



AOPA GERMANY

Ausgabe 05/2025 | Oktober – November 2025 | Heftpreis 2,80 €

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

LETTER

5/2025

Oktober/November

Egelsbach und Hahnweide zeigen: Fliegen fasziniert

Stärker vertreten!

152. Regional Meeting
der IAOPA-Europe

Das Aus für Halon-Feuerlöscher
in der Luftfahrt kommt zum
Jahreswechsel

Fliegerisch fit!

AOPA-Seminar:
Fliegen auf den Bahamas
in Egelsbach

AOPA online Seminar:
Let's Go instruments

Besser informiert!

Airfield Directory:
Neue, offene Plattform
für Pilotenberichte
(PIREPs)



PILATUS

PC-24

THE SUPER VERSATILE JET

Grosses Sofa - Grosse Kabine - Mehr Möglichkeiten

Air Alliance GmbH

Autorisiertes Sales Center



 **Crafted in Switzerland**

pilatus-aircraft.com/airalliance



Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Bürokratieabbau ist das Schlagwort der Stunde. Angesichts der vielen gescheiterten politischen Anläufe in den letzten Jahren, die deutsche und die europäische Verwaltung zu verschlanken und zu digitalisieren, ist man fast geneigt, spöttisch zu fragen: Mal wieder?

Grundsätzlich finden Politik und Bevölkerung eine schlanke und unkomplizierte Verwaltung natürlich toll. Die Verwaltung wird diesem Ansinnen auch nicht öffentlich widersprechen. Aber natürlich haben die allermeisten Bürokraten nicht das geringste Interesse daran, sich durch einen Bürokratieabbau einem erhöhten Druck auszusetzen, oder noch schlimmer: sich selbst überflüssig zu machen.

Gerade in der Luftfahrt wird man in der Verwaltung immer wieder Argumente zur Rechtfertigung dafür finden, dass eine spezifische Vorschrift unbedingt sicherheits- oder umweltkritisch ist, und dass es ohne sie nicht geht. Und welcher Politiker kann schon bei Luftfahrtthemen fachlich gegen seine eigene Verwaltung argumentieren?!

Dennoch sehen wir Fortschritte, die auch ermutigen: Das Fliegen ohne Flugleiter ist weiter auf dem Vormarsch. Immer mehr Flugplätze führen es ein, die EASA und der Bund unterstützen es, die Landesbehörden geben nach und nach anfänglich noch deutlich spürbare Widerstände auf, wir erhalten wieder mehr Freiräume bei der Flugplatznutzung.

Die EASA hat in den letzten zehn Jahren schon zwei erfolgreiche Projekte zur Vereinfachung von Vorschriften in der General Aviation durchgeführt, sie wird jetzt mit einem neuen „Rule Simplification

Project“ weitermachen. Die IAOPA Europa wird sich hieran natürlich beteiligen.

Den größten Reformbedarf sehen wir derzeit bei den Medicals, vor allem angesichts der unerträglichen Zustände im Bereich L6 des Luftfahrt-Bundesamts. Eine aus dem LBA ausgeschiedene Juristin gibt derzeit detaillierte und derart erschreckende Einblicke in das umfassende Versagen der Braunschweiger Behörde, dass einem beim Lesen die Spucke wegbleibt. Wenn eine Mitarbeiterin aus dem Bereich L6, die es ja sicherlich beurteilen kann, diese Defizite erkennt und beim Namen nennt, fragt man sich, warum hier nicht angesetzt und Abhilfe geschaffen wird. Wenn man die Probleme in Deutschland schon nicht lösen will oder kann, dann müssen wir eben auf die Problemlösung durch die EASA hoffen, der sich das LBA nicht verweigern kann.

Die USA und Großbritannien machen es uns derzeit vor, wie man medizinische Tauglichkeitszeugnisse für Privat- und Sportpiloten auch viel einfacher und trotzdem ohne erhöhtes Risiko ausstellen kann. Von diesen Vorbildern sollten sich BMV und LBA inspirieren lassen und endlich auch in Europa zeitgemäße und risikoadäquate Lösungen für die Medical-Problematik finden.

Es ist ein trauriger Witz, dass wir Ihnen derzeit keine Auskunft darüber geben können, welche Feuerlöscher Sie in Ihren Flugzeugen ab dem 1. Januar 2026 noch verwenden dürfen. Halonfrei müssen sie sein, das steht gemäß EU-Umweltvorschriften fest. Aber ob es kostengünstige Haushaltsfeuerlöscher sein dürfen oder die derzeit nicht in größeren Stück-

zahlen verfügbaren und sehr teuren Luftfahrtfeuerlöscher, das weiß die EASA derzeit auch nicht. Da die Feuerlöscher tragbar und nicht fest eingebaut sind, sollte es eigentlich im nichtgewerblichen Einsatz Entscheidungsfreiräume geben. Sobald unsere Anfrage bei der EASA verbindliche Ergebnisse bringt, vielleicht auch pragmatische Übergangslösungen, dann werden wir Ihnen das über unsere digitalen Medien mitteilen.

Und eine ermutigende Erkenntnis zum Schluss: Die Flugplatz-Nachbarn einzuladen zahlt sich ganz offenbar aus! Das beweisen die hohen Besucherzahlen beim jüngsten Flugplatzfest in Egelsbach und beim Oldtimertreffen auf der Hahnweide. Offensichtlich kommen Tausende Anwohner gerne zu einem Flugplatzfest. Ein Rundflug in einem kleinen Flugzeug über die Heimatregion, die Kunstflugvorführung und die Bratwurst auf dem Vorfeld sind durchaus sehr beliebt. Gerne bestaunt werden auch die ersten real existierenden Elektroflugzeuge. Denken Sie doch auch mal über ein Flugplatzfest in der nächsten Saison nach, überlassen Sie die Medien nicht nur den immer gleichen und letztlich doch sehr wenigen Flugplatzgegnern.

Mit Fliegergrüßen

AOPA-Intern

Wir danken ...	5
Garmin MARQ® Aviator Gen. 2 zum Sonderpreis – bis 31.12.2025	5
Rückblick auf die Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany 2025	6
Fotowettbewerb AOPA Flugsicherheitstraining Eggenfelden 2025	8
Mitglieder werben Mitglieder	24

Stärker vertreten!

Kommentar: Das LBA ist ein Risiko für die Luftfahrt – nicht die Piloten	10
Das Aus für Halon-Feuerlöscher in der Luftfahrt kommt zum Jahreswechsel –	
Aber was machen wir danach?	12
152. Regional Meeting der IAOPA-Europe	14
Flugmedizin und Privatpiloten	16

Fliegerisch fit!

AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika (USA, Kanada, Karibik)	19
AOPA Sprechfunkrefresher AZF online	19
AOPA-Nordatlantik-Seminar	20
AOPA-Seminar: Fliegen auf den Bahamas	20
AOPA IFR Refresher in Egelsbach – Mehr Sicherheit durch Vertiefung	
Ihrer Instrumentenflug-Kenntnisse	21
AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See	21
AOPA online Seminar: Let's Go instruments	22
AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene	22
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	23

Besser informiert!

Von wegen Privatfliegerei abschaffen, Besucher stimmen mit den Füßen ab:	
10.000 kommen nach Egelsbach, 42.000 zur Hahnweide	18
Nach dem Wegfall der Lufthansa-Standorte Paderborn und Friedrichshafen	26
Airfield Directory: Neue, offene Plattform für Pilotenberichte (PIREPs)	27
NfL 2025-1-3633 veröffentlicht	27

Rubriken

Editorial	3
AOPA-Austria News	28
Termine	30
Impressum/Mitgliedsantrag	31

Titelfoto: © Gewinner Fotowettbewerb Eggenfelden, Copyright: Andreas Ogger

Wir danken ...

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

40-jährige Mitgliedschaft

Ulrich Voswinckel

30-jährige Mitgliedschaft

Gerd Müller

Horst Gering

Jochen Treitel

Marcus Josef Ciesielski

Helmut Grix

Dr. Claus Triebel

Rainer H. Holte

25-jährige Mitgliedschaft

Claus Müller

Dr. Gerhard Link

Kay Pingler

Jens Hamann

Uwe Kotzan

Jakob Kunkel

Peter Lang

Matthias Klein

Garmin MARQ® Aviator Gen. 2 zum Sonderpreis – bis 31.12.2025

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

GARMIN® CHRIST
seit 1863

AOPA Mitglieder erhalten die MARQ® Aviator Gen. 2 zum Sonderpreis von 2.099,00€ bei Juwelier Christ (statt UVP: 2.550,00€)

Die Uhren können Sie online bei Juwelier Christ beziehen. Den Rabattcode erhalten Sie über die AOPA-Geschäftsstelle.

Um den Rabatt bei Juwelier Christ vor Ort zu erhalten, ist ein Code erforderlich. Den Code erhalten Sie ebenfalls über die AOPA-Geschäftsstelle. Die Aktion gilt ab sofort und ist bis zum 31. Dezember 2025 verfügbar.

Die MARQ Aviator basiert auf der Leidenschaft für alles, was mit dem Fliegen zu tun hat. Sie ist mit einem Armband aus gebürstetem Titan, geschwungenen Gliedern sowie einer 24-Stunden-GMT-Lünette aus Keramik ausgestattet. Mit der MARQ Aviator kann man ganz einfach zu einem Ort oder Wegpunkt in der weltweiten Luftfahrtkarten Datenbank navigieren oder die Funktion Nearest wählen, um eine Route zu einem nahe gelegenen Flughafen zu aktivieren. Mit den Luftfahrt-Warnungen können Pilotinnen und Piloten individuelle

Seitenwinde und Flugbedingungen einstellen und sich benachrichtigen lassen, wenn gute Flugbedingungen herrschen. Für Weltreisende zeigt der Watch Face Jetlag Ratgeber der MARQ Aviator die heimische Zeitzone und die „gefühlte“ Zeit an. Sobald man sich vollständig akklimatisiert hat, wird die Uhr automatisch aktualisiert und zeigt durchgehend Hinweise zu Licht, Schlaf und Bewegung an. Um immer im Bilde zu sein, kann via Touchscreen die Karte verschoben und beispielsweise der NEXRAD-Radar über die Route gelegt und auf das Flugwetter zurückgegriffen werden – einschließlich METARs, TAFs und MOS1 (in Verbindung mit einem kompatiblen Smartphone, einer Internetverbindung und Bluetooth), um Winde, Sichtweite und Luftdruck zu sehen.



Rückblick auf die Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany 2025



Vizepräsident Hans-Peter Walluf übergibt den Prix Orange

Am 18. Oktober trafen sich insgesamt 25 Teilnehmer anlässlich der Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany in Egelsbach im Tagungsraum des Flugplatz-Restaurants Rodizio. Nach einem Imbiss für die Teilnehmer trugen Clemens Bollinger und Michael Erb im Vorprogramm ausführlich zu den aktuellen Entwicklungen bei Avgas und Cumol vor. Die Cumolproblematik wurde nach intensiver Lobbyarbeit diskret gelöst, es konnte ein Betankungsverbot für die Allgemeine Luftfahrt auf Grund des giftigen Additivs Cumol in den Treibstoffen abgewendet werden. Letztlich wurde die AL aber mit Autofahrern und anderen Nutzergruppen gleichgestellt, es darf weiter getankt werden.

Clemens Bollinger stellte vor, wie der Übergang zu bleifreien Kraftstoffen gelöst werden kann. Zunächst wurde mit Unterstützung der engagierten IAOPA ein Übergang der Versorgung mit Avgas 100LL bis 2032 in Europa erreicht, als nächster Schritt muss die Markteinführung für Avgas 100UL vorbereitet werden.

Geleitet wurde die Hauptversammlung in diesem Jahr von AOPA-Vizepräsident Hans-Peter Walluf, da AOPA-Präsident Elmar Giemulla sich derzeit in Neuseeland aufhält. Hans-Peter Walluf begrüßte die Teilnehmer pünktlich um 14:00 Uhr, darauf folgte eine Videogrußbotschaft des Präsidenten. Er beschreibt die konstruktive Zusammenarbeit in den letzten Monaten auch über die große Entfernung, wünscht einen positiven Verlauf der JHV und verspricht im nächsten Jahr wieder dabei zu sein.

Der Vorsitzende führte durch die üblichen Formalitäten, danach erfolgte der Geschäftsbericht, bei dem Vorstand und Geschäftsführung über ihre Aktivitäten vortrugen.

Mit einem Video wurde an die EASA-Veranstaltung in Egelsbach am 25. und 26. Juni erinnert, die von der GAMA und der IAOPA Europe ausgerichtet wurde, um die EASA über die Besonderheiten und Bedürfnisse unserer Branche zu informieren. Ganz besonders ausgezeichnet haben sich bei der Veranstaltung auch unsere Unterstützer in Egelsbach:

- Die TRIWO Flugplatz Egelsbach als flexibler Flugplatzbetreiber
- Die Motorflugschule Egelsbach mit qualifizierten Fachvorträgen
- Die PanoramaFlug als großzügiger Gastgeber in ihrem Hangar

Für ihr Engagement wurde ihnen herzlich gedankt und als Auszeichnung jeweils der PRIX ORANGE der AOPA-Germany verliehen und an die Unternehmensführung übergeben.

Tilman Nebelung trägt zum Stand des Projekts Fliegen ohne Flugleiter/Betriebsleiter vor. Insgesamt ist es auf gutem Wege und macht starke Fortschritte. Aber die Umsetzung ist unnötig kompliziert, da die Landesbehörden hier unterschiedliche Wege gehen, so dass dies bei den Nutzern zu Verunsicherung führen kann. Auch die Veröffentlichung der Verfahren ist leider nicht vereinheitlicht. Aber wir sind in enger Verbindung mit den Behörden und den Flugplätzen um das

FoF als neuen unkomplizierten Standard in Deutschland einzuführen, so wie auch im europäischen Ausland. Guido Frey leistet hier eine sehr wichtige Arbeit bei der Koordinierung zwischen Behörden und Flugplätzen.

Danach folgte das Thema LBA und Medicals, für das leider keine schnelle Lösung in Sicht ist. Thomas Neuland beschreibt seine eigenen Erfahrungen nach einer medizinischen Lapalie, die Lösung hat sich auf Grund bürokratischer Untätigkeit lange hingezogen.

Jochen Hägele erläutert das bisherige Engagement der AOPA, das mit Gesprächen mit dem LBA-Präsidenten Herrn Mendel begann, sich über Diskussionen mit der zuständigen LBA-Referatsleiterin Frau Dahms fortsetzte und bis zu Petitionen mit anderen Verbänden gegen das LBA führte. Leider verbessert sich bislang nichts, die Zustände werden immer schlimmer. Auch das Verwaltungsgericht Braunschweig verzweifelt an den juristischen Fehlern des LBA. Das Mitglied Robert Zippel stellt Fragen zu den weiteren Schritten der AOPA, schlägt vor den Druck zu erhöhen. Der Vorstand erklärt, dass man solche Schritte durchaus erwägt, man wird sich bald entscheiden.

Bülent Emekci berichtet über die Möglichkeiten Lizenzen nach Österreich zu transferieren, der Antrag umfasst nur eine DIN A4-Seite.



Das Mitglied Monika Thürmer berichtet über Probleme beim Ausflaggen der Lizenzen, auch hier gibt es Verzögerungen durch eine langsame Zuarbeit des LBA.

In Sachen Zusammenarbeit mit der EASA trägt Michael Erb vor, wie die EASA ihr Projekt zur einfacheren Regulierung der GA fortsetzen will. Wichtige Themen sind dabei:

- Medicals, USA als Vorbild mit BasicMed, dort ist eine von einem Arzt unterschriebene medizinische Selbsterklärung von Piloten ausreichend

- Wird "Declared as default" der neue Standard, dass die Behörden zukünftig mehr mit Selbsterklärungen von Piloten und Unternehmen arbeiten, wie bei der Flugschule DTO (=Declared Training Organisation)? Hier gibt es gute Ansätze, aber auch noch viele unklare Fragen.
- Unklar ist derzeit die Feuerlöscher-Problematik: Halon darf nach dem Jahresende 2025 nicht mehr verwendet werden, neue bezahlbare Luftfahrt-Feuerlöscher sind nicht in ausreichenden Mengen verfügbar.

Clemens Bollinger berichtet zu den AOPA-Medien. Die Anzahl der aufgerufenen Seiten des AOPA-Internetauftritts ist erfreulicherweise fast um die Hälfte gestiegen. Auch ca. 50 % unserer Mitglieder nutzt bereits die in diesem Jahr eingeführte AOPA-App mit vielen Funktionalitäten.

Um der digitalen Nachfrage zu folgen, soll der AOPA-Letter nur noch viermal pro Jahr erscheinen, dadurch sollen die stark ansteigenden Druck- und Portokosten gesenkt werden.

Unter TOP 5 trägt der Schatzmeister Bülent Emekci die Zahlen aus 2024 vor, die bereits im AOPA-Letter 3/2025 veröffentlicht wurden. Die Zahlen sind geordnet, der Jahresüberschuss in 2024 betrug 5.765 Euro, die Mitgliederzahlen sind auch wieder „netto“ um 109 leicht gestiegen.

Die letzte Beitragserhöhung fand im Jahr 2001 statt. Nach 25 Jahren könnte es im nächsten Jahr erstmals wieder notwendig sein, die Beiträge moderat anzupassen. Denn die finanziellen Einsparmöglichkeiten in der Geschäftsstelle sind weitestgehend ausgereizt, die Inflation muss ausgeglichen werden, weitere Einsparungen würden zu einer Reduzierung der Servicequalität und einer schwächeren Lobby für die Mitglieder führen.

Über die Höhe einer möglichen Beitragserhöhung im nächsten Jahr wurde diskutiert. Dabei wurde festgehalten, dass eine Erhöhung um ca. 10 Euro sicherlich akzeptabel wäre, wenn dies transparent begründet wird. Der Vorstand wird die Finanzen genau analysieren und bei Bedarf den Mitgliedern rechtzeitig einen Vorschlag unterbreiten.

Hans Rahmann stellte den Antrag auf Entlastung des Vorstands. Für die Entlastung wurde ohne Gegenstimmen bei 6 Enthaltungen des Vorstands votiert.

Der Vizepräsident Hans-Peter Walluf bedankte sich bei den Teilnehmern und beendete die Versammlung kurz vor 16:00 Uhr.

Fotowettbewerb AOPA Flugsicherheitstraining Eggenfelden 2025

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



Foto: © Dr. Detlef Lönard

Gewinner Dr. Detlef Lönard

Am diesjährigen Training im August nahmen 34 Piloten und 17 Fluglehrer teil. Das Flugsicherheitstraining in Eggenfelden findet seit über 46 Jahren statt. Durch die Nähe der Alpen ist hier natürlich das „Highlight“ die Alpeneinweisung durch ortskundige Lehrer.

Für Fortgeschrittene werden auch interessante Flüge mit Alpenüberquerungen nach Venedig, Slowenien, Kroatien als Tagesausflüge angeboten. Österreich, Tschechien, Ungarn wurden in den letzten Jahren ebenfalls angefliegen.

Natürlich kommen allgemeine Trainings-Flüge, bis hin zu IFR – Training nicht zu kurz. Alle Trainingsinhalte können natürlich ganz individuell auf Ihre Fähigkeiten und Bedürfnisse angepasst werden, ob SEP, MEP, VFR oder IFR.

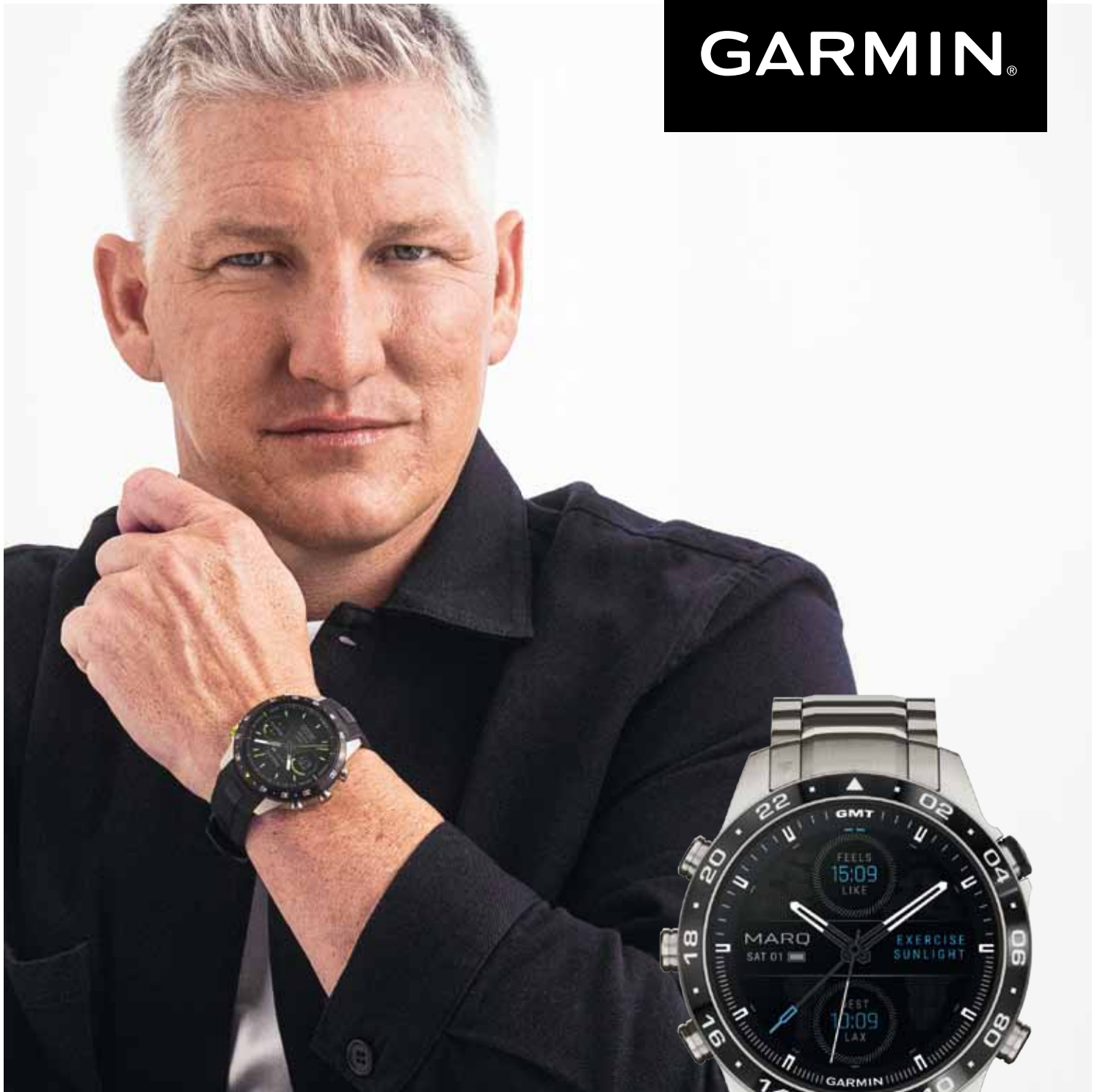
Im nächsten Jahr findet die Veranstaltung vom 09. bis 15. August statt.



Foto: © Jörg Beck

Gewinner: Jörg Beck

GARMIN®



**EXKLUSIVES ANGEBOT
FÜR AOPA-MITGLIEDER***

Erhältlich bei

CHRIST
seit 1863

* Das Angebot gilt ab sofort bis zum 31.12.2025 und bezieht sich auf folgendes Modell: MARQ® 2 Aviator (Gen 2). Den individuellen Gutscheincode für die Online-Bestellung erhalten Sie über die AOPA-Geschäftsstelle. Um den Rabatt bei Juwelier Christ vor Ort zu erhalten, ist ein Code erforderlich. Diesen erhalten Sie ebenfalls über die AOPA-Geschäftsstelle.

Beat Yesterday

Kommentar: Das LBA ist ein Risiko für die Luftfahrt – nicht die Piloten

Es gibt Behörden, die ihre Aufgabe ernst nehmen, und es gibt Behörden, die mit ihren Aufgaben offenkundig überfordert sind und durch serienmäßige Untätigkeit bei der Bearbeitung auffallen. Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) gehört derzeit eindeutig zur zweiten Kategorie. Eigentlich soll es für Sicherheit sorgen. Stattdessen sorgt es für Angst, Frust und Existenzvernichtung – und schadet damit der Luftfahrt, die es zu schützen vorgibt.

Misstrauen als Prinzip

Wenn ein erfahrener Flugmediziner wie Dr. Steffen Grüner an einem Tippfehler im BMI scheitert und plötzlich in eine Spirale unnötiger Untersuchungen gerät, läuft etwas gewaltig schief. Wenn eine Juristin wie Nina Coppik ihren Job „aus Gewissensgründen“ hinschmeißt, weil sie die Entscheidungen ihrer Behörde nicht mehr vertreten kann, ist das ein Alarmsignal. Hier geht es nicht mehr um Sicherheit – hier geht es um Machtausübung.

Das Muster ist klar: Das LBA behandelt Untauglichkeit nicht als Ausnahme, sondern als Regel. Piloten und Ärzte werden nicht als Partner, sondern als potenzielle Gegner gesehen. Misstrauen ersetzt Augenmaß. Bürokratie ersetzt Fachlichkeit.

Die faule Ausrede der Behörde

Natürlich betont das LBA, es gebe Checklisten, Besprechungen und elektronische Akten. Mit Verlaub: Papierkram macht noch keine Gerechtigkeit. Für die Betroffenen ist es ein untragbarer Zustand. Wer auf interne Prozesse verweist, während draußen Karrieren zerstört und Existenzen vernichtet werden, hat den Bezug zur Realität verloren.

Solange das LBA keine klaren Fristen nennt, keine Kennzahlen veröffentlicht und keine unabhängigen Gutachten einbindet, bleibt jede Stellungnahme ein reines Ablenkungsmanöver und reiht sich damit in die dreiste Lüge im Rahmen der AERO 2025 ein, wo auf dem LBA-Stand noch verkündet wurde, dass sich die Problematik nach den eingeleiteten organisatorischen Maßnahmen schnell vollständig auflösen werde.

Warum wir nicht wegsehen dürfen

Flugsicherheit ist ein hohes Gut. Aber sie wird nicht gestärkt, wenn man Piloten mit kafkaesken Verfahren drangsaliert. Sie wird gestärkt durch Verhältnismäßigkeit, Transparenz und Kompetenz. Genau das fehlt beim LBA – und genau deshalb ist die Behörde selbst zum Risiko geworden.

Es reicht!

Das LBA muss reformiert werden. Sofort. Nicht irgendwann. Die Verbände AOPA, DAeC und DULV bieten dazu nach wie vor einen Runden Tisch an, um die Probleme offen anzusprechen und schnelle Lösungen aufzuzeigen. Es geht um Existenzen, es geht um Vertrauen, es geht um die Zukunft einer ganzen Branche.

Politik und Öffentlichkeit dürfen sich nicht länger mit Ausreden zufriedengeben. Das LBA gehört auf den Prüfstand – und zwar gründlich: Nicht die Piloten sind das Problem der Luftfahrt, sondern ihre eigene Aufsichtsbehörde.

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



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.



Das Aus für Halon-Feuerlöscher in der Luftfahrt kommt zum Jahreswechsel – Aber was machen wir danach?

Eigentlich würden wir immer gerne auf einfache Fragen auch einfache Antworten geben, selbstverständlich auch in diesem Fall: Welchen Feuerlöscher kann man in einem Flugzeug installieren, wenn die Halon-Feuerlöscher nach dem 31.12.2025 verboten sind?

Leider ist das nicht so einfach, die Hüter der europäischen Richtlinien und die Experten in den Beratungsgremien der EASA sind sich noch nicht abschließend einig.

Zum Hintergrund: Halon ist ein Löschmittel, das für den menschlichen Organismus relativ unschädlich ist und deshalb auch bei der Verwendung in engen Flugzeugkabinen sehr beliebt war. Allerdings wurde schon 1987 von den Vereinten Nationen festgestellt, dass Halon die Ozonschicht schädigt und zum Treibhauseffekt beiträgt.

Von der Generaldirektion für Umwelt der Europäischen Kommission wurden deshalb schon 1988 Obergrenzen für die Produktion von Halon beschlossen, dazu kamen immer weitere Restriktionen. Für die Luftfahrt gab es Ausnahmen, solange keine für die Gesundheit zumutbaren Alternativstoffe zur Verfügung standen. Im Frühjahr 2025 wurde dann verkündet, dass Halon zum Jahresende 2025 auch nicht mehr in Feuerlöschern von Flugzeugen verwendet werden darf. Die Nachricht hat uns Verbände dann über die europäische Agentur für Flugsicherheit EASA mit einer gewissen Verzögerung erreicht.

Was bedeutet das für uns in der Allgemeinen Luftfahrt?

Gemäß der Vorschrift NCO.IDE.A.160 der Verordnung (EU) 2018/1975 müssen die sog. „ELA1“ Flugzeuge mit einer Masse von 1.200 kg und darunter nicht mit einem Feuerlöscher ausgerüstet sein. ELA1 Flugzeuge betrifft die Neuregelung nur dahingehend, dass ein freiwillig installierter Halon-Feuerlöscher jetzt ausgebaut und entsorgt werden muß. Wir sind der Meinung, dass man das bereits vor Jahren produzierte Halon auch noch sehr gut für einige weitere Jahre in den Feuerlöschern hätte belassen können, ohne dass das der Umwelt geschadet hätte. Aber offenbar besteht der Gesetzgeber auf einen anderen Ansatz und dem sofortigen Austausch.

Die schwereren Flugzeuge mit mehr als 1.200 kg MTOM betrifft das Halon-Verbot hingegen voll, denn sie müssen gemäß der NCO-Vorschriften einen Feuerlöscher an Bord haben. Halonfrei, aber was für einen? Wenn es nur so einfach wäre.

Nur für die komplexen Flugzeuge im Werkverkehr (Teil-NCC, geregelt in AMC1 NCC.IDE.A.205) und im gewerblichen Flugbetrieb (Teil-CAT) gibt es spezifische Anforderungen an Feuerlöscher. Die allermeisten Flugzeuge unserer AOPA-Mitglieder werden nach Teil-NCO eingesetzt, und hier gibt es keine eindeutigen Vorgaben. Wie angekündigt, gehen hier die Ansichten recht weit auseinander:

Unserer Meinung nach sind Feuerlöscher in kleinen Flugzeugen nicht fest installiert, damit dürfen in nicht-gewerblichen und nicht-komplexen Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt auch handelsübliche Feuerlöscher verwendet werden, die den Anforderungen der Norm EN3 für europäische Standard-Feuerlöscher entsprechen. Wenn man also einen dieser Feuerlöscher mitführt, wie sie auch im Haushalt oder im Straßenverkehr verwendet wird, dann sollte man legal auf der sicheren Seite sein. Im Baumarkt gibt es die ab 20 Euro zu kaufen, ausgelegt sind die aber typischerweise für einen Brand eines Autos und zur Brandbekämpfung im Freien. In einem engen Cockpit kann ihre Verwendung durchaus problematisch sein, denn ihre Inhaltsstoffe sind toxisch.

Eine andere Meinung vertritt jedoch den Standpunkt, dass alle Systeme und Geräte, die im Flugzeug fest installiert sind – und das wären zumindest die Halterungen der Feuerlöscher – auch nach Luftfahrt-Normen zugelassen sein müssen. Und wenn die Halterung fest eingebaut ist, dann muss auch der darin fixierte Handfeuerlöscher zugelassen werden.

Die EASA verweist als „Guidance“ (übersetzt auf Deutsch also „Anleitung“ oder „Beratung“, nicht Verpflichtung) auf den US-amerikanischen Standard für Feuerlöscher U.S.-UL 2B:C, der grob zusammengefasst bis zu Kabinengrößen von 5,66 m³ verwendet werden kann. Die verwendeten Löschmittel sind bei diesen Luftfahrt-Feuerlöschern weniger toxisch als bei den handelsüblichen im Haushaltsbereich.

Na klar, bei Sicherheit sollte man eigentlich nicht sparen. Aber das große Problem ist: Diese luftfahrtzugelassenen Feuerlöscher sind derzeit bei den meisten europäischen Flugbedarfshändlern entweder nicht lieferbar oder nur zu horrenden Preisen von über 1.500 Euro pro 1,4kg-Flasche. In den USA kosten sie hingegen nur ca. 250 USD. Wir erwägen über die AOPA auch Sammeleinkäufe für unsere Mitglieder mit dem Handel zu organisieren, wissen aber nicht, wie weit man damit die Preise drücken kann.

Auf jeden Fall sollte man sich bei der Gelegenheit als Pilot einmal intensiv mit den Notverfahren im Falle eines Brands im Cockpit auseinandersetzen, die stehen ausführlich im Flughandbuch unter den Notverfahren. Grob zusammengefasst:

Entsteht ein Brand im Motorraum, so ist das Brandschott zu schließen um die Verbreitung von Flammen und Brandgasen in der Kabine zu verhindern, der Feuerlöscher im Cockpit hilft da nicht.

Brand von Tablet-Computern oder Mobiltelefonen aus. Deshalb wäre es sinnvoll, rein freiwillig in eine feuerfeste Tasche und Handschuhe zu investieren, um solche Brände der Kleinelektronik zu bekämpfen. Die gute Nachricht: Beides erhält man im Internet Versandhandel für zusammen unter 25 Euro.

Sie finden diese unklare Situation unbefriedigend? Wir leider auch. Aber wir sind für Sie am Thema dran. Sobald wir uns eine abschlie-



Foto: © Pixabay.com - Peggy_Marco

Welcher Feuerlöscher darf's denn bitte sein?

Entsteht ein Brand im Cockpit, zumeist in der Avionik, dann hilft das Schließen des Brandschotts zum Motorraum natürlich nicht. Es sollten rasch die Sicherungen aller elektrischen Verbraucher abgeschaltet werden, bis das Feuer – hoffentlich sehr schnell – erstickt ist und erlischt. Der Einsatz eines Feuerlöschers, mit welchem Löschmittel auch immer, ist innerhalb eines engen Cockpits nicht nur für die Atmung der Menschen an Bord eine schwere Belastung, auch für die Avionik ist der Einsatz von Schaum oder Pulver eine Herausforderung. Ein Avionikbrand und Lösversuche mit Pulver oder Schaum sind besonders dann kritisch, wenn man die Instrumente zum Fliegen in Wolken noch dringend benötigt. Deshalb sollte man sich den Einsatz von Feuerlöschern als „Ultima Ratio“ der Brandbekämpfung in einem engen Cockpit schon einmal in Ruhe und am Boden sehr gut überlegen. Auf jeden Fall sollte man den Feuerlöscher erst einmal sehr sparsam mit kurzen Sprühstößen einsetzen und nicht sofort die ganze Flasche entleeren, auf jeden Fall so schnell wie möglich landen und die Kabine lüften.

Zum Glück sind solche Brände der Avionik recht seltene Ereignisse. Ein viel größeres Risiko geht unserer Meinung nach von einem

ßende Meinung zur Frage luftfahrtzugelassener oder normaler Feuerlöscher gebildet haben, werden wir aktuell darüber auf der AOPA-Website, in der App und per Newsletter berichten.

Michael Erb

Anzeige

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

aero-medical.org

Kostenfreie flugmedizinische Beratung für AOPA-Mitglieder



152. Regional Meeting der IAOPA-Europe

Am 24. und 25. Oktober trafen sich in Zürich die Vertreter der europäischen IAOPA zum inzwischen 152. Mal, um sich über aktuelle Themen der Verbandsarbeit zu beraten.

Eine besondere Bedeutung hatte das Thema Treibstoff, hier konnten sich die Vertreter zum aktuellen Stand der Lage in Sachen Avgas-Versorgung informieren. Clemens Bollinger beschrieb die Lage nach der Entscheidung der EU, einen Übergang zu einem bleifreien Avgas mit 100 Oktan bis 2032 zu erlauben. Auch zeigte er auf, wie sich sein eigenes Unternehmen bereits jetzt an einigen ausgewählten Flugplatztankstellen mit bleifreiem Flugkraftstoff des US-Herstellers Swift positioniert. Peter Keutgens berichtete über die Problematik der Avgas-Versorgung an den belgischen Flughäfen Ostende und Antwerpen, wo die Flughafenbetreiber offenbar Avgas-Flugzeuge mit vorgeschobenen Umweltgründen verbannen wollen, um freie Kapazitäten für größere Flugzeuge zu schaffen, die ihnen mehr Umsatz bringen. Der Vorsitzende der IAOPA-Europe Michael Erb trug vor, wie die Cumene-Problematik die Branche bedrohte, und wie man letztlich mit politischer Unterstützung erreichen konnte, dass es zu der erlösenden Gleichstellung mit Autofahrern kam. Aus den USA zugeschaltet war der Präsident der AOPA-USA und der IAOPA Darren Pleasance, der über die aktuellen Entwicklungen in Sachen Avgas auf der anderen Seite des Atlantik berichtete. Dort sind aktuell drei Unternehmen an der Entwicklung von bleifreiem Avgas mit 100 Oktan

beteiligt, und vermutlich wird nur eines davon übrigbleiben. Um diese Marktanteile wird natürlich gekämpft. Die Interessen unseres Verbands sind, dass der Übergang zu einem bleifreien Avgas nahtlos von statten geht, dass der Treibstoff sicher ist und bezahlbar bleiben wird.

Sehr positiv aufgenommen wurde von allen Teilnehmern, dass die EASA sich zu einer Reduzierung des Regelwerks entschlossen hat und hierzu gerade ein umfassendes Projekt gestartet hat. In Sachen Bürokratieabbau hört man ja viel von politischen Initiativen, die allzu gerne unerledigt steckenbleiben und dann still und leise wieder beerdigt werden. Allerdings hat die EASA bereits mit der General Aviation Roadmap und der darin enthaltenen vereinfachten IFR-Ausbildung, dem Part M Light in der Wartung und dem LAPL in der Flugausbildung bereits gezeigt, dass sie es mit reduziertem Verwaltungsaufwand durchaus ernst meint.

Als Themen mit besonderer Bedeutung wurden identifiziert: Die Anpassung der flugmedizinischen Standards nach US- und UK-Vorbild, die Reduzierung des Aufwands in der Ausbildung von



Foto: © Marina Paralingova



PPL-Fluglehrern, eine vereinfachte Reaktivierung von ausgelaufenen Ratings, ein Abbau des Part-NCC für komplexe Flugzeuge und die Anpassung der Standards für kleine Unternehmen im Rahmen der IT-Sicherheit unter Teil-IS.

J.P. Kinos aus Finnland stellte vor, wie sich das Projekt iConspicuity zur elektronischen Sichtbarmachung allen fliegenden Verkehrs von der Drohne über Luftsportler bis hin zu großen konventionellen Flugzeugen weiterentwickelt. Neben der Eurocontrol interessieren sich auch immer mehr Staaten in Europa für das Thema, und entscheiden sich wie in Skandinavien sogar für den Probetrieb mit UAT-Bodenstationen wie in den USA, die bei sehr geringem Aufwand nicht nur Verkehrs-, sondern auch AIS- und Wetterinformationen aussenden können.

Als Beispiele für gelungene Verbandsarbeit und Kommunikation der IAOPA im laufenden Jahr wurden die GA Days genannt, die ge-

meinsam mit dem Verband GAMA am 25. und 26. Juni in Egelsbach für die EASA abgehalten wurden.

Abschließend wurde intensiv diskutiert, wie man die Kommunikation mit den Mitgliedern über moderne Medien und Apps noch weiter intensivieren und verbessern kann.

Organisiert wurde das gut besuchte Event mit viel Engagement und Schweizer Präzision von der AOPA-Schweiz unter der Leitung ihres Vizpräsidenten Roland Kaps-Becker mit seinen Mitarbeiterinnen Patricia Siebenmann und Peggy Walentin. Finanziell unterstützt wurde es mit großzügigem Sponsoring unserer Partner Bollinger Aviation, Capzlog und ForeFlight.

Das nächste Treffen soll in Dänemark stattfinden.

Anzeige



KOMPAKT. PLANBAR. EFFIZIENT.

Deine **IFR-Theorie** in Präsenzkursen – alle Termine für 2026 online.

www.go-ifr.com/ifr-theorie



Flugmedizin und Privatpiloten –

Vieles ist derzeit weltweit in Bewegung, auch bei uns in Europa und in Deutschland?

So wie bislang geht es offensichtlich nicht weiter mit der Flugmedizin, da ist man sich unter Privatpiloten und ihren Verbänden einig. Denn die Untersuchungen verursachen alle Jahre wieder unnötigen Stress. Denn wir Privatpiloten müssen in Abhängigkeit von unserem Alter einmal im Jahr, alle zwei Jahre oder in jungen Jahren alle fünf Jahre zum Flugmediziner, um uns auf Flugtauglichkeit überprüfen zu lassen. Wer jung und kerngesund ist nimmt das locker. Alle anderen eher nicht, die Piloten gehen dann aus gutem Grund recht angespannt zu den Untersuchungen: Denn eigentlich

setzt, einzelnen Ärzten traut das EU-System der Flugmedizin kaum noch Entscheidungen zu.

Im Rest der Welt renoviert man das System gerade: In Großbritannien und den USA hat man schon sehr interessante Lösungen gefunden:

In Großbritannien gibt es für nationale Lizenzen die Selbsterklärung der flugmedizinischen Fitness, die von Piloten online an die Behörde



Foto: © istockphoto.com - Natali_Mis

kennt jeder in seinem Bekanntenkreis Fliegerkollegen, die offensichtlich gesund und aktiv durchs Leben gehen und Auto fahren, aber trotzdem monatelang auf ihr Medical warten müssen oder es sogar ganz verlieren.

Denn das System unserer Flugmedizin, das auf den Grundlagen der flugmedizinischen Erkenntnisse der Militärs im ersten Weltkrieg beruht und zum großen Teil von der ICAO übernommen wurde, ist für Berufspiloten größtenteils angemessen, Anpassungen an aktuelle medizinische Erkenntnisse wären allerdings auch hier wünschenswert. Aber für Privatpiloten sind die Anforderungen schlichtweg überzogen, und nicht an das tatsächlich sehr geringe Risiko angepasst. Zudem ist das System in Europa viel zu formalistisch umge-

geschickt wird. Die sog. „Pilot Medical Declaration“ (PMD) erfolgt über ein Online-System mit dem Namen CELLMA. Nur für internationale Flüge und bei bestimmten medizinischen Problemen benötigt man noch ein Medical vom Flugmediziner.

In den USA gibt es das System des BasicMed für Piloten, die die strenger Anforderungen des Medicals der dritten Klasse vermeiden wollen. Hierbei setzt die FAA verstärkt auf die Eigenverantwortung der Privatpiloten, die ja auch an allen Tagen zwischen den flugmedizinischen Untersuchungen selbst für die Beurteilung ihrer Flugtauglichkeit zuständig sind: Sie müssen selbst Entscheidungen treffen, ob sie noch bei laufender Nase fliegen wollen oder es sicher können. Bei stationären Krankenhausaufenthalten, Operationen und

schweren Erkrankungen ist das natürlich anders, da muss man auch wieder zum Fliegerarzt.

Bei BasicMed kann der Pilot zu jedem zugelassenen Arzt gehen und sich die Selbstbewertung gemäß einer gegengezeichneten offiziellen Checkliste bestätigen lassen. Mit diesem Medical darf man dann in den USA und in einigen benachbarten Staaten fliegen, und zwar grob zusammengefasst mit Flugzeugen bis 5.700 kg und mit bis zu sechs Passagieren, auch unter IFR. Bislang haben bereits 80.000 Privatpiloten das BasicMed beantragt, die Tendenz ist weiter steigend.

In Deutschland stelle die Flugmedizin über Jahrzehnte kein großes Problem dar: Vor einigen Jahren konnte man in Deutschland noch zu seinem Flugmediziner gehen, mit ihm offen über Probleme reden, und dann gab es ein Ergebnis: Im Zweifelsfall und bei Kleinigkeiten haben Flugmediziner für die Piloten entschieden, nach dem Motto: „Klappt schon! Aber wenn es Ihnen schlechter gut geht, bleiben Sie lieber am Boden und kommen nochmal bei mir vorbei.“ Und tatsächlich, das System hat sicher funktioniert. Inzwischen hat sich vieles geändert. Durch die EASA-Vorgaben wurden die Verfahren komplizierter, ein Fliegerarzt hat viel weniger Entscheidungsfreiräume und deutlich anspruchsvollere Dokumentationspflichten. Und offenbar sieht sich das LBA, als die für Flugmedizin zuständige Stelle in Deutschland, in der Verantwortung die Flugmedizin besonders streng zu prüfen, Entscheidungen in Frage zu stellen und auch die Anzahl der Flugmediziner deutlich zu reduzieren. Früher hatten wir in Deutschland ca. 500 Flugmediziner, inzwischen sind es nur noch weniger als 300. Begründet wurde mir das mal so: „Die Ärzte mit wenigen Überprüfungen haben ja oft keine Ahnung von den Verfahren, die will man gar nicht mehr.“ Dies hat zur Folge, dass es in manchen dezentralen Regionen Deutschlands keine Flugmediziner mehr gibt.

Im Vergleich zu allen anderen EASA-Staaten macht man es sich aber in Deutschland viel schwerer. Die Abarbeitung der Fälle im LBA ist so langsam und so fehlerhaft wie sonst nirgendwo in Europa, so dass das zuständige Verwaltungsgericht Braunschweig durch Klagen von Piloten überlastet ist. Wie die ausgeschiedene LBA-Juristin Nina Coppik es öffentlich und ohne diplomatische Filter (<https://flugtauglichkeit.info>) schildert, ist das LBA-Personal sowohl medizinisch als auch verwaltungsrechtlich zum großen Teil unzureichend qualifiziert, die Führungskräfte führen nicht, gute Mitarbeiter verlassen das LBA und die Stimmungslage ist insgesamt schlecht. Die Behördenleitung akzeptiert den Missstand offenbar, und die Dienstaufsicht beim Ministerium in Bonn ist träge, die Politik in Berlin hat andere Probleme, reagiert selbst auf Online-Petitionen und Schreiben der Verbände nicht.

Spannend ist, dass es in Deutschland auch ganz anders geht: Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) in Langen ist zuständig für die flugmedizinische Tauglichkeit der Fluglotsen. Beim BAF hört man keine Klagen, offenbar funktioniert hier alles wie am Schnürchen.



Foto: © stockphoto.com – Thiradach

Das Halloweengespenst ist zweifelsfrei nicht mehr flugtauglich

Warum wendet man die Arbeitsweise und den Führungsstil des BAF nicht auch im größeren Rahmen beim LBA an? Diese Frage sollte man sich im Verkehrsministerium einmal dringend selbst beantworten. Denn im Monat wandern derzeit etwa 50 deutsche Piloten in ihrer Not mit ihren Lizenzen aus, was wirklich beschämend für unsere Bürokratie ist. Besonders beliebt ist dabei das flugmedizinische Exil der Austrocontrol in Österreich. Dort nimmt man mit einem Dienstleistungsgedanken neue Kundschaft sogar gerne an.

Die EASA erkennt offensichtlich auch, dass man in Europa auf dem Gebiet der medizinischen Standards für nichtgewerbliche Piloten im Vergleich zu den letzten Entwicklungen USA und Großbritannien hinterherhinkt. Von der formalistischen ICAO in Montreal wird so schnell keine Lösung für den ganzen Globus kommen. Aber es soll sich auch in Europa dringend etwas tun, die EASA sammelt deshalb derzeit Anregungen aus der Branche (<https://bit.ly/4ommTNg>)

Was meinen Sie, wohin soll die Reise gehen, zu:

- mehr Entscheidungsfreiräumen für die Fliegerärzte? Sie müssen ja auch alleine über die Durchführung von Operationen und anderen medizinischen Behandlungen entscheiden, dafür sind sie ausgebildet.
- Selbsterklärungen der Piloten über ihre Flugtauglichkeit, ggf. ergänzt durch die Bestätigung eines Hausarztes?

Bitte teilen Sie uns Ihre Meinung mit!

<https://de.surveymonkey.com/r/XTLJV6J>



Von wegen Privatfliegerei abschaffen, Besucher stimmen mit den Füßen ab: 10.000 kommen nach Egelsbach, 42.000 zur Hahnweide

Immer wieder kann man nachlesen, dass die Abschaffung des privaten Fliegens gefordert wird: Zu umweltschädlich, sinnlos, nutzlos, nur für Reiche, das kann weg.



Viel Betrieb rund um den Egelsbacher Tower

Nun, offenbar sind das die Forderungen einer kleinen Minderheit, die aber medial sehr aktiv ist. Wenn man dann aber sieht, dass das Flugplatzfest in Egelsbach am 7. September über 10.000 begeisterte Besucher anzieht, die sich Flugzeuge und Hubschrauber mal aus der Nähe ansehen wollen und in Schlangen anstehen, um einmal einen Rundflug machen zu können, dann wird eines klar:

Unsere Branche braucht sich wirklich nicht zu verstecken, und die große, zumeist stille Mehrheit der Bevölkerung ist nach wie vor vom privaten Fliegen fasziniert. Und die nimmt es auch sehr wohlwollend zur Kenntnis, wenn man neben dem Bratwurststand und der Bude mit Schoko-Crêpes auch eines der ersten Elektroflugzeuge ausstellt und damit die Innovationsbereitschaft der Branche unterstreicht. Solch ein Flugplatzfest vorzubereiten ist sicherlich ein organisatorischer Kraftakt, aber er ist auch gut fürs Team-Building, vor allem er lohnt sich:

Denn die Besucher aus der Nachbarschaft nehmen die positiven Gefühle von einem Flugplatzfest ganz bestimmt mit nach Hause. Sie werden beim nächsten Motorgebrumme über ihrem Haus bestimmt freundlicher in den Himmel schauen, als wenn die PR des Flug-

platzes nur im Aufstellen von Schildern „Flugplatz – Betreten verboten, Lebensgefahr“ besteht. Neben diesen aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Schildern kann man freiwillig noch andere Schilder aufstellen:

„Sie interessieren sich für unseren Flugplatz? Dann informieren Sie sich unter www.flugplatzxyz.de oder besuchen Sie uns mal am Wochenende!“

Das Flugplatzfest in Egelsbach ist sicher keine seltene Ausnahme, an anderen Standorten funktioniert das Prinzip selbstverständlich auch. Zum Oldtimer-Fliegertreffen auf der Hahnweide in Kirchheim/Teck kamen in diesem Jahr vom 12. bis 24. September sogar stolze 42.000 Besucher.

Also: Seid nett zu Euren Nachbarn! Und wie im richtigen Leben, ladet sie doch mal zu Euch ein.



Oldtimer Treffen auf der Hahnweide 2025

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



Foto: © Michael Höcker

Termin: 07.02.2026

Ort: Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €

Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 26.01.2026

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. 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 Sprechfunkrefresher AZF online



Foto: © DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Dieses online Seminar befasst sich mit den IFR-Sprechfunkverfahren in Theorie und Praxis. Ziel ist die Vermittlung von vielleicht vergessenen Grundlagenwissen sowie die praktische Anwendung der AZF-Sprechgruppen. Das Seminar ist auf zwei Tage aufgeteilt. Am Donnerstag, den 13. März findet von 18:00 – 21:00 Uhr die Theorie statt und am Samstag, den 15. März wird von 10:00 – 13:00 Uhr die Praxis geübt. Wir nutzen die Software Zoom für die online Verbindung, eine Anleitung senden wir jedem Teilnehmer nach der Anmeldung zu. Referent der Veranstaltung ist Helge Zembold, Autor des Buches IFR-Sprechfunk.

Termin: 29. & 31.01.2026 (online)

Zeit: 18:00 – 21:00 Uhr am 29.01.2026

10:00 – 13:00 Uhr am 31.01.2026

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 50 €

Nichtmitglieder: 80 €

Anmeldeschluss: 16.01.2026

Anmeldeformular: Seite 23

Mit Weltumrunder Arnim Stief

AOPA-Nordatlantik-Seminar



Foto: © Arnim Stief

Termin: 14.03.2026
Ort: Egelsbach

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 199 €

Nichtmitglieder: 249 €

Anmeldeschluss: 02.03.2026

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



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.

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

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 149 €

Nichtmitglieder: 199 €

Anmeldeschluss: 11.11.2025

Anmeldeformular: Seite 23

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.

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: 14.11.2025
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-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



Fotos + Logo: © MARIKOM

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 online Seminar: Let's Go instruments



Foto: © Michael Fröhling

Termin: 29.11.2025 (online)

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 90 €

Nichtmitglieder: 110 €

Anmeldeschluss: 21.11.2025

Anmeldeformular: Seite 23

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

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

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

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

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

AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene



Foto: © Michael Fröhling

Termin: 06.12.2025 (online)

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 90 €

Nichtmitglieder: 110 €

Anmeldeschluss: 24.11.2025

Anmeldeformular: Seite 23

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

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

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

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

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika (USA, Kanada, Karibik) am 07.02.2026**
Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder

☐ **AOPA Sprechfunkrefresher AZF online am 29. & 31.01.2026**
Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder

☐ **AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 14.03.2026**
Teilnahmegebühr: 199 € für AOPA-Mitglieder, 249 € für Nichtmitglieder

☐ **AOPA-Seminar: Fliegen auf den Bahamas am 15.11.2025**
Teilnahmegebühr: 149 € für AOPA-Mitglieder, 199 € für Nichtmitglieder

☐ **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 Sea Survival Training in Elsfleth vom 29. – 30.05.2026**
Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder

☐ **AOPA online Seminar: Let's Go instruments am 29.11.2025**
Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder

☐ **AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene am 06.12.2025**
Teilnahmegebühr: 90 € für AOPA-Mitglieder, 110 € für Nichtmitglieder

Angaben zum Teilnehmer

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

Bestätigung und Anmeldung

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

☐ Überweisung nach Rechnungserhalt ☐ bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

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

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt.

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

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 Luftfahrt-Bedarfshändler: Friebe, Siebert oder Sky Fox



Prämienzahlung

von 40 Euro für jedes neue Mitglied



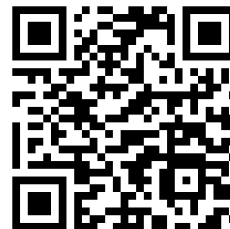
Lande-Gutscheinheft

Ausgabe für 2026

Kein Problem!

Die neuen Polster sponsern wir Dir, wenn Du uns ein neues Mitglied wirst:
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.



Nach dem Wegfall der Lufthansa-Standorte Paderborn und Friedrichshafen:

Zieht sich die Kranich-Airline innerdeutsch noch weiter zurück?



Foto: © pixabay.de - dmnwvndrich

Die City-Line: Nur noch ein seltener Gast an deutschen Regionalflughäfen?

Für den Lufthansa-Airlines-Chef Jens Ritter sind die gestiegenen Standortkosten ein Grund, um aktuell auch über die Schließung der Standorte an den Flughäfen Bremen, Dresden, Köln, Leipzig, Münster, Nürnberg und Stuttgart nachzudenken. Die Schuld daran gibt die Lufthansa der Bundesregierung, die sich ihrer Meinung nach nicht energisch genug für die Senkung von Steuern und Abgaben einsetzt. Vor einigen Jahren wurde nach dem Aus von Air Berlin und der Übernahme von Eurowings noch darüber diskutiert, ob die Lufthansa als Quasi-Monopolist auf vielen innerdeutschen Flugstrecken auftreten darf, oder ob das kartellrechtlich bedenklich ist. Auch andere kleine Wettbewerber wie die Intersky wurden erfolgreich aus dem Markt gedrängt.

Jetzt ist es interessant festzustellen, dass die Lufthansa auf diesen Quasi-Monopolrouten auf Grund der gestiegenen Standortkosten auch keinen ausreichend hohen Gewinn mehr produziert, der sie zufrieden stellt.

Die betriebswirtschaftliche Entscheidung der Lufthansa über die Zukunft dieser Standorte hat leider auch eine enorme volkswirtschaftliche Bedeutung, da die verkehrstechnische Anbindung der betroffenen Regionen maßgeblich von diesen Flugverbindungen abhängt. Denn mit dem PKW oder der Bahn kann man viele Regionen einfach nicht hinreichend schnell erreichen. Viele Dienstreisen, die früher bequem mit dem Linienflugzeug an einem Tag – hin und zurück – zu bewältigen waren, dauern jetzt oftmals drei Tage.

In Paderborn hat die regionale Wirtschaft sich bereits zusammengetan und für eine neue Airline-Verbindung gesorgt: Die virtuelle Fluggesellschaft Skyhub Pad verbindet seit Mai 2025 den Flughafen Paderborn-Lippstadt mit dem Flughafen München. Auch in Friedrichshafen hat sich eine On-Demand Airline mit Namen Flybird angesiedelt, sie will Passagiere ohne festen Flugplan befördern. Die General Aviation könnte von der Aufgabe vieler Linien-

flugstrecken zunächst profitieren, der Bedarf nach Individualflügen würde kurzfristig steigen. Man könnte in kleinen Flugzeugen aber natürlich auch nicht alle Passagiere des Linienverkehrs übernehmen.

Man muß auch erkennen, dass die Existenz vieler Regionalflughäfen beim Wegfall der Linienflugverbindungen grundsätzlich in Frage gestellt würde, dass ein Rückbau auf die Erfordernisse der Allgemeinen Luftfahrt nicht realistisch ist. Flughafenschließungen können nicht im Interesse der Allgemeinen Luftfahrt sein. Zumal an den meisten schwächer ausgelasteten Regionalflughäfen Linienluftfahrt und Allgemeine Luftfahrt ja durchaus harmonisch miteinander existieren.

Deshalb ist es gesamtwirtschaftlich überaus sinnvoll, an Regionalflughäfen weiterhin einen gesunden Mix von Airline-Verbindungen und General Aviation vorzuhalten.

Airfield Directory: Neue, offene Plattform für Pilotenberichte (PIREPs)

Wer kennt das nicht? Sich darüber zu informieren, was ein unbekannter Flugplatz für Vorteile bietet, wie hoch die Kosten sind, das ist gar nicht so einfach. Mal findet man wichtige Informationen auf einer frei zugänglichen Website, mal sind die Informationen aber nur für Nutzer einer zahlungspflichtigen Pilotenapp zugänglich.

Hier will das AOPA-Mitglied Thomas Witt ansetzen:

Unter der Adresse de.airfield.directory steht ein nonkommerzielles, Community-basierendes Projekt zur Verfügung, das PIREP-Daten und Informationen über Flugplätze weltweit sammelt und frei zugänglich macht.

Airfield Directory versteht sich als offene Datenbank für PIREPs und Flugplatzdaten. Aktuell sind auf der Plattform über 12.990 Flughäfen und Flugplätze weltweit gelistet, zudem existieren bereits mehr als 2.433 Pilotenberichte.

Die Beiträge kommen von der Community – von aktiven Piloten für Piloten. Die Daten unterliegen der Lizenz Creative Commons BY-SA 4.0, was bedeutet: Sie dürfen weiterverwendet und geteilt werden, solange die Quelle genannt und die Lizenz beibehalten wird.

Die Plattform betont ausdrücklich, dass sie nicht kommerziell ist. Es gibt keinen Verkauf von Daten und keine Flat-Rate-Abos.

Nach Registrierung (Login) kann man eigene PIREPs einstellen und bestehende ergänzen. Die Plattform lebt vom Mitmachen.

Schauen Sie doch mal rein, über den genannten Link oder den QR-Code.



NfL 2025-1-3633 veröffentlicht

Besondere Ermächtigung zu handschriftlichen Eintragungen in Lizenzen für Luftfahrtpersonal

Die NfL 2021-1-2238 wurde aufgehoben und mit sofortiger Wirkung durch die NfL 2025-1-3633 ersetzt.

Neben redaktionellen Änderungen sind nun auch Handeinträge durch TRI sowie für Hubschrauberberechtigungen möglich.

Die Formulare sind darüber hinaus für Flugzeuge und Hubschrauber separat verfügbar und zweisprachig (DE/EN).



News



Liebe Mitglieder,

in den letzten Wochen hat sich einiges getan, und wir möchten Euch ein kurzes Update geben:

Rotax Fly-In in Wels

Das Rotax Fly-In am Flugplatz Wels war ein voller Erfolg. Neben spannenden Präsentationen der neuen Motorengenerationen (u. a. 915 iS und 916 iS) gab es Gelegenheit, die neuesten Entwicklungen direkt bei den Rotax-Ingenieuren zu besprechen. Auch das Netzwerken kam nicht zu kurz – ein starkes Zeichen, wie lebendig und innovativ die österreichische Luftfahrt ist.

Versicherungen

In unseren Gesprächen hat sich gezeigt, dass es bei Versicherungen und insbesondere Charterbedingungen noch viele Unklarheiten gibt. Wer haftet im Schadensfall? Welche Bedingungen gelten wirklich beim Chartern? Welche Ausschlüsse stehen oft im Kleingedruckten? Um die Piloten hierbei zu unterstützen, planen wir einen Vortrag zum Thema Versicherungen. Ein Experte wird die Spezialitäten und Fallstricke erklären und steht für eure Fragen zur Verfügung. Informationen zu dieser Veranstaltung folgen.

Medicals

Auch beim Thema Tauglichkeitsuntersuchungen (Medicals) erreichen uns regelmäßig Rückmeldungen, dass Abläufe und Anforderungen nicht immer klar sind. Wir bleiben dran, diese Punkte mit den zuständigen Stellen aufzuarbeiten und für Transparenz zu sorgen.

Zu sog. Multifokale Linsen ein wichtiger Hinweis:

Bitte beachtet den neuen Hinweis „Medicalverlust durch multifokale Linsen“. Wer betroffen ist oder eine OP plant, sollte sich vorab informieren und beraten lassen:

<https://www.aopa.at/medicalverlust-durch-multifokale-linsen/>

SAVE THE DATE

AOPA Forum: AVGAS – quo vadis?

November 22 @ 9:00 – 11:00

Die General Aviation befindet sich im Umbruch: AVGAS 100LL-Nachfolge, Sustainable Aviation Fuel (SAF) bei Kerosin – die Welt der Flugtreibstoffe ist in Bewegung wie lange nicht mehr. Der Vortragende Clemens Bollinger (Bollinger Aviation) informiert in seinem Vortrag über diese Themen. Eine anschließende Diskussion rundet seine Ausführungen ab.

<https://www.aopa.at/event/aopa-forum-avgas-quo-vadis/>

Jetzt Kalender blocken: 11.10.2025

Neues AOPA-Tool zur Kommunikation

Ein positives Highlight: AOPA Austria arbeitet derzeit an einem neuen Tool für die Mitgliederwerbung – sowohl extern, um die Sichtbarkeit der Allgemeinen Luftfahrt zu erhöhen, als auch intern, damit bestehende Mitglieder Vorteile nutzen können. Details folgen in Kürze, aber schon jetzt ist klar: alle Mitglieder werden davon profitieren.

Wir danken Euch für Eure Rückmeldungen, Eure Unterstützung und Euer Engagement. Gemeinsam schaffen wir es, die Interessen der Allgemeinen Luftfahrt in Österreich stark zu vertreten.

*Mit fliegerischen Grüßen
Das Team der AOPA Austria*

GARMIN®

DAS BESTE INS STACK STECKEN



Mit dem extrem leistungsfähigen GPS 175 Navigator, GNC® 355 GPS/COMM oder GNX™ 375 GPS/Transponder in deinem Radio-Stack erhältst du unvergleichliche Next-Gen Funktionen, um dein Flugzeug für die nächsten Jahre fit zu machen – bei einfacher Installation, voller Garantie und dem besten Support.

GARMIN.COM/NAVIGATORS

Termine 2025

November 2025

15.11.2025

AOPA Seminar:

Fliegen auf den Bahamas

Info: www.aopa.de

22.11.2025

AOPA IFR Refresher Seminar

in Egelsbach (EDFE)

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

Januar 2026

10./11.01.2026

Wetterseminar

in Egelsbach (EDFE)

Info: www.flugwetterseminare.de

29. & 31.01.2026

AOPA AZF Refresher online

Info: www.aopa.de

Februar 2026

07.02.2026

AOPA Seminar:

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

Info: www.aopa.de

März 2026

14.03.2026

AOPA Nordatlantikseminar

mit Arnim Stief

in Egelsbach (EDFE)

Info: www.aopa.de

28./29.03.2026

AOPA Auffrischungsseminar

für Lehrberechtigte VFR/IFR online

Info: www.aopa.de

April 2026

22. – 25.04.2026

AERO Messe

in Friedrichshafen

Info: www.aero-expo.de

Mai 2026

29. – 30.05.2026

AOPA Sea Survival Training

in Elsfleth

Info: www.aopa.de

August 2026

09. – 15.08.2026

47. AOPA Flugsicherheitstraining

in Eggenfelden (EDME)

Info: www.aopa.de

September 2026

29.09. – 02.10.2026

IAOPA World Assembly 2026

Info: www.IAOPA.org

Oktober 2026

16. – 17.10.2026

AOPA Sea Survival Lehrgang

in Elsfleth

Info: www.aopa.de



© Fotolia - a_kom - Fotolia.com

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



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 22 – 25, 2026

Friedrichshafen | Germany



aero-expo.com

