



AOPA GERMANY

Ausgabe 04/2023 | August – September 2023 | Heftpreis 2,80 €

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

LETTER

4/2023

August/September

AOPA-Jahreshauptversammlung am 30. September in Egelsbach

Stärker vertreten!

Dänemarks neue Einflugbedingungen
für 600 kg ULs

148. Regionaltreffen der IAOPA Europe
in Kemsing

Fliegerisch fit!

32. AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal

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

Besser informiert!

Diamond Aircraft verkündet
Erstkunden für die
vollelektrische eDA40

Auch mit ACAM rechnen!



MOTOR MANAGEMENT LEICHT GEMACHT. BESCHÜTZE DEIN INVESTMENT.

Das G1275 EIS ergänzt dein Cockpit mit einem einzigen Primär-Instrument, das alle analogen Triebwerks-, Treibstoff- und Elektro-Anzeigen ersetzt – mit einer einfachen Installation durch den Fachbetrieb deiner Wahl.
[GARMIN.COM/GI275EIS](https://www.garmin.com/GI275EIS)

GARMIN



Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Liebe Leserinnen und Leser,

warum kommen in der Umwelt-Diskussion eigentlich vorrangig die Extremisten zu Wort? Ich denke, das ist ein großes Problem.

Auf der einen Seite werden uns in einem Videobeitrag des öffentlich-rechtlichen Formats „STRG+F“ von den Redakteuren 18-jährige Schnösel präsentiert, die so wörtlich „auf die Umwelt scheißen“ und mit ihren Kumpels im Privatjet nach Sylt fliegen, weil das irgendwie cooler ist.

Auf der anderen Seite des Spektrums schaffen es immer wieder Umweltaktivisten in die Medien, die unsere Demokratie in der bestehenden Form ablehnen und am liebsten durch sozialistische Räte ergänzen oder gleich komplett ersetzen wollen.

Beide Gruppen machen am Rande des politischen Spektrums sicherlich nur einen denkbar kleinen Prozentsatz aus, werden aber als der normale Standard präsentiert und frustrieren die Menschen in der Mitte der Gesellschaft.

Wäre es nicht wichtig, genauer nachzuschauen was eigentlich in der Mitte der Gesellschaft passiert? Medial findet leider der Großteil der Bevölkerung und der

Unternehmen, die nach ihren Möglichkeiten Solaranlagen auf ihre Dächer setzen, ihre Häuser dämmen, Heizungen modernisieren und in umweltfreundliche PKW investieren kaum Berücksichtigung.

Um ein Beispiel zu nennen: Die AOPA-Germany hat in Egelsbach vor einigen Jahren eine neue Geschäftsstelle gebaut. Das Gebäude ist sehr gut isoliert, und von Anfang wurde sie mit einer Luft-Wärmepumpe beheizt. Im letzten Jahr wurde eine Fotovoltaikanlage installiert, mit der man weitgehend energieautark ist, nur in den dunklen Wintermonaten muss noch Strom dazugekauft werden. Die finanzielle Ersparnis bei steigenden Strompreisen liegt klar auf der Hand, und für die Umwelt ist es auch ein Gewinn, wenn wir nicht mehr wie im früheren Gebäude, einer schlecht isolierten ehemaligen Grenzschutzkaserne aus den 1970-ern, mit Öl heizen.

Wie kann man im Konsens Veränderungen erzielen? In Familien, Unternehmen und in ganzen Gesellschaften läuft das ähnlich ab: Indem man offen kommuniziert, realistische Ziele setzt, klare Perspektive bietet und Vertrauen schafft. Wichtig ist es auch, wenn die Führungspersonen eine glaubhafte Vorbildfunktion einnehmen.

Anderswo funktioniert das offenbar schon. Wir staunten nicht schlecht, als unsere Luxemburger AOPA-Kollegen stolz verkündeten, dass sie in Umweltfragen eine Einigung mit ihrer Regierung erzielt haben: Der stellvertretende Premier und Verkehrsminister François Bausch von den Grünen begrüßt eine Initiative der AOPA-Luxembourg, ihre CO₂-Emissionen auf freiwilliger Basis zu kompensieren und dafür in Wiederaufforstungsprojekte zu investieren. In einer Video-Ansprache wünscht er im Gegenzug dafür schöne und sichere Flüge.

Bei uns in Deutschland ist solch ein gemeinsames Projekt derzeit leider kaum vorstellbar. Hier würde entweder erhitzt darüber diskutiert, ob CO₂-Kompensationen nur ein billiger Ablasshandel sind, ob ein Politiker der Grünen sich überhaupt noch in der Nähe von Piloten zeigen darf, oder ob die zwei Cent pro Liter nicht komplett rausgeworfenes Geld darstellen.

Das finde ich sehr schade.

Ihr Michael Erb

AOPA-Intern

Einladung zur AOPA-Hauptversammlung am 30. September 2023 in Egelsbach	5
Wir danken ...	5
Rechnungsbericht des Schatzmeisters 2022	6
Vergleich Jahresergebnis 2021/2022	7
Fotowettbewerb AOPA Fly-Out 2023	8
Garmin Premium-Smartwatch – jetzt für begrenzte Zeit 20% Rabatt nur für AOPA Mitglieder	10
Mitglieder werben Mitglieder	18

Stärker vertreten!

Interview mit René Byrholt, einem der sechs Eigentümer der dänischen Piper Aztec, die am Flughafen BER das Ziel einer Farbattacke der „Letzten Generation“ wurde	12
Spendenaufwurf für die Piloten der dänischen Piper Aztec	14
Neues zum Thema „Fliegen ohne Flugleiter“	15
Siebter Newsletter zum Fliegen ohne Flugleiter	15
Gastbeitrag von Manuel Höferlin (MdB): Straftaten der sogenannten „Letzten Generation“ erweisen dem Klimaschutz einen Bärendienst!	20
Dänemarks neue Einflugbedingungen für 600 kg ULs: Der Einflug ist nur mit Genehmigung der dänischen Luftfahrtbehörde erlaubt	21

Fliegerisch fit!

32. AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal	22
AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse	23
AOPA-Sprechfunkrefresher AZF online	23
AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“	24
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online	24
AOPA online Seminar: Let's Go instruments	25
AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene	25
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	26

Besser informiert!

Auch mit ACAM rechnen!	28
Diamond Aircraft verkündet Erstkunden für die vollelektrische eDA40	28
148. Regionaltreffen der IAOPA Europe in Kemsing	29
Fliegen ohne Flugleiter: Wo funktioniert es bereits und unter welchen Bedingungen?	30
AERO: Im nächsten Jahr soll es mehr anfliegenden Verkehr geben	30
Selbstständige Fluglehrer, ein Auslaufmodell?	30
EASA plant Konferenz zur Nachhaltigkeit in der General Aviation	30

Rubriken

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

Titelfoto: © Daniel Wisgalle

Einladung zur AOPA-Hauptversammlung am 30. September 2023 in Egelsbach

Sehr geehrte Mitglieder,

der Vorstand lädt Sie hiermit herzlich zur diesjährigen Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V., ein. Kommen Sie zu uns nach Egelsbach, diskutieren Sie mit, bringen Sie sich ein!

Zeit und Ort

Termin: Samstag, 30. September 2023, 14:00 Uhr

Ort: Tagungsraum im Restaurant Rodizio, Flugplatz, 63329 Egelsbach

Tagesordnung

- TOP 1 Feststellung der Beschlussfähigkeit
- TOP 2 Anträge zur Tagesordnung
- TOP 3 Genehmigung der Tagesordnung
- TOP 4 Geschäftsbericht des Präsidenten
- TOP 5 Rechnungsbericht des Schatzmeisters
- TOP 6 Entlastung des Vorstandes
- TOP 7 Anträge von Mitgliedern
- TOP 8 Verschiedenes

Anträge zur Hauptversammlung sind schriftlich bis zum 30.08.2023 in der Geschäftsstelle einzureichen. Die Anträge werden am 06.09.2023 im Mitgliederbereich der AOPA-Website unter www.aopa.de veröffentlicht.

Anmeldung

Ihre Anmeldung zur Hauptversammlung teilen Sie bitte der Geschäftsstelle mit, um die Planung zu erleichtern. Bitte senden Sie uns eine E-Mail an info@aopa.de oder eine Info per Fax oder Post an die AOPA-Geschäftsstelle. Wir freuen uns über Ihre rechtzeitige Anmeldung.

Zu den organisatorischen Details:

Beginn der Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany ist um 14:00 Uhr am Samstag, den 30. September 2023. Ort ist der Tagungsraum des Restaurants „Rodizio“, in unmittelbarer Nähe unserer Geschäftsstelle, direkt neben der Flugleitung des Flugplatzes Egelsbach. Dort haben wir eine größere Fläche als in unserem eigenen Tagungsraum zur Verfügung.

Zudem können wir den Teilnehmern dort bereits ab 12:00 Uhr einen kleinen Imbiss anbieten. Ein Gastvortrag ist für 13:00 Uhr geplant, Details dazu folgen auf der Website.

Wir danken ...

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

40-jährige Mitgliedschaft

Hans-Herbert Frintrup
Dr. Bernt Göckel-Beining
Heinz Schmid
Bernd F. Meier
Gerhard Witte

30-jährige Mitgliedschaft

Dr. Jörg Oguntke
Cpt. Egon Bader
Michael Stefer

Peter Karle
Prof. Dr. Dirk-Matthias Rose
Wolfgang Weinkauf
Jürgen Lemmer
Gerhard Bumüller jr.
Ernst Maier
Peter Grubert
Winfried Driever
Claus Cordes
Prof. Gerhard Oppitz

25-jährige Mitgliedschaft

Irmgard Hryk
S. Volker Bscher
Prof. e.h. Klaus Fischer
Erol Dirim
Martin Lang
Sebastian Vögel
Dieter Dollmann
Ralf Valerius
Andreas Schnedler
Stefan Müller

Rechnungsbericht des Schatzmeisters 2022

Im Juni 2023 hat das Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüfungsbüro Böhnel & Fimmel in Langen nach §4 Abs. 3 EStG die Buchhaltung des Verbandes für das Jahr 2022 geprüft. Diese Prüfung beinhaltete sowohl die Richtigkeit als auch die Vollständigkeit der Belege. Es wurden keine Beanstandungen festgestellt. Das Jahresergebnis 2022 und die Steuererklärungen wurden erstellt und beim Finanzamt Langen fristgerecht abgegeben.

Zur Vereinfachung der Darstellung der Finanzen des Verbandes wurden ab dem Jahr 2006 die Zahlen exakt in Anlehnung an das Gliederungsschema des Wirtschaftsprüfers ausgewiesen. Seit dem Geschäftsjahr 2008 werden die Beträge in der Ergebnisrechnung netto ausgewiesen. Die kumulierte Umsatzsteuer wird auf beiden Seiten der Ergebnisrechnung gesondert erfasst.

Die Mitgliedsbeiträge haben sich gegenüber dem Vorjahr um ca. 15 TEUR erhöht. Trotz anhaltender Pandemie konnten wir wieder einen Zuwachs von Mitgliedern verzeichnen.

Der Abschluss des Jahres 2022 weist, wie im letzten Jahr, einen Überschuss aus. Er beträgt 30.216,86 EUR und liegt damit um 20k€ unter dem des Vorjahres. Auf der Einnahmenseite stehen rund 664.000 EUR den Ausgaben von knapp 634.000 EUR plus dem genannten Jahresüberschuss gegenüber.

Im Zusammenhang mit den pandemiebedingten Ausfällen konnte im letzten Jahr wieder eine leichte Erholung beobachtet werden. Veranstaltungen konnten teilweise wieder stattfinden und die Online-Seminare wurden gut angenommen. Wir konnten durch das Engagement unserer zahlreichen Referenten bei AOPA-Seminaren und Fortbildungen erneut ein umfangreiches Service-

angebot für unsere Mitglieder bieten, wofür wir allen Beteiligten herzlich danken wollen.

Bei den Mitgliedern gibt es schon seit vielen Jahren immer eine ähnliche Fluktuation. Erfreulicherweise übersteigen die Eintritte regelmäßig die Austritte. Im Jahr 2022 kamen in der Summe 291 Mitglieder hinzu, was abzüglich der Austritte zu einer Steigerung um 131 Mitglieder führte.

Gründe für das Ausscheiden der Mitglieder sind überwiegend Alters- und gesundheitliche Gründe sowie individuelle finanzielle Probleme, die allerdings nicht häufiger vorkamen als in den Vorjahren. Selbstverständlich wird die laufende Beachtung aller Außenstände in gleichem Maß fortgeführt. Auf der Ausgabenseite hat die konsequente Kostenkontrolle die notwendige Stabilität erhalten.

Der gute Erfolg bei den Online-Veranstaltungen wird als Motivation verstanden, sie dort, wo es sinnvoll und praktisch ist, weiter anzubieten. Präsenzveranstaltungen finden selbstverständlich wieder statt, was von vielen Mitgliedern sehr begrüßt wird.

Schwerpunkt unserer Verbandsaktivitäten ist weiterhin primär die Bearbeitung der wesentlichen politischen und fachlichen Themen der Allgemeinen Luftfahrt. Wichtige Themen sind aktuell die Umweltproblematik, die Einführung des Fliegens ohne Flugleiter und die Integration der unbemannten Luftfahrt in den Luftraum. Wir sind zudem natürlich auch weiterhin bestrebt, uns in diverse Förderprojekte wie z. B. SESAR einzubringen.

Bülent Emekci
AOPA-Schatzmeister

Anzeigen



Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

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

www.gaea.aero

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

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

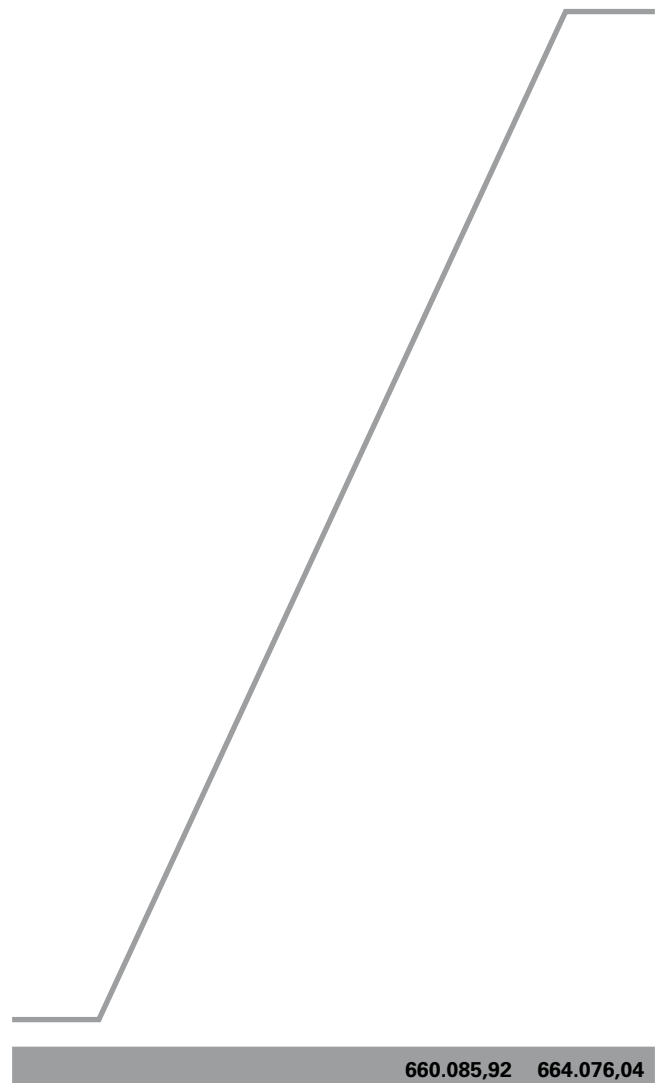
Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



Vergleich Jahresergebnis 2021/2022

Ausgaben	2021	2022
Personalkosten	256.353,14	247.452,78
Veranstaltungen	35.435,42	56.388,45
Messen	853,02	29.261,14
AOPA-Letter	65.378,78	64.870,10
Öffentlichkeitsarbeit	7.397,41	9.166,56
Raumkosten	16.853,41	12.004,23
Honorare + Gutachten	90.154,45	64.372,69
Kfz-Kosten	8.864,89	12.309,42
IAOPA, Projektarbeit	2.212,95	4.802,47
Telefon, Telefax	5.839,07	8.001,08
Reisekosten + Kosten Vorstand	4.963,78	5.858,06
Porto	4.839,37	3.929,17
Einkauf Crew-Card	3.561,09	2.983,19
IAOPA-Weltkonferenz	0,00	0,00
EDV-Kosten	11.841,33	8.801,00
Steuerberatungskosten	6.118,15	6.141,70
AOPA-Shop	340,69	0,00
Kosten Anzeigen	9.587,44	5.512,91
Wartungs- / Instandhaltungskosten	516,68	346,00
gezahlte Umsatzsteuer	9.165,80	15.920,47
Versicherungen	2.624,82	3.202,02
Mitgliedschaften	1.780,91	4.170,91
Büromaterial	2.445,24	2.695,16
Nebenkosten Geldverkehr	2.940,09	3.660,08
Rechtsanwalts-, Gerichtskosten	0,00	2.012,00
Zinsabschlagsteuer	0,00	0,00
Sonstige Ausgaben	4.369,72	3.738,24
Anlagevermögen AfA / Abgang	18.953,58	18.049,43
Fachliteratur	64,49	180,00
Spenden	200,00	0,00
Repräsentation, Bewirtung	1.577,26	1.236,02
Arbeitskreise	0,00	0,00
Allgemeine Druckkosten	2.235,62	2.521,26
Solidaritätszuschlag	0,00	0,00
Fortbildungskosten Mitarbeiter	689,16	0,00
Vorsteuer	31.967,57	34.272,64
Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	49.960,59	30.216,86
Summe	660.085,92	664.076,04

Einnahmen	2021	2022
Mitgliedsbeiträge	515.237,55	530.281,06
Mitgliedsbeiträge Folgejahre	948,33	75,00
Mitgliedsbeiträge Vorjahre	67,50	0,00
Veranstaltungen	57.120,87	70.864,69
Anzeigen / Beilagen AOPA-Letter	5.394,79	5.877,42
Erlöse Messen, Jahrestagungen	0,00	14.844,13
Erlöse VIP-Cards	3.968,00	2.387,02
Verkauf AOPA-Shop	1.401,30	5.302,54
Sachbezug	7.146,12	7.146,12
Steuererstattung	0,00	0,00
Zinserträge	0,00	0,00
Spenden / Projektarbeit	16.344,00	1.522,75
Erstattung Lohnfortzahlung	1.554,27	1.505,32
Sonstige Einnahmen	30.474,33	2.286,36
Umsatzsteuer	20.428,86	21.983,63



Fotowettbewerb AOPA Fly-Out 2023

Bei unserem diesjährigen Fly-Out nach Visby gab es wie in den Jahren zuvor wieder einen Fotowettbewerb.

Die drei Gewinner stehen nun fest und dürfen sich jeweils über eine Flasche Champagner freuen.

Im Rahmen des Bilderwettbewerbs wurde dieses Mal zusätzlich ein Gutschein für einen Refresher VFR in IMC von der Flugschule Blue Sky in Mönchengladbach verlost.

Der Fotograf des Titelbildes dieser Ausgabe hat den Preis gewonnen. Der Redbird FMX Simulator am Trainingscenter in EDLN bietet als full motion:

- 50° total pitch
- 40° total roll
- 60° total yaw

Am diesjährigen AOPA Fly-Out über Pfingsten nach Schweden nahmen 29 Crews teil.

Derzeit planen wir das Fly-Out 2024. Ein Ziel wurde noch nicht festgelegt.

Die Veröffentlichung der Details und der Einladung zur Anmeldung erfolgt wieder zum Jahreswechsel im AOPA-Letter.



Silke Schmidt: Sandbank Falsterbo südlich von Malmö

Foto: © Silke Schmidt



Foto: © Ernst Bickmeier

Ernst Bickmeier: Das Stadtzentrum von Stockholm mit dem königlichen Schloss



Foto: © Manfred Giebel

Manfred Giebel: XXL-Sonnenstühle in Västervik

Garmin Premium-Smartwatch – jetzt für begrenzte Zeit 20% Rabatt nur für AOPA Mitglieder

Die neue Kollektion der MARQ® 2 Uhren von GARMIN –
Sonderpreis für Mitglieder



Modell: Aviator

Foto: © GARMIN



Modell: Captain

Foto: © GARMIN



Modell: Golfer

Foto: © GARMIN

Wir freuen uns, Ihnen wieder eine Aktion für Garmin Uhren anbieten zu können.

Dieses Mal erhalten AOPA Mitglieder den Rabatt auf die gesamte Kollektion der MARQ® 2 Uhren, es gibt die Modelle: Adventurer, Athlete, Aviator, Captain und Golfer.

Die Uhren können Sie online bei Juwelier Rüschenbeck beziehen. Den Rabattcode finden Sie im Mitgliederbereich der AOPA-Website.

Um den Rabatt bei Juwelier Rüschenbeck vor Ort zu erhalten, zeigen Sie bitte Ihre AOPA AIR-CREW Card.

Die Aktion ist gültig vom 01.08. – 30.09.2023.



GARMIN®



**20% RABATT
EXKLUSIV FÜR
AOPA MITGLIEDER***



MARQ® 2 COLLECTION

Erhältlich bei

JUWELIER
Rüsch
enbeck

WWW.RUESCHENBECK.COM

* Das Angebot gilt im Zeitraum 01.08. – 30.09.2023 und bezieht sich auf folgende Modelle: MARQ® 2 Aviator | Captain | Golfer | Adventurer | Athlete.
Den individuellen Gutscheincode für die Online-Bestellung erhalten Sie online im AOPA Mitgliederbereich.
Um den Rabatt bei Juwelier Rüsch

Interview mit René Byrholt, einem der sechs Eigentümer der dänischen Piper Aztec, die am Flughafen BER das Ziel einer Farbattacke der „Letzten Generation“ wurde

Klimaaktivisten der „Last Generation“ besprühten Ihr Flugzeug mit Farbe, als es am Berliner Flughafen geparkt war. Ihr selbsterklärtes Ziel der Aktivisten war es, Spielzeuge von Milliardären mit oranger Farbe zu kennzeichnen. Glauben Sie, dass Sie zur Zielgruppe der Milliardäre gehören?

Wir glauben nicht, dass wir zur angestrebten Zielgruppe der „Letzten Generation“ gehören, wir sind eine Gruppe von sechs ganz normalen Menschen aus allen Gesellschaftsschichten (ein Arzt, zwei Ingenieure, ein Wirtschaftswissenschaftler und zwei Rentner), die gemeinsam das Flugzeug besitzen und betreiben.

Bei dem Flugzeug handelt es sich um ein Propellerflugzeug aus dem Jahr 1975, das viel Aufmerksamkeit und Wartung benötigt, um in gutem und betriebsbereitem Zustand zu bleiben. Die Eigentümergruppe investiert viel Zeit, um es in einwandfreiem Flugzustand zu halten. Es ist schon fast ein Oldtimer-Flugzeug, tatsächlich haben wir gerade Anfang Juli das einzige andere fliegende Flugzeug desselben Typs im dänischen Register zum dänischen Luftfahrtmuseum eskortiert.

Sicherlich kann ich sagen, dass keiner von uns Milliardär ist, noch nicht einmal Millionär. Aber vielleicht macht uns schon die Tatsache, dass wir fliegen, zur Zielgruppe der „Letzten Generation“.

Für welche Zwecke nutzen Sie Ihr Flugzeug typischerweise?

Wir nutzen die Flugzeuge für Geschäfts- und Privatflüge – gleichermaßen. Es ist ideal für Entfernungen von 150 NM bis 400 NM. Die Tatsache, dass wir auf kleineren Flugplätzen und auf Grasstreifen ab einer Länge von 650 Metern landen können, bedeutet, dass wir in den meisten Fällen viel schneller und mit einem geringeren CO₂-Fußabdruck und geringeren Kosten an unser Ziel gelangen als jedes andere (vernünftige) Transportmittel.

Als Rentner verbringe ich einige Zeit in meinem Ferienhaus im Siljan Air Park, dem einzigen Air Park Skandinaviens. Mit dem Auto brauche ich 10 – 12 Stunden, mit der Piper Aztec zwei Stunden.



Piper Apache vor der Aktion



Piper Apache nach der Reinigung

Können Sie den Schaden beschreiben, den Ihr Flugzeug erlitten hat? Muss es längere Zeit am Boden bleiben, was kosten die Reparaturen und der Neuanstrich?

Der Großteil der Oberfläche des Flugzeugs war mit einer leuchtend orangefarbenen Farbe besprüht, darunter waren die Gummi-Enteisungsboots, Reifen, Antenne (GPS und VHF) und die Fenster. Vermutlich wurde eine Art Latexfarbe verwendet.

Als die deutschen Behörden das Flugzeug sofort fluguntauglich erklärten, brauchte ein örtliches Reinigungsunternehmen 20 Tage, um den größten Teil, aber nicht den gesamten Lack zu reinigen. Durch diesen Vorgang wurden leider der darunter liegende Lack und die Enteisungsmanschetten sowie Fenster und andere Bereiche beschädigt.

Nachdem die Reinigungsarbeiten abgeschlossen waren, mussten wir mit einem zertifizierten Mechaniker unserer CAMO, der über Erfahrung in diesem Muster verfügt, zum Flughafen BER fliegen und ihn das Flugzeug überprüfen und für den Rückflug zu unserer Heimatbasis freigeben lassen, die dann wiederum von den deutschen Behörden freigegeben werden musste, die das Flugzeug am Boden ließen.

Anschließend flogen wir das Flugzeug nach Hause und ließen es von unserer örtlichen Werkstatt/CAMO inspizieren und erneut bewerten, um eine erneute Fluggenehmigung zu erhalten.

Die Schlussfolgerung war, dass eine vollständige Neulackierung, ein Austausch der Enteisungsmanschetten, der Räder des Hauptfahrwerks und mehrerer Antennen erforderlich ist, um nahezu den Zustand wie vor dem Vorfall wiederherzustellen. Fenster und andere Bereiche müssen von erfahrenen Reinigungskräften sehr sorgfältig gereinigt werden, um keinen weiteren Schaden zu verursachen.

Das Flugzeug ist jetzt flugfähig, aber seit über einem Monat außer Betrieb, und es wird wahrscheinlich noch für zwei weitere Monate außer Betrieb sein, sobald wir mit den Lackier- und Reparaturarbeiten beginnen.

Insgesamt beläuft sich der Kostenvoranschlag für die gesamte Reparatur auf 72.000 EUR (zzgl. MwSt.).

Anzeige

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

aero-medical.org

Kostenfreie flugmedizinische Beratung für AOPA-Mitglieder

Spendenaufwurf für die Piloten der dänischen Piper Aztec

Die Farbattache am Flughafen BER bedeutet für die dänische Haltergemeinschaft der Piper Aztec eine wirtschaftliche Katastrophe.

Als AOPA-Gemeinde wollen wir solidarisch zusammenstehen und mit einem Crowd-Funding dazu beitragen, dass zumindest die Rechtsanwaltskosten bezahlt werden können, so dass die für uns alle wichtige Frage der Haftung der Versicherung bei solchen Sprühaktionen geklärt werden kann. Zudem sind hohe Kosten rund um den Schadensfall entstanden, die von der Versicherung nicht übernommen werden.

Über den QR Code gelangen Sie zur Spendenseite von PayPal.



Link zur Spendenseite:
<https://bit.ly/3Du1pYS>

Haben Sie etwas von den Aktivisten gehört, haben sie sich für den verursachten Schaden entschuldigt?

Wir haben absolut nichts von der Aktivistin oder ihrer Organisation gehört und ehrlich gesagt auch nicht damit gerechnet. Ihr Ziel war es, Aufmerksamkeit zu erregen, und es ist ihnen egal, wen sie in ihrem Kampf treffen oder was sie beschädigen.

Was hat die deutsche Strafverfolgung in diesem Fall bisher unternommen?

Wir haben per E-Mail Kontakt mit der deutschen Polizei aufgenommen, die uns nach dem Schaden und den geschätzten Reparaturkosten gefragt hat, worüber wir sie informiert haben.

Sie haben uns auch darüber informiert, dass bestimmte Straftaten nur auf Antrag des Opfers gegen den Angeklagten strafrechtlich verfolgt werden. Anscheinend fällt unser Fall unter diese Straftaten, weshalb wir Anträge auf Verurteilung der Angeklagten (zwei Personen) gestellt haben.

Wird der Schaden durch eine Versicherung gedeckt?

Obwohl wir vom ersten Tag an mit dem Vertreter des Versicherers in Kontakt standen und vor jedem Schritt, der Kosten verursachte, eine Genehmigung eingeholt hatten, wurden wir bei der endgültigen

Geltendmachung des Anspruchs darüber informiert, dass sie sich weigern, unsere Kosten zu übernehmen, weil die Versicherer die Ursache des Schadens gemäß der Vertragsbedingungen als 1) böswillige Handlung oder Sabotage und 2) Streiks, Unruhen oder Arbeitsunruhen einstufen, diese Schadensursachen sind von der Haftung ausgeschlossen.

Das überrascht uns natürlich sehr. Wir glauben nicht, dass der Einbruch zweier Personen in einen internationalen Flughafen in der Hauptstadt eines Landes etwas anderes als Vandalismus sein kann. Es handelt sich sicherlich nicht um Streiks, Unruhen, Bürgerunruhen oder Arbeitsunruhen, noch kann es sich um Sabotage handeln.

Dieser Fall sollte als böswillige Handlung angesehen werden. Dafür wollen wir streiten.

Wenn die Versicherer mit dieser Auslegung „durchkommen“, sind ähnliche Schäden an anderen Flugzeugen nicht gedeckt.

Konnte die AOPA Ihnen bereits helfen, benötigen Sie noch etwas von uns?

Die AOPA-Germany war eine immens große Hilfe, bei der Korrespondenz mit und vom Flughafen, der Polizei und anderen Behörden und jetzt mit dem Thema „Aufwurf“ bei den Versicherern. Ohne die Hilfe von AOPA-Germany wäre es uns viel schlechter gegangen.

Neues zum Thema „Fliegen ohne Flugleiter“

Das Thema „Fliegen ohne Flugleiter“ steht auf der Prioritätenliste der AOPA-Germany ganz weit oben. Nachdem die Vorarbeit auf ICAO- und EASA-Ebene geleistet wurde, gilt es die neuen Möglichkeiten im Feuerlösch- und Rettungswesen in Deutschland mit den Behörden und den Flugplatzbetreibern umzusetzen.

In der AOPA-Geschäftsstelle bearbeiten das Thema vor allem Tilman Nebelung, Jurist und Vorsitzender des Aeroclub Oppenheim mit eigenem Sonderlandeplatz, Jürgen Mies, unser bewährter Flugsicherheitsexperte und der Geschäftsführer Michael Erb.

Wir in der AOPA-Germany sind immer froh, wenn sich kompetente Mitglieder engagieren und dann zu einer engen Zusammenarbeit bereit sind. Ganz besonders in diesem Fall:

Unser Mitglied Guido Frey betreut für den Flugplatz Paderborn-Haxterberg das Thema Fliegen ohne Flugleiter. Im Rahmen dieser Tätigkeit hat er seit Ende letzten Jahres mehr als 120 Flugplätze,

die ebenfalls Interesse an diesem Thema haben, in einer Interessengemeinschaft bündeln können. An die Mitglieder der Interessengemeinschaft versendet er einen Newsletter mit den jeweils aktuellen Entwicklungen und Informationen zum Thema Fliegen ohne Flugleiter. Naturgemäß ist der Austausch zwischen der AOPA und der Interessengemeinschaft recht eng, so dass wir hier mit seiner Zustimmung den aktuellen Newsletter veröffentlichen.

Wer Fragen dazu hat oder sich der Interessengemeinschaft mit seinem Flugplatz anschließen möchte, kann sich auch an Guido Frey direkt wenden unter 01 78 - 4 04 43 32 oder Guido.Frey@posteo.de. Selbstverständlich können Sie sich nach wie vor auch an die AOPA-Geschäftsstelle unter info@aopa.de und 061 03 - 4 20 81 wenden.

Siebter Newsletter zum Fliegen ohne Flugleiter

Leider geht die Umsetzung der neuen NfL zum Thema bundesweit sehr unterschiedlich voran. Derzeit warten die meisten Behörden noch auf das Ergebnis einer Arbeitsgruppe der Länder. In der Zwischenzeit ist es für Platzbetreiberinnen und -betreiber schon sinnvoll, sich auf die vermutlich von Seiten der Behörden kommenden Anforderungen vorzubereiten. Hierzu wird wohl auch ein Betriebskonzept gehören, um das es in dieser Mail gehen soll.

Betriebskonzept für das Fliegen ohne Flugleiter

- Was ist das Ziel eines solchen Konzeptes?
- Veröffentlichung Betriebszeiten
- RFF
- Hauptflugbuch
- Betriebssicherheitskonzept
- Haftungsfragen
- Musterkonzept

Was ist das Ziel eines solchen Konzeptes?

Voraussichtlich wollen die Luftfahrtbehörden ein Konzept von den Flugplatzbetreiberinnen und -betreibern sehen, um sicherzustellen, dass die bisher von einem Flugleiter übernommenen Aufgaben auch in Zukunft erfüllt werden.

Nach meinem Dafürhalten sollte das Konzept möglichst einfach und flexibel formuliert werden, um zukünftige Innovationen problemlos nutzen zu können.

Veröffentlichung Betriebszeiten

Auch hier ist üblicherweise das Ziel, den Nutzern die möglichen Nutzungszeiten und -bedingungen unkompliziert zur Kenntnis zu bringen.

Zentrales Medium ist hier die AIP, da diese als Offline-Version Nutzern auch während des Fluges zur Verfügung steht. Damit sind dann ebenfalls spontane Landungen an Plätzen entlang einer Route möglich. Dies erweitert z. B. den Kreis der für eine Not- oder Sicherheitslandung zur Verfügung stehenden Plätze erheblich. Somit trägt die höhere Verfügbarkeit von Flugplätzen durch das Fliegen ohne Flugleiter zu einem signifikanten Sicherheitsgewinn bei.

Es empfiehlt sich daher, die Öffnungszeiten hier so flexibel wie möglich zu halten:

Sonderlandeplätze können damit ihre gesamte in der Genehmigung festgelegten Öffnungszeiten als "unattended" veröffentlichen und für "commercial air traffic" PPR festlegen. Ein Flugleiter bzw. RFF muss dann nur noch für die PPR-Zeiten des CAT vorgehalten werden. In den restlichen Zeiten kann der Platz dann vom nichtgewerblichen Verkehr optimal genutzt werden.

Sollte es von Platzhalterseite dann kurzfristige Einschränkungen ergeben (z. B. Veranstaltungen, nicht-fliegerische Nutzung, Bahneinschränkungen etc.), so ist zwingend ein NOTAM zu veröffentlichen. Dies geht über das AIS-C recht unkompliziert (Es gibt dort ein Portal für Flugplatzbetreiber, über das NOTAM angestoßen werden können. Alternativ können NOTAM auch über die Adresse notam.office@dfs.de in Umlauf gebracht werden. In dringenden Notfällen (z. B. Havarie) existiert zusätzlich eine Telefonnummer des NOTAM-Office).

Verkehrslandeplätze können dies im Prinzip genauso handhaben, allerdings ist für das PPR für CAT eine Abstimmung mit der zuständigen Luftfahrtbehörde erforderlich.

RFF

Auch die Vorhaltung von RFF ist genauso wie die Betriebszeiten in der AIP zu veröffentlichen und ggfs. per NOTAM bei kurzfristigen Änderungen zu korrigieren.

Auch hier empfiehlt sich nach Möglichkeit die Vorhaltung und Veröffentlichung einer minimalen Stufe mit der Möglichkeit per PPR „aufzurüsten“.

Ein Flugplatz mit gewerblichem Inselflugbetrieb könnte also z. B. veröffentlichen "RFF Cat. nil, RFF up to CAT 4 PPR/on request". Die Inselfluggesellschaft spricht dann mit dem Platzbetreiber die üblichen Zeiten für ihren Betrieb und die erforderliche Stellung von RFF ab. Dadurch muss die AIP bei sich ändernden Flugplänen und Vorhaltezeiten von RFF auch nicht mehr angepasst werden.

Selbstverständlich müssen auch vor Beginn des Betriebes nach der neuen NfL 2023-1-2792 die dort genannten Voraussetzungen vom Platzhalter erfüllt sein (z. B. Aushang Alarmplan, öffentlich zugängliche Feuerlöscher etc.).

Hauptflugbuch

Das Hauptflugbuch muss auch bei einem Flugbetrieb ohne Flugleiter weiter geführt werden. Hier muss jeder Platz individuell festlegen, wie er dieser Pflicht nachkommen möchte.

Im Betriebskonzept sollte dies möglichst technologieoffen formuliert werden. Ein Beispiel kann so aussehen:

„Der verantwortliche Luftfahrzeugführer Luftfahrzeugführer ist verpflichtet, dem Platzhalter eine Start- und Landemeldung in vereinbarter Form zu übermitteln. Diese bildet die Grundlage für den Eintrag in das Hauptflugbuch.“



Am Flugplatz Västervik wird Fliegen ohne Flugleiter schon umgesetzt

Foto: © Csaba Nagy



Dann kann jeder Flugplatz in der AIP unter Bemerkungen die für ihn passende Übermittlung veröffentlichen (Vom Eintrag in eine ausliegende Kladde über Eintrag auf einer Webseite bis zu einer FLARM/Transponderpflicht für automatische Erfassungssysteme...).

Betriebs sicherheitskonzept

Üblicherweise überprüft der Flugleiter während seines Dienstes den Zustand der Piste und der sonstigen Anlagen. Hier ist erforderlich, einen Modus für die Zeiten des Flugbetriebes ohne Flugleiter zu finden.

Auch hier sollte möglichst offen gegenüber der Behörde formuliert werden:

„Der Flugplatzhalter überprüft die Betriebstüchtigkeit der flugbetrieblichen Anlagen in angemessenen Intervallen.“

Intern kann dann das Thema dem jeweiligen Betrieb und den Umständen angemessen begegnet werden:

Foto: © AOPA-Germany



Während ein Segelfluggelände mit nahezu ausschließlichem Betrieb am Wochenende im Sommerhalbjahr einmal im Monat gründlich begangen wird, ist im betriebschwachen Winter eine Begehung in größeren Abständen sicherlich ausreichend.

Umgekehrt wird ein wiederkehrend von Wildschweinen heimgesuchter Grasplatz in der Wildschweinsaison sicher öfter zu prüfen sein als außerhalb der Wildschweinsaison ...

Hier ist m. E. gesunder Menschenverstand gefragt.

Wichtig wird aber auch sein, diese Begehungen kurz zu dokumentieren. Dies ermöglicht bei evtl. Haftungsansprüchen einen Nachweis über die erfolgten Kontrollen.

Haftungsfragen

Bei einem Flugbetrieb ohne Flugleiter sollte eigentlich jedem vernünftig denkenden Piloten klar sein, dass er selbst auch Verantwortung für den Zustand der Piste trägt. Dies ist im Ausland seit Jahr und Tag eine Selbstverständlichkeit.

Da sich dies hierzulande anscheinend noch nicht bis in den letzten Winkel herumgesprochen hat, empfiehlt es sich, zur Absicherung eine Bemerkung hierzu in die AIP mit aufzunehmen.

Das Land Hessen hat dies in seinen Genehmigungen zum Fliegen ohne Flugleiter in verkehrsschwachen Zeiten bereits sehr gut formuliert, weswegen ich diesen Text leicht verändert übernehme:

„Die verantwortlichen Luftfahrzeugführer werden daran erinnert, dass der Flugplatz beim Betrieb ohne Flugleiter seiner Verkehrssicherungspflicht nicht nachkommen kann. Alle Luftfahrzeugführer haben daher in geeigneter Weise selbst zu prüfen, ob sich die Flugbetriebsflächen in einem betriebs sicheren Zustand befinden. Ist dies nicht der Fall und lassen sich die Mängel nicht beseitigen, sind Starts und Landungen ohne Flugleiter unzulässig. Alle Luftfahrzeugführer tragen somit das entsprechende Risiko alleine.“

Darüber hinaus sollte vor Aufnahme des Betriebes ohne Flugleiter auf jeden Fall der Einschluss dieser Betriebsart in der Flugplatzhalterhaftpflichtversicherung und evtl. vom Versicherer verlangte Auflagen geklärt sein.

Guido Frey



Musterkonzept

Hier findet sich ein einfaches Musterkonzept, das die Grundlage für ein individuell angepasstes Konzept darstellen kann:

Link zum Download: <https://bit.ly/3q8FlzN>

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

1

neues Mitglied



ForeFlight
A Boeing Company

ForeFlight Gutschein 50 Euro

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



Jeppesen Gutschein 80 Euro

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



50 Euro Gutschein

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



Prämienzahlung

von 40 Euro für jedes neue Mitglied



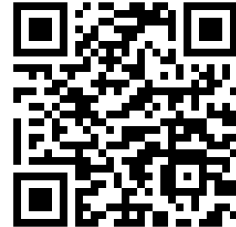
Lande-Gutscheinheft

Ausgabe für 2023

Kein Problem!

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

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



2

neue Mitglieder



Jeppesen Gutschein 200 Euro

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



Jeppesen JeppView VFR Europe

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

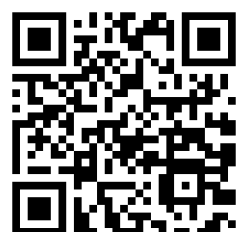


Freistellung vom AOPA-Mitgliedsbeitrag für ein Jahr

für AOPA-Mitglieder mit persönlicher Mitgliedschaft

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

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



Gastbeitrag von Manuel Höferlin (MdB): Straftaten der sogenannten „Letzten Generation“ erweisen dem Klimaschutz einen Bärendienst!



Die Aktionen der sogenannten „Letzten Generation“ sorgen seit Monaten für Diskussionen. Dient das Ganze noch dem Klimaschutz? Ist das noch rechtlich geschützte Meinungsäußerung oder erwächst hier gerade etwas ganz anderes? Dabei ist offensichtlich: Die „Letzten Generation“ hat schon längst die Grenzen des demokratischen Protests verlassen, seit sie Mittel wie mutwillige Sachbeschädigung oder auch Erpressungsversuche an politischen Institutionen bewusst einsetzt, um ihren Willen mit der Brechstange durchzusetzen. Längst handelt es sich nicht mehr um legitimen Protest, sondern schlicht um Straftaten. Auch die Frage, ob es der „Letzten Generation“ noch zuvorderst um Klimaschutz geht, hat sie in den letzten Monaten selbst beantwortet: Ein Wandel vom „Kampf für den Klimaschutz“ hin zum „Kampf gegen den Kapitalismus“ tritt immer deutlicher zu Tage.

Was als ziviler Ungehorsam begonnen hat, um den „Kollaps unserer Gesellschaft durch den Klimawandel“ aufzuhalten, ist zu einem offenen Kampf gegen den Kapitalismus und seine vermeintlichen Symbole geworden. Betrachten wir die Vorgehensweise der „Letzten Generation“ fällt auch auf, dass mit dem Wandel der Motivation stetig neue Eskalationsstufen erreicht werden. Der Weg von Sitzblockaden auf Straßen hin zum Besprühen von Boutiquen oder öffentlichen Gebäuden war für die Aktivisten nicht weit. Die Vorgehensweise wird zunehmend brachialer. Über das Behindern von Rettungswagen bis zum gefährlichen Besetzen von Rollwegen an Flughäfen, haben sich die Klimakleber in eine Spirale begeben, die weder der Gruppierung noch dem vermeintlichen Ziel „Klimaschutz“ in irgendeiner Weise nutzt.

Derzeit sehen wir vor allem Sachbeschädigungen von Privateigentum. Das zeigte sich in den letzten Wochen auf Sylt. Hier richteten sich die Farbattacken gegen Bars, Hotels, Restaurants, Schiffe und auch Privatflugzeuge. Anfang Juni besprühte die Gruppe einen

Privatjet auf Sylt und klebte sich an den Tragflächen fest. Die Kosten für die Reparatur und Reinigung liegen diesmal in einem sechsstelligen Bereich. Kurz zuvor wurde bereits eine knapp 50 Jahre alte Piper Aztec in Berlin beschädigt. Wer Sport- und Kleinflugzeuge beschmiert und zerstört, führt aber nicht einen Kampf gegen „die Superreichen“, sondern gegen Luftsportler und Hobbypiloten. Die Angriffe sind im Übrigen auch schon deshalb kontraproduktiv, da es gerade die Allgemeine Luftfahrt ist, die schon jetzt klimaneutrale Kleinflugzeuge beispielsweise zur Schulung einsetzt. Und es sind auch gerade diejenigen jungen Menschen, die heute den Weg über den Luftsport zur Fliegerei finden, welche später als Luft- und Raumfahrtingenieure die klimaneutrale Luftfahrt der Zukunft gestalten könnten.

Die kriminellen Aktionen der Klimakleber führen aber dazu, dass sich der Fokus in der Gesellschaft vom Klimaschutz auf die Klimakleber verschiebt. Die Mehrheit der Menschen wollen am Ende nicht mehr Klimaschutz, sondern weniger „Letzte Generation“. Viele Aktionen sind aber immer weiter eskalierende von langer Hand organisierte Straftaten. Und wer vorab als Organisation die Bereitschaft seiner Mitglieder erfasst, ins Gefängnis zu gehen und sie für Blockadeaktionen schult oder den Mitgliedern vollumfänglich finanzielle Mittel für Straftaten zur Verfügung stellt, der hat offensichtlich kriminelle Absichten. Ich erwarte, dass die Justiz nun die Täter strafrechtlich verfolgt und sie zur Rechenschaft zieht. Die geltenden Gesetze bieten hierfür ausreichend Möglichkeiten. Es steht jedem frei durch friedlichen Protest zu versuchen Mehrheiten zu organisieren. Das Recht zu demonstrieren ist aus gutem Grund ein hohes Gut unserer Demokratie! Es ist allerdings kein Blankoscheck für Straftaten oder dafür, Teile der Bevölkerung in Geiselschaft zu nehmen. Wenn das letzte Mittel der Wahl Gewalt gegen Menschen oder Sachen wird, ist eindeutig eine rote Linie überschritten. Denn erstens steht keine vermeintliche hehre Motivation über dem Gesetz. Und zweitens werden in unserem Land Entscheidungen von demokratischen Mehrheiten gestaltet und nicht von lauten Minderheiten. Von diesen Prinzipien dürfen wir nicht abrücken!

Manuel Höferlin

Manuel Höferlin ist Bundestagsabgeordneter und innenpolitischer Sprecher der FDP-Fraktion. Er ist Inhaber einer PPL-A und UL-Lizenz, AOPA-Mitglied und fliegt im Luftfahrtverein Mainz.

Dänemarks neue Einflugbedingungen für 600 kg ULs:

Der Einflug ist nur mit Genehmigung der dänischen Luftfahrtbehörde erlaubt



Foto: © istockphoto.com - Tonni M

Die schlechte Nachricht verbreitete sich sehr schnell in den betroffenen Kreisen: 600 kg ULs dürfen nicht wie die Ultraleichtflugzeuge bis maximal 475 kg MTOM mit einer Genehmigung des Dänischen Ultraleichtfliegerverbands (DULFU) nach Dänemark fliegen. Ein Gespräch am Rande eines EASA-Meetings zwischen den AOPA-Vertretern und dem Vertreter der dänischen Luftfahrtbehörde zeigte dann aber klar einen Lösungsweg: Die dänische Luftfahrtbehörde erteilt auf Anfrage individuelle Genehmigungen zum Einflug.

Viele Piloten von Ultraleichtflugzeugen sind sich nach Einschätzung der dänischen Behörden nicht bewusst, dass ihr Flugzeug mit einer nationalen Erlaubnis fliegt, die nur in einem begrenzten Gebiet in Europa gültig ist, und eben nicht für ganz Europa. Im Gegensatz zu Zulassungen und Pilotenlizenzen, die EASA-Regeln entsprechen, diese gelten in allen EASA-Mitgliedsstaaten. Ultraleichtflugzeuge bis 475 kg MTOM werden von DULFU betreut, dem die Verantwortung für Ultraleichtflugzeugaktivitäten in Dänemark bis 475 kg MTOM übertragen wurde.

Für Flugzeuge außerhalb dieses Bereichs ist die dänische CAA zuständig. Dänemark hat bislang von der Möglichkeit der Anerkennung der 600 kg ULs Gebrauch gemacht, und erkennt deshalb diese Flugzeuge auch nicht 1:1 an.

So laufen die empfohlenen Verfahren:

Anträge für eine Sondergenehmigung für Flüge nach Dänemark mit Flugzeugen ohne Musterzulassung müssen an die dänische Luftfahrtbehörde über die Emailadresse info@trafikstyrelsen.dk gesendet werden.



Handelt es sich bei dem Flugzeug um ein Ultraleichtflugzeug mit einem MTOM von weniger als 475 kg, muss die Anfrage an den DULFU gesendet werden, dessen Internetseite findet man unter: www.dulfu.dk.

Sowohl die Behörde als auch der DULFU fordern folgende Dokumente zur Validierung von Piloten und Flugzeugen in Kopie an:

- Pilotenlizenz, Medical, Funklizenz (Sprachniveau Englisch ist wichtig!)
- Lufttüchtigkeitsunterlagen: ARC (oder ähnliches)
- Zulassungsdokumente
- Versicherungspolice der Haftpflichtversicherung

und Informationen zu:

- Halter bzw. Eigentümer: Name, Adresse, E-Mail und Telefonnummer
- Zeitraum des Fliegens in Dänemark.

Kosten werden für die Genehmigung nach unserem Auskunftsstand von der Behörde nicht erhoben.

32. AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal



Foto: AOPA-Germany

Termin: 29.09. – 03.10.2023
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: 15.09.2023

Anmeldeformular: Seite 26



Foto: © Gunnar Srimm

Das AOPA-Flugsicherheitstraining im Nordosten Deutschlands beginnt am 30. September 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 Donnerstagabend (28.09.) erfolgen. Zimmerkontingente für alle Teilnehmer sind reserviert.



Foto: © Gunnar Srimm

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



Foto: © AOPA-Germany

Termin: 18.11.2023
Ort: Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr
Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 160 €
Nichtmitglieder: 200 €
Anmeldeschluss: 03.11.2023
Anmeldeformular: Seite 26

in Kooperation mit:



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

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

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

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

AOPA-Sprechfunkrefresher AZF online



Foto: © DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Termin: 05. & 07.10.2023 (online)
Zeit: 18:00 – 21:00 Uhr am 05.10.2023
 10:00 – 13:00 Uhr am 07.10.2023

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 50 €
Nichtmitglieder: 80 €

Anmeldeschluss: 25.09.2023
Anmeldeformular: Seite 26

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

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

Das Seminar ist auf zwei Tage aufgeteilt.

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

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

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

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



Foto: © Fotolia.com – © Amir

Termin: 07.10.2023 in Egelsbach

14.10.2023 in Schönhagen

Ort: Flugplatz Egelsbach und
Flugplatz Schönhagen

Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €

Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss:

25.09.2023 für Egelsbach

02.10.2023 für Schönhagen

Anmeldeformular: Seite 26

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

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

Umfang des Tagesseminars:

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

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

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

Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online



Foto: © Fotolia.com – Theart Images

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

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

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

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

Termin (online): 28. – 29.10.2023

Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 130 €

Anmeldeschluss: 16.10.2023

Anmeldeformular: Seite 26

AOPA online Seminar: Let's Go instruments



Foto: © Michael Fröhling

Termin: 14.10.2023 (online)

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 90 €

Nichtmitglieder: 110 €

Anmeldeschluss: 06.10.2023

Anmeldeformular: Seite 26

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

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

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

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

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

AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene



Foto: © Michael Fröhling

Termin: 21.10.2023 (online)

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 90 €

Nichtmitglieder: 110 €

Anmeldeschluss: 06.10.2023

Anmeldeformular: Seite 26

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

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

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

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

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal vom 29.09. – 03.10.2023
 Teilnahmegebühr: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder, Fluglehrerstunde 40 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse in Egelsbach am 18.11.2023
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder

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

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

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

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

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

Angaben zum Teilnehmer

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

Bestätigung und Anmeldung

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

Überweisung nach Rechnungserhalt bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

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

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt.

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

TESTEN LOHNT SICH

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



OUTDOOR-POWERBANK

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

Zuzahlung nur 5,- €

ÜBER
34%
PREISVORTEIL

Einfach bestellen unter:

▶ www.fliegermagazin.de/aopa

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



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

Auch mit ACAM rechnen!

Das Sachgebiet T 21 ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Maintenance) des LBA kontrollierte neulich auf einem Flugplatz unsere Clubmaschine – natürlich unangemeldet – und schaute etwas genauer hin.

Korrekt, umsichtig und sorgfältig. Weder über Form noch Inhalt gibt es irgendetwas zu meckern. Und über die drei findings auch nicht. Unsere Maschine ist ein Viersitzer PA-28-181, Bj. 1989 in gutem Zustand und wird von ca. 25 Clubmitgliedern regelmäßig genutzt.

Die Dokumentenkontrolle war ohne Beanstandungen.

- Es fehlten aber an den Radverkleidungen zwei Befestigungsschrauben.
- Der schwarz-weiße Aufkleber an den Tankeinfüllstutzen über die Füllmenge bis zur Winkelbegrenzung (64 Liter) war tw. abgeblättert und somit unvollständig.

- Der rote Vne Begrenzungsstrich auf dem eingebauten, originalen Fahrtmesser von PIPER hat seine rote Markierung bei 160Kts, im Flughandbuch ist aber als Vne 154kt angegeben.

Natürlich wurden die fehlenden Schrauben ersetzt. Die Aufkleber werden entweder entfernt oder erneuert, sofern sie noch erhältlich sind. Mal abwarten.

Und das LBA hat zugestimmt, dass auf dem Glas des Fahrtmessers eine zweite, rote Markierung bei 154Kts angebracht wird. Erfreulich, dass man hier einer pragmatischen Lösung zugestimmt hat und nicht auf der kostenträchtigen Neubestellung eines Fahrtmessers oder Anbringung auf dem Anzeigefeld selbst durch einen LTB bestanden hat.

Danke sehr an ACAM!

Claus Schwöbel

Diamond Aircraft verkündet Erstkunden für die vollelektrische eDA40



Diamond Aircraft hat bekannt gegeben, dass Lufthansa Aviation Training (LAT) der Erstkunde für seinen vollelektrischen Trainer eDA40 sein wird. Die Absichtserklärung (LOI) zum geplanten Kauf enthält auch Bestimmungen für die Zusammenarbeit der beiden Unternehmen beim Testen des Modells „in einer realen Trainingsumgebung“ am LAT-Standort in Grenchen, Schweiz. Laut Diamond werden die Ergebnisse dazu dienen, die Weiterentwicklung des Flugzeugs für das Flugtraining voranzutreiben und „Optionen für einen geeigneten Betrieb einer gemischten Trainingsflotte bestehend aus der eDA40 und der konventionellen AUSTRO DA40 NG mit Diesel

zu erkunden. Die Anzahl der bestellten Flugzeuge und die voraussichtlichen Liefertermine wurden zwar nicht veröffentlicht, die erste Testphase in Grenchen soll jedoch bereits Ende des Jahres beginnen.

„Die treibstoffeffizienten DA40- und DA42-Modelle von Diamond Aircraft sind in unseren Flugschulen in Rostock (Deutschland) und Grenchen (Schweiz) bereits sehr erfolgreich im Einsatz“, sagte Lufthansa Aviation Training CEO Matthias Spohr. „Ich freue mich sehr, dass wir mit der Unterzeichnung des LOI für die vollelektrische eDA40 nun gemeinsam ein bahnbrechendes Kapitel im Thema Nachhaltigkeit aufschlagen.“

Laut Diamond wird die eDA40, die im Oktober 2021 als vollelektrisches Derivat ihres einmotorigen Kolbenflugzeugs DA40 eingeführt wurde, „das erste EASA/FAA Part 23-zertifizierte Elektroflugzeug mit Gleichstrom-Schnellladung“ sein. Nach Angaben des Unternehmens soll die eDA40 eine Laufzeit von bis zu 90 Minuten bieten, „da sich die Batterietechnologie weiterentwickelt“, und in der Lage sein, in weniger als 20 Minuten wieder aufgeladen zu werden. Das Flugzeug wird den elektrischen Smart-Motor Safran ENGINEUSTM 100 und die ePiC-Batterietechnologie von Electric Power Systems verwenden und mit dem Garmin G1000 NXi ausgestattet sein.

148. Regionaltreffen der IAOPA Europe in Kemsing

Am 12. und 13. Mai dieses Jahres fand das bereits 148. Regionaltreffen der IAOPA Europe statt. Diesmal am Hauptsitz der AOPA-UK in Seven Oaks, südlich von London, ganz in der Nähe des Flugplatzes von Biggin Hill.



Foto: © Gerrit Brand

Wie zu erwarten, gab es auch diesmal eine umfangreiche Agenda. Die Sitzung begann am Freitagnachmittag ab 14:00 Uhr. Über eine Live-Videoverbindung kam Frank Hofmann aus Montreal dazu, er ist seit vielen Jahren der IAOPA-Vertreter bei der ICAO, die in Montreal ihren Sitz hat. Er trug zu aktuellen ICAO-Themen vor, wie die Anpassung der Rettungs- und Feuerlöschstandards, den zukünftigen Einsatz von Elektro- und Hybridflugzeugen und einem exotisch anmutenden Thema: Dem Wechsel in der Navigation von magnetischem zu geographischem Norden. Die IAOPA arbeitet hierbei mit der Industrie und den Regulierungsbehörden zusammen, um die Probleme zu identifizieren, die gelöst werden müssen, bevor eine Entscheidung über eine Änderung der „True North-Reference“ getroffen wird. Mit einer Umsetzung vor 2035 ist nicht zu rechnen.

Vom US-Hauptsitz der IAOPA aus nahm Jim Coon online an dem Treffen teil, der Secretary General der IAOPA. Im Mittelpunkt der Sitzung am Nachmittag stand die Problematik, dass bleihaltiger Kolbenkraftstoff (Avgas) durch bleifreien Kraftstoff ersetzt werden muss. Das Problem ist bekannt und es wird vor allem in den USA, aber auch in Europa intensiv daran gearbeitet.

Den ganzen Samstag wurde das Meeting fortgesetzt und es wurden verschiedene Themen besprochen, die von verschiedenen AOPA-Repräsentanten vorgestellt wurden. Beispielsweise beschäftigt sich Michael Erb aus Deutschland (der auch Vizepräsident der IAOPA Europa ist und in dieser Funktion Vorsitzender des Regionaltreffens) in seiner Funktion als Vorsitzender eines EASA-Beratungs-

ausschusses für die GA häufig mit neuen EASA-Vorschriften. Nick Wilcock (UK) ist Spezialist für die Lizenzierung der EASA und hat immer viel beizutragen. Auch U-Space (die Luftraumnutzung mit Drohnen), I-Conspicuity (die wechselseitige elektronische Sichtbarmachung des VFR-Verkehrs) und ADS-B sind Themen, die ständig auf der Tagesordnung bleiben und vielfach diskutiert werden.

Die AOPA France hat es geschafft, dass GA-Piloten, die Mitglieder der AOPA sind, mit einer speziellen Vorfeldzugangskarte Zutritt zur Luftseite von Flughäfen in Frankreich erhalten, wo ihnen normalerweise kein Zutritt gewährt wird. Die Frage ist, inwieweit ein solcher Ausweis auch in anderen Ländern wünschenswert wäre.



Foto: © Gerrit Brand

Martin Robinson von AOPA UK sprach über die Probleme, mit denen die GA im Zusammenhang mit dem Brexit konfrontiert ist. Es ist beispielsweise nicht mehr so einfach für Briten, ein Flugzeug in der EU zu kaufen und es in das Vereinigte Königreich zu importieren.

Mark Rademaker sprach ausführlich über Luftraumverletzungen, ein Problem, das im engen niederländischen Luftraum eine große Rolle spielt. Er forderte einen europäischen Ansatz zur Reduzierung des Luftraums. Zu diesem Zweck wurde eine Arbeitsgruppe gegründet, der unter anderem AOPA-Mitarbeiter aus der Schweiz und Deutschland angehören.

Das nächste Regional Meeting findet am 6. und 7. Oktober 2023 in Luxemburg statt.

Gerrit Brand

Fliegen ohne Flugleiter: Wo funktioniert es bereits und unter welchen Bedingungen?

Ein Mitglied hat angeregt, dass wir einen Überblick präsentieren sollen, an welchen Flugplätzen bereits heute Fliegen ohne Flugleiter unter welchen Bedingungen praktiziert wird. Das ist ein sehr guter

Vorschlag, den wir hiermit gerne aufgreifen wollen. Wir bitten die Flugplätze und ihre Nutzer deshalb um Mitteilung, sobald es Fortschritte zu vermelden gibt: info@aopa.de

AERO: Im nächsten Jahr soll es mehr anfliegenden Verkehr geben

Auch auf dieser AERO gab es wieder viel Lob für das Messe-Management. Was allerdings bemängelt wurde, war die Anzahl der zu knappen Slots für Besucher, die mit dem eigenen Flugzeug anreisen wollten. Zum einen hat die Vergabe der Slots mit einem Online-Tool wieder nicht gut funktioniert, zum anderen war die Anzahl der Slots in Relation zur Nachfrage viel zu gering.

Die Zahl der anfliegenden Flugzeuge soll sich deshalb im nächsten Jahr erhöhen, das ist aber nicht so trivial an einem deutschen Flughafen mit Kontrollzone. Die AOPA-Germany unterstützt deshalb die Messe Friedrichshafen bei Gesprächen mit den zuständigen Behörden, der Flugsicherung und dem Flughafen Friedrichshafen.

Selbstständige Fluglehrer, ein Auslaufmodell?

In der letzten Ausgabe des AOPA-Letters haben wir über die Problematik berichtet, dass die deutsche Rentenversicherung derzeit gerichtlich durchzusetzen versucht, dass ehemals als selbstständig anerkannte Fluglehrer nunmehr in Festanstellungen übernommen werden. Daraufhin haben wir eine große Anzahl von Zuschriften

interessierter Leser erhalten, von Flugschulen und Fluglehrern, die sich weitere Informationen wünschen. Zwischenzeitlich haben sich allerdings in den Verfahren noch keine neuen Erkenntnisse ergeben. Wir werden aber ausführlich berichten, sobald uns neue Fakten vorliegen.

EASA plant Konferenz zur Nachhaltigkeit in der General Aviation

Die EASA, die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit mit Sitz in Köln, ist seit Oktober 2020 nicht mehr ausschließlich mit Fragen der Flugsicherheit befasst, sondern gemäß Artikel 87 der neuen Grundlagenvorordnung (EU) 2018/1139 auch mit Fragen des Umweltschutzes in der Luftfahrt beauftragt. Der bisherige Schwerpunkt ist angesichts der viel höheren Gesamt-Emissionen ganz klar die Großluftfahrt, allerdings will man sich zukünftig auch mit der Nachhaltigkeit in der General Aviation befassen. Hierzu soll es im ersten Quartal 2024 eine Konferenz geben, an der auch die IAOPA-Europa beteiligt sein wird.

Die EU verfolgt gemäß dem Projekt „Fit für 55“ das ambitionierte Ziel, die Emissionen der Luftfahrt bis 2030 um 55% zu senken. Ergänzt werden diese Maßnahmen durch das System zur Kompensation und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), das EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS), die Einführung von ReFuelEU und nationale politische Initiativen. Wir erwarten uns von dieser Konferenz wichtige Signale, die es unserer Branche ermöglichen werden sich nachhaltig weiterzuentwickeln und positiv zu entfalten.



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“**.

News



AOPA BBQ Fly In – LOWZ – 09. & 10. September 2023

Quo vadis - AOPA AUSTRIA?



Bei der ersten Vorstandssitzung in der neuen Amtsperiode wurde unter den alten und neuen Vorstandsmitgliedern intensiv diskutiert. Was kann die AOPA AUSTRIA seinen Mitgliedern für einen Mehrwert bieten, was beschäftigt die Allgemeine Luftfahrt in der nahen Zukunft.

Interessenvertretung: AOPA kann die Interessen seiner Mitglieder gegenüber der Öffentlichkeit, der Regierung oder anderen Organisationen vertreten. Dies kann beispielsweise durch Lobbyarbeit, Petitionen oder Stellungnahmen geschehen.

Gemeinschaft und Networking: AOPA bietet die Möglichkeit, Gleichgesinnte zu treffen und sich mit ihnen auszutauschen. Dies kann zu neuen Freundschaften, beruflichen Kontakten oder sogar Geschäftsmöglichkeiten führen.

Veranstaltungen und Workshops: AOPA organisiert regelmäßige Veranstaltungen, wie zum Beispiel Vorträge, Seminare oder Workshops zu bestimmten Themen. Diese Veranstaltungen bieten den Mitgliedern die Möglichkeit, ihr Wissen zu erweitern, neue Fähigkeiten zu erlernen und sich weiterzubilden.

Rabatte und Vergünstigungen: Oftmals können die AOPA-Mitglieder von speziellen Rabatten und Vergünstigungen profitieren, sei es bei Partnerunternehmen, Veranstaltungen oder Dienstleistungen. Dies kann finanzielle Vorteile bieten und macht die Mitgliedschaft attraktiver.

Ziel in der neuen Amtsperiode ist spezifische Angebote und Leistungen anzubieten, die auf die Bedürfnisse und Wünsche der Mitglieder zugeschnitten sind.

Argumente, die für die Allgemeine Luftfahrt sprechen und gleichzeitig den Klimawandel berücksichtigen!

Effizienz: Privatflugzeuge sind oft kleiner und schneller als kommerzielle Flugzeuge. Dadurch können sie direktere Routen fliegen und benötigen weniger Zeit für Start und Landung. Dies führt zu einer effizienteren Nutzung von Treibstoff und damit zu einer geringeren CO₂-Emission pro Passagier.



Flexibilität: Privatflugzeuge ermöglichen es den Passagieren, ihre Reisepläne flexibel anzupassen. Dies kann dazu führen, dass weniger Flüge insgesamt benötigt werden, da Privatflugzeuge oft mehrere Ziele in einer Reise abdecken können.

Technologische Fortschritte: Die Luftfahrtindustrie arbeitet kontinuierlich an der Entwicklung umweltfreundlicherer Flugzeugtechnologien. Privatflugzeuge können als Testplattformen für neue Technologien dienen und so zur Entwicklung von umweltfreundlicheren Flugzeugen beitragen.

Wirtschaftliche Bedeutung: Privatflugzeuge spielen eine wichtige Rolle in der Wirtschaft, da sie es Geschäftsleuten ermöglichen, schnell und effizient zu reisen. Dies trägt zur Stärkung der Wirtschaft bei und kann langfristig zu einer nachhaltigeren Entwicklung führen.

Es ist jedoch wichtig zu beachten, dass Privatflüge immer noch eine gewisse Menge an Treibhausgasemissionen verursachen. Um den Klimawandel effektiv zu bekämpfen, ist es daher notwendig, die Emissionen insgesamt zu reduzieren und alternative Transportmittel zu fördern, wie zum Beispiel Elektroantriebe.

Die Zukunft der Allgemeine Luftfahrt!

Nachhaltige Technologien: Die Luftfahrtindustrie arbeitet intensiv an der Entwicklung umweltfreundlicherer Flugzeugtechnologien, wie zum Beispiel Elektro- und Wasserstoffantrieben. Diese Technologien könnten auch im Privatflugverkehr zum Einsatz kommen und zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen führen.

Veränderung der Reisegewohnheiten: In Zukunft könnten sich die Reisegewohnheiten ändern, da immer mehr Menschen umweltbewusster werden. Dies könnte dazu führen, dass weniger Privatflüge durchgeführt werden und alternative Reisemöglichkeiten bevorzugt werden.

Regulierung und Besteuerung: Um den Klimawandel einzudämmen, könnten Regierungen Maßnahmen ergreifen, um die Emissionen aus dem Privatflugverkehr zu reduzieren. Dies könnte

durch strengere Umweltauflagen, höhere Steuern auf Flugtreibstoff oder die Einführung von Emissionshandelssystemen geschehen.

Bewusstseinsbildung: Eine verstärkte Aufklärung über die Auswirkungen des Privatfliegens auf den Klimawandel könnte dazu führen, dass Menschen ihre Reiseentscheidungen überdenken und nachhaltigere Alternativen wählen.

Es ist jedoch wichtig anzumerken, dass das Privatfliegen auch in Zukunft eine Rolle spielen wird, insbesondere für Geschäftsreisende oder in abgelegenen Gebieten, in denen andere Transportmittel nicht verfügbar sind. Daher ist es entscheidend, dass die Luftfahrtindustrie weiterhin nachhaltige Lösungen entwickelt, um die Auswirkungen des Privatfliegens auf die Umwelt zu minimieren.

Termine 2023

August 2023

06. – 12.08.2023

44. AOPA Flugsicherheitstraining in Eggenfelden (EDME)

Info: www.aopa.de

23.08. & 30.08.2023

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

Info: www.aopa.de

07.10.2023

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

Info: www.aopa.de

14.10.2023

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

Info: www.aopa.de

11.11.2023

SRM Training in Hamburg – Teil I

Info: <https://www.humanfactorstraining.de>

12.11.2023

SRM Training in Hamburg – Teil II

Info: <https://www.humanfactorstraining.de>

18.11.2023

AOPA IFR Refresher in Egelsbach

Info: www.aopa.de

September 2023

21.09. & 28.09.2023

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

Info: www.aopa.de

29.09. – 03.10.2023

32. AOPA Flugsicherheitstraining in Stendal (EDOV)

Info: www.aopa.de

29. – 30.09.2023

AOPA Sea Survival Lehrgang in Elsfleth

Info: www.aopa.de

30.09.2023

AOPA Jahreshauptversammlung in Egelsbach (EDFE)

Info: www.aopa.de

14.10.2023

AOPA online Seminar: „Let's Go Instruments“

Info: www.aopa.de

17.10. & 24.10.2023

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

Info: www.aopa.de

21.10.2023

AOPA online Seminar: „Fliegen auf der Metaebene“

Info: www.aopa.de

28. – 29.10.2023

AOPA Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online

Info: www.aopa.de

22.11. & 29.11.2023

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

Info: www.aopa.de

25./26.11.2023

Wetterseminar in Egelsbach

Info: www.flugwetterseminare.de

Dezember 2023

09.12.2023

AOPA Atlantikseminar in Egelsbach (EDFE)

Info: www.aopa.de

Kostenloser AOPA-Newsletter per E-Mail

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



www.aopa.de

für den kostenlosen und immer aktuellen AOPA-Newsletter ein.

Oktober 2023

05. & 07.10.2023

AOPA AZF Refresher online

Info: www.aopa.de

November 2023

04./05.11.2023

Single Pilot CRM Training in Egelsbach Teil 1 und Teil 2

Info: <https://www.humanfactorstraining.de>

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

Bankverbindung

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

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

Kontaktdaten

Telefon		Telefax	
Mobiltelefon		Telefon Geschäftlich	
E-Mail		Telefax Geschäftlich	

Fliegerische Daten

Lizenzen LAPL PPL CPL ATPL UL SPL

seit

Ich bin Halter Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/Muster/Kennung

Heimatflugplatz

Mitglied in folgendem Luftsportverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

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

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

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

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

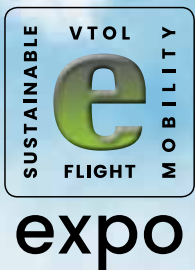
Antragsformulare für Vereine, Firmen und Flugschulen online unter: www.aopa.de



CELEBRATE OUR 30TH ANNIVERSARY SHOW WITH US

April 17 – 20, 2024

Friedrichshafen | Germany



#weareGA
#aerofriedrichshafen