



AOPA GERMANY

Ausgabe 04/2025 | August – September 2025 | Heftpreis 2,80 €

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

LETTER

4/2025

August/September

Durchbruch in Europa: AVGAS-Versorgung bis 2032 gesichert!

Stärker vertreten!

Fortschritte beim
Fliegen ohne Flugleiter

Cumul-Problematik
gelöst

Fliegerisch fit!

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

AOPA-Sprechfunkrefresher
BZF online

Besser informiert!

Überfälliges Gerichtsurteil gegen
Flightradar24 in Schweden

Vorsicht bei VFR-Flügen entlang
von Verkehrsflughäfen und anderen
Flugplätzen mit IFR Flugbetrieb



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 22 – 25, 2026

Friedrichshafen | Germany



aero-expo.com





Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

In diesem AOPA-Letter werden Sie einige sehr gute Nachrichten finden:

In Europa ist die Versorgung mit Avgas 100LL auf dem Weg des Übergangs zu einem bleifreien Avgas offiziell bis 2032 gesichert. Mit dieser Übergangsfrist wird vielen Piloten die Angst genommen, ihre von hochoktanigem Avgas abhängigen Flugzeuge nicht mehr tanken zu können, denn die ursprüngliche Frist in den EU-Regularien sah ein Verbot der Herstellung von verbleitem Kraftstoff in Europa ab dem Mai 2025 vor. Die kommenden sieben Jahre sollten ausreichen, um einen neuen bleifreien Treibstoff auf den Markt zu bringen.

Das Cumol-Problem, von dem Sie vermutlich noch nie gehört haben, ist ebenfalls gelöst. EU-Umweltvorschriften haben es Privatpersonen nicht mehr erlaubt ihre Flugzeuge mit Diesel oder Jet A1 zu betanken. Wir konnten erreichen, dass Privatpiloten ihre Flugzeuge weiter mit cumolhaltigen Treibstoff legal betanken dürfen, so wie es etwa auch private Autofahrer bei ihren privaten Autos dürfen.

Über zwei Jahre hinweg haben wir uns für diese Lösung eingesetzt und dabei eng mit anderen Verbänden wie Europe Air Sports und der GAMA zusammengearbeitet und auch politische Unterstützung bei der CDU gefunden. Doch damit nicht genug: Der Verkauf von Flugzeugen, Ersatzteilen und Komponenten zwischen der EU und den USA bleibt von Zöllen ausgenommen, und ein Gericht hat Flightradar 24 in Sachen Datenschutz in seine Schranken verwiesen.

Zu all diesen Themen finden Sie in diesem Heft ausführliche Artikel.

Es gibt aber leider ein großes Thema, bei dem sich noch keine Besserung abzeichnet:

Nach wie vor klemmt es beim LBA und den Medicals. Unsere Petition gemeinsam mit DAeC und DULV erhielt im letzten Jahr annähernd 20.000 Unterschriften. Die Petition zeigte zunächst großen Erfolg, denn die damaligen Staatssekretäre im Bundesverkehrsministerium hatten sich der Problematik angenommen und ließen sich auch regelmäßig über den aktuellen Stand der Arbeitsrückstände in der LBA-Flugmedizin berichten. Aber dann kam das Ende der Ampelkoalition und die Staatssekretäre waren plötzlich aus ihren Büros im Ministerium verschwunden, offenbar hat sich seitdem niemand mehr auf politischer Ebene um das Problem gekümmert.

Auf der AERO 2025 wurde auf dem LBA-Stand noch verkündet, dass sich die Problematik nach eingeleiteten organisatorischen Maßnahmen schnell vollständig auflösen würde. Davon kann aber wirklich nicht die Rede sein, denn die Zustände verschlechtern sich immer weiter. Das belegen auch automatisch erzeugte Emails aus der flugmedizinischen Abteilung des LBA, dass sich die Bearbeitungszeiten sogar verlängert haben:

„Aufgrund verschiedener widriger Umstände, insbesondere einer sehr hohen Arbeitsbelastung bei reduziertem Personalbestand, haben sich die Bearbeitungszeiten leider verlängert. Sie können sicher sein, dass wir unser Möglichstes tun werden, um Ihr Anliegen zeitnah zu bearbeiten. Dennoch müssen wir Sie um Geduld bitten.“

Erfahrungsberichte belegen es, ein eigentlich triviales Konsultationsverfahren dauert beim LBA leicht 6-8 Monate.

Jetzt ist die neue Bundesregierung 100 Tage im Amt und damit aus der Schonzeit heraus. Politische Einflussnahme wird es brauchen, denn wir glauben in der Flugmedizin nicht mehr an die Selbstheilungskraft des LBA.

Es ist schon ironisch:

Im Rest der Welt vereinfacht man die Medicals für Privat- und Sportpiloten drastisch, traut es einem Flugmediziner oder sogar Hausärzten zu Entscheidungen über die Flugtauglichkeit von Piloten zu treffen.

Bei der EASA, aber vor allem beim LBA, ist man noch nicht so weit. In Braunschweig macht sich offenbar die LBA-Führung einen Kopf darüber, ob man im Falle von Konsultationen zwei Ärzten trauen kann und stellt deren Untersuchungsergebnisse grundsätzlich in Frage, lässt die Vorgänge monatelang unbearbeitet liegen, beklagt sich über Personalmangel und entschuldigt das selbstausgelöste Chaos mit bösen überzogenen EU-Anforderungen, die man als deutsche Behörde ja wohl nicht zu verantworten hat. Aber weshalb schaffen es alle anderen europäischen Behörden viel besser mit der Flugmedizin umzugehen als das LBA? Warum wandern hunderte von deutschen Piloten jedes Jahr ab nach Österreich? Wir wollen endlich einen runden Tisch mit Vertretern aus der Politik, der Verwaltung und den Verbänden, um schnellstmöglich Lösungen für die vielen Betroffenen zu finden.

AOPA-Intern

Wir danken ...	5
Kostenloser Zugang zu avi-law für unsere Mitglieder	5
Mitglieder werben Mitglieder	6
Kennst du das Land, wo die Zitronen blühen? Bericht vom AOPA Fly-Out 2025 nach Ferrara	8

Stärker vertreten!

Durchbruch in Europa: Versorgung mit Avgas 100LL bleibt bis 2032 gesichert	10
MOSAIC in den USA: Durchbruch bei vereinfachten Vorschriften für die leichte Luftfahrt in den USA	12
Zollstreit zwischen den USA und der EU: Für die Luftfahrt gibt es keine Zölle, und zwar wechselseitig	14
Cumul-Problematik gelöst – Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt dürfen weiterhin betankt werden	16
Unsichere Avgas Versorgung in Belgien: Flughäfen in Antwerpen und Ostende sind betroffen	18

Fliegerisch fit!

AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika (USA, Kanada, Karibik)	19
AOPA-Auffrischungseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online	19
AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse	20
AOPA-Sprechfunkrefresher BZF online	20
AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See	21
AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“	21
AOPA-Nordatlantik-Seminar	22
AOPA-Seminar: Fliegen auf den Bahamas in Egelsbach	22
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	23

Besser informiert!

Fortschritte beim Fliegen ohne Flugleiter: Es geht immer weiter voran	15
AOPA Hellas Fly-In Santorini	24
Leserbrief: Zukunft der Antriebe in der Allgemeinen Luftfahrt – Realität statt Utopie	26
Überfälliges Gerichtsurteil gegen Flightradar24 in Schweden	27
Vorsicht bei VFR-Flügen entlang von Verkehrsflughäfen und anderen Flugplätzen mit IFR-Flugbetrieb	28
Video zu Luftraumverletzungen	30
Rückblick: General Aviation Days in Egelsbach	30
Komplizierte Anreise zur AERO? Nächstes Jahr per Charterflug zur Messe nach Friedrichshafen	30

Rubriken

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

Titelfoto: © Anja Jolas, Gewinnerin Fotowettbewerb AOPA Fly-Out 2025

Wir danken ...

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

30-jährige Mitgliedschaft

Norbert Kürschner
Dr. Heinz Speckert
Jürgen Wirtgen
Stefan Wirtgen
Klaus Müller
Günter Blaschke
Michael Sühs
Dr. Bruno Lindl
Marc-Andreas Basso

Karsten Krause
Dr. Wolfgang Kemper

25-jährige Mitgliedschaft

Werner Zikeli
Wolfgang Eder
Dr. Angelika Möger
Dr. Bernd J. Hoefler
Thomas Liebelt

Recht haben war noch nie so einfach: Als AOPA-Mitglied bekommst Du kosten- losen Zugriff auf avi-law

Sie würden manchmal gerne wissen, was in deutschen und EU-Vorschriften wirklich drinsteht? So einfach geht's: Die AOPA stellt ihren Mitgliedern einen kostenfreien Zugang zu avi-law.com bereit, das im Abonnement deutlich über 100€ pro Jahr kostet.

Die Kosten übernehmen wir für Sie!

So einfach geht's:

Schicken Sie uns eine E-Mail an info@aopa.de mit Ihrer Mitgliedsnummer – oder nutzen Sie alternativ unsere kurze Umfrage zur Registrierung: <https://bit.ly/3JtsjWV>



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

Arbeitskreis Luftrecht und Steuern

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

Bundesweite Adressenliste 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



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 2025

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.



Kennst du das Land, wo die Zitronen blühen?

Bericht vom AOPA Fly-Out 2025 nach Ferrara

Viele unserer Teilnehmer hatten in den letzten Jahren den Wunsch geäußert, beim jährlichen Fly-Out doch auch mal nach Italien zu fliegen. Die Alpen machen für unsere Gruppe die An- und Abreise natürlich etwas anspruchsvoller als nach Frankreich oder Polen, aber wir wollten es in 2025 dann endlich auch mal ausprobieren. Unsere italienischen AOPA-Kollegen gaben uns den Tip nach Ferrara (LIPF) im Nordosten des Landes zu fliegen. Das AOPA-Italia-Vorstandsmitglied Stefano Vita Finzi Zalman ist auch im Vorstand des Fliegerclubs von Ferrara, besitzt eine Flugwerft und versprach uns sofort begeistert uns vor Ort logistisch zu unterstützen. Also konnten wir mit den Planungen beginnen. Nun ja, in Sachen Planungen trafen hier schon zwei unterschiedliche Denkschauungen aufeinander. Unsere italienischen Kollegen auf der einen Seite verlassen sich gerne auf ihr große Erfahrung im kurzfristigen Improvisieren, und ich auf der anderen Seite hätte angesichts einer Gruppe von 50 – 60 Personen ganz gerne mit zeitlichem Vorlauf einen detaillierteren Plan gehabt. Von Anfang an mit im Planungsteam des Fly-Outs war in diesem Jahr Philippe Hauser, der als CEO der AOPA-Schweiz gerade in den wohlverdienten Ruhestand gegangen ist, und der sich als Fluglehrer in den Alpen, in Norditalien und auch schon in Ferrara bestens auskennt. Vor einigen Jahren war er auch mit seinem

eigenen Fly-Out in Ferrara, und er bestätigte, dass damals seine offenen Fragen zwar erst sehr kurzfristig, aber mit viel Charme und sehr effektiv gelöst wurden. Ich soll mich halt entspannen und abwarten, das klappt schon! Um das Ergebnis vorweg zu nehmen: Es hat sehr gut geklappt!

Am 5. Juni 2025 ging es los, das Flugwetter in den Alpen war leider recht durchwachsen. Mit Philippe hatte ich mich schnell darauf verständigt, dass auf dem direkten Weg durch die Alpen über die Brenner-Route das Wetter zu schlecht war. Wir sind deshalb von Eggenfelden zunächst nach Osten in Richtung Linz geflogen, und haben von dort die niedrigeren Ostalpen in Richtung Portoroz in Slovenien überquert. Die Sichtflugbedingungen waren hier sehr gut und GAFOR „Oscar“, allerdings machte ein starker und böiger Crosswind den Flug teilweise recht sportlich. Einige der insgesamt 25 Crews waren schon einen Tag zuvor gestartet, aber die meisten umflogen das Wetter im Osten so wie wir. In Portoroz haben wir schnell vollgetankt, hier ist der Service einfach enorm schnell und freundlich, und von der Adria-Küste war es mit unserer Cirrus SR20 nur noch ein kurzer Flug an Piran, Triest und Venedig vorbei nach Ferrara (LIPF).



Foto: © Reinhard Koltermann

Die Flotte des Italien Fly-Outs in Ferrara, von Reinhard Koltermann, Gewinner im Fotowettbewerb



Das Castello Estense in Ferrara, von Dr. Andreas Schmidt, Gewinner im Fotowettbewerb

Die Begrüßung durch unsere italienischen Fliegerfreunde war denkbar herzlich: Für unsere Gruppe hatten sie extra ihren Kühlschrank mit Getränken prall gefüllt und Pizza serviert. Mit dem Taxi ging es ins Radisson Hotel mitten in der Stadt, das für das verlängerte Pfingstwochenende unser Basislager war. Von hier konnten wir auf dem Fußweg viele der Sehenswürdigkeiten Ravennas und sehr gute Restaurants bequem erreichen.

Der Höhepunkt unseres Fly-Outs war das Gruppendinner im historischen Keller des Castello Estense, einem riesigen, von einem Wassergraben umgebenen Backstein-Palast genau in der Stadtmitte. Neben den Piloten aus Ferrara war auch der Präsident der AOPA-Italia Rinaldo Gaspari für uns angereist, den wir auch gleich zum Gegenbesuch nach Deutschland eingeladen haben.

Jeder Tag begann mit einem Briefing im Hotel. Dabei ging es um das Besprechen des Flugwetters, und natürlich um Ziele für Tagesausflüge und sonstige gemeinsame Aktivitäten: Unsere Teilnehmer waren unterwegs mit dem Flugzeug bis zur Insel Elba, in die Alpen nach Trento, nach Venedig Lido, zum Shoppen in die Innenstadt oder mit dem Zug nach Florenz zu Museumsbesuchen.

Am Flugplatz von Ferrara wird selbstverständlich das Fliegen ohne Flugleiter praktiziert, und das auch bei parallelem F-Schlepp der Segelflieger und Fallschirm-Absetzbetrieb. Offen gesagt: Hier weiß man gar nicht, was ein Flugleiter ist. Einige unserer Crews hatten mit den Verfahren ohne Betriebsleiter noch keine praktische Erfahrung gesammelt, aber es war die perfekte Gelegenheit es einmal auszuprobieren. Aber wenn man sich vorbereitet, den anderen in

der Platzrunde gut zuhört, sich seinen An- und Abflug sauber einteilt und seine Vorhaben am Funk auch gut kommuniziert, dann klappt das sehr schnell und sehr gut! Genauso problemlos war das dann auch bei unseren Teilnehmern.

In Ferrara gibt es keine Lande- und Abstellgebühren, und man kann von Sonnenaufgang bis -untergang fliegen solange man möchte. Für diese Freiheiten und den hervorragenden Service der Gastgeber wollten sich unsere Crews bedanken und sammelten für den Fliegerverein in Ferrara eine beachtliche Summe. Die soll im Verein für die Ausbildung junger Piloten verwendet werden, ein wichtiges Vorhaben!

Am Sonntagmorgen ging es für uns alle auf den Rückflug: Mein fliegerischer Höhepunkt der Reise war die Alpenüberquerung mit Philippe Hauser. Zunächst ging es bei sehr guter Sicht zum Gardasee, dann über Trento nach Bozen und weiter auf der Brenner-Route nach Innsbruck, bis wir schließlich zum Nachtanken in Leutkirch landeten. Die einzige Herausforderung war es, vom Brenner kommend unter einigen angestauten Wolken das deutsche Voralpenland zu erreichen, danach waren die Sichtflugbedingungen wieder bestens. Und das Wichtigste: Alle Pilotinnen und Piloten kamen wieder gut zuhause an.

Wir bedanken uns bei allen teilnehmenden Crews, der AOPA Italia, den Fliegerfreunden in Ferrara und bei Philippe Hauser für ihr Engagement!

Arrivederci, cari amici di Ferrara. Alla prossima!

Michael Erb

Durchbruch in Europa: Versorgung mit Avgas 100LL bleibt bis 2032 gesichert

Noch im AOPA-Letter 3/2025 aus Juni/Juli haben wir die Frage gestellt „Ist 100LL jetzt verboten, oder doch nicht?“ Die Antwort damals war, dass verbleites Flugbenzin mit dem Additiv Tetraethylblei (TEL) in Europa gemäß der EU-Verordnung 1272/2008 aus dem April 2022 eigentlich nur bis zum 1. Mai 2025 hergestellt werden darf, aber dass die Herstellung aktuell weder verboten noch genehmigt ist. Denn die drei europäischen Hersteller dürfen TEL-haltiges Avgas auf Grund von Verzögerungen bei der Entscheidungsfindung in der EU-Bürokratie bis auf weiteres legal produzieren und vertreiben.

Anträge wurden am 26. Juni ebenfalls vor dem REACH-Komitee präsentiert, jetzt wird in den nächsten Wochen darüber abgestimmt, genauso wie bei dem Antrag von Shell.

Trafigura: <https://bit.ly/45KNw6s>

Warter: <https://bit.ly/4mRsObl>

Dass in den nächsten Wochen über diese beiden sehr ähnlich strukturierten Anträge anders abgestimmt werden wird als über den von Shell, das ist nicht zu erwarten.



Foto: © European Chemicals Agency

Sitz der ECHA in Helsinki

Die Rechtslage hat sich jetzt gefestigt, und zwar in unserem Sinne: Denn dem Antrag von Shell auf die weitere Herstellung von Avgas 100LL zunächst bis April 2032 wurde im sog. REACH-Komitee der EU mit 26 Stimmen bei nur einer Enthaltung und ohne Gegenstimme zugestimmt. REACH steht für „European Regulation on Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals“, das REACH-Komitee gehört zu der European Chemicals Agency (ECHA) mit Sitz in Helsinki.

Damit existiert jetzt für den Shell-Kraftstoff eine belastbare Rechtsgrundlage (<https://bit.ly/3JnIS6R>) für die fortgesetzte Treibstoffversorgung aller Flugzeuge, die auf ein hochoktaniges Avgas mit TEL angewiesen sind.

Die beiden anderen Antragsteller WARTER Fuels und TRAFIGURA (Puma Energy) befinden sich noch im Zulassungsverfahren. Deren

Unterstützt wurden die Antragsteller aus der Mineralölindustrie durch eine gemeinsame Aktion der Verbände Europe Air Sports, ERAC, GAMA und IAOPA-Europe. Über mehrere Jahre wurde eine Vielzahl von eng abgestimmten Stellungnahmen der Verbände bei den zuständigen Gremien der europäischen Verwaltung abgegeben, um den Prozess des Übergangs vom verbleiten zu einem unverbleiten Avgas mit akzeptablen Übergangsfristen zu ermöglichen. Besonders betont wurde hierbei, dass ein übereilter europäischer Alleingang bei der Abschaffung von verbleitem Flugkraftstoff nicht zielführend ist, dass die Umweltbelastungen durch die geringen Mengen von Blei im Avgas nicht zu einer Erhöhung der Messwerte an den Prüfstellen für Luftqualität führen, dass die europäische Vorgehensweise abgestimmt werden sollte mit der Einführung von bleifreiem Avgas 100 in den USA.

Dabei haben sich alle Verbände auch mit Meldungen an ihre Mitglieder zurückgehalten, um den Prozess nicht mit unnötiger Öffentlichkeit zu belasten und letztlich nicht durch aktivistische Interventionen zu gefährden.

Jetzt bleibt zu hoffen, dass der weltweit einzige verbliebene Hersteller von TEL in Großbritannien weiterhin liefert und dass die Markteinführung von unverbleitem Avgas in den USA bald die noch benötigten Fortschritte macht, um einen störungsfreien Übergang zu erlauben. Dieser Übergang hat in der Automobilindustrie bereits ab den 1980er Jahren geklappt, er sollte 40 Jahre später auch in der General Aviation funktionieren.

Aber erst einmal können wir alle etwas aufatmen!

Bereit zum Abheben? Jetzt einsteigen!



JETZT TESTEN: 3 AUSGABEN + TOLLE PRÄMIE!



Friebe Gutscheine
Wert: 20,00 EURO

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



MOSAIC in den USA: Durchbruch bei vereinfachten Vorschriften für die leichte Luftfahrt in den USA

Unsere Kollegen der AOPA-USA hatten am 22. Juli in Oshkosh anlässlich der größten Luftfahrtveranstaltung der Welt einen ganz besonderen Grund zum Feiern:

Die Luftfahrtbehörde FAA stellte mit Verkehrsminister Sean Duffy und den Luftfahrtverbänden „MOSAIC“ vor. Ein Programm, das wesentliche regulatorische Vereinfachungen für die Leichtluftfahrt in den USA bringen wird. MOSAIC steht für „**M**odernization of **S**pecial **A**irworthiness **C**ertification“.

„MOSAIC spiegelt die außergewöhnliche Vision und technologische Innovationskraft kleiner Flugzeughersteller wider“, sagte AOPA-USA-Präsident Darren Pleasance. „Indem wir die Flugzeugtypen erweitern, die Sportpiloten fliegen können – darunter viele beliebte viersitzige Flugzeuge aus der Vergangenheit – und die Zertifizierungswege vereinfachen, ermöglichen wir mehr Menschen, die Freiheit und Freude der Luftfahrt zu erleben.“

Jim Coon, Leiter für Regierungsangelegenheiten/Government Affairs der AOPA-USA, betrachtet die Änderungen als wirklichen Game-Changer, und ist erfreut darüber, dass lange Jahre der Vorbereitung gemeinsam mit den Behörden und anderen Verbänden wie der LAMA (Light Aircraft Manufacturer's Association) und der EAA (Experimental Aircraft Association) endlich Früchte tragen.

Was ändert sich konkret? MOSAIC erlaubt es den Herstellern jetzt auch Experimental- und LSA-Flugzeuge mit einer größeren Leistungsfähigkeit und ohne Gewichtsgrenze zu bauen. Dazu gehören beliebige Antriebsarten (bislang nur Kolbenmotoren, jetzt auch Elektro-Antrieb), Einziehfahrwerk, Verstellpropeller und sogar Mehrmotorige. Die wesentlichen verbliebenen Begrenzungen sind ein Pilot und ein Passagier auf maximal vier Sitzen, eine Stall-Speed von 61 kts bei gefahrenen Landeklappen und eine Maximalgeschwindigkeit von 250 kts. Die LSA-Bestimmungen aus 2004 waren da deutlich restriktiver. Die Zulassungsverfahren dieser Flugzeuge vereinfachen sich zur Freude der Hersteller auch dramatisch.

Fliegen darf man Flugzeuge dieser Kategorie mit einer Sportpilotenlizenz, für welche die Anforderungen klar unter dem PPL-Niveau liegen. Besonders interessant ist, dass auch die medizinischen Standards deutlich gesenkt wurden, es reicht ein US-Führerschein für Autos auf der Straße. Nachtflüge sind erlaubt, aber will man IFR fliegen, dann bleibt jedoch ein PPL mit Instrument-Rating vorgeschrieben. Aber auch hier haben sich die Anforderungen an das Medical ebenfalls verändert, es gelten

die Bedingungen des Basic-Med. Spannend ist auch, dass etwa die klassischen Cessna 182 oder Piper Arrow die MOSAIC-Kriterien erfüllen und somit mit der Sportpilotenlizenz geflogen werden dürfen. Allerdings müssen zwei der vier Sitze leer bleiben.

Inspiriert wurde MOSAIC sicherlich von den Erfolgen der erfolgreichen europäischen Leichtflugszene, die deutlich weniger reguliert war als in den USA und deshalb auch in den letzten Jahrzehnten eine enorm positive Entwicklung gezeigt hat. Jetzt muss man aber feststellen, dass die Amerikaner in Sachen einfacher Kleinluftfahrt eindeutig die Nase vorne haben.

Da die FAA in den USA und die EASA durchaus miteinander in Verbindung stehen und sich auch im Bereich der General Aviation austauschen, ist davon auszugehen, dass es auch bald Gespräche in Europa zur weiteren Vereinfachung des Regelwerks wie in den USA kommen wird. Auf jeden Fall steht das schon heute ganz oben auch auf der Prioritätenliste der europäischen Verbände, wir werden uns dafür einsetzen! Denn angesichts immer teurer werdender Neuflyzeuge und Reparaturen sowie stetig restriktiver gehandhabter Regelungen in der Flugmedizin wird es Zeit für einen Neuanfang. Die General Aviation-Projekte der EASA haben schon viel erreicht, aber die EASA muss an dieser Stelle ansetzen und sie konsequent weiterführen.

In den USA hat der Markt abgestimmt: Während sich neue konventionelle GA-Flugzeuge nur noch in geringen Stückzahlen verkaufen lassen, erfreuen sich LSA-Flugzeuge einer steigenden Beliebtheit. Dieser Realität hat sich die FAA gestellt und ist einen mutigen und konsequenten Schritt nach vorne gegangen, und hat die LSA-Regeln auf einen weiten Teil des Marktes ausgedehnt.

Anzeige



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

aero-medical.org

Kostenfreie flugmedizinische
Beratung für AOPA-Mitglieder

SIXT



AOPA GERMANY



EXKLUSIV FÜR
AOPA MITGLIEDER

500km
ZUSÄTZLICH IM MONAT

AUTO? ABO HALLO!

Leasing war gestern, heute wird abonniert! Kurzfristig, digital und voll flexibel – und dabei rundum sorglos.

- **Maximale Flexibilität:** kurzfristig verfügbar, monatlich kündbar und Abo-Pause oder Modellwechsel nach Wunsch.
- **Individuelle Abo-Konfiguration:** flexible Laufzeiten, diverse Schutzoptionen und Anpassungen während des Abos per App möglich.
- **Rundum sorglos zum monatlichen Fixpreis.** Wir kümmern uns um TÜV, Wartung, Inspektion u.v.m!

Für ein unverbindliches Angebot kontaktieren Sie bitte: aopa@sixt.com

Zollstreit zwischen den USA und der EU: Für die Luftfahrt gibt es keine Zölle, und zwar wechselseitig

Monatelang hat die Luftfahrtbranche auf beiden Seiten des Atlantiks in der Auseinandersetzung zwischen den USA und der EU über die Einführung von Importzöllen gebangt. Im Raum standen Zollsätze von 30 %, die von der US-Regierung angedroht wurden, sollte es zu keiner Einigung kommen. Über die Medien schaukelten sich die Drohungen und die Zollsätze noch weiter auf. Für die Luftfahrtbranche hätten in Folge der Einführung dieser Zölle katastrophale Preissteigerungen im Flugzeugkauf und im Handel mit neuen Komponenten und Ersatzteilen gedroht, die vielleicht sogar zum Kollaps vieler Unternehmen und der Stilllegung von Privatflugzeugen geführt hätten. Inzwischen hat man sich allerdings zwischen den USA und der EU auf ein Handelsabkommen beseitigt, das im Wesentlichen einen amerikanischen Importzoll von 15 % für europäische Exportgüter vorsieht.



Foto: © istockphoto.com – b7gbrg

Inzwischen wurden weitere Details bekannt, die für die Luftfahrtbranche sehr wichtig und auch vorteilhaft sind: Denn der Luftfahrtsektor ist einvernehmlich von beiden Handelspartnern von der Einführung der Zölle komplett ausgenommen worden. Offensichtlich hätte die US-Regierung mit der Einführung der Zölle auch der eigenen Luftfahrtindustrie massiv geschadet.

Festzuhalten ist, dass immer noch über das Zustandekommen des zwischen US-Präsident Trump und EU-Kommissionspräsidentin von der Leyen ausgehandelten Abkommens noch immer diskutiert wird, da andere Wirtschaftssektoren doch kritisch betroffen sind. Es ist zu hoffen, dass die Einigung im Luftfahrtbereich bestehen bleibt.

Die Konsequenzen hoher US-Importzölle erfahren gerade der brasilianische Flugzeughersteller Embraer, für den ab sofort 15 % Einfuhrzoll in die USA gelten, und der Schweizer Hersteller Pilatus, der sich nach Einfuhrzöllen von 39 % vorübergehend komplett aus dem US-Markt zurückzieht.



Foto: © istockphoto.com – Diagonov1981

Eine Pilatus PC12NGX: Sehr beliebt, aber die US-Zölle machen ihren Export in die USA für das Schweizer Unternehmen Pilatus Aircraft unrentabel.

Fortschritte beim Fliegen ohne Flugleiter: Es geht immer weiter voran

Nachdem international und auf Bundesebene die Rahmenbedingungen für das Fliegen ohne Flugleiter bzw. Betriebsleiter geschaffen wurden, liegt es jetzt an den regionalen Luftfahrtbehörden und den Flugplatzbetreibern die entstandenen Freiräume auch umzusetzen. Wie zu erwarten, läuft das je nach dem Grad der Begeisterung und des Verständnisses für das Thema unterschiedlich schnell, aber doch kontinuierlich in die richtige Richtung. Manche Behörde geht mit den Flugplätzen in ihrem Zuständigkeitsbereich vorbildlich voran, und über kurz oder lang werden bei positiven Erfahrungen die anderen Behörden und Flugplätze dann auch sicherlich nachfolgen. Die Gruppe der Unwilligen wird ständig kleiner.

Aufklärungsbedarf gibt es speziell noch zu den Themen, wie man denn als Flugplatz eine PPR-Regelung erteilt, wie man das Hauptflugbuch führt, wie man Landegebühren kassiert. An dieser Stelle wollen wir zwei Vorreiter präsentieren:

Als erster deutscher Verkehrslandeplatz hat Porta Westfalica (EDVY) während der regulären Betriebszeiten das Fliegen ohne Betriebsleiter eingeführt. Dort ist relativ viel los mit 14.000 Flugbewegungen im Jahr, Luftfahrtunternehmen, Wartungsbetriebe, Flugschulen und Luftsportler sorgen für ordentlich Verkehr. Seit Beginn dieses Jahres haben sich die Betriebsleiter Zug um Zug zurückgezogen, und die Umstellung funktioniert. Wichtig ist es, dass sich die Pilotinnen und Piloten auf der Website des Flugplatzes über die neuen Verfahren informieren, dann ist das kein Hexenwerk: www.flugplatz-porta.de.



Website des VLP Roitzschjora

Vorbildlich und erfrischend einfach ist auch, wie der Verkehrslandeplatz Roitzschjora (EDAW) in der Heide nördlich von Leipzig mit der vorgeschriebenen PPR-Regelung umgeht: Auf der Website www.edaw.de des Flugplatzes wird schon auf der Startseite mit einer Ampel angezeigt, ob die PPR-Regelung pauschal als erteilt gilt (grüne Ampel), ob man für PPR vorher anrufen soll (gelbe Ampel), oder ob am aktuellen Tag kein PPR erteilt werden kann (rote Ampel). Weitere Informationen gibt es auf der Website natürlich auch.

Ein Anliegen haben wir noch: Angesichts unseres föderalen Verwaltungssystems mit über 35 formell unabhängigen Landesluftfahrtbehörden erfolgt die Umsetzung des Fliegens ohne Betriebsleiter mit einer durchaus beachtlichen regulatorischen Vielfalt. Auch wenn es im Kern auch immer auf das Gleiche hinausläuft: PPR vor dem Flug per Telefon oder Internet klären, natürlich AIP und NOTAMS checken, dann Landegebühr per App bezahlen, Start- und Landezeiten mitteilen. Aber der Teufel liegt bekanntlich im Detail, Verfahrensfehler können schlechte Laune erzeugen. Schön wäre es, wenn die Verfahren etwas mehr vereinheitlicht würden, und vor allem, wenn man sich auch im Fluge noch einen spontanen Überblick verschaffen könnte, an welchem Flugplatz man im Bedarfsfall doch noch außerplanmäßig landen kann.

Hier sind die Navigations-Apps gefragt, die Anfliegbarkeit eines Flugplatzes mit und ohne PPR wie in Porta-Westfalica sollte hier unbedingt angezeigt werden.

Aber das kommt sicherlich auch noch, als das „Tüpfelchen auf dem i!“!

Das AOPA-Fly-Out ging dieses Jahr nach Ferrara (LIPF) in Italien, zu einem Flugplatz, wo es keine Flugleiter gibt. Weil sich noch nicht alle Crews mit dem Fliegen ohne Flugleiter auskannten, wurden die Verfahren vorab kurz angesprochen. Die Motorflieger gehen in die Nordplatzrunde der 09L/27R und melden alle Flugbewegungen blind. Und siehe da: Die Abstimmung unter den Crews in der Platzrunde und am Boden lief sehr gut. Und am Wochenende des Fly-Outs war richtig Betrieb, die einheimischen Segelflieger meldeten sich kontinuierlich mit Blindmeldungen über ihre Aktivitäten der Schleppverbände auf der parallelen Graspiste 09R/27L in der Südplatzrunde. Genauso haben sich die ebenfalls aktiven Fallschirmspringer gemeldet. Dieser Mischbetrieb stellte gar kein Problem dar, denn alle haben auf der Frequenz mitgehört, ihre Absichten mitgeteilt und vor allem auch auf die anderen Flieger Rücksicht genommen. Wenn Schirme in der Luft sind, wird nicht gerollt, gestartet oder gelandet. Und wenn ein F-Schlepp startet, dann hält man ebenfalls in aller Freundschaft respektvoll Abstand. Und wenn mal jemand etwas nicht gleich mitbekommen hatte, gab es einen netten Hinweis am Funk: „The yellow Highwing, D-ECHO, could you please hold position for a minute? The sailplanes are taking off on the grass runway. Mille Grazie!“

Unsere teilnehmenden Crews haben schnell verstanden und waren von den Freiheiten in Ferrara allesamt begeistert: Geflogen wird, solange es hell ist. Lande- und Abstellgebühren existieren nicht. Wer Durst hat, kann sich gerne eine Wasserflasche aus dem Kühlschranks nehmen und Geld in der Spendenbox hinterlassen. Bei diesem netten Service wird die Spendenbox auch gerne gut gefüllt!

Cumol-Problematik gelöst – Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt dürfen weiterhin betankt werden

Sie haben von dieser Problematik noch nie gehört? Wir hatten nur einmal kurz darüber im Letter 6/2023 berichtet, uns dann aber mit den Kollegen anderer Verbände entschieden, das Problem auf Grund seiner Brisanz ohne weitere Informationen nach draußen zu lösen. Denn es war heikel, eigentlich durften wir nach der Interpretation vieler europäischer und nationaler Bürokraten seit fast zwei Jahren in der Allgemeinen Luftfahrt nicht mehr legal tanken:



Das Berlaymont-Gebäude im Europaviertel von Brüssel beherbergt seit 1967 den Sitz der Europäischen Kommission.

In Diesel und Kerosin immer, sowie gelegentlich auch in Benzin befindet sich die giftige Substanz Cumol. Seit 1. Dezember 2023 durfte gemäß der europäischen Umweltschutz-Richtlinien 1907/2006 und 2023/1132 kein cumolhaltiger Kraftstoff mehr an die „allgemeine Öffentlichkeit“ abgegeben werden, sondern nur noch an „gewerbliche und professionelle Nutzer“. Die EU-Richtlinien definieren die Begriffe der gewerblichen und professionellen Nutzung leider nicht genau: Private Autofahrer, Nutzer von Notstromaggregaten, etc. waren aber ausdrücklich von der Vorschrift ausgenommen und durften weiterhin Treibstoff mit Cumol tanken. Sind diese Zielgruppen immun gegen schädliche Substanzen, im Gegen-

satz zu Privatpiloten? Sicherlich nicht. Aber bei Autofahrern hätte man auch mit einem massiven Widerstand von Millionen von Betroffenen rechnen müssen, der die etwas schlichte Vorschrift sofort weggefegt hätte. Aber hier roch es leicht nach politischem Aktivismus, offenbar hatte man bei Privatpiloten keine Bedenken sie so offensichtlich zu schikanieren.

Wir haben sehr schnell gemeinsam mit den Branchenverbänden Europe Air Sports und GAMA die Europäische Kommission um Unterstützung für unsere Interpretation gebeten, dass natürlich auch Privatpiloten ihre Flugzeuge sicher und professionell betanken können.



Foto: © istockphoto.com – Phill Danze

Jetzt wieder ohne Zweifel legal: Selbst tanken, trotz Cumol

Aber offenbar hat man in Brüssel längere Zeit weder die Zeit noch den Willen gefunden, die Problematik mit einer Stellungnahme aufzulösen, sondern man hat unsere Bedenken eher noch verschärft.

Ein Gutachten unterstützte uns: Es zählte auch Inhaber einer privaten Pilotenlizenz zu den „Professionals“. Denn CPL- und ATPL-Inhaber werden in Bezug aufs Tanken auch nicht anders ausgebildet als PPL- und LAPL-Piloten. Und wenn man es auf die Spitze treiben will, wie wäre es mit dieser Argumentation? PPL-Inhaber sind im Zweifelsfall durch ihre offensichtliche Qualifikation als Autofahrer auch qualifiziert Flugzeuge mit cumolhaltigem Treibstoff zu betanken. Oder wird die Sache vielleicht deshalb chemisch bedenklich, weil ein Flugzeug nur drei Räder hat, ein Auto aber vier?

Ein großer Mineralölanbieter unterstützte uns, definierte alle seine Kunden als professionell, die einen Pilotenschein besitzen und an Flugplatztankstellen tanken. Wir haben deshalb in unserem Artikel aus 2023 auch darauf hingewiesen, dass falls Sie an einem Flugplatz gefragt werden sollten, am besten antworten: Sie sind Inhaber einer Pilotenlizenz und damit natürlich qualifiziert, ihr Flugzeug selbst sehr professionell zu betanken.

Ausdrücklich unterstützt wurden wir in unserer Kritik von den Behörden in Frankreich und Österreich, dort betrachtet sich der Staat auch noch als luftfahrt-freundlich. Aber eine unterstützende Stellungnahme aus einem deutschen Ministerium zu erhalten, gestaltete sich lange Zeit schwierig.

Die Wende zur Vernunft wurde für uns eingeleitet, als MdB Dr. Anja Weisgerber, damals umweltpolitische Sprecherin der CDU/CSU,

sich aus der Opposition heraus der Thematik annahm. Dadurch hat sich zunächst die Meinung im deutschen Bundesumweltministerium geändert und folglich haben sich auch die Mehrheitsverhältnisse in Brüssel zu unseren Gunsten verschoben.

Nach einer Abstimmung vor einigen Wochen hat die EU nunmehr auch in ihrem Amtsblatt die Verordnung (EU) 2025/1731 vom 8. August 2025 veröffentlicht (<http://bit.ly/4IEYdgJ>) und damit das Problem gelöst. Dort steht auch eine klare Begründung für den Kurswechsel:

(6) Da die Verwendung von Motorkraftstoffen durch nicht professionelle Autofahrer und die Verwendung von Flugkraftstoffen durch nicht professionelle Piloten von Kleinflugzeugen vergleichbar ist, es weitaus weniger nicht professionelle Piloten von Kleinflugzeugen, die Flugkraftstoffe verwenden, als nicht professionelle Autofahrer, die Motorkraftstoffe verwenden, gibt und die Richtlinie 98/70/EG keine Einschränkungen für Cumol in solchen Motorkraftstoffen vorsieht, sollte Cumol in Flugkraftstoffen von der Beschränkung für die Einträge 28, 29 und 30 in Anhang XVII der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 ausgenommen werden. Anlage 11 zu Anhang XVII der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 sollte daher geändert werden, um dieser Ausnahmeregelung Rechnung zu tragen.

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, also noch im August 2025.

Jetzt sind wir alle wieder beruhigt, aber etwas weniger Drama wäre uns in den beiden letzten Jahren sicherlich willkommen gewesen.

Unsichere Avgas Versorgung in Belgien: Flughäfen in Antwerpen und Ostende sind betroffen

Wir alle wurden im Mai diesen Jahres von den Entscheidungen der belgischen Flughäfen Antwerpen und Ostende überrascht, die es ohne jedwede Vorankündigung allen Avgas 100LL-konsumierenden Flugzeugen ab sofort untersagt hatten, dort zu landen. Zwar gab es ein noch kleines PPR-Kontingent für Avgas-Flugzeuge pro Jahr, aber das war schnell aufgebraucht, was faktisch einem Landeverbot



In Antwerpen sind die Waffeln toll, der Flughafen leider nicht.

gleichkam. Die Begründung war denkbar schwammig, das Bleiadditiv in Avgas wäre sowieso von der EU verboten, es wären Umweltschäden zu erwarten, die Flüge sollten nicht mehr stattfinden.

Die unmittelbare Folge war, dass alle Flüge der üblichen Cessna/Cirrus/Piper-Flotte an den beiden Flugplätzen nicht mehr stattfinden konnten. Eine weitere Folge war, dass viele am Flugplatz stationierte Flugzeuge an andere Flugplätze umziehen mussten.

Die belgische AOPA hat nach dieser Verbannung eines großen Teils der GA-Flotte umgehend mit Recherchen begonnen, dabei erhielt sie Unterstützung des Legal-Teams der AOPA-Luxemburg und des europäischen Dachverbands IAOPA. Eine erste Recherche ergab, dass die zuständigen Verkehrs- und Umweltbehörden diese Verban-

nung der Avgas-Flugzeuge gar nicht angeordnet hatten, sondern dass sie von den Flughafenbetreibern genauso beantragt wurden. Diese Betriebseinschränkung hätte man dann allerdings von Seiten der Behörden auch wie beantragt genehmigt. Wollte man vielleicht mit dem Deckmäntelchen des Umweltschutzes die kleinen Flugzeuge loswerden, nur um Platz zu schaffen für größere Flugzeuge, die mehr Ertrag versprechen, aber auch höhere Emissionen bringen? Unser Team der AOPA-Belgien mit Unterstützung der IAOPA-Europa hat an die zuständigen belgischen Ministerien, die EU-Kommission und die EASA geschrieben und eine Revision der von uns nicht nachvollziehbaren Entscheidungen gefordert. Dabei war es natürlich hilfreich darauf hinweisen zu können, dass die EU gerade die Nutzung von Avgas 100LL bis 2032 weiter erlaubt hat, deshalb macht eine Verbannung zum jetzigen Zeitpunkt erst recht keinen Sinn. Ein nach europäischen Standards zugelassener Flughafen ist eine öffentliche Infrastruktur und muss grundsätzlich für in Europa zum Verkehr zugelassene Flugzeuge mit in Europa zugelassenem Kraftstoff anfliegbar sein.

Foto: © pixabay.com – Bru-n0

Eine erste Antwort des zuständigen flämischen Verkehrsministers wies darauf hin, dass es in Ostende inzwischen wieder

600 Slots für die belgische Küstenwache mit ihrer Partenavia 68 sowie 1200 weitere Slots für Avgas-Flugzeuge gäbe. Weitere offizielle Antworten stehen auch wegen der Sommerpause in den Behörden noch aus. Aber hatten unsere Aktivitäten vielleicht doch schon Erfolg? Denn in Ostende stehen seit Mitte Juli wieder völlig überraschend freie Anflugkontingente für Flugzeuge mit Avgas 100LL zur Verfügung, man kann es dort sogar wieder tanken. Auch bei dieser „Rolle rückwärts“ gab es wieder keine Vorankündigung. In Antwerpen hat sich die Lage jedoch noch nicht wieder verändert. Offene und transparente Kommunikation mit seinen Kunden kann und will halt leider auch nicht jeder Flughafen betreiben.

Wir werden die Situation bis zur endgültigen Klärung weiter beobachten und berichten.

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



Foto: © Michael Höcker

Termin: 27.09.2025

Ort: Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €

Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 12.09.2025

Anmeldeformular: Seite 23

Unsere Mitglieder Martina und Michael Höcker waren im Sommer 2023 auf einer 20-wöchigen Rundreise durch Nordamerika/Karibik mit dem eigenen Flugzeug. Ihre Erfahrungen haben sie umfangreich dokumentiert und möchten sie gerne an interessierte Pilotinnen und Piloten in Form eines Tagesseminars weitergeben. Es wird ein kompletter Überblick über die Vorbereitung der Reise, der Planung und Durchführung, Infos zu Flugplätzen, dem Umfeld, Besonderheiten an den Destinationen vor Ort und dem eingesetzten Equipment bzw. dessen Notwendigkeiten gegeben. Die finanziellen Aspekte bei der Planung und die Vorbereitung für die Crew werden ebenfalls ein Thema sein. Es steht eine umfangreiche Bilddatenbank als Hintergrundinformation zur Verfügung. Im Jahr 2025 ist eine weitere Reise geplant, die einen Schwerpunkt in Kanada beinhaltet. Aus den bisher gemachten Erfahrungen in Kanada, gepaart mit den aktuellen Flugvorbereitungen ergeben sich viele nützliche Informationen für Teilnehmer, die Kanada besuchen möchten. Das Seminar ist für Piloten und Nicht-Piloten geeignet, es ist eine Symbiose aus Reiserzählung, Erfahrungsweitergabe und Hilfestellung eine individuelle Entscheidung zu treffen, eine solche Unternehmung selbst vorzunehmen, bzw. Empfehlungen zur Vorbereitung zu geben.



AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online



Foto: © Fotolia.com – Thaut Images

Termin (online): 25. – 26.10.2025

Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 130 €

Anmeldeschluss: 13.10.2025

Anmeldeformular: Seite 23

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

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

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

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



Foto: © AOPA-Germany

Termin: 22.11.2025
Ort: Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr
Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 160 €
Nichtmitglieder: 200 €
Anmeldeschluss: 10.11.2025
Anmeldeformular: Seite 23

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 BZF online



© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Termin: 01.11.2025 (online)
Zeit: 09:00 – 16:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 50 €
Nichtmitglieder: 80 €

Anmeldeschluss: 20.10.2025
Anmeldeformular: Seite 23

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

Inhalte:

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

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

AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See



Termin: 29. – 30.05.2026
Ort: Elsfleth
Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 580 €
Nichtmitglieder: 750 €
Anmeldeschluss: 08.05.2026
Anmeldeformular: Seite 23

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



Foto: © Fotolia.com – © Amir

Termin: 01.11.2025 in Egelsbach
Ort: Flugplatz Egelsbach
Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 160 €
Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 20.10.2025
Anmeldeformular: Seite 23

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

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

Umfang des Tagesseminars:

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

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

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

Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

AOPA-Nordatlantik-Seminar

*Mit Weltumrunder
Arnim Stief*



Foto: © Arnim Stief

Termin: 08.11.2025
Ort: Egelsbach

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 199 €

Nichtmitglieder: 249 €

Anmeldeschluss: 27.10.2025

Anmeldeformular: Seite 23

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-Seminar: Fliegen auf den Bahamas in Egelsbach



Termin: 15.11.2025
Ort: Egelsbach
Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 149 €

Nichtmitglieder: 199 €

Anmeldeschluss: 02.11.2025

Anmeldeformular: Seite 23

Bei diesem Seminar werden sowohl erfahrene Piloten angesprochen, die die Region erkunden möchten, als auch Flugbegeisterte und Reisende, die eine Reise auf die Bahamas planen. Der Referent Eike Knall ist für die Bahamas offiziell ernannter „Flying Ambassador in Europa“ und wird Ihnen exklusive Einblicke in das Fliegen in dieser Region geben.

Dabei möchte er nicht nur die technischen und fliegerischen Aspekte abdecken, sondern auch den Bahamas-Urlaub als unvergessliches Erlebnis vorstellen.

Der Fokus soll auf den Herausforderungen und Besonderheiten des Fliegens in dieser Region liegen, wie z. B. rechtliche Rahmenbedingungen, klimatische Besonderheiten und Streckenplanung. Ebenso werden praktische Tipps zur Flugvorbereitung und Durchführung vermittelt, etwa die besten Landeplätze und mögliche Zwischenstopps. Darüber hinaus wird ein Teil des Seminars die touristischen Highlights der Bahamas umfassen, von den schönsten Stränden bis hin zu kulturellen Erlebnissen.

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

- AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika (USA, Kanada, Karibik) am 27.09.2025**
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder
- AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online vom 25. – 26.10.2025**
 Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder
- AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse in Egelsbach am 22.11.2025**
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder
- AOPA-Sprechfunkrefresher BZF online am 01.11.2025**
 Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder
- AOPA Sea Survival Training in Elsfleth vom 29. – 30.05.2026**
 Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder
- AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“ am 01.11.2025 in Egelsbach**
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder
- AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 08.11.2025**
 Teilnahmegebühr: 199 € für AOPA-Mitglieder, 249 € für Nichtmitglieder
- AOPA-Seminar: Fliegen auf den Bahamas am 15.11.2025 in Egelsbach**
 Teilnahmegebühr: 149 € für AOPA-Mitglieder, 199 € für Nichtmitglieder

Angaben zum Teilnehmer

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

Bestätigung und Anmeldung

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

- Überweisung nach Rechnungserhalt
 bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

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

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt.

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

AOPA Hellas Fly-In Santorini

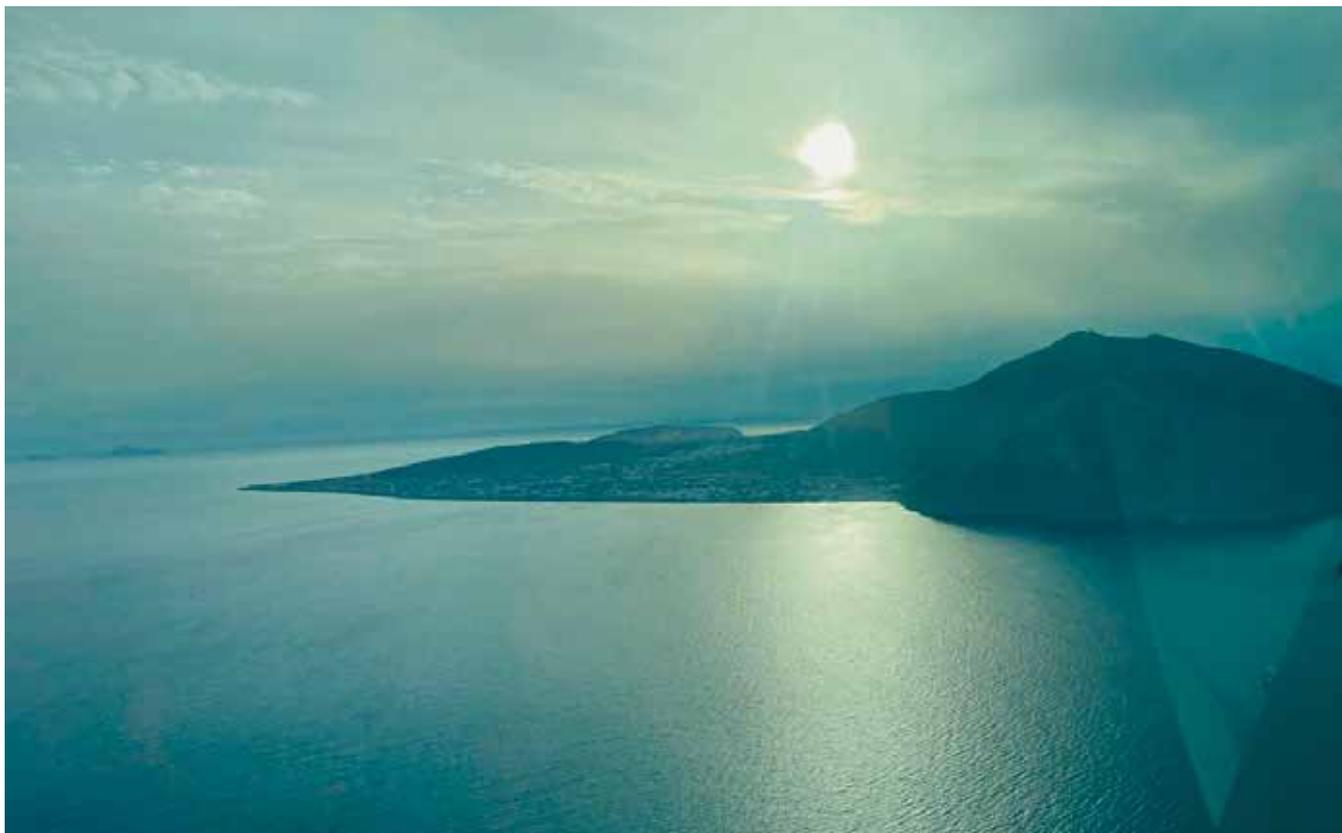


Foto: © Einar Wehring

Anflug Santorini/LGSR Piste 33 am Abend

„Fly heading 110 due to hail protection“, weist mich Belgrad Radar an – ein um gut 30 Grad vom Kurs zum nächsten Wegpunkt auf der Grenze zu Nordmazedonien abweichendes heading. Während ich mich noch wundere, ob Maßnahmen zum Hagelschutz effektiv sind und wo sich der zu bekämpfende Hagel überhaupt befinden soll, kommt am Horizont die erste, durchaus beeindruckende Gewitterwolke in Sicht – genau über dem Flughafen Belgrad. Zwischenzeitlich stehen dort An- und Abflüge; ich werde weiträumig um die Gebiete mit Anti-Hagel-Maßnahmen herumgeführt. Erst über Nordmazedonien kann ich die konvektive Bewölkung hinter mir lassen; über Griechenland ist es schließlich wolkenfrei, allerdings etwas diesig.

Gestartet war ich am Morgen in Schönhagen und zunächst für einen Tankstopp nach Pécs-Pogány in Ungarn geflogen. Der ursprünglich nur aufgrund einer weiter westlich durchziehenden Front gewählte Platz erweist sich als perfekter Stopp: nach der Abfrage des Betankungswunsches bereits über Funk steht das gut gelaunte Personal bereit, noch bevor ich auf das Apron gerollt bin. Der Nieselregen lädt nicht zu einem Besuch der als wunderschön beschriebenen Stadt ein, darüber hinaus möchte ich zügig weiter zum Ziel: Santorini. Die AOPA Hellas hat dort vom 23.05. bis 25.05.2025 zu einem Fly-In eingeladen. Um die üblicherweise gültigen Parkrestriktionen des Flughafenbetreibers sowie die für ein Fly-In prohibitive Kostenstruktur zu umgehen, hat der Verband mit der Luftwaffe eine

Nutzung des militärischen Teils des Flughafens für das Event vereinbart. Auch übernehmen die Kollegen vor Ort die erforderliche Koordination mit allen beteiligten: somit eine einmalige Gelegenheit, die Insel anzufliegen. Nach passieren der Wetterküche in Serbien und einem ruhigen Flug entlang der griechischen Inselwelt setzt die Mooney um 19:08 Uhr Ortszeit in Santorini auf Piste 33 auf, gefolgt noch von einer Cessna aus Israel, die ebenfalls zum Event kommt.

Die spät angekommenen Crews haben den Empfang im Offizierskasino verpasst, den Organisatoren sieht man aber trotzdem die Freude über jede gelandete Crew an. Nach der intensiven Organisationsarbeit der vergangenen Wochen hatten schlechte Wetterprognosen zu Absagen von aus dem nördlichen Europa anreisenden Teilnehmenden geführt. Das volle Apron zeigt jedoch, dass dies dem Event keinen Abbruch getan hat: 18 Crews aus 6 Ländern sind angereist; besondere Aufmerksamkeit genießt ein Pilot, der mit seinem Gyrocopter aus der Türkei gekommen ist. Entsprechend spannend und inspirierend sind die Fliegergeschichten, die im Rahmen eines Gala Dinner mit atemberaubendem Blick über die Caldera am folgenden Abend ausgetauscht werden. Einig sind sich alle bei dem Wunsch nach häufigeren Events an Orten abseits der üblichen Ölspuren – trotz Bewusstsein für die Komplexität von Organisation und Durchführung.

Diese Komplexität zeigt sich am nächsten Morgen beim Abflug: während im Flughafen bereits reger Betrieb herrscht, öffnet das militärische Apron erst in einer Stunde – man war von späteren Abflügen ausgegangen. Bis zur Öffnungszeit haben sich dann mehrere Crews vor dem Sicherheitsbereich angesammelt; die sichtlich gestresste Mitarbeiterin der Handling-Firma bemüht sich, alle schnellstmöglich durch die Sicherheitskontrolle und zum Apron zu bringen, wo wir unter den Augen von Angehörigen der Luftwaffe – es ist schließlich ein militärischer Sicherheitsbereich – die Außenchecks machen.

Mein erstes Leg auf dem Rückweg führt mich VFR nach Syros. Das Wetter ist diesig, fünf Frequenzwechsel auf dem 30-minütigen Flug und die regelmäßige Abfrage von *estimates* der Wegpunkte lenken mich von der malerischen Inselwelt im Dunst ab. Auf Syros kann ich

einen Teil der durch den verspäteten Abflug verlorenen Zeit wieder aufholen: nach nur 40 Minuten rolle ich bereits zur Piste 36, die Mappe mit Rechnungen, *General Declarations* und weiterem Papierkram ist erneut angewachsen.

Der Flug geht, um Wetter zu vermeiden, zunächst nach Nord-Westen Richtung Lecce in Italien, dann weiter nach Brač in Kroatien. Nach anfänglichen Turbulenzen und etwas Regen im griechischen Luftraum wird es ab Korfu klar, auch im Funk ist es nach Verlassen der Athina TMA deutlich ruhiger. Das Team in Brač ist gewohnt effizient, so dass ich die *turnaround time* von Syros noch unterbieten kann und damit wieder im Zeitplan liege. Nach einem anfänglichen Flug in schönem Wetter über Kroatien sowie Bosnien und Herzegowina geht es anschließend östlich um die Alpen herum, ab Tschechien dann in IMC und leichtem Regen. Der RNP-Anflug auf die Piste 25 in Schönhagen beweist seinen Wert – ein VFR-Anflug wäre heute nicht möglich gewesen.

Klar geworden ist durch das AOPA Hellas Fly-In, dass eine aktive Vertretung etwas für die Allgemeine Luftfahrt bewirken kann – wenn auch nur in kleinsten Schritten. Die Organisation von privaten Flügen in Griechenland ist weiterhin aufwändig, durch begrenzte Airport-Öffnungszeiten, mangelnde AVGAS-Verfügbarkeit, PPR-Erfordernisse sowie Handling-Zwang und Parkrestriktionen eingeschränkt. Erste, temporäre Änderungen hinsichtlich der Ein- und Ausreise innerhalb der Schengen-Mitgliedsstaaten lassen jedoch verhaltene Hoffnung aufkommen – und natürlich belohnen eine malerische Inselwelt und die griechische Herzlichkeit den organisatorischen Aufwand eines privaten Fluges nach Griechenland.

Dr. Elmar Mehring

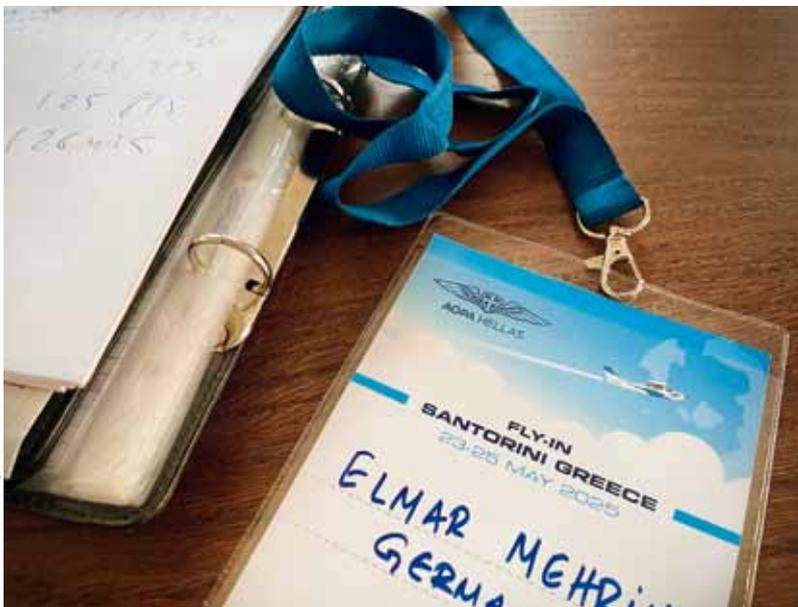


Foto: © Elmar Mehring

Mit viel Aufwand hat die AOPA Hellas ein trotz schwierigen Wetters gut besuchtes Fly-In auf Santorini organisiert

Anzeige





Mobile Flugzeugaufbereitung

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

Unsere Dienstleistung

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

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

Leserbrief: Zukunft der Antriebe in der Allgemeinen Luftfahrt – Realität statt Utopie

Warum Elektromotoren und Wasserstoff (noch) keine Lösung sind – und synthetischer Diesel in modernen Dieselflugmotoren das Fliegen der Zukunft prägen könnte.

Die allgemeine Luftfahrt (General Aviation, GA) und die Sportfliegerei stehen unter Druck: Umweltanforderungen, steigende Kraftstoffpreise, Verbot von verbleitem AVGAS und die politische Debatte über CO₂-Emissionen setzen der Branche zu. Parallel dazu werden alternative Antriebsformen propagiert – vor allem Elektromotoren und Wasserstoff. Doch während die mediale Euphorie groß ist, bleibt die technische Realität weit dahinter zurück. In diesem Beitrag beleuchte ich die Praxistauglichkeit verschiedener Antriebskonzepte und zeige auf, warum synthetischer Diesel – insbesondere **HVO 100** – in Kombination mit bewährten Dieselmotoren derzeit die sinnvollste Perspektive für die Zukunft der allgemeinen Luftfahrt darstellt.

Elektroflug – gut gemeint, aber realitätsfern

Die Idee, emissionsfrei mit Strom zu fliegen, ist auf den ersten Blick charmant. Doch sie scheitert im Alltagsbetrieb der Privatfliegerei an mehreren physikalischen und technischen Grenzen.

Ein prominentes Beispiel: die **Pipistrel Velis Electro**, das erste E-Flugzeug mit EASA-Zulassung. Zwar ideal für Umweltimage und Förderprojekte, jedoch völlig untauglich für den regulären Flugbetrieb:

- Max. Flugzeit unter optimalen Bedingungen: 45 – 50 Minuten
- Nutzbare Reichweite: **deutlich unter 100 km**
- Ungewöhnliches Verhalten beim Landeanflug durch Rekuperation
- Ladezeit: mehrere Stunden – für kommerzielle oder auch nur ambitionierte private Nutzung schlicht unbrauchbar
- Anschaffungskosten, mangelnde Infrastruktur (Ladestationen), Akkupflege: teuer und aufwendig

Gerade in der Schulung oder für Überlandflüge sind solche Flugzeuge bestenfalls eine teure Spielerei – ohne echten Nutzen für Piloten, Flugschulen oder Betreiber.

Wasserstoff – kompliziert, teuer, riskant

Noch futuristischer mutet der Vorschlag an, Kleinflugzeuge mit Wasserstoff zu betreiben. Auch hier verlocken die Theorien mit null CO₂-Emissionen im Betrieb – doch die Realität ist ungleich komplexer:

- **Lagerung:** Wasserstoff benötigt entweder hohe Drücke (350 – 700 bar) oder extrem tiefe Temperaturen (-253 °C) – beides ist in einem Kleinflugzeug schwer realisierbar.
- **Volumen:** Der Energieinhalt pro Volumen ist selbst bei Komprimierung gering – Tanks werden groß und schwer.
- **Kosten:** Die Technik ist teuer, Infrastruktur fehlt flächendeckend – und Wartung, Zertifizierung sowie Sicherheitsanforderungen treiben die Betriebskosten in die Höhe.
- **Technologie-Reife:** In der Automobilindustrie weit entfernt von der Serienreife – in der Luftfahrt kaum erprobt.

Fazit: Für die Sportfliegerei derzeit keine ernsthafte Option, sondern ein komplexer und teurer Versuch, Ideologie in Technik zu gießen.

Diesellaggregate mit synthetischem Kraftstoff – die praktikable Lösung

Während Elektromotoren und Wasserstoff noch mit Kinderkrankheiten kämpfen, gibt es bereits heute zuverlässige und wirtschaftliche Dieselmotoren für Kleinflugzeuge, die mit Jet A1 oder synthetischem Diesel wie **HVO 100** betrieben werden können.

Beispiele aus der Praxis:

- **Tecnam P2012 Traveller:** Ein Sportflugzeug mit **CD-170 Dieselmotoren von Continental**, fliegt effizient mit Jet A1 – eine perfekte Lösung für Betreiber, die in Regionen mit begrenztem Avgas-Zugang arbeiten (oder auch bei einem kommenden Verbot von Avgas in Europa)
- **Cessna 172 JT-A:** Umgerüstet mit einem **CD-155 Dieselmotorwerk**, ebenfalls von Continental. Der Verbrauch liegt bei rund **18 l/h Jet A1**, deutlich unter vergleichbaren Avgas-Modellen – und Jet A1 ist weltweit günstiger und verfügbarer.
- **Diamond DA40 NG** und **DA42-VI:** Serienmäßig mit Austro-Dieselmotoren – ebenfalls auf Jet A1-Basis – und ideal geeignet für Schulungs- wie Reiseflug.

Und jetzt wird's spannend: Mit der Möglichkeit, diese Triebwerke auch mit **HVO 100 (Hydrotreated Vegetable Oil)** zu betreiben – einem synthetischen Diesel auf biologischer Basis – ergibt sich ein nahezu CO₂-neutraler Betrieb **ohne** den technischen Aufwand neuer Antriebstechnologien.

Vorteile auf einen Blick:

- **Erprobte Technologie**
- **Weltweite Treibstoffverfügbarkeit (Jet A1, HVO 100)**
- **Deutlich weniger Verbrauch als Avgas-Triebwerke**
- **Zukunftssicher mit synthetischem Diesel**
- **Weniger CO₂ Ausstoß als ein vergleichbarer Benzinmotor**
- **Geringere Wartungskosten als bei Kolben-Avgas-Triebwerken**
- **Langstrecken- und Überlandtauglichkeit voll gegeben**

Fazit

Während viele politische Programme auf E-Flugzeuge oder Wasserstoff als Zukunft setzen, zeigt sich in der Praxis: Für die allgemeine Luftfahrt sind diese Konzepte auf absehbare Zeit **nicht praktikabel**. Wer fliegt, braucht **Reichweite, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit** – und all das liefern moderne Dieselmotoren mit der Möglichkeit, synthetischen Treibstoff zu nutzen.

Die Lösung liegt nicht in utopischer Technik, sondern in der klugen Nutzung vorhandener Technologien mit einem klaren Blick für das Machbare. Diesel mit HVO 100 ist kein Rückschritt – sondern eine pragmatische und nachhaltige Option für die nächste Generation in der Sportfliegerei und der General Aviation.

Klaus Philipp
AOPA-Mitglied

Unser Mitglied Klaus Philipp hat sich aus nachvollziehbaren Gründen Gedanken über zukünftige Antriebsarten für die Allgemeine Luftfahrt gemacht, die wir ihnen nicht vorenthalten wollen. Der hier erschienene Artikel stellt ausschließlich die persönliche Meinung des Autors dar, er gibt nicht die Position oder Haltung des Vorstandes wieder.

Überfälliges Gerichtsurteil gegen Flightradar24 in Schweden

Die Klagen wegen Verstoßes gegen die europäische Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) wurden von verärgerten Flugzeugeigentümern schon kurz nach der Einführung der Vorschrift in 2018 eingereicht, aber es hat bis zum Juli diesen Jahres gedauert, bis vor einem schwedischen Gericht endlich ein Urteil gegen die Internetplattform Flightradar24 erreicht wurde.



mit der Verurteilung offenbar schwergetan hat. Aber letztlich wurde entschieden, dass die Positionsdaten nicht mehr veröffentlicht werden dürfen, wenn der Eigentümer des Flugzeugs dem widerspricht. Wir hätten uns gewünscht, dass vom Gericht anders argumentiert worden wäre, dass die Daten nicht mehr angezeigt werden dürfen, solange der Eigentümer dem nicht ausdrücklich zustimmt.

Wie können sich besorgte Flugzeugeigentümer jetzt „unsichtbar machen“? Im Menü der Internetseite von Flightradar24 besteht derzeit noch keine

Das Geschäft von Flightradar24 und anderen ADS-B Webportalen besteht darin, Positionsdaten von Flugzeugbetreibern weltweit zu sammeln und im nächsten Schritt auf der eigenen Website interessierten Zuschauern anzubieten. Einfache Dienste sind kostenlos, Sonderdienste werden sogar teuer verkauft. Solange es sich um die Daten von Airlines handelt besteht auch keine legale Notwendigkeit die Daten zu schützen, die Airlines sind sogar zumeist sehr dankbar für die kostenlose Werbung. Anders sieht es jedoch aus, wenn es um die Bewegungsdaten von Privatflugzeugen geht, wenn die Positionsdaten den Bewegungsmustern von Privatpersonen zugeordnet werden können. Denn dann ist die Veröffentlichung dieser Daten nämlich strafbar, weil sie gegen die europäische Datenschutzgrundverordnung verstößt. So sieht das die deutsche Justiz schon seit Jahren. Deshalb findet man diese Informationen über Privatflugzeuge auch auf keinem Internetportal in Deutschland. Nur auf einer schwedischen Plattform. In Schweden hat man schon traditionell eine andere Auffassung, welche Daten von Privatpersonen privat sind und der Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht werden dürfen. Denn in Schweden sind auch die Einkommensteuerinformationen von Privatpersonen frei zugänglich, das wäre in Deutschland unvorstellbar. Das ist wohl der Grund, warum sich die schwedische Justiz

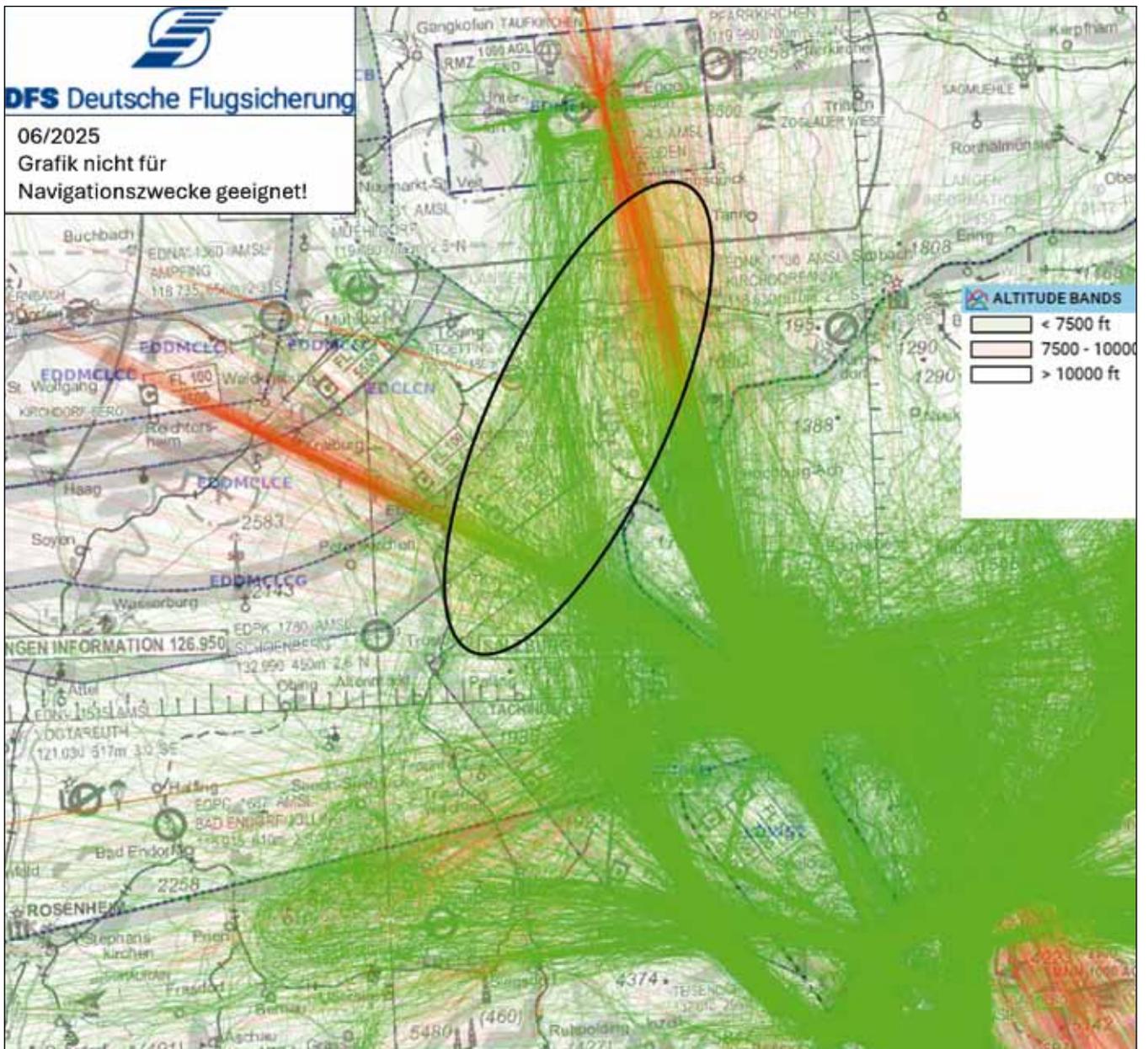
Möglichkeit die Löschung zu beantragen, das sollte sich aber bald ändern. Eine jetzt schon funktionierende Möglichkeit ist die Löschung für alle Portale „weltweit“ auf der Internetseite der FAA zu beantragen, denn in den USA stuft man der Data Privacy auch eine hohe Bedeutung zu. Den Antrag können auch Sie hier stellen: <https://www.faa.gov/pilots/ladd>

Die Daten werden dann nicht mehr ausgestrahlt.

Der große Quertreiber: Die US-Website ADS-B-Exchange weigert sich bislang juristisch erfolgreich dagegen, die Veröffentlichung irgendwelcher Flugdaten einzustellen, selbst bei Militärflugzeugen- oder Polizeihubschraubern. Das Grundprinzip: Wir veröffentlichen alles, und niemand kann uns stoppen. In der Theorie könnte man juristisch gegen die tausenden Unterstützer dieser Website auf der ganzen Welt vorgehen, die mit ans Internet angeschlossenen ADS-B-Stummelantennen die Datensammlung erst möglich machen. Ob sich diese sehr kleinen und simplen Antennen aber identifizieren lassen, für die es viele Selbstbauanleitungen im Internet gibt, und ob die Antennenbetreiber dazu bewegt werden können, die Datensammlung entweder freiwillig oder auf Grund juristischen Drucks einzustellen, das bleibt fraglich.

Vorsicht bei VFR-Flügen entlang von Verkehrsflughäfen und anderen Flugplätzen mit IFR-Flugbetrieb

In der Umgebung von Verkehrsflughäfen und anderen Flugplätzen mit IFR-Flugbetrieb kommt es im kontrollierten Luftraum E immer wieder zu potenziell gefährlichen Annäherungen (Aircraft Proximities) zwischen VFR- und IFR-Flügen. Die DFS Deutsche Flugsicherung greift in einer im Juni 2025 auf dem AIS-Portal erschienenen Veröffentlichung mit dem Titel „Luftraum-Sensibilisierung“ das Thema VFR-/IFR-Mischverkehr im Luftraum E erneut auf und gibt Hinweise zur richtigen Verhaltensweise.



IFR-Anflugströme zum Verkehrsflughafen Salzburg. Der markierte Bereich zeigt, wo VFR-Piloten besonders auf anfliegenden IFR-Flugverkehr achten müssen. (Die Graphik ist der DFS-Veröffentlichung über Luftraum-Sensibilisierung entnommen)

Auch AOPA-Germany hat sich in der Vergangenheit mehrfach des Themas im AOPA-Letter angenommen. Außerdem ist AOPA ständiges Mitglied der APEG, der „Aircraft Proximity Evaluation Group“, einer Gruppe aus Luftfahrtexperten, die sich mit den gemeldeten gefährlichen Annäherungen beschäftigt und diese auswertet.

Zur Vermeidung von gefährlichen Begegnungen mit VFR-Verkehr sind um bzw. oberhalb der großen Verkehrsflughäfen großräumige Lufträume der Klasse C und D eingerichtet, die teilweise bis FL 100 reichen. Bei IFR-Flugplätzen mit geringem Verkehrsaufkommen sind die „Schutzlufträume“ dementsprechend kleiner. An- und abfliegender IFR-Verkehr findet also auch außerhalb dieser Lufträume im Luftraum E statt. VFR-Piloten, die entlang oder oberhalb eines IFR-Flugplatzes fliegen, müssen also immer mit an- und abfliegender IFR-Verkehr rechnen. Selbst bei den großen Verkehrsflughäfen findet der IFR-Flugbetrieb nicht ausschließlich in den Lufträumen C und D statt.

Als VFR-Pilot fliegt man nach den festgelegten Sichtflugregeln, muss anderen Luftverkehr beobachten, und gemäß den Ausweichregeln anderen Luftfahrzeugen ausweichen. Das Prinzip wird allgemein als „See and Avoid“ („Sehen und Ausweichen“) bezeichnet. Zwar gelten auch für IFR-Piloten die einschlägigen Ausweichregeln, Tatsache ist aber, dass gerade in der Anflugphase zu Flugplätzen mit IFR-Betrieb die Arbeitslast im Cockpit von Verkehrsflugzeugen hoch ist und dadurch die Luftraumbeobachtung entsprechend eingeschränkt sein kann. Hinzu kommt, dass es aufgrund der hohen Fluggeschwindigkeit für Verkehrspiloten schwer ist, kleinere Flugzeuge rechtzeitig zu sehen.

Gefährliche Annäherungen finden deutschlandweit statt. Besondere Schwerpunkte sind beispielsweise Bereiche um IFR-Flugplätze wie Lübeck, Oberpfaffenhofen und Salzburg. Dort kann es aufgrund von Kanalisierungseffekten zu einer hohen Dichte an VFR-/IFR-Mischverkehr im Luftraum E kommen. In der genannten Veröffentlichung zur „Luftraum-Sensibilisierung“ sind diese drei Flugplätze mit ihren IFR-Anflugströmen graphisch dargestellt.

Die DFS bittet die VFR-Piloten darum, folgende Punkte bei der Durchführung von Flügen im Nahbereich von Flugplätzen mit IFR-Flugbetrieb zu beachten:

- Intensive Luftraumbeobachtung durchzuführen.
- Rechtzeitig und großräumig den Flugplätzen mit IFR-Flugbetrieb ausweichen.
- Die Grenzen des Luftraums E nicht bis zu seinen Limits auszureizen. Das gilt sowohl beim seitlichen Vorbeifliegen als auch beim Überflug von Flugplätzen mit IFR-Flugbetrieb. Es gibt keinen Grund, unmittelbar an der lateralen Grenze eines Luftraum C zu fliegen.
- Jederzeit den Fluginformationsdienst FIS nutzen.
- Nicht auf ein Vorflugrecht zu beharren. Die Sicht aus dem Cockpit von Verkehrsflugzeugen ist nicht vergleichbar mit der

aus dem Cockpit von kleineren Flugzeugen. Verkehrsflugzeuge sind für VFR-Piloten in der Regel leichter zu erkennen als ein Kleinflugzeug für einen Verkehrspiloten.

Und noch eines sollte man beachten: Auch an kleineren Flugplätzen mit IFR-Flugbetrieb verkehren u. U. schnell fliegende Düsenflugzeuge, nicht nur an den großen Verkehrsflughäfen.

Potenziell gefährliche Annäherungen im Luftraum E ist nicht nur ein Thema für VFR-Piloten. Auch Airline-Piloten werden auf die besonderen Gegebenheiten im Luftraum E hingewiesen und entsprechend geschult.

Gemeinsames Ziel aller Piloten muss es sein, durch umsichtiges Fliegen die Anzahl der kritischen Situationen im Mischverkehr zu reduzieren.

Jürgen Mies

Anzeige

Stellenanzeige:

Berufspilot (m/w/d) gesucht

Standort: Frankfurt-Egelsbach
Eintritt: zum nächstmöglichen Zeitpunkt
Anstellung: Vollzeit/Teilzeit möglich

Die **Emmi-Fly GmbH**, ein seit 2013 bestehendes Luftfahrtunternehmen mit Fokus auf individuelle Charterflüge, maßgeschneiderte Flugerlebnisse und höchste Sicherheits- und Servicequalität, sucht zur Verstärkung des Teams einen engagierten Berufspiloten (m/w/d) mit CPL, IR und MEP.

Ihr Profil:

- Organisationstalent und Einsatzfreude
- Bereitschaft zur Mitarbeit in Flugplanung & Verkauf

Wir bieten:

- Vielseitige Tätigkeit in einem wachsenden Unternehmen
- Arbeitsplatz am Standort Frankfurt-Egelsbach

Jetzt abheben!

Bewerben Sie sich direkt per E-Mail (info@emmi-fly.de) und werden Sie Teil unseres engagierten Teams.

Video zu Luftraumverletzungen

Luftraumverletzungen kommen beinahe täglich vor – das muss nicht sein!

In Zusammenarbeit mit AviaMotion Media haben wir ein Video erstellt, das zeigt, wie man sich im Luftraum korrekt verhält und ungeplante Flüge in genehmigungspflichtige Lufträume vermeidet.

<https://hidrive.ionos.com/lnk/DHh27fLh8>



Rückblick: General Aviation Days in Egelsbach

Am 25. und 26. Juni trafen sich über 40 Vertreter der EASA und nationaler Behörden mit mehr als 50 Industrievertretern zu den von GAMA und IAOPA organisierten General Aviation Days. Ziel der Veranstaltung war es, die Vielfalt und Innovationskraft der Allgemeinen Luftfahrt direkt am Flugplatz zu zeigen und den Austausch zwischen Industrie, Flugschulen, Verbänden und Betreibern zu fördern, wir haben im letzten AOPA-Letter ausführlich berichtet. Ein Video der Veranstaltung ist nun verfügbar: <https://bit.ly/3JftrY>



Komplizierte Anreise zur AERO? Nächstes Jahr per Charterflug zur Messe nach Friedrichshafen

Alle Besucher der AERO in Friedrichshafen kennen das Problem: Wie kommt man am besten dort hin? Mit dem eigenen Flugzeug? Wenn das nur so einfach wäre. Das Messegelände liegt zwar direkt an einem Flughafen, aber die deutschen Behörden, die Flugsicherung und der Flughafenbetreiber haben allesamt kein Interesse daran auch nur annähernd ähnliche Verkehrszahlen wie in Oshkosh zu erzeugen. Wir können uns auch vorstellen, was im Falle eines Flugunfalls über der nahen Innenstadt Friedrichshafens passieren würde.

Die Konsequenz ist eine relativ eng begrenzte, starre und auch teure Slotregelung am Flughafen Friedrichshafen. Eine Alternative ist ein Ausweichen der Flugzeuge auf benachbarte Flugplätze mit der Notwendigkeit Shuttle-Bus zu fahren oder sich ein Auto zu mieten. Aus der Nordhälfte Deutschlands mit dem Auto oder mit der Bahn anzureisen

ist auch kein Spaß für einen eintägigen Messeaufenthalt, und die Lufthansa als einzige Airline mit einer innerdeutschen Anbindung in Friedrichshafen hat ihre Linienflugverbindung nach Frankfurt im Frühjahr 2024 eingestellt.

Unsere AOPA-Kollegen aus Schweden und Belgien haben über ein Projekt berichtet, das in den letzten Jahren sehr gut angenommen wurde: Piloten haben sich in beiden Ländern zusammengetan und jeweils ein Charterflugzeug der Airlines exklusiv für die Anreise zur AERO angemietet, das sie morgens nach Friedrichshafen fliegt und abends wieder zurück.

Die Vorteile liegen auf der Hand: Der Airliner fliegt auch bei schlechtem Wetter, man braucht beim Messebesuch nicht dauernd das Wetter zu checken und sich Gedanken über den Rückflug zu machen. Und ganz ehrlich gesagt ist solch ein Flug auch deutlich preisgünstiger als mit der

eigenen Maschine anzufliegen. Zwar geht der Spaß des „Selbstfliegens“ verloren, dafür kann man sich entspannen und mit +/- 100 anderen Piloten in einem Flugzeug sitzen und garantiert mit seinem Sitznachbar fachsimpeln.

Das Management der AERO hat diese Idee aufgegriffen und AERO-Manager Tobias Bretzel klärt derzeit deutschland- und europaweit ab, wie die Nachfrage nach exklusiven Charterflugverbindungen zur AERO sind. Würden Sie ein solches Angebot nutzen? Und von welchem Standort wäre ein Abflug für Sie ideal?

Wir finden die Idee hervorragend, und würden uns freuen, wenn Sie an der Umfrage unter dem nachstehenden Link teilnehmen. Die Umfrage (<https://bit.ly/46cPb5S>) dauert nur wenige Minuten und Ihre Rückmeldung hilft dabei, das Reisekonzept für die AERO 2026 weiter zu optimieren und gezielt auf Ihre Bedürfnisse auszurichten.





EINE KLEINE
AUSWAHL
AUS ÜBER
★800★
TOP-MARKEN



JOCHEN
SCHWEIZER

O₂

go



PHILIPS



cewe

MAC

+Babbel

Tchibo

EPSON

Wf

GARMIN.

SENNHEISER

BRAUN

DeLonghi

flaconi
Find your beauty. Everyday.

Beste Rabatte für AOPA-Mitglieder

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

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

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

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

News



Foto: © AOPA Austria

AOPA Fly-In Klagenfurt: voller Erfolg

Der Vorstand der AOPA Austria sowie zahlreiche Mitglieder landeten Mitte Juni mit ihren Flugzeugen am Flughafen Klagenfurt, wo sie von Flughafen-Geschäftsführer Maximilian Wildt begrüßt wurden. Ein abwechslungsreiches zweitägiges Programm mit Stadtbesichtigung, Kulinarik und Bootsfahrt am Wörthersee begeisterte die Teilnehmer:innen. Der Besuch wurde gemeinsam mit den Tourismusregionen Klagenfurt und Wörthersee organisiert. „Kärnten ist mit seiner Natur, Kultur und Gastfreundschaft ein echter Geheimtipp für Privatpiloten“, so AOPA Austria Präsident Robert Michl. „Unser Fly-In war ein voller Erfolg.“



Foto: © AOPA Austria

Slov. Konjice (LJSK): Willkommen für AOPA-Mitglieder

Der Flugplatz Slovenske Konjice (LJSK) in Slowenien ist die Homebase von AOPA Slovenia.

Mit einer gültigen AOPA-Mitgliedskarte (auch AOPA Austria) bekommt ihr dort:

- Keine Landegebühren
- Vergünstigungen auf 100LL, Wartung, CAMO
- Rabatte auf Hangarierung und Parken (kurz- und langfristig)

Vor Ort gibt es zudem eine Flugschule bis ATPL, ein Type Rating Center sowie einen Wartungsbetrieb – also auch ein spannender Platz für alle, die in der Branche aktiv sind oder Kontakte knüpfen wollen.

Umgangston an Flugplätzen: Wir können mehr

Wir haben erst kürzlich wieder von einem sehr unschönen Vorfall rund um den Umgangston an einem Flugplatz gehört. Leider kein Einzelfall.

Auch wenn's einmal hektisch wird – Beleidigungen, Pöbeleien oder überhebliche Sprüche haben in der GA keinen Platz.

Wer sich auf einem Flugplatz wie ein Platzhirsch aufführt oder andere herunterputzt, schadet dem Miteinander – und dem Image der gesamten Szene.

Respektvoller, sachlicher Umgang ist keine Frage der Etikette, sondern eine Grundbedingung für funktionierendes Nebeneinander. Bitte haltet euch alle daran – und sprecht es intern an, wenn es irgendwo entgleist.

AVGAS 100LL: Versorgung bis 2032 gesichert

Gute Nachrichten: Der Antrag von Shell auf weitere Produktion von 100LL bis April 2032 wurde von der EU genehmigt. Auch WARTER und TRAFIGURA sind auf gutem Weg.

Die Versorgung mit verbleitem Avgas bleibt damit vorerst gesichert. Ein koordinierter Übergang zu bleifreiem Kraftstoff ist langfristig in Vorbereitung.

Unfallversicherung endet – Zusatzdeckungen prüfen

Die zuletzt für AOPA-Mitglieder kostenlos inkludierte Unfallversicherung wird vom Versicherer nicht verlängert und läuft mit Ende April 2025 aus.

Grund dafür ist die gestiegene Unfallrate in der Allgemeinen Luftfahrt. Nicht betroffen ist die freiwillig und namentlich abgeschlossene Unfallversicherung – diese bleibt weiterhin gültig.

Wir arbeiten daran, künftig wieder einen sinnvollen Versicherungsschutz anbieten zu können – Infos folgen, sobald verfügbar.

Zusatzdeckung bei zus. Versicherung: Luftfahrzeugschäden sind sonst nicht versichert

Ein Hinweis für alle, die die Fluglehrer-/Einweiser-Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben:

Ohne die zusätzliche Option für Luftfahrzeugschäden sind nur Schäden an Dritten gedeckt – also an Personen, Gebäuden oder Runways.

Schäden am Flugzeug selbst (z.B. bei einem Landeunfall) sind nicht abgedeckt.

Die Ergänzung kostet:

- EUR 100,-/Jahr
- EUR 50,- für das restliche Jahr 2025

Buchung jederzeit möglich – kurze Info genügt, mit Zahlung der Rechnung ist die Deckung aktiv.

Salzburg: Dialog statt Eskalation

Nach den Diskussionen rund um die Landegebühren am Flughafen Salzburg haben wir den direkten Kontakt gesucht.

Ziel: ein sachliches, konstruktives Verhältnis zwischen GA und Betreiber. Die ersten Gespräche waren positiv – wir bleiben dran.

Zell am See (LOWZ): Wir sind dabei

Beim Event in Zell am See sind wir wie immer präsent und freuen uns auf Austausch.

Sprecht uns an, wenn ihr vor Ort seid – wir sind gerne für euch da.

LOGF Fürstenfeld: Fliegen & Freibad

Sommer, Sonne, Fürstenfeld! Wer mit dem Flieger nach LOGF kommt und die Landegebühr bezahlt, bekommt am Tower einen Gutschein für das Freibad Fürstenfeld!

Das größte Beckenfreibad Europas bietet alles für einen perfekten Badetag – inklusive Transfer vom Flugplatz ins Bad.

Details: <https://www.airteam.at/news.html>

Always happy landings !

Euer
AOPA Austria Team

Stets um das Wohl der Allgemeinen Luftfahrt bemüht.

Termine 2025

September 2025

27.09.2025

AOPA-Seminar:

Fliegen in Nordamerika (USA, Kanada, Karibik) in Egelsbach (EDFE)

Info: www.aopa.de

25./26.10.2025

Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte online VFR/IFR

Info: www.aopa.de

08.11.2025

AOPA Nordatlantikseminar in Egelsbach (EDFE)

Info: www.aopa.de

Oktober 2025

10. & 11.10.2025

WARTELISTE AKTIV

AOPA Sea Survival Lehrgang in Elsfleth

Info: www.aopa.de

November 2025

01.11.2025

AOPA BZF Sprechfunkrefresher (online)

Info: www.aopa.de

15.11.2025

AOPA Seminar:

Fliegen auf den Bahamas in Egelsbach (EDFE)

Info: www.aopa.de

22.11.2025

AOPA IFR Refresher Seminar in Egelsbach (EDFE)

Info: www.aopa.de

18.10.2025

AOPA Jahreshauptversammlung in Egelsbach (EDFE)

Info: www.aopa.de

01.11.2025

AOPA Seminar:

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

Info: www.aopa.de

29.11.2025

AOPA online Seminar: Let's Go Instruments

Info: www.aopa.de



Dezember 2025

06.12.2025

AOPA online Seminar:

Fliegen auf der Metaebene

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.

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 2025
<http://mediadaten.aopa.de>
Druckauflage dieser Ausgabe: 9.000 Exemplare

Bankverbindung

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

Unter www.aopa.de 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

GLOBAL LEADER IN USA FAA N-REGISTRATION

Trust services starting from

\$ 495



World's largest, oldest and most
affordable FAA approved
USA "N"-registration Trust.
Now accepting new registrations.

International Air Services Inc.

Start your registration now:

info@internationalairservicesinc.com
+1-562-912-8475