



AOPA GERMANY

Ausgabe 05/2023 | Oktober – November 2023 | Heftpreis 2,80 €

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

LETTER

5/2023

Oktober/November

Luftraumverletzung – Risiko reduzieren



AOPA-intern!

Bericht von der
Jahreshauptversammlung
der AOPA-Germany

Stärker vertreten!

Die IAOPA-Europa trifft sich
zum 149. Regional Meeting
in Luxemburg

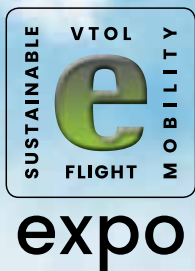
Besser informiert!

Schulungsflugzeug der European
Flight Academy erstmals mit
Sustainable Aviation Fuel
unterwegs



CELEBRATE OUR 30TH ANNIVERSARY SHOW WITH US

April 17 – 20, 2024
Friedrichshafen | Germany



#weareGA
#aerofriedrichshafen



Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Versicherungen und Fluglotsen

Kriegskasko/Notfrequenz Zwei völlig unterschiedliche Themen beschäftigen den Verband in diesem Monat. Aus beiden folgen praktische Ratschläge für Piloten. Die gute Nachricht zuerst: Offensichtlich haben beide Versicherungen der von den Farbattacken der „Letzten Generation“ betroffenen Flugzeuge in Berlin und auf Sylt die Schäden über die Vollkaskoversicherung übernommen. Im Fall der dänischen Piper Aztec hat es etwas gedauert und Überzeugungsarbeit auch seitens der AOPA benötigt; bei der Cessna Citation lief das wohl geräuschloser ab.

Letztlich wurde die juristische komplizierte Frage aus dem Kleingedruckten, ob es sich hier um einen Fall des versicherten Vandalismus oder eines nicht versicherten Aufstands oder Bürgerkriegs handelt, bei den Versicherungen nicht von Juristen beantwortet, sondern von Managern. Niemand in den Chefetagen der Versicherung will es sich leisten, diese Fälle der politisch motivierten Sachbeschädigung als Aufstand oder Bürgerkrieg einzustufen. Das würde bei Kunden und der Politik gleichermaßen schlecht ankommen. Deshalb wurde von beiden Versicherungen nicht prozessiert, sondern ausgezahlt.

Sind damit alle Fragen beantwortet? Wie zu erwarten lassen die Rückantworten der Versicherungen auf die Anfragen ihrer Kunden erkennen, dass man sich doch noch eine Hintertür offen lässt: Sollten solche Fälle der politisch motivierten Sachbeschädigung tatsächlich zunehmen, dann könnte sich die Lage auch ändern.

Wir interpretieren diese Aussagen so: Sollte sich die innenpolitische Lage in Deutschland dramatisch verschlechtern, dann kann eine sogenannte „Kriegskasko“-Versicherung sinnvoll werden, die auch die Risiken aus Aufständen und Bürgerkriegen absichert. Pro 100.000 Euro Flugzeugwert kostet diese Zusatzversicherung etwa 100 Euro pro Jahr. Wie wahrscheinlich solch ein Bürgerkriegsrisiko ist, muss jeder Flugzeugeigentümer für sich selbst entscheiden.

Derzeit sieht es aber danach aus, dass die „Letzte Generation“ verstanden hat, wie kostspielig die beiden Attacken auf Flugzeuge im Mai und Juni dieses Jahres waren: Seitdem hat man offensichtlich keine Flugzeuge mehr besprüht und andere, kostengünstigere Protestformen gewählt.

Nun zu einem ganz anderen Thema: Wiederholt bekommen wir in der AOPA-Geschäftsstelle Anfragen, weil Piloten Luftraumverletzungen begangen oder den Kontakt zur Flugsicherung verloren haben. Solche Situationen kommen leider immer wieder vor. Sie stellen natürlich ein Sicherheitsrisiko dar. Und sie können für die Piloten auch unangenehm teuer werden, wenn das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) gegen sie ermittelt.

Bei den Luftraumverletzungen ist festzustellen, dass die Piloten in fast allen Fällen aktuelles Kartenmaterial besaßen. Aber entweder wurde die Luftraumstruktur nicht verinnerlicht oder schon kleinere Ablenkungen reichten aus, um von Kurs oder Höhe abzuweichen. Die unbestreitbar großen Vorteile der Navi-Apps

bringen dann nichts, wenn Piloten sie entweder nicht richtig beherrschen oder nicht konsequent einsetzen. Es gibt aber ein Mittel, um das Risiko zu reduzieren. Üblicherweise versuchen Fluglotsen, bei drohender Luftraumverletzung oder verlorener Funkverbindung die Crews auch auf der Notfrequenz 121.500 MHz zu kontaktieren. Die Frequenz wird oft auch „Guard“ genannt. Allen Piloten ist deshalb dringend angeraten, ein gegebenenfalls vorhandenes zweites Funkgerät routinemäßig auf die Frequenz 121.500 MHz einzustellen und mit abzuhören, oder auf Neudeutsch zu monitoren. Gemäß SERA.14080 ist das Abhören von 121.500 MHz in manchen Lufträumen ohnehin vorgeschrieben, etwa bei langen Überwasserflügen. Und die AMC1 zur Vorschrift empfehlen ebenfalls dringend auch sonst das ständige Monitoren von Guard. Beim Ankratzen des Luftraums für wenige Sekunden hilft das zwar eher nicht, aber es kommt immer wieder auch zu minutenlangen Durchflügen von freigabebedürftigen Lufträumen. Ebenso gehen immer wieder IFR-Flüge etwa bei Frequenzwechseln kommunikativ „verloren“. Wenn man dann sein eigenes Kennzeichen hört, kann man mit den Lotsen in den Dialog kommen und das Problem lösen.

Ihr Michael Erb

AOPA-Intern

Wir danken ...	5
Unser 44. Trainingscamp in Eggenfelden EDME	6
Mitglieder werben Mitglieder	8
Bericht von der Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany	10
Überleben auf See – Sea-Survival-Training in Elsfleth	12

Stärker vertreten!

Die IAOPA-Europa trifft sich zum 149. Regional Meeting in Luxemburg	14
Die letzte Generation bittet zur Kasse	16

Fliegerisch fit!

AOPA online Seminar: Let's Go instruments	22
AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene	22
AOPA online Seminar: Einführung in Europäische Flugzeugwartung für Piloten und Eigner	24
AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse	24
AOPA-Nordatlantik-Seminar	25
AOPA Seminar: Fliegen in Nordamerika	25
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	26

Besser informiert!

Schulungsflugzeug der European Flight Academy erstmals mit Sustainable Aviation Fuel unterwegs	18
Electrifyfly-In Switzerland: Erfolgreiche siebte Ausgabe	21
#fly4children oder wie Pilotinnen und Piloten viele Gesichter zum Strahlen brachten	27
2. Savannah-Treffen am 2./3.9.2023 in Bohmte/Bad Essen EDXD	28

Rubriken

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

Titelfoto: © Prof. Dr. Ali Arnaout, Gewinner Fotowettbewerb Eggenfelden

Wir danken ...

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

40-jährige Mitgliedschaft

Johann Nepomuk Dichtl

30-jährige Mitgliedschaft

Friedrich Mühlhäuser

Michael Kruep

Stefan Milster

Dr. Thomas Bremer

Horst Halama

Muejdat Bilgin

Raimond Schulz

Michael Linke

Prof. Dr. Alexander Bubenik

25-jährige Mitgliedschaft

Rüdiger Graf

Carmine Bevilacqua

Andrea Schmainta-Hansen

Prof. Dr. Joachim Werner

Petra Schellhorn

Richard Ludwig

Udo Illig

Konrad Baueregger

Anzeige

Ein Muss für jeden Piloten – ideal auch als Weihnachtsgeschenk!

Je 3 Landungen auf 80 Flugplätzen (insgesamt 240 Landungen) in ganz Deutschland, Österreich und Dänemark ohne die sonst fälligen Landgebühren zu zahlen!

Jetzt
vorbestellen & sparen!

AirShampoo Lande-Gutscheinheft 2024



DE/AT/DK

JETZT BIS 4.12.23 VORBESTELLEN!

*Der reduzierte Preis gilt für Vorbestellungen vom 15.10.2023 – 04.12.2023.
Die Auslieferung der Hefte beginnt ab dem 05.12.2023.

NUR € 69,90*

Regulär: € ~~89,90~~

www.airshampoo.de/lgh oder 04402 9739-401

Unser 44. Trainingscamp in Eggenfelden EDME

Bereits zum 44. mal haben wir uns vom 6. bis zum 12. August in Eggenfelden zu unserem traditionellen Trainingscamp getroffen.



Foto: © Michael Plank

Unsere Teilnehmer in Eggenfelden

Es wurde unter Leitung der **AOPA-Germany** auch von der **AOPA-Austria** und der **AOPA-Switzerland** im Format D-A-CH veranstaltet. Mit 26 Trainees und 16 Fluglehrern war das Camp wieder gut besucht. Eine Anzahl von 42 Teilnehmern ist ein schönes Ergebnis der Akzeptanz und mit weniger als 50 Teilnehmern noch gut zu handhaben.

Das Beste vorab: auch in diesem Jahr wurde unsere Veranstaltung ohne Unfälle und Zwischenfälle und auch ohne nennenswerte Lärmbeschwerden durchgeführt und abgeschlossen. Wir flogen zum Teil mehrtägig durch die Alpen, trainierten Advanced, Basic und Militärverfahren an den Plätzen Neuburg/Donau und Ingolstadt/Manching.

Das Wetter war in unserer Trainingswoche sehr „durchwachsen“, um dies freundlich auszudrücken. Ein Teil der Teilnehmer reiste schon einen Tag früher an, ein anderer erst mit ein paar Tagen Verspätung. So war das morgendliche Wetterbriefing auch immer voll besetzt. Ja, es war zeitweise schwierig während EDME 2023. Viel Regen und sogar zeitweise Nebel am frühen Morgen. So wurde aufmerksam geplant und geflogen, vorsichtig und professionell mit sehr hohem

Trainingseffekt. Dies galt auch für den Rückflugtag: eine kompakte Kaltfront war vorhergesagt. So wurde entweder früh gestartet und ausgewichen, oder auf einem Flugplatz auf dem Weg der Durchzug abgewartet. Professionell eben, auch das ist Training.

Sehr schön war es, dass ausser einigen neuen Teilnehmern und Fluglehrern, der **Präsident der AOPA-Austria, Robert Michl**, die gesamte Zeit als Fluglehrer dabei war und mitgeteilt hat, dass er und einige seiner Fluglehrerkollegen aus Österreich mit Rat und Tat im nächsten Jahr dabei sein werden. Danke lieber Robert.

Unser langjähriger Sponsor und Partner **JEPPESEN** hat auch in diesem Jahr elektronische Tripkits zur Verfügung gestellt und umfassenden Support. Dies ist schon viele Jahre so und wir bedanken uns sehr herzlich.

Das Flugplanungssystem **ForeFlight** mit seinem Deutschland-Repräsentanten **Wolfgang Oestreich** hat uns auch während des gesamten Camps begleitet. So konnten alle täglich auftretenden Fragen gleich vor Ort kompetent beantwortet werden. Wolfgang

Oestreich hat ein mehrstündiges Seminar gratis einen Tag vor Beginn der Veranstaltung gehalten, das sehr interessant und gut besucht war. Auch dir, lieber Wolfgang, unser Dank hierfür.

Wie schon im letzten Jahr hat sich die überwältigende Mehrheit der Teilnehmer für das Hotel „Mariandl im Oberwirt“ in Gern entschieden, in dem auch das allmorgendliche Briefing stattfand. Hier sind die Rückmeldungen durchweg positiv, so dass kein Änderungsbedarf besteht. Auch das „Hotel Garni Leitl“ wurde von einigen gebucht, auch dieses wird nächstes Jahr wieder im Angebot sein, wie auch einzelne Höfe in der Umgebung.

Der von der AOPA angebotene Taxi-Shuttle hat uns alle immer zuverlässig zusammengehalten.

Wir wollten jeden Abend ein gemeinsames Abendessen ermöglichen und eine Reservierung für alle als Angebot anbieten, dies hat sich aber in diesem Jahr schwieriger gestaltet. Die Gastronomie leidet an Personalmangel und so wurden die Buchungsanfragen nicht immer positiv beschieden. Auch waren die Biergärten zeitweise wegen des Wetters geschlossen, was die Kapazitäten weiter verknappt hatte.

Es hat aber jeden Abend geklappt, da z. B. der „Unterwirt“ seine neue Bar exklusiv für uns einen Abend geöffnet hatte und „Unser Wirtshaus“ am Stadtplatz einen Nebensaal. Diese beiden, plus das Flugplatz-Restaurant „Fiumicino“ und der „Oberwirt“ haben es ermöglicht, dass auch Erstteilnehmer immer mit uns zusammen sein

konnten. **Der Kochkurs im „Mariandl“** war komplett ausgebucht und einfach wunderbar.

Der Abschlussabend wurde dann auch wieder im „Mariandl“ durchgeführt und wir hatten wieder viele Gäste aus der Stadt Eggenfelden und dem Landkreis Rottal/Inn.

Der erste **Bürgermeister Martin Biber**, der zweite Bürgermeister **Werner Schießl** als Vertreter des Landrats **Michael Fahrmüller**, Flugplatz-Geschäftsführer **Ludwig Zeiler** und die Crew des Flugplatzes EDME, unser Fliegerarzt **Dr. Georg Beer** und **Gerd Kreibich** von der Passauer Neuen Presse.

EDME hat die Betriebszeiten um eine Stunde für uns verlängert. Vielen Dank auch an diese Adresse.

So fügt sich durch langjährige Zusammenarbeit und Vertrauen ein wirklich harmonisches Verhältnis. Dies erklärt die lange Tradition von 44 Jahren und den festen Vorsatz der AOPA-Germany, dies auch in bewährter Form fortzuführen.

Weil auch das soziale Miteinander nicht zu kurz kommt, vielleicht sogar ausschlaggebend ist, freuen wir uns zu sagen:

Wir sehen uns in 2024 auf dem **45. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden**.

Thomas Neuland



Foto: © Dr. Matthias Tillack

Gewinner Fotowettbewerb Eggenfelden: Dr. Matthias Tillack

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

1

neues Mitglied



ForeFlight
A Boeing Company

ForeFlight Gutschein 50 Euro

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



Jeppesen
Gutschein 80€

Jeppesen Gutschein 80 Euro

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



Gutschein über
50 Euro

50 Euro Gutschein

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



ACPA 40

Prämienzahlung

von 40 Euro für jedes neue Mitglied



Lande-Gutscheinheft

Ausgabe für 2024

Kein Problem!

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

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



2 neue Mitglieder



Jeppesen Gutschein 200 Euro

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



Jeppesen JeppView VFR Europe

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



Freistellung vom AOPA-Mitgliedsbeitrag für ein Jahr

für AOPA-Mitglieder mit persönlicher Mitgliedschaft

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

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



Bericht von der Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany

Am 30. September 2023 fand im Tagungsraum des Restaurants Rodizio am Flugplatz Egelsbach die alljährliche Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany statt.



Der AOPA-Präsident Prof. Elmar Giemulla begrüßte die Teilnehmer und führte durch die Tagesordnung. Er verwies beim Tagesordnungspunkt „Geschäftsbericht des Präsidenten darauf“, dass nicht er alleine im vergangenen Jahr tätig war, sondern auch die Geschäftsstelle und die Vorstandskollegen in ihren jeweiligen Ressorts.

Spannend war der Vortrag von Clemens Bollinger zum Thema „Bleifreies Avgas“. Ein Nachfolger für 100LL wird dringend gesucht, die EU macht Druck gegen das Additiv TEL, gerade in den USA wird geforscht und entwickelt.

Michael Erb trug zu europäischen Themen vor. Bei der EASA wurde die erfolgreiche GA Roadmap jetzt in GA Flightpath umbenannt. Zentrale Themen sind die elektronische Sichtbarkeit von Flugzeugen die notwendig ist, um Lufträume mit bemannter und unbemannter Luftfahrt verwenden zu können und um generell das Risiko von Zusammenstößen in der Luft zu reduzieren. Die Stichworte heißen: U-Space und E-Conspicuity

Elmar Giemulla berichtet, dass das wichtige Thema „Fliegen ohne Flugleiter“ auf der ICAO-Ebene vorbereitet wurde, jetzt müssen diese neuen Standards für „Rescue and Firefighting“ auch national umgesetzt werden, so daß auch die zentrale Begründung für das Fliegen mit Flugleiter wegfällt. Einige Länderbehörden tun sich dabei offenbar noch schwer. Die AOPA ist optimistisch, dass sich Bund und Länder im November diesen Jahres auf eine Implementierung von gemeinsamen Standards einigen.

Sehr viele Piloten sind vom Bearbeitungsstau des medizinischen Referates im LBA betroffen, auch die angerufenen Verwaltungsgerichte kommen nicht mehr nach. Die AOPA und der Fliegerarztverband planen gemeinsame politische Aktivitäten. Der Präsident des Fliegerarztverbands Stephan Bernhardt hielt direkt vor dieser Versammlung einen sehr engagierten und informativen Vortrag über die Probleme, die seine Fliegerärzte mit dem LBA haben, und unter denen natürlich auch die Piloten als Medical-Inhaber leiden.

Der Präsident trug vor, wie sein Editorial zu den Farbsprühaktionen der letzten Generation entstand und wie es aufgenommen wurde. Tatsächlich sieht er den Rechtsstaat in Gefahr, falls gemäß der Forderungen der letzten Generation für ein maximal hohes Ziel (Klimaschutz) alle anderen Rechtsansprüche zurückgestellt würden und Straftaten legitim würden.

Thomas Neuland berichtet über die zahlreichen Trainingsevents und Seminare, die wieder sehr gut besucht waren und sicher durchgeführt wurden.

Jochen Hägele gibt Informationen zum geplanten Neustart des AOPA-Arbeitskreises der fliegenden Juristen und Steuerberater in diesem Herbst in Berlin. Die Treffen sollen zeitgemäßer stattfinden als vor der COVID-Pause.

Hans-Peter Walluf informierte zum Fly-Out. Die nächste Destination nach dem Fly-Out in diesem Jahr nach Schweden soll gerne in Richtung Südwest erfolgen, nach Ungarn, Rumänien oder Bulgarien.

Der Schatzmeister Bülent Emekci stellte die Finanzlage vor. Die Finanzen der AOPA sind geordnet, der Überschuss im Finanzjahr 2022 beträgt 30k€. Alle finanziellen Kennzahlen sind stabil, auch in der BWA aus 8/2023. Die Mitgliederzahl stieg nach Abzug der Austritte um 131.

Das Mitglied Thomas Haberland stellte den Antrag auf Entlastung des Vorstands, der ohne Gegenstimmen angenommen wurde.

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.

Überleben auf See – Sea-Survival-Training in Elsfleth

In Zusammenarbeit mit Fire Safety Training und dem Maritimen Kompetenzzentrum fand Ende September erneut das Sea-Survival-Training in Elsfleth nahe Bremen statt. Seit 20 Jahren bietet die AOPA-Germany diesen zweitägigen Lehrgang an. Vermittelt werden Methoden zur Selbstrettung aus einem notgewässerten Luftfahrzeug und deren sichere Beherrschung.



Foto: © Tobias Schultze

Im Praxisteil werden realistische Bedingungen mit Wellengang simuliert.

Nach Anreise aller 12 Teilnehmer am Freitagvormittag starteten wir mittags nach der überaus freundlichen Begrüßung durch Tobias Schultze (Geschäftsführer Fire Safety Training) und einer Vorstellungsrunde mit einer umfassenden theoretischen Einweisung. Die sehr interessante, spannende und kurzweilige Unterweisung deckte die unterschiedlichen Facetten im Falle einer Notwasserung ab:

- Notfallbriefing der Insassen
- Evakuierung des Flugzeugs
- Welche unterschiedlichen Rettungsmittel (Überlebensanzug, Rettungsweste, Atemhilfen, Rettungsinsel) gibt es und wie sind diese zu benutzen?
- Was gibt es beim Kauf von Rettungsmitteln zu beachten und wieso ist eine individuelle Beratung so wichtig?
- Welche Gefahren drohen notgewässerten Piloten und den weiteren Insassen? Mit welchen Methoden kann man sich bspw. vor Unterkühlung, dem Erfrieren oder dem Ertrinken schützen?

Zwei Aspekte bleiben allen Teilnehmern besonders im Gedächtnis:

1. Die Rettungsweste muss zwingend eine mit manueller Auslösevorrichtung sein. Automatikwesten können zur Todesfalle werden, z. B. wenn das Flugzeug in Rückenlage versinkt und die Kabine vollläuft. Es ist im Falle einer ausgelösten Automatikweste unmöglich nach unten zu schwimmen und Türen oder Fenster zu öffnen sowie die Evakuierung einzuleiten.
2. Die 1-10-1-Regel:
In der ersten Minuten nach dem Eintauchen ins kalte Wasser folgt der Kälteschock. Es ist zweifelsohne die gefährlichste Phase. Das Schnappen nach Luft und die Hyperventilation zu verhindern, d. h. Ruhe zu bewahren und nicht in Panik auszubrechen ist leichter gesagt als getan aber überlebenswichtig. Der Körper beruhigt sich in der Folge, jedoch muss in den nächsten 10 Minuten die verbleibende Kraft genutzt, um die Selbstrettung in eine Rettungsinsel oder auf ein Wrackteil vorzunehmen. Zielstrebiges Bewegen ist danach unmöglich. Es gilt: Hauptsache raus aus dem Wasser! Denn im Anschluss verbleibt sonst nur noch etwa eine Stunde nutzbares Bewusstsein, um sich aufzuwärmen.

Wichtig ist, dass die Ausführung einer Notwasserung nicht Bestandteil des Trainings ist. Diesen Aspekt diskutieren die teilnehmenden Piloten unter sich ausführlich. Aufgabe des Trainings sind Technik und Taktik, um so lange wie möglich am Leben zu bleiben.

Der Vorteil einer kleinen Gruppe zeigte sich auch in der Beantwortung und Klärung vieler individueller Fragen. Am Ende dieses Tages kann Berufsfeuerwehrmann Tobias sich die Bemerkung nicht verkneifen, dass er sich auf das bevorstehende *Wellnessprogramm* für uns freue und die Praxis alle Beteiligten an ihre Grenzen bringen wird.

Am Sonntag folgt die Praxis in der Wasserübungshalle, deren Becken 23 mal 10 Meter misst und verschiedene Wellentypen sowie Wind, Regen, Gewitter und Dunkelheit simulieren kann. Alle Teilnehmer trainieren in Überlebensanzügen und Schwimmwesten.



Foto: © Tobias Schultze

Der Unterwasserausstiegstrainer ist das Highlight der Veranstaltung.

Das 5-köpfige Team unterweist vor jeder Übung sehr sorgfältig und ist jederzeit bereit einzugreifen, sofern es notwendig ist. Es herrscht von Beginn an eine vertrauensvolle Atmosphäre.

Bereits nach den ersten Übungen ist klar, warum es elementar wichtig ist sich mit diesem Thema auseinanderzusetzen. In Extremsituationen geht es für jeden Menschen nur ums Überleben, doch in der Angst geraten wir schnell in Panik und handeln in der Folge falsch. Dies kann mitunter fatale Konsequenzen haben. Umso wichtig ist es, die Abläufe – wie in anderen Notsituationen beim Fliegen – immer wieder durchzugehen und zu trainieren, um im Ernstfall einen möglichst routinierten und sicheren Ablauf zu gewährleisten.

Das Praxistraining ist anstrengend und kräfteraubend, insbesondere durch den Überlebensantrieb. Aber auch der starke Wellengang und eiskalter Regen sorgen für eine große Herausforderung z. B. beim Klettern in die Rettungsinsel. Berührungssängste sind fehl am Platz, der Kurs ist von Beginn an eine Einheit:

Gegenseitige Hilfe ist unerlässlich, die Gruppe spricht sich gegenseitig Mut zu, um durchzuhalten bis auch der letzte Teilnehmer in Sicherheit ist. Zusammenbleiben ist Grundvoraussetzung, sei es um Aufmerksamkeit zu erzeugen oder sich in fortzubewegen. Die Gruppe trennt sich unter keinen Umständen. Neben dem Ausstieg aus dem Flugzeugrumpf, sei es in Normlage oder nach einer Drehung über Kopf, ist das Highlight sicherlich die Rettung mittels Seilwinde. Den *Downwash* des Rettungshelikopters simuliert ein großer Deckenventilator über der Windvorrichtung – viel praxisnaher geht es wohl nicht.

Das Verwenden von Signalmitteln wird nicht nur theoretisch besprochen: Zum Abschluss lösen wir auf einem sicheren Platz vor der Einrichtung die Signalfackeln aus und brennen diese ab.

Die erschöpften, aber zufriedenen Teilnehmer waren sich einig, dass es eine sehr lehrreiche Veranstaltung war, die trotz aller Anstrengung viel Spaß bereitet hat und allen für die Zukunft deutlich mehr Sicherheit gibt. Es ist eine Investition, die sich für alle lohnt, die über offenes Wasser fliegen und wissen wollen was zu tun ist, wenn eine Notwasserung unausweichlich ist. Im Fall der Fälle wird man sich dankend an dieses Training zurückerinnern. Eine Wiederholung hat die Gruppe eingeplant: Spätestens in 10 Jahren, denn ein Teilnehmer war bereits beim ersten Kurs dabei und stellte fest, dass auch beim Thema Sea Survival die Zeit nicht stehen bleibt.

Tilman Nebelung

Anzeige

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

aero-medical.org

Kostenfreie flugmedizinische
 Beratung für AOPA-Mitglieder

Die IAOPA-Europa trifft sich zum 149. Regional Meeting in Luxemburg

Am 6. und 7. Oktober trafen sich 40 Vertreter der europäischen AOPA-Organisatoren zum halbjährlich stattfindenden Regional-Meeting in Luxemburg. Die Gastgeber der AOPA-Luxembourg unter Führung ihres Präsidenten Peter Sodermans hatten in den Konferenzraum des Eurocontrol-Learning-Centers eingeladen, das perfekte technische Rahmenbedingungen für den Informationsaustausch geboten hat.

Die Teilnehmer hatten auch lange Anreisen nicht gescheut, die grössten Entfernungen wurden von den Kolleginnen und Kollegen aus den USA, Island, Finland und der Türkei zurückgelegt.

Auf der Agenda waren viele spannende Themen:

Den ersten Aufschlag machte Vladimir Foltin von der EASA, der über das aktuelle Projekt des sog. „GA Flightpath“ der EASA zur Entwicklung der Branche berichtet und sich für den konstruktiven Dialog mit der IAOPA bedankt hat. Ein besonderer Schwerpunkt war das Thema der besseren elektronischen Sichtbarkeit von Flugzeugen. Einigkeit bestand dabei, dass sich die Sicherheit im Luftraum deutlich erhöht, wenn alle Luftfahrzeuge sich untereinander auch elektronisch sehen können. Wie erwartet wurde in der Diskussion klar, dass es sehr unterschiedliche Meinungen gibt, mit welchen technischen Lösungen dies erreicht werden kann.

IAOPA-Generalsekretär Jim Coon war aus dem Hauptquartier in den USA angereist und berichtete über das Vorhaben, die Regelungen der ICAO in Sachen Flugmedizin zu modernisieren. Immer mehr Staaten machen sehr gute Erfahrungen mit vereinfachten Medicals, wie die USA mit „Basic Med“, mit dem Hausarztmedical in Großbritannien oder dem LAPL-Medical in Europa. Diese Vereinfachungen haben aber bislang noch keinen Einzug in das ICAO-Regelwerk gefunden, das soll sich hoffentlich bald ändern.

Ausserdem berichtete er über den aktuellen Sachstand bei der Suche nach einem bleifreien Avgas 100UL in den USA. Kurzfristig wird von der Industrie erwartet, dass neben dem GAMI-STC-Treibstoff auch zwei Wettbewerber die angestrebte Zulassung für ein 1:1 Replacement ohne STC erhalten.



Foto: © AOPA Luxembourg



Foto: © AOPA Luxembourg

Der Vorsitzende der IAOPA-Europa Michael Erb moderierte die Veranstaltung und lieferte einen Überblick über den Stand der verschiedensten Aktivitäten der IAOPA bei der EASA und anderen europäischen Institutionen.

Einen sehr anschaulichen Vortrag mit viel Material zum Nachdenken lieferte auch Stijn de Graaff von Eurocontrol zum Thema

Luftraumverletzungen, die sich trotz der weiten Verbreitung moderner Navigations-Apps leider nicht rückläufig entwickeln.

Jo Konrad trug zum Thema vor, wie die Vorschriften für Ultraleichtflugzeuge europaweit harmonisiert werden könnten, um deren grenzüberschreitende Verwendung zu vereinfachen. Der Präsident des DULV und Vorstand in der AOPA-Germany erhielt viel Zustimmung für seinen Ansatz, denn viele AOPA-Mitglieder fliegen inzwischen auch auf modernen und attraktiven Ultraleichtflugzeugen und wollen von Ländergrenzen nicht aufgehalten werden.

Das IAOPA Regional-Meeting war dieses mal besonders gelungen, die Teilnehmer bedankten sich dafür sehr herzlich bei Cristina Menendez, die sich als perfekte Event-Managerin bewährte.

Das IAOPA Regional-Meeting war dieses mal besonders gelungen, die Teilnehmer bedankten sich dafür sehr herzlich bei Cristina Menendez, die sich als perfekte Event-Managerin bewährte.

Michael Erb



Foto: © AOPA Luxembourg

Die letzte Generation bittet zur Kasse

Diese Aussage ist an dieser Stelle mindestens zweideutig gemeint. In erster Konsequenz schädigen die selbsternannten Klima-Robin Hoods fremdes Eigentum und damit die Halter und/oder Eigentümer von Luftfahrzeugen direkt, wie am Flughafen BER mit der Piper Aztec oder auf dem Flughafen Sylt mit der Cessna Citation geschehen. An beiden Luftfahrzeugen entstanden beträchtliche Schäden durch das vorsätzliche schädigende Verhalten der Täter. Wer die Zeche bezahlt, bleibt abzuwarten.

In weiterer Konsequenz verbreiten die Täter durch ihr strafbares Handeln eine gewisse Furcht dahingehend, ob und wann das eigene Flugzeug betroffen sein wird. Würde unser Staat an dieser Stelle rigoros eingreifen und die Täter sowohl zivilrechtlich als auch in abschreckender Manier strafrechtlich unnachlässig verfolgen, wäre die Angst unter den Flugzeugeigentümern und -haltern nicht ansatzweise so groß.

Die doch sehr laxe Handhabung von Politik und Judikative ruft weitere Aktivisten und Trittbrettfahrer früher oder später auf den Plan. Aber wie kann man sich davor schützen?

Hier stellt sich die Frage nach dem Versicherungsschutz. Die Kaskoversicherung soll doch laut der Bedingungen vor Schäden am eigenen Luftfahrzeug schützen. Sind darunter aber auch derartige vorsätzliche Schadensherbeiführungen durch Dritte am Flugzeug mitversichert? Die Antwort ist – wie von Juristen nicht anders zu erwarten: Es kommt darauf an. Und zwar letzten Endes auf die Versicherungsbedingungen, denen der jeweilige Kaskoversicherungsvertrag unterliegt. In vielen Fällen steht eine derartige oder ähnliche Regelung in den Bedingungen: „Kein Versicherungsschutz besteht für Schäden, die mit Kriegs-, Bürgerkriegsereignissen, anderen feindseligen Handlungen, Aufstand, Revolution, Rebellion, Streik, Aussperrung, Aufruhr, inneren Unruhen, Arbeitsunruhen, Terror- oder Sabotageakten, Flugzeugentführung, Beschlagnahme und sonstigen Verfügung von Hoher Hand zusammenhängen.“

Ob derartige Beschädigungen unter einfachen Vandalismus oder schon unter die Begrifflichkeiten Sabotage- oder gar Terrorakt fallen, richtet sich in erster Linie nach der Definition dieser Begriffe und in zweiter Linie, wie ein durchschnittlicher, verständiger Versicherungsnehmer ohne versicherungsrechtliche Spezialkenntnisse die Versicherungsbedingungen verstehen darf, vgl. BGHZ 123, 83 [85] = NJW 1993, 2369 und ständig, zuletzt BGH, Urteil vom 14. April 2021 – IV ZR 105/20 – Rdnr. 22, juris. Denn bei Versicherungsbedingungen (umgangssprachlich das Kleingedruckte) handelt es sich letztlich um nichts anderes als die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Versicherers, weshalb auch diese der AGB-Kontrolle unterliegen sowie speziellen Auslegungsgrundsätzen.

Gesetzliche festgelegte Definitionen oder Begriffsbestimmungen gibt es zu allen drei Begriffen nicht, lassen sich jedoch anhand von gesetzlichen Regelungen ableiten und bestimmen.

„Vandalismus“ wird als Sachbeschädigung, meist aus reiner Zerstörungswut definiert, vgl. § 303 StGB, während „Sabotage“ durch eine absichtliche Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit politischer, militärischer oder wirtschaftlicher Einrichtungen durch Widerstand, Störung des Arbeitsablaufs, Zerstörung oder Beschädigung von Anlagen, Maschinen oder Ähnlichem, vgl. §§ 87 und 88 StGB, definiert wird. Als „Terrorakt“ wird wiederum jegliche Handlung von Personen oder Personengruppen zur Erreichung politischer, religiöser, ethnischer oder ideologischer Ziele, die geeignet ist, Angst oder Schrecken in der Bevölkerung oder Teilen der Bevölkerung zu verbreiten, um dadurch auf eine Regierung oder staatliche Einrichtung Einfluss zu nehmen, verstanden, vgl. Gabler Versicherungslexikon. Wie man anhand dieser Begriffsbestimmungen erkennen kann, ist eine klare Trennung, insbesondere im Lichte der Zuordnung der schädigenden Handlungen der letzten Generation schwer herbeizuführen.

Und wenn es schon so schwer fällt, die schädigenden Handlungen der Aktivistengruppe den unterschiedlichen Begehungsweisen (Vandalismus, Sabotage, Terror) zuzuordnen, dann fällt es in letzter Konsequenz auch nicht einfacher, die Handlungen entsprechend der Bedingungen auszulegen.

Nach meinem Dafürhalten spricht einiges für reinen Vandalismus, da die Flugzeugschäden aus reiner Zerstörungswut an den vermeintlichen Umweltschädlingen durchgeführt werden. Dieser wäre in aller Regel in der Luftkasko mitversichert. Auf der anderen Seite sind die Handlungen politisch/ideologisch motiviert und es wird mit ihnen versucht, Einfluss auf Politik und Staat zu nehmen, was für einen Terrorakt sprechen könnte. Eine Sabotage dürfte nicht in Betracht kommen, da offensichtlich keine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit wirtschaftlicher, politischer oder gar militärischer Einrichtungen in Betracht kommt.

Aufgrund der Aktualität dieser Ereignisse gibt es noch keine Rechtsprechung hierzu. Im Übrigen wäre jede Rechtsprechung zunächst eine Einzelfallentscheidung, da die Bedingungswerke der verschiedenen Luftkasko-Versicherer doch unterschiedlich sind. Aber man hätte im Falle einer gerichtlichen Entscheidung vermutlich eine richtungsweisende Tendenz, zumindest was die Eingruppierung der Handlung betrifft.

Wer auf Nummer sicher gehen will, sollte eine Kasko-Krieg-Versicherung abschließen, bei der in aller Regel derartige Schädigungen vom Versicherungsschutz mitumfasst sind. Das würde ich mir aber dennoch nochmals vom Versicherer bestätigen lassen, dass derartige Akte der letzten Generation eingeschlossen sind. Im Übrigen sollten Sie noch

darauf achten, dass die Problematik bei getrennter Triebwerksversicherung auch diesen Bereich betrifft. Im Endeffekt bedeutet dies, dass sich durch die Furcht um weitere Schadensverursachungen durch die letzte Generation der einzelne Eigentümer und/oder Halter eines Luftfahrzeugs veranlasst sieht, kostenpflichtig seinen Versicherungsschutz zu erweitern. Damit bittet die letzte Generation indirekt zur Kasse.

Daher ein klarer Apell an alle Betroffenen sowie alle Teile der 3 Gewalten. Auch wenn man das unbestritten hehre Ziel des Klimaschutzes noch so toll findet, so finden die Mittel und Wege deren Durchsetzung ihre Grenzen in Recht und Gesetz. Die Schädiger müssen mit aller Härte des Gesetzes bestraft und am Ende des Tages auch zivilrechtlich belangt werden. Nur nebenbei angemerkt: Eine Restschuldbefreiung der Täter findet bei Verbindlichkeiten aufgrund vorsätzlich begangener unerlaubter Handlungen wie z.B. Vandalismus und dergleichen, nicht statt, vgl. § 302 Ziffer 1 InsO.

Das war die juristische Einordnung. Wir als AOPA Germany sehen uns vor allem aufgefordert, hier Klarheit im Interesse unserer Mitglieder zu schaffen. Zwei dieser Farbattacken in Europa innerhalb eines Jahres sind sicherlich noch kein Anzeichen für einen Aufstand oder Rebellion. Es handelt sich hier um Einzelfälle von politisch motiviertem Vandalismus einer sehr kleinen Gruppe, die eine hohe mediale Aufmerksamkeit erhält. Offenbar ist den Aktivisten auch klar geworden, dass Sachbeschädigungen an Flugzeugen extrem teuer sind und sie persönlich lebenslang finanziell schwer belasten können. Das wollen sie offenbar auch nicht und haben sich deshalb auf andere Protestformen verlegt.

Mehrere Versicherungen und Versicherungsmakler haben inzwischen ihren Kunden schriftlich bestätigt, dass sie auch ohne den Abschluss einer Kriegs-Kasko-Versicherung für solche Schäden aufkommen werden. Andere Versicherungen haben uns mitgeteilt, dass sie keine Kriegs-Kasko anbieten. Andere Versicherungen bieten die Kriegs-Kasko ihren Kunden wiederum für relativ geringe Zusatzkosten gerne an. Auch die Versicherung der dänischen Piper Aztec hat sich nach anfänglicher Zurückhaltung vielleicht auch auf Grund drohender

schlechter Publicity entschlossen für den entstandenen Schaden aufzukommen, auch ohne abgeschlossene Kriegs-Kasko-Versicherung. Mit einer Crowd-Funding Aktion konnten wir fast 6.000€ für die dänische Eigentümergemeinschaft sammeln, die für eine Deckung des Selbstbehalts und für Rechtsanwaltskosten verwendet wurden.

Auch wurde mittlerweile der Schaden an der auf Sylt beschädigten Cessna Citation von deren deutschen Kaskoversicherer bezahlt. Dies soll jetzt keinesfalls den Eindruck erwecken, dass die Versicherer stets im Rahmen des Kaskoversicherungsschutzes bezahlen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die beiden Versicherungsgesellschaften einen Rechtsstreit mit offenem Ausgang vermeiden wollten und daher – auch in Anbetracht der bislang glücklicherweise beiden Einzelfälle – den Schaden bezahlten.

Bis gerichtlich geklärt ist, wie ein derartiger Akt juristisch eingeordnet wird, ist jedenfalls Vorsicht geboten. Wir raten daher unseren Mitgliedern, sich direkt an die Kaskoversicherer zu wenden und den Deckungsschutz für derartige Anschläge der letzten Generation abzufragen, gegebenenfalls sich schriftlich bestätigen zu lassen. Sollte der Kaskoversicherungsschutz verneint werden, ist an eine Zusatzkasko-Versicherung zu denken. Die Risikoabwägung zwischen vermeintlich drohender Gefahr und einer anfallenden Zusatzprämie muss am Ende des Tages jeder für sich selbst treffen.

Was wir in der AOPA-Germany grundsätzlich nicht wollen ist, dass sich unsere Mitglieder für zusätzliche Kosten mit einer Kriegs-Kasko versichern, ohne dass dies entweder nötig ist, oder aber im Zweifelsfall auch nicht zu einer Übernahme der Schäden führt. Derzeit arbeiten wir daran, eine publizierfähige Übersicht der Positionen der Versicherer und Makler zum Thema zu erstellen.

Vielen Dank für die Solidarität der Spender und die daraus erfolgte finanzielle Unterstützung der dänischen Geschädigten. Wir bleiben dran und halten Sie auf dem Laufenden.

*Jochen Hägele
Vizepräsident*

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



Schulungsflugzeug der European Flight Academy erstmals mit Sustainable Aviation Fuel unterwegs

Platzrunden einer mit SAF betankten Diamond DA42-VI mit Austro Engine Motor am Flughafen Bremen

Bremen, 28. September 2023 – Nach umfangreichen Tests und Vorbereitungen drehte am vergangenen Montag erstmals ein Schulungsflugzeug der European Flight Academy, einer Marke der Lufthansa Aviation Training GmbH (LAT), einige Platzrunden am Bremen Airport. Vollgetankt war die DA42-VI des österreichischen Flugzeugherstellers Diamond Aircraft mit Sustainable Aviation Fuel (SAF). Vorausgegangen war eine intensive Vorbereitung zwischen LAT sowie Diamond Aircraft und dem Hersteller der Motoren Austro Engine. Bewusst wurde für diesen Flug der Airport Bremen gewählt, der zu einem der ersten Flughäfen in Deutschland zählt, an dem SAF bevorratet und betankt wird. Dort stellt der Hersteller Nester über den Lieferant World Fuel Services SAF aus dem HEFA-Verfahren zu Verfügung. Dieses SAF wird aus Ölabfällen, Wasserpflanzen und Bodenpflanzen im belgischen Gent gewonnen. In einem ersten Schritt werden die Öle und Fette hydriert und anschließend ähnlich wie fossile Kraftstoffe raffiniert. Und damit produziert SAF während seines Lebenszyklus bis zu 80 Prozent weniger CO₂-Emissionen.

Der gemeinsame Termin mit Verantwortlichen von Lufthansa Aviation Training GmbH, Diamond Aircraft Industries GmbH (Diamond Aircraft Austria), Austro Engine GmbH, World Fuel Services Europe Ltd. (WFS) sowie des Bremen Airport war der Startschuss für umfangreiche Tests mit dem synthetisch hergestellten Kerosin, welches nachweislich bis zu 80 Prozent weniger CO₂-Emissionen produziert. Das Ziel aller Beteiligten ist es, auch die Ausbildung der zukünftigen Pilotinnen und Piloten der Lufthansa Group nachhaltiger und umweltschonender zu gestalten. Die Ergebnisse dieser Testreihe werden zeigen, ob SAF in Zukunft als alleiniger Kraftstoff für die Flotte der European Flight Academy verwendet werden kann. Dieser Schritt ist nur einer unter einer Vielzahl an innovativen Maßnahmen der Lufthansa Group, die eine klare Strategie für eine nachhaltigere Zukunft verfolgt und es sich zum Ziel gesetzt hat, die Netto-CO₂-Emissionen bis 2030 im Vergleich zu 2019 zu halbieren.

Hierzu äußerte sich **Birgit Bubelach**, Head of Training Services der Lufthansa Aviation Training, am Rande der Veranstaltung: „Ich freue mich sehr, dass wir heute hier alle gemeinsam stehen und diesem Testflug eines unserer Schulflugzeuge der European Flight Academy, zum ersten Mal betankt mit Sustainable Aviation Fuel (SAF), beiwohnen können. Möglich gemacht hat dies unsere langjährige gute Partnerschaft mit dem Flughafenbetreiber sowie dem Treibstofflieferanten hier am Standort Bremen, die auf unsere Anfrage hin, ohne zu zögern, unserem Schulflugzeughersteller Diamond und dessen Triebwerkshersteller Austro Engine bei der Erprobung von

SAF für ihre Triebwerke zur Verfügung standen.“ **Matthias Offen**, Head of Training Services ergänzt: „Der heutige Testflug mit SAF in einem unserer Schulflugzeuge ist ein wesentlicher Baustein auf dem Weg einer nachhaltigen Pilotenausbildung an unseren Flugschulen, den wir als European Flight Academy gemeinsam mit unserem Schulflugzeughersteller Diamond beschreiten.“

Robert Kremnitzer, Head of Design Organization, Diamond Aircraft Austria: „SAF ist der unmittelbar am schnellsten verfügbare Schlüssel, um CO₂-Emissionen im Luftverkehr einzusparen. Der Großteil der Diamond-Flotte kann durch die Verwendung von Kerosin-Kolbenmotoren direkt davon profitieren. Wir freuen uns sehr, dass wir dies durch die Kooperation mit unserem Partner LAT und dem Airport BRE als Vorzeigebispiel demonstrieren können, und sind überzeugt, hier gemeinsam als Vorreiter voranzugehen.“

„Trotz systembedingten Vorsprungs eines Kerosin-Kolbenmotors in Sachen CO₂-Emissionen ist uns jegliche Weiterentwicklung zur gesamtheitlichen CO₂-Reduktion sehr wichtig. SAFs stellen hier eine willkommene Möglichkeit dar, bestehende Flotten unmittelbar hinsichtlich Dekarbonisierung zu optimieren. Für den Einsatz in Turbinen sind diese Kraftstoffe mittlerweile hinlänglich erprobt und sie kommen auch vermehrt zum Einsatz, wodurch Tonnen an CO₂ eingespart werden. Kerosinbetriebene Kolbenmotoren spielen in der Luftfahrt aufgrund der global geringen Stückzahlen sowie generell geringen Emissionen nur eine untergeordnete Rolle. Dadurch war es für uns auch sehr schwer, diese „neuen“ Kraftstoffe für Analysen und Erprobung zu beschaffen, geschweige denn bei deren Zertifizierung mitzuwirken, um die speziellen Anforderungen an einen selbstzündenden Kolbenmotor zu adressieren“, sagt **Felix Zahradnik**, Chief Technology Officer, Austro Engine. „Durch die Kooperation mit einem unserer Hauptkunden LAT und dem großartigen Support des Airport BRE und WFS war es allerdings möglich, genügend Kraftstoff für umfangreiche Untersuchungen an Motorprüfständen und Testflüge zur Vorbereitung der Zertifizierung von SAFs zu erhalten. Wir freuen uns, hier gemeinsam mit unseren Kunden die Zukunft der Luftfahrt zu gestalten.“

Zur Entscheidung, Sustainable Aviation Fuel (SAF) vorzuhalten, äußerten sich der Geschäftsführer sowie der COO und Projektleiter des Bremen Airport wie folgt:

Dr. Marc Cezanne, Geschäftsführer Bremen Airport: „Im Rahmen unserer Klimaschutzstrategie haben wir uns 2018 dazu entschieden,



Foto: © Airport Bremen

Foto: v.l.n.r.: Robert Koban (Energie Tankdienstgesellschaft Bremen mbh), Christian Knuschke (Flughafen Bremen), Aron Luis Gilbertsson (Diamond Aircraft Industries GmbH), Anita Lentsch (Diamond Aircraft Industries GmbH), Felix Zahradnik (AustroEngine GmbH), Mathias Offen, Birgit Bubelach, Heiko Dürr, Jens Jährling (alle Lufthansa Aviation Training).

am Bremen Airport Sustainable Aviation Fuel (SAF) bereitzustellen. Es wurden daraufhin ein Tanklager für SAF als auch eine zuverlässige Lieferkette für den Bezug des umweltverträglicheren Kerosins eingerichtet. Seit Mitte 2022 bieten wir allen Fluggesellschaften an unserem Airport ‚grünes Kerosin‘ an. Wir freuen uns sehr darüber, dass die Lufthansa Aviation Training (LAT) nun ab Bremen mit deutlich verringerten Emissionen fliegt.“

Christian Knuschke, Chief Operating Officer und Projektleiter, Bremen Airport: „Die Planung und Umsetzung des Projektes SAF war ambitioniert, aber erfolgreich. Aktuell können wir am Bremen Airport rund 50 Kubikmeter SAF einlagern, wollen aber langfristig die Kapazität marktgerecht weiterentwickeln. Bereits jetzt ist der Bremen Airport damit ein Vorreiter auf dem Weg zu einem grünen Luftverkehr.“

Matt Whitton, Vice President, World Fuel Services: „Zusammenarbeit ist der Schlüssel für eine schnellere Verbreitung von SAF, und wir loben das Engagement aller Beteiligten, die dieses Projekt zu einem Erfolg gemacht haben. Die Pionierarbeit der Gruppe bei der Verwendung von SAF deckt sich mit unserer Mission, den Zugang zu SAF zu erweitern und das Verständnis dafür zu vertiefen, dass es sich um einen Drop-in-Kraftstoff handelt, der in jeder Luftfahrtanwendung eingesetzt werden kann. World Fuel Services arbeitet weiterhin täglich mit Herstellern und Endverbrauchern zusammen, um die Zugänglichkeit von SAF zu verbessern und seine Vielseitigkeit für eine umweltfreundlichere Luftfahrtindustrie zu fördern.“



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“**.

Electrifly-In Switzerland: Erfolgreiche siebte Ausgabe

Das diesjährige Electrify-In Switzerland, das am 09. und 10. September auf der Bundesbasis der Luftwaffe am Bern Airport durchgeführt wurde, war ein Erfolg. Der Anlass stand im Zeichen der nachhaltigen Luftfahrt. Rund 1000 Interessierte besuchten während den beiden Durchführungstagen die Veranstaltung.

„Punkto Elektroantrieben in der Flugbranche sind wir heute dort, wo die Automobilindustrie vor zehn Jahren war.“ – So äusserte sich Markus Jegerlehner, Organisator und Präsident des Electrify-In Switzerland, im Vorfeld der Veranstaltung. Dieses Wochenende hat gezeigt: Das Potenzial ist da.

Eröffnung durch Ehrengäste

Die Veranstaltung startete mit den Reden von hochrangigen Ehrengästen, darunter Bundesrat Guy Parmelin, der Berner Regierungsrat Christoph Ammann und BKW CEO Robert Itschner. In ihren Ansprachen betonten sie die herausragende Bedeutung nachhaltiger Luftfahrtlösungen und setzten damit den Ton für einen Event, welcher die Zukunft der Branche aufzeigt – das bestätigt auch Bundesrat Parmelin: „Sowohl als Bundesrat wie auch als Schweizer Bürger, bin ich stolz auf die unermüdliche Innovationskraft unseres Landes.“ Das Herzstück des Electrify-In Switzerland, das eigentliche Fly-In, wurde von einem Symposium begleitet, das hochkarätige Referenten

aus der Luft- und Raumfahrtindustrie versammelte. Vertreter des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt, die Gewinner des Sustainable Aviation Awards 2023 Kasaero HYFLY, der Elektroflugzeug-Hersteller Pie Aeronefs, Zuri und die Entwickler elektrischer Antriebssysteme von H55 lieferten Einblicke in die Zukunft des Fliegens.

Innovative Lösungen und spannende Diskussionen

Die Ausstellung im Hangar der Bundesbasis bot eine beeindruckende Vielfalt an nachhaltigen Luftfahrtprojekten. Nationale und internationale Entwicklerteams präsentierten hier ihre innovativen Konzepte, wie etwa Swiss International Air Lines und Lufthansa Aviation Training Switzerland, welche ihre Fortschritte in den Bereichen Sustainable Fuel, AeroSHARK und Pilotenausbildung zeigten. Der eTalk, moderiert von Alex Miescher, brachte Experten aus verschiedenen Bereichen der Aviatik zusammen, um die Frage zu erörtern: „Wie lange dauert es noch, bis die Ausbildung zur Private Pilot Licence rein elektrisch durchgeführt werden kann?“ Die anregenden Diskussionen lieferten wertvolle Einblicke in die Herausforderungen und Chancen dieser Vision. Dem breiten Publikum wurden eSchnupperflüge angeboten, welche durch die hervorragenden Flugwetterbedingungen sehr grossen Andrang fanden.

Feierliche Siegerehrung der eTrophy

Der Event erreichte seinen Höhepunkt mit der feierlichen Siegerehrung der eTrophy am Sonntagnachmittag. Hier wurden Pilot:innen ausgezeichnet, die die längste Strecke rein elektrisch, hybrid oder als 'Glider' nach Bern geflogen waren. Das Electrify-In Switzerland ist ein fester Bestandteil des Aviatik-Kalenders. Die nächste Ausgabe wird am 7. & 8. September 2024 wiederum am Bern Airport stattfinden.



Foto: © JON Jegerlehner

AOPA online Seminar: Let's Go instruments



Termin: 09.03.2024 (online)

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 90 €

Nichtmitglieder: 110 €

Anmeldeschluss: 28.02.2024

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



Termin: 16.03.2024 (online)

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 90 €

Nichtmitglieder: 110 €

Anmeldeschluss: 06.03.2024

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.



AOPA GERMANY



Be privileged



AOPA members are privileged at SIXT.

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

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



Foto: © istockphoto.com, vedimguhtva

Termine (online): 22. & 29.11.2023
Zeit: 18:00 – 22:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €

Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 06.11.2023

Anmeldeformular: Seite 26

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

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

Die Themen sind:

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

AOPA 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

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 aufgekomen ist?

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

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

in Kooperation mit:



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

Mit Weltumrunder Arnim Stief

AOPA-Nordatlantik-Seminar



Foto: © Arnim Stief

Termin: 09.12.2023
Ort: Egelsbach

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €

Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 27.11.2023

Anmeldeformular: Seite 26

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 in Nordamerika

NEUES SEMINAR



Foto: © Michael Höcker

Termin: 06.04.2024

Ort: Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 150 €

Nichtmitglieder: 190 €

Anmeldeschluss: 22.03.2024

Anmeldeformular: Seite 26

Unsere Mitglieder Martina und Michael Höcker waren im Sommer 2023 auf einer 20-wöchigen Rundreise durch Nordamerika 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.

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

Das Seminar findet am 6. April 2024 von 10:00 – 17:00 Uhr in der AOPA-Geschäftsstelle statt.

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



AOPA online Seminar: Let's Go instruments am 09.03.2024
Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder

AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene am 16.03.2024
Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder

AOPA online Seminar: Einführung in Europäische Flugzeugwartung für Piloten und Eigner am 22. & 29.11.2023
Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder

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-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 09.12.2023
Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 16

AOPA Seminar: Fliegen in Nordamerika am 06.04.2024
Teilnahmegebühr: 150 € für AOPA-Mitglieder, 190 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 16

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.

#fly4children oder wie Pilotinnen und Piloten viele Gesichter zum Strahlen brachten

Kinder aus der Region glücklich machen. Ihnen, Ihren Geschwistern und Eltern ein Lächeln ins Gesicht zaubern und einen Tag zu bescheren, an dem die Sorgen im Hintergrund stehen. Zum 6. Mal organisierte der LSV Rheine-Eschendorf die Aktion „Fly for children“ für krebskranke Kinder und ihre Familien.



Foto: © Flugplatz Rheine-Eschendorf

Schlag auf Schlag ging es in die Luft.

Der Einladung folgten rund 150 Eltern und Kinder aus der Region und wurden am Flugplatz Rheine-Eschendorf an der Surenburgstrasse mehr als herzlich willkommen geheißen.

Kaffee, Kuchen, kalte Getränke und einige Süßigkeiten brachten die Gesichter zum ersten Erstrahlen, aber dann ging es an das echte Highlight für Klein und Groß: Kostenlose Rundflüge über der westfälischen Heimat. Egal wie schwierig es auch war, die kleinen Patienten in die Flugzeuge zu hieven und sicher für den Flug zu platzieren, die Vereinsmitglieder gingen mit gemeinsamem Engagement ans Werk. Eine Hüpfburg, die Fahrt mit dem Feuerwehrauto, Kinderschminken und vieles mehr rundeten für viele diesen ereignisreichen Tag ab.

Bevor zur traditionellen Bratwurst am späten Nachmittag gerufen wurde, konnten insgesamt 140 Passagiere mit den einmotorigen

Vereins- und Privatmaschinen in die Luft gebracht werden. Die Rheinenser Pilotinnen und Piloten freuen sich jedes Jahr aufs Neue, ihre Leidenschaft mit den Familien zu teilen, die täglich großen Herausforderungen ausgesetzt sind.

Obwohl das Wetter am Morgen noch so gar nicht nach einem schönen Tag aussah, hatte der Wettergott pünktlich um 14:30 Uhr ein Einsehen und es konnte ausgelassen gespielt, geflogen und geschmaust werden.

Wir danken allen helfenden Händen der Vereinsmitglieder und ihrer Familien, aber auch den Sponsoren, ohne ein solcher Tag nicht möglich wäre. Jeder und jede steuerte an diesem besonderen Tag etwas dazu.

Weitere Infos zur Fliegerei und zum Verein unter www.edxe.de.

2. Savannah-Treffen am 2./3.9.2023 in Bohmte/Bad Essen EDXD

Auf Einladung der Savannah-UL-Gruppe des LSV Wittlage unter Führung von Jürgen Schliehe und Ulrike Kerber sowie des Musterbetreuers Ewald Scheiber aus Mittelfischach gesellten sich zwischen Donnerstag und Samstag zu den drei Maschinen am Platz 14 weitere Savannahs aus ganz Deutschland dazu. Zunächst sah es gar nicht gut mit der Anreise aus. Zwar war das Wetter in Süddeutschland sehr gut. Je weiter es aber nach Norden ging, hing eine Wetterfront über dem dazwischen liegenden Mittelgebirge. Das Sauerland war praktisch nicht befliegbar. Auch im Münsterland hielten sich die tief hängenden Wolken am Samstag noch bis weit in den Nachmittag. So reisten die meisten aus Süddeutschland kommenden Teams östlich des Sauerlands und über das Paderborner Land und Ostwestfalen an. Am Ende schafften es alle bis auf den Fliegerkameraden Alexander Stuff aus Hünsborn (EDKH) bei Siegen, der dann den Bodentransport wählte. Jedes anreisende Team wurde herzlich begrüßt, und Jürgen Schnitker geleitete mit seinem E-Scooter als „Follow-me“-Fahrzeug jedes Flugzeug an seinen Platz.



Foto: © Bernd Eylert

Empfang der Crews geleitet von „Follow-Me“ E-Scooter, rechts Jürgen Schnitker (mit Warnweste)



Foto: © Friedrich Lütke

Fachaustausch, von links Thomas Schöttler, Bernd und Dorothee Eylert, Jürgen Schnitker

Und gleich bildeten sich Trauben von Interessenten um den Neuankömmling, und schon begannen die ersten, äußerst interessanten (Fach-)Gespräche, die natürlich die ganzen Tage über anhielten. Schließlich waren ja eine ganze Reihe Selbstbauer dabei, wie auch der Autor, die über ihre vielfältigen Erfahrungen berichten konnten. So konnte jeder die eine oder andere Idee mitnehmen. Meistens ging es darum, wie kann ich die Maschine aerodynamischer gestalten, damit sie schneller wird.

Aber auch Einbauvarianten, Sitzverbesserungen, veränderter Einbau der Windschutzscheibe und anderes waren Themen. Manche Idee wurde an die Herstellerfirma ICP weitergegeben. Das eine oder andere findet sich auch schon mal in den Nachfolgemodellen wieder.

Der Grillabend, mittlerweile waren weit über 20 Leute zusammengekommen, tat ein Übriges für Geselligkeit und Austausch. Ulrike Kerber begrüßte namens des Orga-Teams die angereiste Versammlung und freute sich, dass so viele Savannah-Besitzer den Weg nach Bohmte gefunden hatten. Ewald Scheiber als Musterbetreuer erzählte nochmal die Geschichte der Savannah, die ja eine Entwicklung der Firma ICP in Turin ist. Einige MXP-740 V und VG, Savannah Urviecher, waren am Start, aber vornehmlich präsentierten sich

Savannah S. Und ebendort entzündeten sich auch die größten Diskussionen, da ICP die Savannah S in den letzten Jahren mit einer zu erwartenden Auflastung auf MTOW 600 kg verkauft hatte. Bis heute ist diese Auflastung, die in Deutschland faktisch eine Neuzulassung ist, über das Luftsportgerätebüro des DAeC noch nicht erfolgt. Die Gründe sind wohl nicht nur dort, sondern auch bei ICP selbst zu suchen. ICP bewirbt mittlerweile die Savannah SR, deren Zulassung mit MTOW 600 kg unmittelbar bevor stünde, wie Ewald Scheiber berichtete. Für ihn ist aber noch nicht aller Tage Abend, was die Auflastung der Typen Savannah S wie auch der baugleichen XL angeht. Er arbeitet nach wie vor hart daran, die Auflastung endlich über die Bühne zu bringen. Es ist ja auch nur sehr schwer potentiellen Käufern verständlich zu machen, dass es bei uns so hakt, während z. B. in Frankreich eine Auflastung auf immerhin MTOW 550 kg unbürokratisch gelang, was ja vielen Besatzungen bei uns deutlich helfen würde. Gerechnet hat ICP ja schon die alte Savannah MXP-740 VG auf MTOW 560 kg. Eine höhere Zuladung würde auch den Wiederverkaufswert deutlich steigen lassen. Also, die Hoffnung stirbt zuletzt.

Am späteren Abend gab uns Jürgen Schliehe mit einem Lichtbildervortrag einen Eindruck von seiner Frankreich-Spanien-Reise aus dem Mai dieses Jahres. Sein eigentliches Ziel war Marokko,

Besser informiert!

aber die Bürokratie ebendort hat es für dieses Mal noch verhindert. Auch er gibt die Hoffnung nicht auf.

Die vielen Savannahs boten schon ein eindrückliches Bild am Platz. Sie standen aufgereiht wie auf einem Fliegerhorst in Dreierreihe auf dem Vorfeld. Friedrich Lüke, genannt Fitti und die gute Seele am Platz, machte eine ausführliche Foto- und Videodokumentation. Horst Arendt aus Peiting erfreute jedes Team mit einem eigens hergestellten Aufkleber, natürlich mit der jeweils richtigen Kennung!



Foto: © Jürgen Schliehe

Die Nebel lichten sich ...



Foto: © Jürgen Schliehe

Anflug auf Baltrum

Wunderbare Impressionen boten sich bis in die tiefe Nacht, und morgens tauchten die Maschinen dann aus dem Nebel wieder auf. Die Mitglieder des LSV Wittlage hatten für Sonntagfrüh ein Frühstück vorbereitet. Bevor sich eine Gruppe von acht Maschinen auf den Weg nach Baltrum machte, wurde noch ein schönes Gruppenfoto gemacht. Fünf auswärtige Teams sammelten sich am Sonntagnachmittag wieder in Bohmte und blieben bis Montag. Wir hatten noch einen wunderbaren Abschluss am Sonntagabend, wo die Reste vom Vorabend gegrillt und die liebevoll bereiteten Salate vernichtet wurden. Alles in allem war das Savannah-Treffen eine rundum gelungene Veranstaltung. Großer Dank gilt dem Orga-Team, den beteiligten Mitgliedern vom LSV Wittlage und anderen helfenden Händen am Platz.

Prof. Dr. Bernd Eylert



Foto: © Friedrich Lüke

Gruppenbild am Sonntagmorgen

News



BBQ FlyIn LOWZ 09. September 2023 – ein perfektes Fest, das allen Gästen in Erinnerung bleiben wird.



Foto: © AOPA Austria

Für den Anlass des Festes war die Location perfekt gewählt, genügend Platz für 150 angemeldete Gäste und über 70 LFZ, eingebettet in einer schönen Landschaft, mit Kaiserwetter und netter Atmosphäre.

Mit außergewöhnlicher Gastfreundschaft und einer vielfältigen Auswahl an geschmackvollen Speisen und Getränken, hat man sich um das Wohlbefinden der Gäste gekümmert.

Zusätzlich wurde noch ein abwechslungsreiches professionelles Programm von diversen Anbietern geboten. Wo man mit gleichgesinnten in vertieften Themen sich austauschen konnte.

Der reibungslose Ablauf brachte eine gute Stimmung zu Tage, so dass sich alle Gäste wohlfühlten und das Fest genießen konnten.

Wir möchten uns auch noch bei dem Team um Hubert, für die Planung und Organisation rund um den Event bedanken. Und natürlich auch bei unseren Partnern: Garmin, ForeFlight, SkyDemon, Liqui Moly Aero, Turbulence Solution, Werft Zell, Kathrin Kaiser.



Foto: © AOPA Austria

Turbulence Cancelling

Ein unserer Meinung nach besonders innovatives, neues Produkt präsentiert Andras Galffy von der TU Wien: Turbulence Cancellation. Diese, mittlerweile weltweit patentierte Erfindung, erhöht nicht nur den Passagierkomfort durch weniger G-Belastung in Schwerwinden, sondern verbilligt auch den Flugzeugkauf (weniger G-Belastungen

erforderlich) und den Betrieb (geringerer Treibstoffverbrauch durch kleinere Umwege).

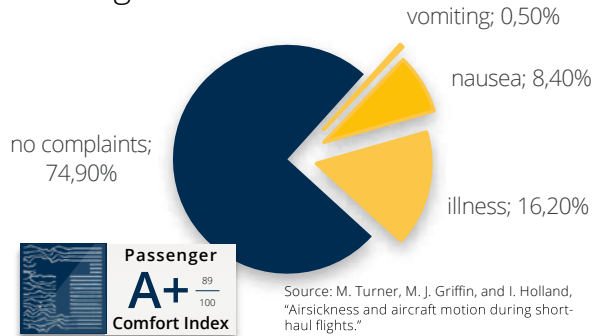
Neugierig geworden? Auf den nächsten beiden Seiten und unter diesem Link gibt es mehr Infos: <https://turbulence-solutions.aero/>

Turbulence Solutions

making flights turbulence-free

- "My partner/friends do not fly with me because of turbulence"
- Every 4th passenger has problems with turbulence →
- "I only fly in the morning or later evening when the air is calmer"
- "I don't fly with these light aircraft, they are like feathers in the wind. I prefer proper wing loading for smooth flights"
- "Light aircraft could be a very interesting, cost efficient and time saving alternative to scheduled flights"

Passenger Comfort



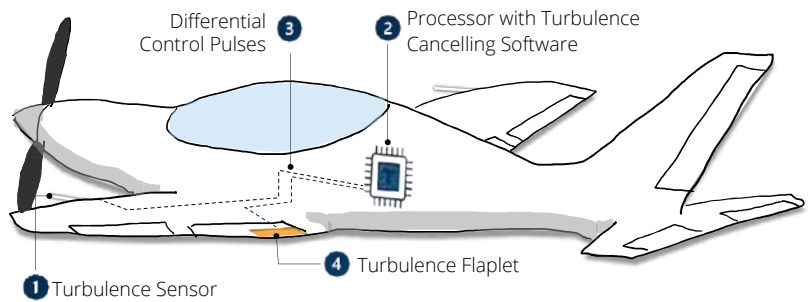
Turbulence Solutions has developed a US patented technology that is able to reduce the negative effects of turbulence by more than 80%. The system can be used in advanced air mobility (AAM), light aircraft (part 23, UL, LSA) and airliners (part 25).

Turbulence Solutions emerged from a research project at the Vienna University of Technology and is headquartered in Vienna, Austria, Europe.



The Way to Turbulence Cancelling

1. Turbulence Assessment
2. Conceptual Design
3. Joint Implementation
4. Licensing



Comfort

Smooth, relaxed flight, sleep, work, enjoy, USP factor



Safety

Smooth flight = subjective increased safety, less pilot fatigue



Economy

Fly efficient light aircraft, with the same comfort as in heavier aircraft



Planning security

Feasibility even in turbulence



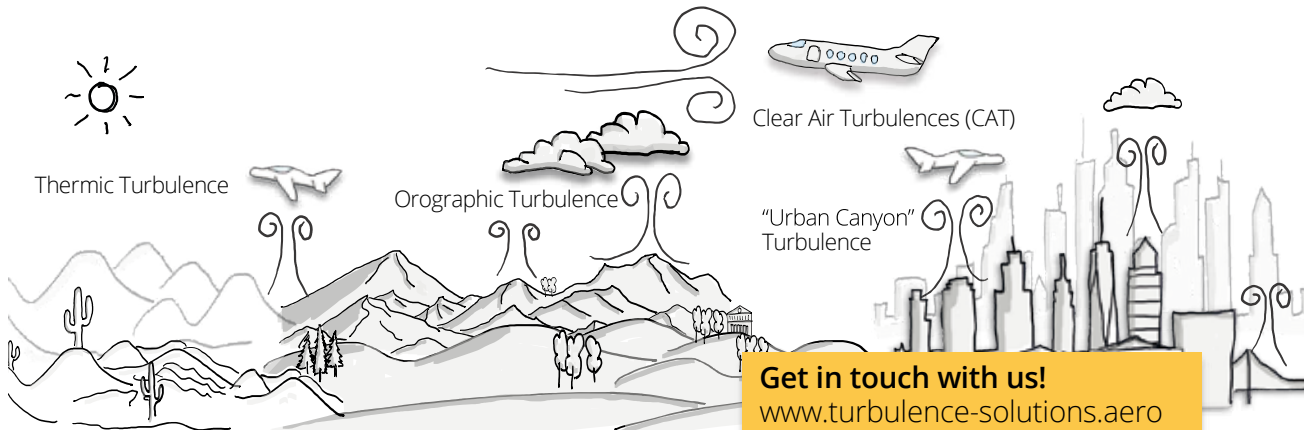
Maintenance

Avoidance of high g-load events



Performance

Highest performance with light aircraft




Get in touch with us!
www.turbulence-solutions.aero
hello@turbulence-solutions.aero





making flights turbulence-free

Turbulence Cancelling for aircraft in 4 steps

1

Turbulence Assessment

We determine the achievable effects of Turbulence Cancelling on the specific type of aircraft, in example by how much the negative effects of turbulence can theoretically be reduced.

For the analysis of the Turbulence Cancelling potential and the requirement alignment, we need about 1 month from the transmission of the required flight model data.

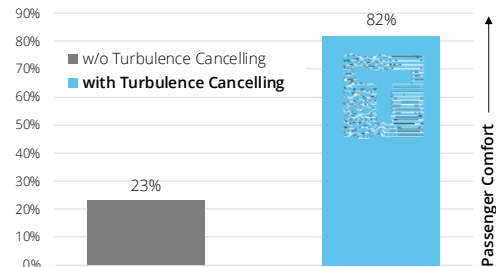
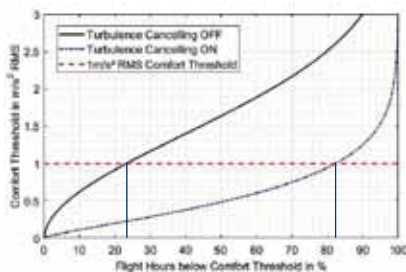
2

Conceptual Design

In the second step we determine the specific configuration for the specific aircraft type based on cost and benefit considerations. The perimeters are Flight Variables, Flight Dynamics, Direct Lift, and Turbulence Anticipation. For the preparation of the design decision, we need about 3 months from the order.

Flighttime in "Comfort-Zone"

with less than 0.3 g peak-turbulence impact increased from 23% to 82% with Turbulence Cancelling.



3

Joint Implementation


Based on the selected configuration, we work together with you to develop the exact configuration and implementation for series production.

Essentially, we program the Turbulence Cancelling software for the specific type of aircraft and support you in the implementation of the components.

For this we need about 5 months until we have a flying prototype.

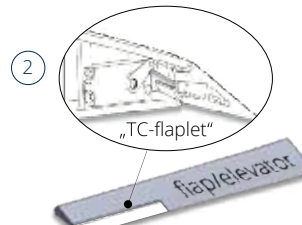
It is important to know that the aircraft or the wing does not have to be redesigned. The sensors are attached to the existing wing or fuselage and the mechanics for the Turbulence Cancelling control can be accommodated in the flap itself.

1




Turbulence Assessment
for existing type of aircraft

2




Conceptual Design
for existing flaps/elevator

3



Reduction of negative effects of turbulence up to >80%

Joint Implementation
without wing redesign

4

Licensing

Then series production can start. Together we determine the pricing for the Turbulence Cancelling technology for the specific aircraft type, define the costs incurred for the installation of the components and share the additional profit.

A fair business model with very low initial investment needed.

Turbulence Cancelling creates a completely new quality of flight experience, especially in light aircraft, including Turboprops, Business Jets and eVTOLs (Advanced Air Mobility).

Performance, safety, economy, planning security are just a few arguments in favor of turbulence cancelling. But the most important topic is passenger comfort.



© Turbulence Solutions GmbH

Termine 2023/2024

Oktober 2023

28. – 29.10.2023

AOPA Auffrischungsseminar
für Lehrberechtigte VFR/IFR online
Info: www.aopa.de

November 2023

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

22.11. & 29.11.2023

AOPA online Seminar:
Einführung in Europäische Flugzeug-
wartung für Piloten und Eigner
Info: www.aopa.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.

Alle Angaben ohne Gewähr

Februar 2024

17./18.02.2024

Wetterseminar in Egelsbach
Info: www.flugwetterseminare.de

März 2024

09.03.2024

AOPA online Seminar:
„Let's Go Instruments“
Info: www.aopa.de

16.03.2024

AOPA online Seminar:
„Fliegen auf der Metaebene“
Info: www.aopa.de

April 2024

06.04.2024

AOPA Seminar:
Fliegen in Nordamerika
Info: www.aopa.de

17. – 20.04.2024

30. AERO Messe
in Friedrichshafen
Info: www.aero-expo.de

Mai 2024

07. – 10.05.2024

IAOPA World Assembly 2024
in Washington, USA
Info: www.iaopa.org

24. – 25.05.2024

AOPA Sea Survival Lehrgang
in Elsfleth
Info: www.aopa.de

Juli 2024

22. – 28.07.2024

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

Oktober 2024

11. – 12.10.2024

AOPA AOPA Sea Survival Lehrgang
in Elsfleth
Info: www.aopa.de



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



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