 am Flughafen Helsinki-Ost (Flughafen, Pyhtää) vorgestellt.

Weitere Informationen liefern:

Tomi Oravasaari

Director of Research Unit

NELI – North European Logistics Institute
South-Eastern Finland University of Applied
Sciences – Xamk

Email: tomi.oravasaari@xamk.fi

Posting on X.com at [@tomiorava](#)

JP Kinoss

European UAT978 Coalition Coordinator,
AOPA Finland, Vice Chairman
IAOPA Europe Workgroup for Coordinating
ADS-B/UATground station projects
Email: jpkinos@gmail.com

Fliegen ohne Flugleiter, aber mit Betriebsleiter – wie geht es voran?

Das Interesse ist groß, die wesentlichen Hürden sind beseitigt, das Fliegen ohne Flugleiter kommt: Deutlich über 100 Flugplätze haben nach unseren Informationen Interesse an diesem für Deutschland neuen Verfahren bekundet und ihre Anträge bei ihren Landesluftfahrtbehörden vorbereitet.

Aber tatsächlich, praktiziert wird es bislang nur in seltenen Einzelfällen. Das war in unserem föderalen System aber auch nicht anders zu erwarten. Zwar ist das Bundesverkehrsministerium (BMDV) mit seinem Fachreferat für Flugplätze LF15 sehr aufgeschlossen, die EASA bereitet auch keine Probleme. Aber für die Genehmigung der Flugplätze sind die Bundesländer mit ihren Regierungspräsidien und Luftämtern zuständig. Nachdem am 30. April 2024 die „Grundsätze über die Betriebsleitung auf Landeplätzen und Segelfluggeländen ohne Flugverkehrsdienste“ veröffentlicht wurden, kann es losgehen. https://aopa.de/wp-content/uploads/NfL_2024-1-3106_Betriebsleitung.pdf

In diesen Grundsätzen verabschiedet man sich auch ausdrücklich vom Konzept des Flugleiters, der als Begriff nicht mehr vorkommt. Stattdessen taucht der Begriff des Flugplatzbetriebsleiters auf. Der soll nicht mehr permanent Flüge leiten, sondern sich im Bedarfsfall um seinen Flugplatz kümmern.

In diesen Grundsätzen wurde zwar vom Herausgeber BMDV aufgezeigt, wie ein Flugbetrieb ohne Flugleiter ablaufen kann. Jedoch werden den Bundesländern hierbei sehr viele Entscheidungsfreiräume gewährt. Dies hat wiederum zur Folge, dass derzeit die Luftfahrtverwaltungen auf Landesebene mit ihren Juristen noch prüfen, welcher Weg eingeschlagen werden soll. Mehrere Bundesländer wollen den Flugplätzen in ihrem Zuständigkeitsbereich hierfür weitgehend fertig ausgearbeitete Betriebskonzepte vorlegen. Andere Bundesländer wollen jedoch Betriebskonzepte sehen, die von den Flugplätzen selbst entwickelt wurden. Wer ein Betriebskonzept benötigt, kann sich gerne an Guido Frey von der Initiative Fliegen ohne Flugleiter wenden.

Was individuell zwischen Flugplatz und Behörde geklärt werden muß, das sind vor allem diese Fragen:

- Wie soll der Flugplatzbetreiber seine Verkehrssicherungspflicht für das Flugplatzgelände ausüben? Eine andauernde Kontrolle der Piste und Betriebsflächen ist sicher nicht nötig, aber doch in bestimmten Abständen. Täglich oder einmal in der Woche? Das kommt auf den Einzelfall an: Etwa nach einem Starkregen an einem Grasplatz, der zur Bildung von Pfützen neigt, sollte der zuständige Flugplatz-Betriebsleiter möglichst zügig kontrollieren ob der Platz noch nutzbar ist.

Bei einem Asphaltplatz kann man da sicherlich entspannter sein, alle 48 Stunden sollten ausreichen.

- Wie geht man mit Mischflugbetrieb um, etwa mit Fallschirmsprungbetrieb und Segelflug? Da gehen die Meinungen noch etwas auseinander. Das Gute ist, dass etwa bei Segelflugbetrieb üblicherweise viele Leute am Flugplatz sind, von denen einer sowieso auch die Startleitung übernehmen wird. Und die Piloten der Fallschirmspringer können anderen Verkehr auch selbst darüber informieren, dass gerade Springer über dem Flugplatz abgesetzt werden.
- Wie werden die Start- und Landezeiten für das Hauptflugbuch übermittelt? Reicht das per Email, oder per Zettel schon vor dem Abflug? Automatisierte Systeme gibt es auch, die sollten aber nicht verbindlich werden.

Uns wurde mitgeteilt, dass einige Bundesländer ihre Prüfungen bereits abgeschlossen haben, andere werden noch 1-2 Monate zur Abstimmung benötigen.

Zudem sollten sich neben den Verbänden und den Flugplätzen auch die Flugschulen und Vereine auf das Fliegen ohne Flugleiter einstellen, ihren Piloten erklären, was auf sie zukommt und wie sie sich zu verhalten haben. Das ist sicherlich keine große intellektuelle Herausforderung. Aber man sollte sich schon mal vor dem ersten Flug damit auseinandersetzen, wie es dann sein wird, wenn bei An- und Abflug am Boden keiner mehr antwortet. Infomaterial als Ausdrucke und als Video gibt es auf unserer Website: <https://aopa.de/fliegen-ohne-flugleiter/>

Eins steht fest: Flugplätze und Piloten werden ohne Flugleiter demnächst deutlich mehr Freiräume, aber auch mehr Eigenverantwortung erhalten.

Michael Erb

Sie wollen wissen, wie das in der Praxis funktioniert mit Fliegen ohne Flugleiter? Sehen Sie sich dieses You-Tube Video an, das Finn Reimers mit Guido Frey und der AOPA in Paderborn-Haxterberg gedreht hat.



Update: Kampagne für freien Zugang zu AIP-VFR, ICAO-Karten und NfL: Behörden blockieren – Piloten kämpfen!

Ein Aufruf von AOPA-Mitglied Theo Voss



Foto: © iStockphoto.com - mikulas1

Liebe Pilotinnen und Piloten, auf der diesjährigen AERO2024 haben wir das Gespräch mit Vertretern der Deutschen Flugsicherung (DFS) und der Eisenschmidt GmbH gesucht. Das Treffen verlief offen und respektvoll, doch unser Angebot zur außergerichtlichen Klärung und Kompromissfindung im Sinne der Flugsicherheit und im Interesse der Luftraumnutzer wurde abgelehnt. Stattdessen bevorzugen DFS und Eisenschmidt den Ausgang der juristischen Verfahren abzuwarten. Diese Entscheidung führt zu einer unnötigen Verlängerung unserer Klageverfahren, da die Klagegegner lieber prozessieren, als den Pilotinnen und Piloten sicherheitsrelevante Informationen angemessen zur Verfügung zu stellen. Es ist uns unverständlich, warum sich DFS, Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und Eisenschmidt hier weiterhin querstellen. Eurocontrol, Landesluftfahrtbehörden und Verbände sprechen sich klar für einen einfachen, kostenfreien Zugang zu einer zeitgemäßen Basisversion und Veröffentlichung in der Eurocontrol Datenbank (EAD) aus.

Unsere Klagen vor den Verwaltungsgerichten Darmstadt (AZ: 6 K 1100/22.DA und 6 K 1443/23.DA) sowie Berlin (AZ: VG 2 K 111/23) sind weiterhin anhängig. Dank der breiten Unterstützung gehen wir gestärkt in die nächste Runde. Hierfür sind wir erneut auf Ihre Unterstützung angewiesen, um die notwendigen Klage- und Anwaltskosten weiterhin zu finanzieren.

Unsere Forderung bleibt bestehen: Die AIP und NfL müssen in einer Basisversion einfach und kostenfrei zugänglich sein. Während die DFS-Tochter Eisenschmidt gerne eine „Premium“-Variante mit zugehöriger App anbieten kann, sollte der grundlegende Zugang für alle Pilotinnen und Piloten einfach und kostenfrei sein. Bedauerlicherweise fehlt in der Basis-Version der AIP-VFR nach wie vor eine PDF-Downloadfunktion, und auch eine Veröffentlichung in der Eurocontrol EAD-Datenbank ist nicht erfolgt. Nachdem bereits die „Paywalls“ vor Bundesanzeiger und Handelsregister gefallen sind, scheint es als ob sich DFS, Verkehrsministerium und Eisenschmidt lieber an einen Strohhalm klammern statt im Interesse der Flugsicherung und den Luftraumnutzern zu handeln.

Die DFS und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) behaupten weiterhin, dass AIP und NfL keine hoheitlichen Informationen darstellen. Dies ist vergleichbar damit, Straßenschilder nur gegen Bezahlung zugänglich zu machen, wobei Verstöße dennoch bestraft würden. In fast allen Mitgliedsstaaten der EU sind AIP und NfL kostenfrei und einfach zugänglich, beispielsweise in den Niederlanden, in Frankreich, Dänemark, Bulgarien und Rumänien.

In den Klageverfahren wird häufig auf das „Geschäftsgeheimnis“ verwiesen, das von Behörden und staatseigenen Unternehmen genutzt wird, um Informationen und Verträge vor der Öffentlichkeit

zu verbergen. Gesetze wie das IFG/UiG, die den Zugang zu solchen Informationen vorsehen, werden dabei ausgehebelt. Dies ist inakzeptabel und rechtfertigt bereits an sich eine gerichtliche Überprüfung.

Ein Rückblick auf das letzte Update im September 2023 zeigt, dass weder DFS, Verkehrsministerium noch Eisenschmidt an einer schnellen Klärung interessiert sind. Ein in der Poststelle liegengebliebener Brief, der zu einer mehrwöchigen Verzögerung führte, erinnert so manchen Piloten an die Biberpost, mit der das Luftfahrt-Bundesamt seine Briefe verschickt, die erst Wochen später ankommen.

Noch ist die Kampagne gut finanziert, aber mit nun drei Klagen und den damit verbundenen Verfahren, die über die ersten Instanzen hinausgehen werden, benötigen wir weitere finanzielle Unterstützung, um Anwalts- und Gerichtskosten zu finanzieren. Auch suchen wir weiterhin Mitstreiter, die das Team „Freier Zugang zu AIP und NfL“ unterstützen möchten. Inzwischen sind wir ein kleines, engagiertes Team, das sich mit viel Herzblut für diese wichtige Sache einsetzt. Wenn Sie die Kampagne finanziell oder mit Ihrer Zeit unterstützen wollen, unterstützen Sie unsere neue GoFundMe-Kampagne oder melden Sie sich gerne bei mir unter mail@theo-voss.de.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung und Ihr Engagement.
Mit freundlichen Grüßen

Theo Voss

Unterstützen Sie die Initiative für mehr Flugsicherheit und einen kostenfreien Zugang zu wichtigen Luftfahrtinformationen. Gemeinsam können wir etwas bewegen!

Shortlink zur gofundme Kampagne: <https://bit.ly/4eeYnZL>

Link zur gofundme Kampagne:



Kommentar der AOPA-Germany

In den meisten europäischen Ländern sind die AIP und wichtige Informationen für Piloten online frei zugänglich. In Deutschland ist das leider anders, hier sehen DFS und Bundesverkehrsministerium in diesen Informationen vor allem ein zusätzliches Geschäftsmodell. Obwohl die DFS jedes Jahr einen hohen zweistelligen Millionenbeitrag aus dem Bundeshaushalt für gebührenbefreite zivile und militärische Flüge erhält, lässt man sich diese Informationen über die DFS-Tochtergesellschaft Eisenschmidt teuer bezahlen. Nur die AIP wurde nach jahrelangen Diskussionen ab 2023 frei im Internet veröffentlicht. Aber auch so, dass man mühsam Seite für Seite herunterladen muss. Als Verband sind wir in der AOPA-Germany nicht klageberechtigt. Klagebefugt und klagebereit ist aber der Unternehmer und Pilot Theo Voss. Er hat eine Klage für frei zugängliche ICAO-Karten und NfL eingereicht und sammelt die dafür notwendigen finanziellen Mittel über ein Crowdfunding. Wir unterstützen ihn dabei und freuen uns, wenn Sie es genauso machen. Auch kleine Beträge helfen!



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

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

IFR nach Egelsbach

Neues Flugregelwechselverfahren wurde eingeführt



Foto: © GAMA

IFR Flugverfahren in Egelsbach, mehr Sicherheit auch bei schlechtem Wetter

Wer sich mit der Thematik schon auseinandergesetzt hat, der weiß, dass der Wunsch nach einem IFR-Anflugverfahren in Egelsbach sehr groß ist. Egelsbach hat einen hohen Anteil von Flügen des geschäftlichen und privaten Reiseverkehrs, und die wollen möglichst wetterunabhängig betrieben werden.

Zugegeben, die IFR-Anbindung von Egelsbach, quasi in der Luftraum-Hosentasche des Frankfurter Großflughafens, ist nicht einfach. Aber mit einer Portion „Goodwill“ und „Freude an Lösungen“ auf Seiten der Flugsicherung geht es schon: Das zeigt sich jetzt angesichts des neuen Flugregelwechselverfahrens, das zum 1. Juni 2024 für Anflüge auf die Piste 26 in EDFE eingeführt wurde. Das neue Verfahren ist im Wesentlichen ein langer Endanflug über die RNAV-Wegpunkte PEKIG und ASBAB auf die Piste 26. PEKIG wird in 3.000 ft überflogen,

kurz hinter PEKIG erfolgt eine Freigabe zum weiteren Sinkflug auf die MVA von 2.100 ft (Winter: 2.300 ft) auf den Punkt ASBAB. Vor ASBAB muss der Wechsel auf Sichtflugregeln erfolgen. Für Details besuchen Sie bitte die Website des Flugplatzes Egelsbach Airport (egelsbach-airport.com).

Christian Majer, der Geschäftsführer der TRIWO Egelsbach Airfield GmbH zeigt sich zufrieden:

„Wir begrüßen die Einführung des neuen Flugregelwechselverfahrens und die Ausweitung des Nutzerkreises auf alle Luftfahrzeuge der Kategorien Jet, Turboprop und MEP/SEP der Performance-Klassen B&C. Die effiziente sowie koordinierte Übergabe von Langen Radar an Egelsbach Radio trägt zu einer Erhöhung der Betriebssicherheit und Reduktion der Arbeitsbelastung bei. Das Verfahren wurde in enger und sehr guter Zusammenarbeit mit der Deutschen Flugsicherung ausgearbeitet.“

Die AOPA-Germany begrüßt diesen Fortschritt ebenfalls sehr, bedauert es aber natürlich auch, dass die neuen Flugregelwechselverfahren nicht auch für die typischen Flugzeuge der E-Klasse angeboten werden, die den wesentlichen Teil des Flugverkehrs in Egelsbach darstellen. Unsere Position ist Christian Majer bekannt, und auch der Flugplatz hat ein Interesse daran, dass die DFS dieses Verfahren nach gewonnenen positiven Erfahrungen auch weiteren Nutzergruppen anbietet.

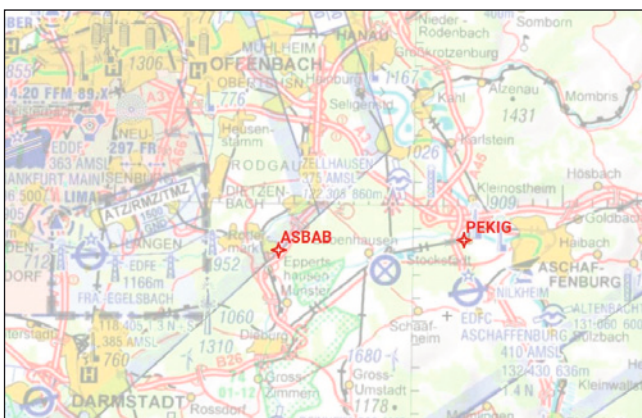


Foto: © Screenshot Webseite Flugplatz Egelsbach

DIE ENTSCHEIDUNG FÄLLT IN DEN USA

Bleifreies Avgas – Wann und wie wir einen bleifreien Kraftstoff für unsere Flugmotoren haben werden, dürfte sehr bald klarer werden



Dass die Zeit des verbleiten Avgas 100LL zu Ende geht, steht zweifelsfrei fest. Zum einen sprechen Umweltargumente dagegen, zum anderen gibt es weltweit nur noch einen Hersteller des bleihaltigen Additivs Tetra-Ethylblei (TEL), der angesichts stetig rückläufiger Absatzmengen auch nicht mehr in neue Anlagen investieren will. Das Risiko für unsere weltweite Branche bei einem Ausfall der Fabrikationsanlage dieses einen Herstellers ist enorm.

Wie man sich in den USA von Behördenseite den Übergang zu einem bleifreien Avgas mit 100 Oktan vorstellt, konnten wir als Teilnehmer während der World Assembly der IAOPA im Mai 2024 in Washington direkt von FAA-Direktor Bruce DeCleene erfahren. Und zwar soll der Übergang bis spätestens 2030 erfolgen, gerne früher, sobald ein bleifreies Avgas auf dem Markt zur Einführung bereitsteht. Hauptanforderungen: Es muss alle Motoren versorgen können, die bisher mit 100LL laufen, und es muss für einen reibungslosen Übergang mit 100LL mischbar sein.

Die beiden FAA-Förderprogramme PAFI (Piston Engine Aviation Fuels Initiative) und Eagle (Eliminate Aviation Gasoline Lead Emissions) kommen ihrem Ziel entgegen. Spannend war, von den drei noch verbleibenden Wettbewerbern aus der Mineralölindustrie zu erfahren, wie man sich für die Markteinführung aufstellt. Es geht offensichtlich um die Sicherung der Pole Position auf dem mengenmäßig dominierenden US-Markt. Erst wenn die gesichert ist, wird man sich auch um die Einführung des Sprits in Europa als zweitgrößtem Markt und anderswo kümmern. Eins ist klar: Es wird wohl nur ein Anbieter auf dem Markt verbleiben, der schnellste.

Derzeit wird eine Diskussion darüber geführt, ob der Treibstoff von GAMI tatsächlich bereits marktfähig ist. Das wurde von dem GAMI-Mitgründer George Braly so dargestellt: Wir haben eine Ergänzende Musterzulassung für alle Flugzeugtypen, wir haben eine Raffinerie mit vollen Tanks und wir können morgen mit dem Ausliefern beginnen. Die beiden GAMI-Wettbewerber, die bis zur Zulassung ihrer Kraftstoffe vermutlich noch einige Monate benötigen werden, verweisen

allerdings darauf, dass es beim GAMI-Avgas noch ungelöste Fragen etwa im Zusammenhang mit Flugplatztanks und Treibstoffalternativen gebe, die einer Markteinführung entgegenstehen würden.

Einigkeit besteht bei allen IAOPA-Vertretern darüber, dass das Blei in unserem Sprit weg muss, aber auch darüber, dass für unsere Branche in der kritischen Übergangsphase eine kontinuierliche Treibstoffversorgung unabdingbar ist. Eine entsprechende Resolution mit dem „Supporting the Implementation of Unleaded Avgas“, die eine internationale Koordination der Behörden fordert, wurde von der AOPA-Germany eingebracht und anlässlich der IAOPA World Assembly einstimmig verabschiedet.

In Europa ist Stand der Dinge, dass die European Chemicals Agency (ECHA) mit Sitz in Helsinki noch im Juni über die Anträge der drei Unternehmen Shell, Trafigura/Puma und Warter auf eine fortgesetzte Verarbeitung des Additivs TEL entscheiden wird. Das Ziel dieser Unternehmen ist es, bis zur Verfügbarkeit von bleifreiem Avgas-Alternativen weiterhin Avgas 100LL in Europa herstellen zu dürfen. Wird ihren Anträgen entsprochen, dann können wir von einem geordneten Übergang zu bleifreiem Avgas ausgehen. Um dieses Ziel zu erreichen, haben wir als IAOPA gemeinsam mit den Verbänden GAMA und Europe Air Sports in öffentlichen Anhörungen gegenüber der ECHA wiederholt und deutlich Stellung bezogen und auch kurzfristig noch die IAOPA-Resolution weitergeleitet.

Wird diesen Anträgen der Industrie von der ECHA allerdings nicht entsprochen, dann darf Avgas 100LL in Europa ab Mai 2025 nicht mehr hergestellt werden. Ein Import wäre aber weiterhin möglich – und trotz logistischer Erschwernisse auch machbar. Brancheninsider erklären uns, dass es vor einigen Jahrzehnten Phasen gab, in denen Avgas 100LL direkt aus den USA nach Europa importiert wurde. Dies wäre wieder möglich, aber leider mit einem Preissprung verbunden, und der Umwelt würde durch die zusätzlichen Transportwege auch nicht geholfen.

Verwendung von GAMI-Fuel führt zum Verlust der Garantie in Cirrus-Flugzeugen

Nach Redaktionsschluss erreicht uns die Meldung, dass der Flugzeughersteller Cirrus mit einem Service Advisory SA24-14 seine Kunden der SR-Serie darauf hinweist, dass im Falle der Betankung mit GAMI-Treibstoff die Garantie des Herstellers für seine Flugzeuge erlischt. Zwar ist man mit weiten Teilen der Erprobung des GAMI-Fuels sehr zufrieden, allerdings bleiben für Cirrus noch Fragen offen, was die Kompatibilität des neuen Treibstoffs mit anderen Materialien betrifft. Gemeint sind hier wohl vor allem Tanks, Dichtungen und Treibstoffleitungen.

Michael Erb

Einschränkungen im Luftraum während der Fussball-EM vom 14. Juni bis 14. Juli

Einrichtung von Gebieten mit Flugbeschränkungen und Gebieten mit Funkkommunikations- und Transponderpflicht

Vom 14. Juni bis 14. Juli 2024 findet in Deutschland die Fußball-Europameisterschaft statt (UEFA EM 2024).

Die Austragungsorte sind: Berlin, Dortmund, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Gelsenkirchen, Hamburg, Köln, Leipzig, München, Stuttgart. Die Eröffnung findet am 14. Juni 2024 in München, das Finale am 14. Juli 2024 in Berlin statt.

Zum Schutz der Spiele werden in den Fluginformationsgebieten Bremen, Langen und München vorübergehend Gebiete mit Flugbeschränkungen (ED-R) und Gebiete mit Funkkommunikations- und Transponderpflicht (Radio and Transponder Mandatory Zone – RMZ/TMZ) eingerichtet. Abhängig von der Sicherheitslage sind folgende Einschränkungen für die Luftfahrt möglich:

Gefährdungsstufe 1:

Gebiet mit Flugbeschränkungen nur für Modellflug und unbemannte Luftfahrtsysteme 2 NM um den Spielort (Bezeichnung: ED-R „EM [Spielort] 1“)

Gefährdungsstufe 2:

Gebiet mit Flugbeschränkungen 3 NM um den Spielort (Bezeichnung: ED-R „EM [Spielort] 2“) sowie Gebiet mit Funkkommunikations- und Transponderpflicht 12 NM um den Spielort (Bezeichnung: RMZ/TMZ „EM [Spielort]“)

Gefährdungsstufe 3:

Gebiet mit Flugbeschränkungen 30 NM um den Spielort (Bezeichnung: ED-R „EM [Spielort] 3“) Diese Gebiete können kurzfristig, d. h. mit einem Vorlauf von ca. 48 Stunden per NOTAM aktiviert werden. Bitte informieren Sie sich daher kurz vor Antritt eines Fluges beim AIS-C über die aktuelle Luftraumlage.

Grundsätzlich ist eine Aktivierung vom 14. Juni 2024 bis zum 14. Juli 2024 an den Tagen mit Spielbegegnungen am jeweiligen Spielort im Zeitraum von 3 Stunden vor geplantem Spielbeginn bis 4 Stunden nach geplantem Spielbeginn vorgesehen.

Änderungen der Beschränkungen – soweit eine Verringerung der zeitlichen Wirksamkeit oder der vertikalen Begrenzung des Gebietes mit Flugbeschränkungen betroffen ist – werden von der jeweiligen Landespolizei festgelegt und von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit NOTAM bekanntgemacht.

Informationen über den aktuellen Status der Gebiete können über die Frequenzen des Fluginformationsdienstes und jeweiligen Flugplatzkontrolldienstes erfragt werden.

Ausführliche Informationen (mit Kartendarstellung) zu den Flugbeschränkungen während der Fußball-Europameisterschaft sind im SUP VFR 35/24 und SUP IFR 29/24 zu finden.

Flugbeschränkungsgebiete zur UEFA EURO 2024 | DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Alle Piloten, die an den Spieltagen der Fußball-Europameisterschaft im Bereich der Austragungsorte einen Flug durchführen wollen, sollten sich unbedingt mit Hilfe des veröffentlichten Supplements (SUP) und der aktuellen NOTAM sorgfältig auf den Flug vorbereiten und während des Flugs mit dem Fluginformationsdienst Kontakt aufnehmen.

Halten Sie während des Flugs ausreichend Abstand zu den Flugbeschränkungsgebieten. Der unerlaubte Einflug in ein Flugbeschränkungsgebiet gilt nach deutschem Luftrecht als Straftat.

Kommentar der AOPA-Germany

Es ist mal wieder so weit: Mit der Fußball-EM kommt in diesem Sommer eine Großveranstaltung nach Deutschland, die Fußballfans erfreut, die leider aber auch eine ganze Reihe von sicherheitsbedingten Einschränkungen für die private und Sportluftfahrt mit sich bringen wird.

Die Sicherheitsmaßnahmen sind natürlich dann sehr ärgerlich, wenn sie geplante Flugvorhaben stören. Man wird sie aber nicht wegdiskutieren können, in den USA, Frankreich und anderswo wird dies bei ähnlichen Veranstaltungen genauso gehandhabt. Der Rechtsweg wurde geprüft und bestritten, die Sicherheitsorgane lassen sich vor Gericht aber auch nicht in die Karten schauen, die Gerichte haben die geplanten Vorhaben bislang immer bestätigt.

Das Neue und Gute an den EM-Regelungen ist: Das Ausmaß der Luftraumrestriktionen hängt von der jeweiligen Gefährdungsstufe ab. Sie kommen nicht stur, wie in der höchsten Gefährdungsstufe 3 mit dem maximalen 30 NM-Radius-ED-Rs daher. Bei der niedrigsten Gefährdungsstufe 1 gibt es nur eine Flugbeschränkung für Modellflug und Drohnen im Umkreis von 2 NM um den Spielort, damit kann man bestens leben. Sie gelten auch nicht den ganzen Tag, sondern nur einige Stunden vor und nach den Spielen. Unbedingt notwendig ist es, sich vor jedem geplanten Flug über den aktuellen Stand der Flugbeschränkungen per NOTAM-Briefing zu informieren. Man sollte sie dann behandeln wie einen großen Towering CB: Räumliches oder zeitliches Umfliegen ist angesagt!

Update zu unserer Petition in Sachen LBA und Probleme in der Flugmedizin



Die Petition der Verbände AOPA, DAeC und DULV war mit knapp 20.000 Unterzeichnern sehr erfolgreich. Nach positiven Rückmeldungen aus den Behörden war auch unsere Berichterstattung entsprechend positiv:

„Die Aktion der Verbände wegen Verzögerungen in der medizinischen Abteilung des LBA zeigt Wirkung“. Unsere positive Grundstimmung basiert auf den Aussagen und Veröffentlichungen des Bundesverkehrsministeriums, des LBA und von engagierten Politikern wie Manuel Höferlin (MdB/FDP, stellvertretender Vorsitzender der parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt), nach denen die Botschaft der Petition ankam und dass im LBA deutliche Korrekturmaßnahmen ergriffen wurden.



Kann man jetzt schon Entwarnung geben? Nein, mit Sicherheit noch nicht. Selbstverständlich muss man dem LBA einen gewissen Vertrauensvorschuss und die Gelegenheit geben, einen Kurswechsel einzuleiten. Aber natürlich beobachten wir die Faktenlage weiterhin kritisch. Leider erreichen uns in der letzten Zeit Aussagen von Flugmedizinern, die uns nachdenklich stimmen: Dass man sich bei den Flugmedizinern im LBA nach wie vor sehr formalistisch und wenig kooperativ verhält, dass schnelle Entscheidungen auch bei medizinischen Bagatellfällen verweigert werden, dass von einem neuen Geist nichts zu spüren ist. Das macht uns natürlich stutzig. Nachdenklich macht uns auch der Umstand, dass die Bundesregierung in der Beantwortung einer kleinen Anfrage der CDU/CSU (Drucksache 20/10836) verdächtig niedrige Zahlen nennt: <https://bit.ly/4edNBD3>.

Gemäß Frage 4 soll es aktuell nur 217 Verweisungen und Konsultationen geben? Bei 27 Mitarbeitern im zuständigen Referat L6 müssten die eigentlich sehr schnell abgearbeitet sein. Denn das sind 8 Fälle pro Mitarbeiter! Selbst wenn man die Bearbeitung der 217 Fälle auf die 9 ärztlichen Referentinnen und Referenten beschränkt, dann sind das 24 Fälle pro Kopf! Zwei Fälle pro Tag sollte man ihnen bei etwas Entscheidungsfreude zutrauen, dann wäre das Problem rein rechnerisch in 12 Tagen gelöst. Und gemäß der Beantwortung der Frage 7 liegt die Hauptschuld sowieso bei den Fliegerärzten, die in 82 % der Fälle nur unvollständige Unterlagen einreichen.

Unsere Forderung ist deshalb, dass man mit offenen Karten spielt, und dass gemäß unserer Petition zwischen Behörden und Verbänden eine verbindliche Planung zur kurzfristigen und nachhaltigen Beseitigung der Problematik abgestimmt wird.

AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See



Termin: 11. – 12.10.2024
Ort: Elsfleth
Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 580 €
Nichtmitglieder: 750 €
Anmeldeschluss: 30.09.2024
Anmeldeformular: Seite 27

In Kooperation mit



**MARITIMES
 KOMPETENZZENTRUM
 ELSFLETH gGmbH**

Fotos+Logo: © MARKKOM

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



Foto: © AOPA-Germany

Termin: 02.11.2024
Ort: Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr
Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 160 €
Nichtmitglieder: 200 €
Anmeldeschluss: 25.10.2024
Anmeldeformular: Seite 27

in Kooperation mit:



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

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

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

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

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



Foto: © Fotolia.com – © Amir

Termin: 28.09.2024 in Egelsbach
Ort: Flugplatz Egelsbach
Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €
Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 18.09.2024
Anmeldeformular: Seite 27

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

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

Umfang des Tagesseminars:

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

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

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

Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

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



Foto: © iStockphoto.com., vadinguzhva

Termine (online): 05. & 12.09.2024
Zeit: 18:00 – 22:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €
Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 30.08.2024
Anmeldeformular: Seite 27

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

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

Die Themen sind:

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

AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika/ Karibik am 26.10.2024 in Egelsbach

NEUES SEMINAR



Foto: © Michael Höcker

Termin: 26.10.2024
Ort: Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 150 €
Nichtmitglieder: 190 €

Anmeldeschluss: 16.10.2024
Anmeldeformular: Seite 27

Unsere Mitglieder Martina und Michael Höcker waren im Sommer 2023 auf einer 20-wöchigen Rundreise durch Nordamerika und die Karibik mit dem eigenen Flugzeug. Ihre Erfahrungen haben sie umfangreich dokumentiert und möchten sie gerne an interessierte Pilotinnen und Piloten in Form eines Tagesseminars weitergeben. Es wird ein kompletter Überblick über die Vorbereitung der Reise, der Planung und Durchführung, Infos zu Flugplätzen, dem Umfeld, Besonderheiten an den Destinationen vor Ort und dem eingesetzten Equipment bzw. dessen Notwendigkeiten gegeben. Die finanziellen Aspekte bei der Planung und die Vorbereitung für die Crew werden ebenfalls ein Thema sein. Es steht eine umfangreiche Bilddatenbank als Hintergrundinformation zur Verfügung.



Das Seminar ist für Piloten und Nicht-Piloten geeignet, es ist eine Symbiose aus Reiserzählung, Erfahrungswertung und Hilfestellung eine individuelle Entscheidung zu treffen, eine solche Unternehmung selbst vorzunehmen, bzw. Empfehlungen zur Vorbereitung zu geben.

AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online



Foto: © Fotolia.com – Theart Images

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

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 130 €

Anmeldeschluss: 04.10.2024
Anmeldeformular: Seite 27

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

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

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

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

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



Foto: © AOPA-Germany

Termin: 04. – 10.08.2024
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: 24.07.2024
Anmeldeformular: Seite 27

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 online Seminar: Let's Go instruments



Foto: © Michael Fröhling

Termin: 12.10.2024 (online)

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 90 €

Nichtmitglieder: 110 €

Anmeldeschluss: 02.10.2024

Anmeldeformular: Seite 27

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: 19.10.2024 (online)

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 90 €

Nichtmitglieder: 110 €

Anmeldeschluss: 09.10.2024

Anmeldeformular: Seite 27

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.

32. AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal



Foto: AOPA-Germany

Termin: 03. – 06.10.2024
Ort: Flugplatz Stendal

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 200 €

Nichtmitglieder: 300 €

Fluglehrerstunde: 40 €

Die Kosten für die Fluglehrer werden mit 40 € pro Stunde berechnet.

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

Anmeldeschluss: 25.09.2024

Anmeldeformular: Seite 27



Foto: © Gunnar Simm

Das AOPA-Flugsicherheitstraining im Nordosten Deutschlands beginnt am 03. Oktober um 9:00 Uhr und bietet ein umfassendes praktisches Weiterbildungsprogramm, das von theoretischen Inhalten ergänzt wird. Der praktische Teil beinhaltet je nach Wunsch der Teilnehmer z. B. Grundlagen der Start- und Landetechniken, Anflüge auf internationale und Militärflughäfen, Funk- und GPS Navigation sowie Nachtflug.

Das AOPA-Flugsicherheitstraining kann mit einem Besuch des Seitenwindsimulators in Itzehoe sinnvoll kombiniert und ergänzt werden. Das Xwind-Sim-Training wird allen

Teilnehmern während der Zeit des Flugsicherheitstrainings zu besonderen Konditionen angeboten. Bilden Sie sich in angenehmer Atmosphäre ungezwungen weiter, genießen Sie von Stendal aus die Landschaft im Nordosten Deutschlands: die Ostsee, Rügen und Usedom, die Mecklenburgische Seenplatte, Potsdam, Berlin, die Havel- und die Elbregion. Die Teilnahme am AOPA-Flugsicherheitstraining ist mit dem eigenen Flugzeug möglich. Die Anreise der Teilnehmer sollte – soweit möglich – bereits am Mittwochabend (02.10.) erfolgen. Zimmerkontingente für alle Teilnehmer sind reserviert.



Foto: © Gunnar Simm

AOPA-Nordatlantik-Seminar

Mit Weltumrunder
Arnim Stief



Foto: © Arnim Stief

Termin: 23.11.2024
Ort: Egelsbach

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €

Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 13.11.2024

Anmeldeformular: Seite 27

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

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

AOPA Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach

Dieses 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 findet von 09:00 bis 16:00 Uhr in Egelsbach statt.

Referent der Veranstaltung ist Markus Schmal.

Termin: 09.11.2024
Zeit: 09:00 – 16:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 50 €

Nichtmitglieder: 80 €

Anmeldeschluss: 01.11.2024

Anmeldeformular: Seite 27

Anzeige



RunwayMap

Kostenlose AIP VFR Charts

Für 1300 Flugplätze in Deutschland, Österreich und 13 weiteren Ländern





GRATIS LADEN  Laden im  **JETZT BEI** Google Play

Alle Features unter www.runwaymap.com

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



- | | |
|---|---|
| <p><input type="checkbox"/> AOPA Sea Survival Training in Elsfleth vom 11. – 12.10.2024
 Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 12</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse in Egelsbach am 02.11.2024
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“ am 28.09.2024 in Egelsbach
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA-online Seminar: Einführung in Europäische Flugzeugwartung für Piloten und Eigner am 05. & 12.09.2024
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika/Karibik am 26.10.2024 in Egelsbach
 Teilnahmegebühr: 150 € für AOPA-Mitglieder, 190 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 16</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online vom 26. – 27.10.2024
 Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder</p> | <p><input type="checkbox"/> AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden vom 04. – 10.08.2024
 Teilnahmegebühr: 270 € für AOPA-Mitglieder, 370 € für Nichtmitglieder, Fluglehrerstunde 40 € – Teilnehmer: Min. 20 / Max. 50</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA online Seminar: Let's Go instruments am 12.10.2024
 Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene am 19.10.2024
 Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal vom 03. – 06.10.2024
 Teilnahmegebühr: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder, Fluglehrerstunde 40 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 09.12.2023
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 16</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> AOPA Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach am 10.02.2024
 Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € 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.

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

1

neues Mitglied



ForeFlight
A Boeing Company

ForeFlight Gutschein 50 Euro

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

Jeppesen
Gutschein 80€



Jeppesen Gutschein 80 Euro

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

Gutschein über
50 Euro

einlösbar bei einem dieser drei Luftfahrt-Händler



50 Euro Gutschein

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

ACPA

40

40 ACPA

Prämienzahlung

von 40 Euro für jedes neue Mitglied



Lande-Gutscheinheft

Ausgabe für 2024

Kein Problem!

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

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



2 neue Mitglieder



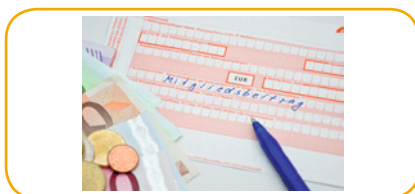
Jeppesen Gutschein 200 Euro

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



Jeppesen JeppView VFR Europe

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



Freistellung vom AOPA-Mitgliedsbeitrag für ein Jahr

für AOPA-Mitglieder mit persönlicher Mitgliedschaft

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

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



Fliegen ohne Limit

**Mitflugtag für Menschen mit und ohne Behinderung –
Sonntag, 7. Juli 2024 von 10:00 bis 17:00 Uhr**

Auch in diesem Jahr findet am Flugplatz Kiel-Holtenau der traditionelle Mitflugtag für Menschen mit und ohne Behinderung statt. Dieser Tag ist zum festen Bestandteil eines inklusiven Angebotes des LSV-Kiel und der Stadt Kiel geworden.

„Wir möchten allen Menschen, die vom Fliegen träumen, den Wunsch vom Fliegen erfüllen“, sagt Ute Hölscher, die beim LSV-Kiel den Mitflugtag organisiert und zum 16. Mal zu Mitflügen in einmotorigen Flugzeugen einlädt. „Auch blinde Menschen oder Rollstuhlfahrer können teilnehmen.“

Einfach zum Mitfliegen vorbei kommen. Es werden vorab keine Reservierungen angenommen, die Reihenfolge zählt. Wetterabhängig gibt es ggf. eine begrenzte Anzahl an Tickets. Eine eventuelle Wartezeit kann im Fliegergarten (barrierefrei), unterstützt von grenzenlos segeln e. V., ein inklusiver Segelverein mit Getränken, Bratwurst und Kuchen (Kosten als Spende für den Verein) verkürzt werden.

Eine Selbstkostenbeteiligung von 30,00 EUR für den Flug über Kiel wird am „Ticketschalter“ erhoben – für Menschen mit Behinderung 20,00 EUR.

IAOPA hält ihre 30. World Assembly in Washington D.C. ab

Nach einer COVID-bedingten Pause fand nach 2018 erstmals wieder eine IAOPA-Weltversammlung statt, und zwar vom 8. bis 10. Mai in der Hauptstadt der USA. Die Versammlung diente der globalen IAOPA-Gemeinschaft als wichtige Plattform, um Erkenntnisse auszutauschen und die neuesten Herausforderungen, Chancen und Entwicklungen zu diskutieren, die sich auf die Allgemeine Luftfahrt auswirken. Die Veranstaltung präsentierte eine einheitliche Stimme der Branche gegenüber internationalen Luftfahrtbehörden und demonstrierte unsere gemeinsame Mission, unsere Freiheit des Fliegens zu schützen und zu fördern. Die deutschen Vertreter in Washington waren Clemens Bollinger und Michael Erb.



Foto: © IAOPA

Anzeige

Cessna 172 zu verkaufen

Aus Altersgründen privat zu verkaufen

C172, CD155, IFR, Baujahr 2004

- D-reg, professionell gewartet
- TT 1400h, Motor 400h, voll IFR, FADEC, Autopilot Kap. Diesel/JetA1, Verbrauch 24l/h, Turbo, hohe Dienstgipfelhöhe, Honeywell KLN94, GPS
- Alt. Hold, Clb. + Desc. Rate preselect ILS autom.
- Preis: 230.000 Euro

Kontaktdaten:

E-Mail: wilkens-burgwedel@t-online.de

Mobil: 0176 45 36 98 15

Dieses Jahr beinhaltete die World Assembly Ansprachen von FAA-Administrator Michael Whitaker, IAOPA-Präsident Mark Baker und dem EASA-Vertreter in den USA, Ludovic Aron. Darüber hinaus hörte die Weltversammlung führende Vertreter der Branche der Allgemeinen Luftfahrt, darunter Ed Bolen, Präsident der National Business Aviation Association, Curt Castagna, Präsident der National Air Transportation Association, und Jim Viola, Präsident von Vertical Aviation International. Wichtige Themen auf der Agenda waren unter anderem die Entwicklung moderner flugmedizinischer Standards, der Übergang zu bleifreiem Avgas, die Erhöhung der Flugsicherheit, die technische Entwicklung unserer Branche und neue Luftfahrt-Mobilitätskonzepte.

News



Turbulence Solutions: #makeflightsturbulencfree

Atmosphärische Turbulenzen sind ein ungelöstes Problem für die Luftfahrt, das sich auf Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und vor allem Komfort auswirkt. Bis dato gab es keine Lösung dafür, abgesehen von weiträumigen Umwegen oder Zähne zusammenbeißen und durchfliegen. Auf Basis von Forschungen an der TU Wien wurde „Turbulence-Cancelling“ entwickelt und erfolgreich getestet. Dieses System wird ab 2024 bei einem Europäischen high-performance Ultralight-Flugzeug zum Kauf verfügbar sein.

Das patentierte System funktioniert ähnlich wie das bereits etablierte „Noise-Cancelling“. Auf Basis von gezielten Gegenanschlägen von Steuerflächen können die störenden Effekte von Turbulenzen, wie insbesondere die unangenehmen Vertikalbeschleunigung, um mehr als 80 % reduziert werden. Initiale Tests mit einem bemannten Prototyp im Jahr 2021 bestätigten diese Effekte auch in der Praxis (Dämpfung um ca. 60 %). Durch weitere Forschung und Verfeinerung zu einem serienreifen Produkt, das ab 2024 bei einem Europäischen high-performance Ultralight-Flugzeug verfügbar sein wird, konnte der dämpfende Effekt auf über 70 % gesteigert werden. Anstelle von Dämpfung kann hier schon von Cancelling gesprochen werden.

Erfinder und Geschäftsführer von Turbulence Solutions GmbH, András Gálffy, erklärt, dass „Flugzeuge, die in geringer Höhe fliegen und damit thermischen und orographischen Turbulenzen ausgesetzt sind, wie insbesondere Segelflugzeuge, Sportflugzeuge und Geschäftsreiseflugzeuge mit Turboprop Antrieb besonders von Turbulence Cancelling profitieren können“. „In Zukunft soll es möglich sein, direkt und zuverlässig durch Turbulenzen zu fliegen und gleichzeitig den Komfort weiter zu erhöhen.“

Aber auch die Nutzung und der Auslastungsgrad konventioneller Flugzeuge ist vom Wettergeschehen abhängig. „Ich sehe häufig, dass unsere Flugzeuge am Boden bleiben, wenn das Wettergeschehen auf Turbulenzen schließen lässt“ erläutert Oliver Breiteneder, der als Präsident von flylinz – Flugschule Linz tiefen Einblick in das

Nutzungsverhalten der Sportflieger hat. „Maßgeblich dafür sind aber in den seltensten Fällen die PilotInnen selbst, sondern die Passagiere, häufig Familienangehörige und Freunde“. Oliver Breiteneder rechnet damit, dass die Auslastung jener Flugzeuge deutlich steigen wird, die mit Turbulence Cancelling ausgestattet werden. „Bei unseren Ersatz- und Neuinvestitionen von Flugzeugen werden wir genau prüfen, welche Modelle Turbulence Cancelling verfügbar haben. Das wäre für uns ein entscheidender Wettbewerbsvorteil.“

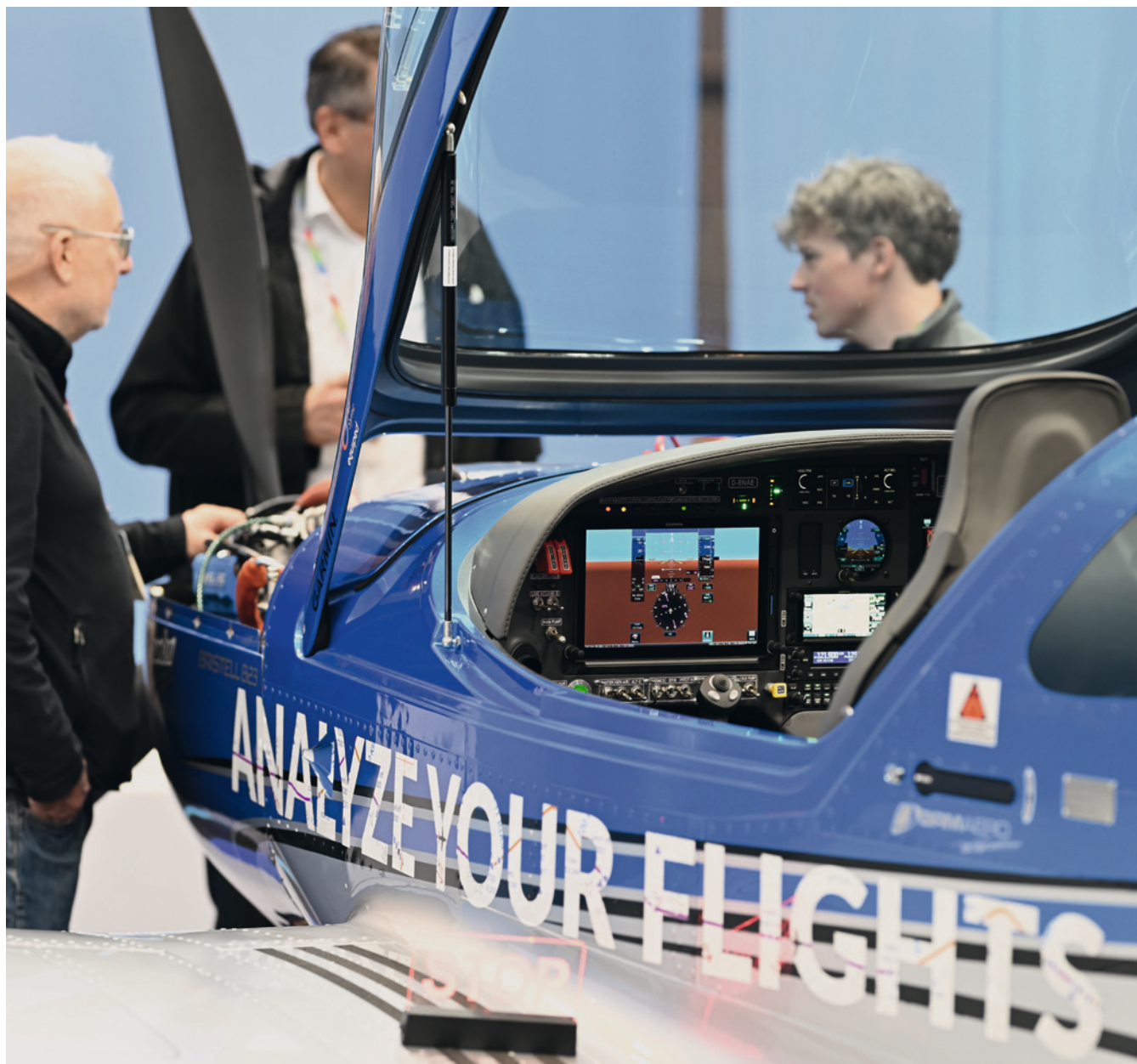
Wie funktioniert nun die Technik des Turbulence Cancelling?

Ähnlich wie beim bereits etablierten Noise-Cancelling werden durch gezielte Ausschläge von Steuerflächen – sogenannten „Turbulence-Flaplets“ – Gegenschwingungen erzeugt, die sich mit den Turbulenzbedingten Schwingungen überlagern und damit auslöschen. Bei Flugzeugen mit fly-by-wire Steuerung kann die Steuerlogik um Turbulence Cancelling aufgewertet werden ohne zusätzliche Steuerflächen einbauen zu müssen.

Ab wann ist Turbulence Cancelling verfügbar?

Aktuell werden Gespräche mit mehreren Flugzeugherstellern geführt. Mit 2 – 3 will man in den Serienproduktionsprozess starten. Erfinder und Geschäftsführer András Gálffy: „Bei Ultralight-Flugzeugen gibt es einfache und damit schnell umsetzbare Zulassungsvorschriften verbunden mit hoher Innovationsbereitschaft. Wir fokussieren uns daher auf diesen Bereich. Wir freuen uns schon sehr, auf der AERO Friedrichshafen 2025 das erste am Markt verfügbare Modell präsentieren zu dürfen“.

Aero Friedrichshafen



Retrospektive

Wie die letzten Jahre war die AOPA mit einem Stand auf der AERO vertreten, die AERO war außerordentlich gut besucht. Generell sehr viele positive Gespräche, Fachspezifischer Austausch unter gleichgesinnten. Wir konnten bei vielen Key-Themen durch Networking ein gutes Stück weitergekommen.

Zwei spezielle Themen wurden auf der Messe bzw. am Stand sehr intensiv diskutiert: ADS-L/UAT und AvGas. Wo es in unmittelbarer Zukunft für beide Anliegen eine akzeptable Lösung geben sollte.

Für das AOPA-Team war es eine großartige Möglichkeit mit diversen Herstellern und Besuchern in Kontakt zu treten, Standpunkte und Information auszutauschen oder aufzunehmen.

Flysto:

FlySto.net – ein Flight Data Analytics Tool mit österreichischer Beteiligung war in Halle A6 mit einem tollen Stand inkl. "Log Hunter" Flugzeug vertreten.

Im Rahmen der Aero wurde der vom Flieger Magazin verliehene „Newcomer des Jahres Award“ stolz präsentiert. Interessierte konnten direkt am Stand einen kostenlosen Account anmelden und ihre Flüge mittels Daten aus Navigations Apps oder Avionik auf nie dagewesene Weise noch einmal erleben.



TECHNIK



JOCHEN SCHWEIZER

O₂

go



PHILIPS



cewe

MAC

+Babbel

Tchibo

EPSON

WMF

GARMIN.

SENNHEISER

BRAUN

DeLonghi

flaconi
Find your beauty. Everyday.



SPORT



FREIZEIT

EINE KLEINE
AUSWAHL
AUS ÜBER
★800★
TOP-MARKEN

Beste Rabatte für AOPA-Mitglieder

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

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

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

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

Termine 2024

Juli 2024

12. – 14.07.2024

Praxis Workshop Maintenance
Advanced

Info: <https://aufwind.aero/workshop/>

22. – 28.07.2024

EAA AirVenture Oshkosh

Info: <https://www.eaa.org/airventure>

August 2024

04. – 10.08.2024

45. AOPA Flugsicherheitstraining Süd
in Eggenfelden (EDME)

Info: www.aopa.de

30.08. – 01.09.2024

Praxis Workshop Maintenance
Advanced

Info: <https://aufwind.aero/workshop/>

31.08. – 01.09.2024

AERO Fly-in
Aalen-Elchingen 2024

Info: <https://www.aero-expo.de/>

September 2024

05. & 12.09.2024

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

Info: www.aopa.de

18. – 22.09.2024

Praxis Workshop Maintenance
Beginner

<https://aufwind.aero/workshop/>

28.09.2024

AOPA Seminar:
Avgas und MoGas 20% günstiger, oder:
Das Geheimnis des roten Knopfs
in Egelsbach (EDFE)

Info: www.aopa.de

Oktober 2024

03. – 06.10.2024

AOPA Flugsicherheitstraining Ost
in Stendal (EDOV)

Info: www.aopa.de

11. – 12.10.2024

AOPA AOPA Sea Survival Lehrgang
in Elsfleth

Info: www.aopa.de

12.10.2024

AOPA online Seminar:
Let's Go Instruments

Info: www.aopa.de

19.10.2024

AOPA online Seminar:
Fliegen auf der Metaebene

Info: www.aopa.de

25. – 27.10.2024

Praxis Workshop Maintenance
Advanced

<https://aufwind.aero/workshop/>

26.10.2024

**AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika/
Karibik in Egelsbach (EDFE)**

Info: www.aopa.de

26. – 27.10.2024

AOPA Auffrischungsseminar
für Lehrberechtigte VFR/IFR online

Info: www.aopa.de

November 2024

02.11.2024

AOPA IFR Refresher
in Egelsbach (EDFE)

Info: www.aopa.de

09.11.2024

AOPA AZF Sprechfunkrefresher
in Egelsbach (EDFE)

Info: www.aopa.de

23.11.2024

AOPA-Nordatlantikseminar
in Egelsbach (EDFE)

Info: www.aopa.de

Kostenloser AOPA-Newsletter per E-Mail

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



www.aopa.de

für den kostenlosen und immer
aktuellen AOPA-Newsletter ein.



© Fotolia® a_kam – Fotolia.com

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
Internet: www.aopa.de

Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Michael Erb
Clemens Bollinger

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

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

Gestaltung/Druck und Vertrieb

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

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

Anzeigenpreise

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

Bankverbindung

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

Unter www.aopa.de 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

Heimattflugplatz

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

flieger

MAGAZIN

Bereit zum Abheben? Jetzt einsteigen!



JETZT TESTEN: 3 AUSGABEN + TOLLE PRÄMIE!



**amazon Gutschein,
Wert 10€**

oder



**Fliegerscheibe,
1€ Zuzahlung**



- + 3 Ausgaben nur 20,80 €
- + 30% sparen
- + Prämie zur Wahl

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

Sie erhalten 3 Ausgaben fliegermagazin für zzt. 20,80 € (DE) / 22,90 € (AT) / 34,00 CHF (CH) (inkl. MwSt. und Versand) zzgl. des jeweiligen Zuzahlungsbetrags. Dieses Angebot gilt nur solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferung vorbehalten. 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.

