



AOPA GERMANY

Ausgabe 06/2023 | Dezember 2023 – Januar 2024 | Heftpreis 2,80 €

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

LETTER

6/2023

Dezember/Januar

Offener Brief zur Problematik der flugmedizinischen Verwaltung im LBA



AOPA-intern!

Jeppesen Angebot für
AOPA-Mitglieder – auch in
2024 verfügbar

Einladung zum 18. Tag der
AOPA-Vereine

Stärker vertreten!

Fliegen ohne Flugleiter: Ein Zwischenbericht
Probleme bei Rotax-Motoren – DULV und
AOPA wollen der Problematik gemeinsam
auf den Grund gehen

Besser informiert!

Fliegen unterhalb von
besonderen Lufträumen
Entlang von Kontrollzonen



BOSE

A30 AVIATION HEADSET

**PROFLIGHT SERIES 2
AVIATION HEADSET**

FEIERTAGSANGEBOT

**Auf der
Wunschliste
aller Piloten.**

Verschenken Sie ein unvergessliches Geschenk. Beim Kauf eines A30 oder ProFlight Series 2 Aviation Headsets zwischen dem 19. November und dem 23. Dezember 2023 erhalten Sie einen Bose SoundLink Micro Bluetooth® Lautsprecher (im Wert von 129,95 €) gratis dazu.

Bose hat diese beiden Headsets entwickelt, um die Bedürfnisse von Piloten in allen Flugumgebungen zu erfüllen. Egal, ob Sie sich für das Around-Ear- oder das In-Ear-Design entscheiden, Sie erhalten drei Modi der aktiven Geräuschunterdrückung mit beispielloser Vielseitigkeit, Klarheit und Komfort.



**KAUFEN SIE BEI IHREM AUTORISIERTEN
VERTRIEBSPARTNER VOR ORT.**
Mehr erfahren auf [boseaviation.aero/promotion](https://www.boseaviation.aero/promotion).

Angebot gilt in Verbindung mit dem Kauf eines neuen Bose A30 Aviation Headset oder Bose ProFlight Series 2 Aviation Headset von Bose oder teilnehmenden autorisierten Bose Vertriebspartnern in der EMEA-Region. Das Angebot ist vom 19. November bis zum 23. Dezember 2023 gültig, kann nicht mit anderen Angeboten, Aktionen und Programmen kombiniert oder auf frühere Käufe angewendet werden. Pro Haushalt (gleicher Name und/oder Anschrift) ist maximal ein kostenloses Bose Geschenk erhältlich, unabhängig von der Anzahl der gekauften Bose Aviation Headsets. Die Lieferung erfolgt vorbehaltlich der Produktverfügbarkeit, und das Angebot kann ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Nicht gültig in Ländern, in denen dies verboten oder anderweitig gesetzlich eingeschränkt ist. Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen finden Sie unter [boseaviation.aero/Europe](https://www.boseaviation.aero/Europe). Die Bluetooth® Wortmarke ist eine eingetragene Marke der Bluetooth SIG, Inc. und jegliche Nutzung dieser Marke durch die Bose Corporation erfolgt unter Lizenz.



Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Liebe Pilotinnen und Piloten,

zum Jahresende 2023 sind wir in der AOPA-Germany vor allem mit zwei Themen befasst, die uns sehr beschäftigen.

Zum einen stehen wir in Deutschland unmittelbar vor einem großen Schritt auf dem Weg zum Fliegen ohne Flugleiter (FoF). Wie im Artikel zum Thema auf Seite 11 beschrieben, liegt uns gerade der Entwurf eines gemeinsamen Grundsatzpapiers von Bund und Ländern vor, das wir bis zum Jahresende offiziell kommentieren werden. Das Positive ist: Die meisten Bundesländer wollen beim FoF mitziehen. Leider ist es aber so, dass es auch weiterhin einige Bedenken in den Luftfahrtbehörden gibt. Und die wollten offenbar eine Ausgestaltung des Grundsatzpapiers, mit dem man Flugplätze auch zur Vorhaltung von jetzt „Flugplatzbetriebsleitern“ genannten Personen verpflichten kann, aber ausdrücklich nicht muss. Etwa bei Mischflugverkehr, bei kommerziellen Flügen, beim Einschalten der Nachtflugbefehrerung, etc. Da werden sicherlich die Interpretationen der neuen Regeln von Bundesland zu Bundesland recht unterschiedlich ausfallen. Und unsere europäischen Nachbarn werden sich wahrscheinlich wundern, warum die Deutschen in dieser eigentlich simplen

Angelegenheit mal wieder so kompliziert sind, warum man die ICAO- und EASA-Vorgaben nicht einfach 1:1 übernimmt.

Das Gute aber ist: Es wird in der neuen Saison an vielen Flugplätzen endlich mit dem Fliegen ohne Flugleiter losgehen. Das geben die neuen Regeln selbstverständlich her, und die Details müssen sich dann mit der Zeit einspielen.

Das größte und drängendste Ärgernis für viele unsere Mitglieder ist derzeit das Problem mit der zeitgerechten Ausstellung von flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnissen durch das Luftfahrt-Bundesamt in den Fällen, bei denen das Medical nicht einfach durch den Fliegerarzt ausgestellt werden kann. Also immer dann, wenn die Behörde noch Fragen zu Krankheiten und Einschränkungen hat. Dann kann es sehr leicht auch Monate oder Jahre dauern, bis man sich in Braunschweig eine Meinung gebildet hat und ein Pilot wieder fliegen kann. Im Rest von Europa sind solche Verzögerungen wie bei uns in Deutschland schlichtweg unbekannt. Was genau hier schief läuft, und was dagegen zu tun ist, das wollen wir und andere Verbände herausfinden. Dazu haben wir gemeinsam einen offenen Brief an

den Bundesverkehrsminister Wissing adressiert, den wir Sie alle bitten mit Ihrer Unterschrift zu unterstützen. Besonders negativ für Privatpiloten ist der Umstand, dass sich das LBA zunächst mit seinen knappen Kapazitäten um Berufspiloten kümmert, und dann erst um Privatpiloten. Einen ausführlichen Artikel zum Thema finden Sie auf Seite 12.

Dann verbleibt uns noch, uns ganz herzlich bei unseren Mitgliedern für die treue Unterstützung auch in diesem Jahr zu bedanken. Wenn Sie uns mit Ihren Mitgliedsbeiträgen nicht unterstützen würden, könnten wir unsere Arbeit für Sie nicht leisten.

Wir wünschen Ihnen eine frohe und besinnliche Weihnachtszeit, und für das Jahr 2024 „Many Happy Landings“! Auch im Neuen Jahr sind wir sehr gerne wieder für Sie da!

Ihr Michael Erb

AOPA-Intern

Wir danken ...	5
Arbeitskreis der fliegenden Juristen und Steuerberater – Eine Neuausrichtung	6
Mitglieder werben Mitglieder	8
Jeppesen Angebot für AOPA-Mitglieder – auch in 2024 verfügbar	10
Einladung zum 18. Tag der AOPA-Vereine	10

Stärker vertreten!

Fliegen ohne Flugleiter: Ein Zwischenbericht	11
Problematik der flugmedizinischen Verwaltung im Luftfahrt-Bundesamt	12
Update in Sachen Avgas 100LL, Fristen der ECHA zur Beantragung der Autorisierung zur TEL-Verwendung	14
Neuigkeiten vom gemeinsamen GA.COM- und GA.TeB-Treffen	16
Probleme bei Rotax-Motoren – DULV und AOPA wollen der Problematik gemeinsam auf den Grund gehen	18

Fliegerisch fit!

AOPA-Sprechfunkrefresher BZF online	20
AOPA Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach	20
AOPA online Seminar: Let's Go instruments	21
AOPA online Seminar: Fliegen auf der Metaebene	21
AOPA-Auffrischungseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online	22
AOPA Seminar: Fliegen in Nordamerika	22
AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See	23
AOPA-Flugsicherheitstraining Nord vom 26.05. – 01.06.24 in Rendsburg	24
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	25

Besser informiert!

EU will Bürger vor Kumol im Kraftstoff schützen – Auch Privatpiloten tanken professionell	26
Fliegen unterhalb von besonderen Lufträumen	27
Neue Vorschriften der EU auch für größere Flugschulen – Part IS-Informationssicherheit in der EU 2023/203	28
Entlang von Kontrollzonen	30

Rubriken

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

Titelfoto: © istockphoto.com – Wirestock

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Dezember 2023 und Januar 2024 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

40-jährige Mitgliedschaft

Heinrich Cordes
Joachim Kruth
Christof Munzlinger
Matthias Sibben
Horst Walter

30-jährige Mitgliedschaft

Wolfgang Horny
Georg Hänisch

Werner Heilos
Dr. Carsten Gott
Dr. Rainer Wendeborn
Dieter Gerhardt
Werner Moebs
Lars Geertz
Matthias Uliczka
Robert Blatt
Heinz Peters
Gert Knofe

25-jährige Mitgliedschaft

Hans-Jürgen Pabst
Eyal Brin
Frank Berwing
Guido J. Schuler
Leif Erichsen



Wir wünschen
allen Mitgliedern,
Geschäftspartnern
und Freunden der
AOPA-Germany ein
frohes Weihnachtsfest
und für das Jahr 2024
Glück, Gesundheit und
viel Erfolg!

Ihre AOPA-Crew

Auch in diesem Jahr werden wir auf das Versenden von Weihnachtskarten verzichten und stattdessen das eingesparte Geld für einen guten Zweck spenden.

Die AOPA-Geschäftsstelle bleibt zwischen den Jahren geschlossen.

Die AOPA-Geschäftsstelle ist vom 25. Dezember 2023 bis 05. Januar 2024 geschlossen. Am 22. Dezember erreichen Sie uns bis 12:00 Uhr. Am 08. Januar 2024 sind wir zu den gewohnten Bürozeiten wieder für Sie da.

Arbeitskreis der fliegenden Juristen und Steuerberater – Eine Neuausrichtung

Meeting am 18.11.2023 im IntercityHotel Berlin Hauptbahnhof

Der Arbeitskreis der fliegenden Juristen und Steuerberater in der AOPA hat eine lange und stolze Tradition. Gegründet in den Achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts von Rolf Quist, aufgebaut von Wolfgang Hirsch und fortgeführt von Jochen Hägele, war er eine unverzichtbare Initiative, die einen wesentlichen Beitrag dazu leistete, dass sich Juristen und Steuerberater in der AOPA fachlich austauschen und Piloten in Rechtsstreitigkeiten und Steuerangelegenheiten kompetent beraten und vertreten werden konnten. Dazu beigetragen hat die enge Kooperation mit dem Verband der Luftfahrtsachverständigen und nicht zuletzt die Urteilssammlung, die von Wolfgang Hirsch mit Hilfe vieler Beteiligter akribisch aufgebaut und die von Jochen Hägele weiter gepflegt wurde. Sie war ein wichtiges Gegengewicht zur „geheimen“ Urteilssammlung des Deutschen Luftpools (ein Zusammenschluss deutscher Luftfahrtversicherer, der später vom Bundeskartellamt aufgelöst wurde). Der nachfolgenden Generation muss gesagt sein, dass es damals noch kein Internet gab und damit der systematische Zugriff auf Gerichtsurteile oder andere Informationen nur durch solche Initiativen möglich war.

Die Zeiten haben sich auch ansonsten geändert. In jüngerer Zeit hat die COVID-Pandemie unsere Kommunikationsgewohnheiten stark verändert. Solche und andere Ereignisse muss man nicht als Bedrohung missverstehen, sondern als Herausforderung begreifen, getreu dem alten Sprichwort: „Die Zeiten ändern sich, und wir ändern uns mit ihnen“. Das funktioniert allerdings nur, wenn es aktiv angegangen wird. Die Neuausrichtung des Arbeitskreises ist ein Beleg dafür, dass die AOPA in der Lage ist, sich in einem veränderten Umfeld neu zu erfinden.

Voraussetzung hierfür ist ein erheblicher persönlicher Einsatz. Jochen Hägele hat in der Vergangenheit hervorragende Arbeit geleistet. Die vielen Anforderungen nur auf den Schultern eines Einzelnen abzuladen, ist allerdings auf Dauer nicht nur unfair, sondern auch unprofessionell. Planung der Veranstaltungen, Organisation von aktuellen

Eckpunkte für die künftige Arbeit des AK:

- Mit einer „publikumsoffenen Veranstaltung jeweils anlässlich der AERO“; einer Arbeitssitzung im Verlauf des Sommers in der Geschäftsstelle und einer, ähnlich der Auftaktveranstaltung gestalteten großen Sitzung im Spätherbst an einem noch zu bestimmenden Ort“
- Neue Darstellung der im Ak engagierten Mitglieder auf einer zu überarbeitenden Homepage bzw. Subpage der AOPA
- Erhebung bzw. Planung einer Kostenumlage/eines Beitrages zur Gewährleistung eines Budgets für Veranstaltungen (z. B. für Kosten von externen Referenten) und Werbung (Entfall der Printanzeige, Neugestaltung des Webauftritts)
- Anlaufstelle für eine erste Einschätzung bei (steuer-) rechtlichen Fragen ohne Anspruch auf „formale“ Erstberatung. Keine Prüfung von Dokumenten sondern erste telefonische Hilfestellung sowohl für die Geschäftsstelle als auch die Mitglieder
- Angebot an Behörden zur frühzeitigen Beteiligung an Verfahren von Gesetzen und Verordnungen mit Luftfahrtbezug

Redebeiträgen, Einwerbung von Behördenvertretern für Vorträge, Anmietung von Räumlichkeiten, der vielfältige Schriftverkehr, die Pflege einer Homepage – hierfür steht Jochen Hägele künftig die Geschäftsstelle und eine Verstärkung durch Frank Dörner und Stefan Hinners zur Verfügung.

Der Startschuss hierfür wurde am 18.11.2023 in Berlin gegeben. Gut 20 Mitglieder des Arbeitskreises trafen sich einen ganzen Tag



v.l.n.r.: Stephan Bernhardt (Präsident Fliegerarztverband), RA Stefan Hinners, RA Frank Dörner, Frau Dams (LBA)

lang im Intercity Hotel am Hauptbahnhof. Die Zustimmung zu der neuen Konzeption war einhellig und ist eine gute Basis für das Team, auf dieser Grundlage jetzt die vielen Details auszuarbeiten, die für eine Umsetzung nötig sind.

Neben diesen grundsätzlichen Fragen war der Tag aber noch von einem anderen Thema beherrscht: der MED-Problematik mit dem LBA. Die auch für dieses Thema zuständige Abteilungspräsidentin der Abteilung L des LBA; Frau Dams, und der Jurist der Abteilung, Herr Eitel, haben an der Tagung teilgenommen, um diese Problematik aus Sicht der Betroffenen zu verstehen. Das sind natürlich in erster Linie die Piloten; das sind aber auch die Fliegerärzte, die ebenfalls vertreten waren, und zwar durch den Präsidenten des Deutschen Fliegerarztverbandes, Herrn Dr. Bernhardt, sowie

dessen Justitiarin, Frau Rechtsanwältin Geue. Frau Dams hat ihrerseits ausführlich von den Problemen und den Lösungsansätzen berichtet, die das LBA verfolgt.

Die vielfältigen Diskussionsbeiträge und die Gespräche in den Pausen haben gezeigt, dass das Interesse an einer Neuausrichtung des Arbeitskreises und die Bereitschaft zum Engagement bei den Teilnehmern ausgesprochen hoch ist. Vorstand und Geschäftsführung der AOPA stehen geschlossen hinter dem neuen Team. Wir sind sicher, dass der Arbeitskreis in dieser neuen Struktur auch in den kommenden Jahren eine unverzichtbare Rolle spielen wird.

Prof. Dr. Elmar Giemulla
Präsident



Rechtsanwalt Frank Dörner ist Gründer und Partner der Kanzlei Dörner & Partner mbB (air-law.de), die am Sonderflughafen Oberpfaffenhofen bei München ihren Sitz hat. Die Kanzlei ist nahezu ausschließlich auf Mandate aus der Luftfahrt spezialisiert und hat aktuell drei Berufsträgerin (-innen). Als Fachanwalt für Verwaltungsrecht bearbeitet er viele Fälle zu Lizenzen, Genehmigungen und Zulassungen.

Mit der Fliegerei hat er im Segelflug bereit im Alter von 14 Jahren begonnen. Er ist in der Freizeit als Segelflug-, Motorflug- und Ultraleichtflugehrer engagiert.

Begleitend zur anwaltlichen Tätigkeit ist er als Luftfahrtsachverständiger tätig (Öffentlich bestellt und vereidigt durch die IHK München und Oberbayern). Hieraus ergeben sich vielfältige Schnittstellen bei der Vorbereitung und Umsetzung von Luftfahrzeugkäufen aber auch bei der Bearbeitung von Zwischenfällen und Unfällen in der Luftfahrt.

Rechtsanwalt Jochen Hägele ist seit seiner Zulassung als Rechtsanwalt im Jahre 2004 nahezu ausschließlich im Bereich des Versicherungsrechts tätig. Im Jahre 2011 hat er seine fliegerische Leidenschaft in den beruflichen Bereich einfließen lassen und bedient seither die Schnittstelle zwischen Versicherungsrecht und Luftverkehrsrecht, wobei sich der Fokus immer mehr in den luftrechtlichen Bereich (Fragestellungen aller Art) verschoben hat, was er letztlich zum Anlass nahm, eine rein auf Luftrecht spezialisierte Kanzlei, die luftraum.aero Rechtsanwalts-gesellschaft mbH mit Sitz in Stuttgart zu gründen.

Vizepräsident der AOPA-Germany

Vorsitzender des Arbeitskreises der Fliegenden Juristen und Steuerberater

Ehemaliges Vorstandsmitglied der Flugbetriebsgemeinschaft Pattonville e.V.



Rechtsanwalt Stefan Hinnert ist Seniorpartner der Kanzlei Brüggemann & Hinnert in Hamburg, einer mittelständischen Kanzlei von acht spezialisierten Anwälten in zivil- und strafrechtlichen Fachbereichen mit Fachanwaltsqualifikationen, z. B. Arbeitsrechts-, Mietrechts- und Strafrechtsspezialisten, wodurch fachübergreifende Lösungen gefunden werden können. Als Fachanwalt für Versicherungsrecht ist RA Hinnert spezialisiert auf Luftfahrtschadensfälle, damit zusammenhängender versicherungsrechtlicher Problematiken und allgemeine luftrechtliche Fragen.

Rechtsanwalt Hinnert ist außerdem öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger der IHK Hamburg für Flugbetrieb, Flugunfallanalyse und Betriebsunterbrechungsschäden von Flugzeugen, hat eine Vielzahl von Lizenzen (CPL(A)/IR/FI/MEP FI/IR, PPL(H) und UL und UL/FI) und ist anerkannter Flugprüfer des Luftfahrtbundesamtes. Außerdem ist er Inhaber und Geschäftsführer eines Luftfahrtunternehmens und einer Flugschule.

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](https://www.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.



Jeppesen Angebot für AOPA-Mitglieder – auch in 2024 verfügbar

AOPA-Mitglieder erhalten auch im Jahr 2024 weiterhin 15% Rabatt auf Ihre Rechnungen bei Fälligkeit oder bei Neuerwerb von fast allen Produkten, wenn der Kauf über Jeppesen abgeschlossen wird (gilt nicht für Pilot Supplies). Der Rabatt **kann nicht** automatisch

für die Renewal Angebote angewandt werden, bitte nehmen Sie hierzu Kontakt per E-mail mit Jeppesen auf und teilen Sie Ihre AOPA-Mitgliedsnummer mit: fra-services@jeppesen.com

Einladung zum 18. Tag der AOPA-Vereine

Am 17. Februar 2024 als Online-Veranstaltung



Foto: © Ralf Valerius

Ralf Valerius ist Beirat im Vorstand der AOPA und organisiert den Tag der Vereine seit vielen Jahren

Am 17. Februar treffen sich die Mitgliedsvereine der AOPA-Germany wieder zum „Tag der AOPA-Vereine“. Die Veranstaltung wird erneut als online Veranstaltung durchgeführt.

Es werden Themen der Allgemeinen Luftfahrt diskutiert, die speziell für Vereine interessant und relevant sind.

Zum 18. Tag der AOPA-Vereine lädt die AOPA-Germany hiermit herzlich ein:

Wann: Samstag, den 17. Februar 2024

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Geplante Themen sind u. a.:

- AVGAS aktueller Stand
- Fliegen ohne Flugleiter
- Elektroflugzeuge Erfahrungsberichte

Der genaue Tagesablauf sowie das endgültige Programm gehen allen Teilnehmern rechtzeitig nach Anmeldung zu.

Ihr Verein ist AOPA-Mitglied und Sie haben Interesse an einer Teilnahme?

Dann melden Sie sich bei uns über diesen Link bis zum 02. Februar 2024 an: <https://bit.ly/3RmgPpZ>

Die Teilnahme ist selbstverständlich kostenlos.



Foto: © istockphoto.com - Kristian1108

Fliegen ohne Flugleiter: Ein Zwischenbericht

Zum Redaktionsschluss dieses AOPA-Letters stehen wir unmittelbar vor einem großen Zwischenschritt auf dem Weg zum Fliegen ohne Flugleiter (FoF). Vor zwei Wochen trafen sich in Berlin Mitarbeiter des Bundesverkehrsministeriums und der Länderministerien, um – unter anderem – über das Thema FoF zu beraten. Präsentiert und diskutiert wurde offenbar eine Vorlage, die wesentliche Details zum Flugbetrieb wie An- und Abflugverfahren sowie Funk-sprechgruppen vorgibt, und auch zu verwaltungsrechtlichen Aspekten Stellung bezieht. Wie man uns inoffiziell mitgeteilt hat, ist diese Diskussion im Sinne des FoF sehr positiv verlaufen.

Den Verbänden wurde in Aussicht gestellt, dieses Papier in den nächsten Tagen zur Kommentierung zu erhalten. Konkretes Ziel mehrerer Landesluftfahrtbehörden ist es offensichtlich, zu Beginn der Flugsaison 2024 auch an vielen Flugplätzen FoF anbieten zu können.

Das setzt aber auch voraus, dass die Flugplatzhalter bei ihrer zuständigen Behörde ein Interesse an diesem Thema anmelden und sich mit eventuell noch bestehenden Auflagen in der aktuellen Flugplatzgenehmigung auseinandersetzen. Denn diese Auflagen müssen beseitigt werden, dazu bedarf es entweder Allgemeinverfügungen der Behörde (wie in Hessen vorbildlich geschehen), oder die Flugplatzhalter müssen im jeweiligen Einzelfall Änderungen

der Genehmigungen beantragen. Die Herausforderungen sollten sich bei vorhandenem Wohlwollen auf beiden Seiten aber in Grenzen halten.

Wir halten Sie selbstverständlich – auch aktuell über unsere Website – über den Fortschritt informiert.

Sehr hilfreich für Flugplatzbetreiber ist die Initiative von Guido Frey aus Paderborn, der in seinem inzwischen achten Newsletter zum Thema Fliegen ohne Flugleiter wichtige Fragen aus der Praxis aufgreift:

- Erste erteilte Genehmigungen
- Vorbereitung Genehmigungsänderung
- Tanken und Abrechnung ohne Flugleiter
- Flugassistenzsystem

Wer Kontakt aufnehmen und den Newsletter beziehen will:
Interessengemeinschaft Fliegen ohne Flugleiter
Guido Frey

Telefon: +49 178-4 04 43 32

E-Mail: Guido.Frey@posteo.de

Selbstverständlich steht Ihnen für Rückfragen auch die AOPA-Geschäftsstelle mit den bekannten Kontaktdaten zur Verfügung.



Stärker vertreten!

Problematik der flugmedizinischen Verwaltung im Luftfahrt-Bundesamt

Gemeinsame Aktion der Verbände AOPA-Germany, DAeC und DULV

Wie wir bereits im Editorial dieses AOPA-Letters dargestellt haben, ist das derzeit größte und drängendste Ärgernis für viele Mitglieder der AOPA-Germany, des DAeC und des DULV das Problem der nicht-zeitgerechten Ausstellung von flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnissen durch das Luftfahrt-Bundesamt.

Und zwar in den Fällen, bei denen das Medical nicht einfach durch den Fliegerarzt ausgestellt werden kann. Diese Fälle sind in ihrer Häufigkeit und in ihrer Dauer völlig inakzeptabel geworden, auch nach Jahren ist trotz Lösungsversuchen keine Besserung in Sicht.

Deshalb haben wir gemeinsam den nebenstehend abgedruckten offenen Brief an den Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing adressiert. Wir bitten alle Pilotinnen und Piloten, diesen Brief zu unterstützen.

Am einfachsten ist das, wenn Sie dem untenstehenden QR-Code folgen, oder unsere Website www.aopa.de besuchen.

Über den weiteren Fortgang werden wir Sie selbstverständlich informiert halten.



Anzeige



AOPA GERMANY

We keep you in the air

Wir unterstützen Sie bei den kleinen und großen Aufgaben der Fliegerei.

Wir mischen uns ein, wenn Pilotenrechte beeinträchtigt werden.

Verlassen Sie sich auf die weltweit präsente Gemeinschaft der AOPA!

www.aopa.de

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



Offener Brief zur Problematik der flugmedizinischen Verwaltung im Luftfahrt-Bundesamt

Sehr geehrter Herr Bundesminister Wissing,

seit einigen Jahren gibt es im Luftfahrt-Bundesamt große Probleme mit der zeitgerechten Ausstellung von flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnissen und mit der Aufsicht über die Fliegerärzte.

Bei bestimmten gesundheitlichen Problemen muss zur abschließenden Tauglichkeitsentscheidung vom Fliegerarzt an die lizenzführende Behörde verwiesen werden, die dann die Entscheidung über die Flugtauglichkeit trifft. Die genaue Dimension des Problems ist unbekannt, aber unter dieses Verfahren fallende Zeugnisse werden oftmals nur mit einer sehr großen Verzögerung von mehreren Monaten oder Jahren ausgestellt.

Betroffen von diesen Verzögerungen sind sowohl Berufs- als auch Privatpiloten. Für Berufspiloten sind die Folgen dieser Verzögerungen evident, wenn sie mehrere Monate oder Jahre ihren Beruf aufgrund von administrativen Problemen im Luftfahrt-Bundesamt nicht ausüben können, ebenso wie für die sie beschäftigenden Airlines. Aber auch Privatpiloten sind massiv betroffen, wenn sie mehrere Monate nicht fliegen dürfen, wenn sie auf Grund einer längeren Pause ihre fliegerische Routine verlieren und einem hohen Sicherheitsrisiko ausgesetzt sind.

In Ihrer Not verklagen viele Piloten das Luftfahrt-Bundesamt wegen Untätigkeit oder erheben Dienstaufsichtsbeschwerden. Vor deutschen Verwaltungsgerichten häufen sich deshalb auch hunderte Verfahren, die diese blockieren.

Das Führungspersonal des Luftfahrt-Bundesamts stellt sich durchaus der Kritik aus der Branche und erklärt seit Jahren, das Problem erkannt zu haben und etwa durch Einstellung von zusätzlichem medizinischem Fachpersonal lösen zu wollen. Dabei scheitert es bislang aber leider trotz aller Bemühungen, die Lage verschärft sich zusehends weiter.

Aus diesem Grund haben sich die Verbände

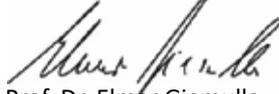
- AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.
- DAeC, Deutscher Aero Club e.V.
- DULV, Deutscher Ultraleichtflugverband e.V.

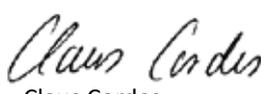
dazu entschlossen, diesen offenen Brief zu verfassen, um die politisch Verantwortlichen auf diese Problematik aufmerksam zu machen und sie zu einer Lösung der Angelegenheit aufzufordern. In anderen europäischen Staaten, die in der Flugmedizin ebenfalls den EASA-Regularien unterliegen, sind lange Bearbeitungszeiten völlig unbekannt, weshalb viele Berufs- und Privatpiloten inzwischen auch ihre Lizenzen ins Ausland transferieren. Zur Lösung des Problems schlagen wir deshalb den Verantwortlichen dringend vor, einmal über die deutschen Landesgrenzen hinweg zu schauen und sich dort inspirieren zu lassen: Z.B. in Österreich klappt das alles völlig reibungslos.

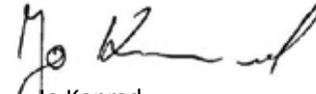
Sehr geehrter Herr Bundesminister, angesichts dieses dramatischen Staatsversagens fordern wir:

- Eine transparente Quantifizierung der Problematik durch das LBA
- Eine verbindliche Planung zur kurzfristigen und nachhaltigen Beseitigung der Problematik, die mit den Verbänden auf ihre Zweckdienlichkeit abgestimmt wird.

Mit freundlichen Grüßen


Prof. Dr. Elmar Giemulla
Präsident AOPA-Germany


Claus Cordes
Präsident DAeC


Jo Konrad
Präsident DULV

Update in Sachen Avgas 100LL, Fristen der ECHA zur Beantragung der Autorisierung zur TEL-Verwendung

Eine große Befürchtung vieler Betreiber von Flugzeugen mit großen Kolbenmotoren ist, dass in der Europäischen Union das Avgas 100LL auf Grund seines Blei-Additivs TEL verboten wird, noch bevor ein bleifreies Avgas mit 100 Oktan auf den Markt kommt.

Die europäische Kommission hat über ihre Umweltagentur ECHA den Anbietern von Avgas 100LL eine Frist bis zum 1. November 2023 gesetzt, um die Beimischung des Additivs TEL in Flugkraftstoffe in Europa auch nach dem 1. Mai 2025 zu beantragen.

Wir gehen nach unseren Recherchen davon aus, dass zumindest drei Anbieter von Avgas 100LL die notwendigen Anträge gestellt haben, über sie wird in den nächsten Monaten entschieden, die Verbände werden Gelegenheit haben die Anträge zu kommentieren. Der Antrag von Shell ist inzwischen auch schon öffentlich einsehbar. <https://bit.ly/49VqRFH>

Unter anderem hat die EASA die Verbände der europäischen General Aviation in der zweiten November-Woche zum aktuellen Stand der Thematik unterrichtet.

In den USA haben sich die Umweltbehörden und die Industrie darauf verständigt, bis zum Jahr 2030 auf bleifreies Avgas umzustellen.

Unser Bestreben in Europa ist, die Ausstiegsstrategien auf beiden Seiten des Atlantiks zu synchronisieren. In den USA haben sich Treibstoffhersteller zum Ziel gesetzt, neben dem bleifreien Avgas von GAMI, der über ein STC zugelassen ist, auch bleifreies Avgas zum Verkehr zuzulassen, das als 1:1 Ersatz von Avgas 100LL auch ganz ohne ein STC direkt verwendet werden kann.



Foto: © istockphoto.com – Kvitajlan



WELCOME FREEDOM

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

Neuigkeiten vom gemeinsamen GA.COM- und GA.TeB-Treffen



Foto: © Michael Erb

Am 6. und 7. November trafen sich in Köln insgesamt 45 Mitglieder des EASA-Beratungsgremiums für die Allgemeine Luftfahrt. Die meisten Teilnehmer nahmen vor Ort teil, die anderen online. In bewährter Tradition folgten sowohl Industrievertreter (GA.COM) als auch Vertreter der europäischen EASA-Mitgliedsstaaten (GA.TeB) der Einladung der EASA, so dass erneut ein guter Informationsfluss zwischen allen Beteiligten gewährleistet war. IAOPA-Europa wurde durch Michael Erb und Jacob Pedersen vertreten.

Den offiziellen Kurzbericht der EASA mit den wichtigsten Tagesordnungspunkten finden Sie unter diesem Link: <https://bit.ly/3T3yp3k>



Foto: © EASA

TESTEN LOHNT SICH

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



AMAZON GUTSCHEIN, WERT 10 €

- Wählen Sie Ihren Wunschartikel aus dem gesamten Amazon Angebot aus
- Gutscheine können nur auf www.amazon.de eingelöst werden

Ohne Zuzahlung

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.

Probleme bei Rotax-Motoren – DULV und AOPA wollen der Problematik gemeinsam auf den Grund gehen

Ganz offensichtlich gibt es Probleme mit Rotax-Motoren, deren Häufigkeit man nur schwer abschätzen und deren Ursache man sich noch nicht hinreichend erklären kann. Deshalb ist es auch richtig und wichtig, dass LBA und BAZL hierzu Berichte von Flugzeugbetreibern im Rahmen des „incident reporting“ sammeln.

Luftfahrt Bundesamt – Nachrichten – Das Luftfahrt-Bundesamt weist auf vermehrte Ereignisse beim Betrieb von Flugzeugen mit Rotax-Motoren hin (lba.de) – Shortlink <https://bit.ly/3s0a9aG>

Information über vermehrte Motorstörungen mit ROTAX Motoren (admin.ch) – Shortlink: <https://bit.ly/47U616x>

Laut LBA wird als mögliche Ursache derzeit unter anderem der enge Bauraum der Triebwerke innerhalb der Verkleidung diskutiert. Auch das Abgassystem sowie die Treibstoffversorgung, die Treibstoffqualität und der Zündmechanismus stehen im Fokus. Für die Analyse erschwerend ist der Umstand, dass sich die Störungen in keinem Fall reproduzieren ließen. Der einzig positive Aspekt ist,



Foto: © Stemme Production GmbH

Foto: © istockphoto.com – Raichat



dass es bislang offenbar noch zu keinen Personenschäden gekommen ist.

DULV und AOPA-Germany wollen zur Lösung beitragen, indem wir Flugzeughalter bitten ihre Erfahrungen auch an uns zu übermitteln. Die Meldungen sollten folgende Details enthalten:

- LFZ-Muster
- Motor-Typ
- Propeller-Typ
- Art der Störung / Flugphase
- Datum der Störung
- Nicht zwingend notwendig: Flugzeugkennung

Zudem wollen wir in Erfahrung bringen, welche Maßnahmen bei den Haltern ergriffen werden. Wir wissen, dass bei Vereinen nach

Rücksprache mit den Herstellern bereits Betriebsempfehlungen im Umlauf sind, z. B. die maximale Startleistung so lange wie möglich stehen zu lassen und nicht zu reduzieren.

Auch haben einige Halter in Rücksprache mit ihren Werften zusätzliche Wartungen eingeführt, danach werden bei Kontrollen Verschleißteile des Vergasers und Treibstoffleitungen frühzeitig ausgetauscht.

Diese Infos wollen wir auch gerne sammeln. Eine Weitergabe der eingereichten Informationen an Behörden würde nur anonymisiert erfolgen.

Bitte schreiben Sie uns unter info@aopa.de und / oder info@dulv.de
Oder nutzen Sie unsere Online Umfrage: <https://bit.ly/3QX99Jj>



Anzeigen



German Aviation Expert Association

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

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

www.gaea.aero

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



AOPA-Sprechfunkrefresher BZF online



© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Termin: 10.02.2024 (online)
Zeit: 09:00 – 16:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 50 €

Nichtmitglieder: 80 €

Anmeldeschluss: 02.02.2024

Anmeldeformular: Seite 25

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

Inhalte:

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

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

AOPA Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach



Termin: 10.02.2024

Zeit: 09:00 – 16:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 50 €

Nichtmitglieder: 80 €

Anmeldeschluss: 02.02.2024

Anmeldeformular: Seite 25

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

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

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

Referent der Veranstaltung ist Markus Schmal.

AOPA online Seminar: Let's Go instruments



Foto: © Michael Fröhling

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 25

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: 16.03.2024 (online)

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 90 €

Nichtmitglieder: 110 €

Anmeldeschluss: 06.03.2024

Anmeldeformular: Seite 25

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 hieven 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-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online



Foto: © Fotolia.com – Thaut Images

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

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

Termin (online): 23. – 24.03.2024
Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

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

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 130 €

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

Anmeldeschluss: 11.03.2024
Anmeldeformular: Seite 25

AOPA Seminar: Fliegen in Nordamerika

NEUES SEMINAR



Foto: © Michael Höcker

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.



Termin: 06.04.2024
Ort: Egelsbach, 10:00 – 17:00 Uhr
Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 150 €
Nichtmitglieder: 190 €

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.

Anmeldeschluss: 22.03.2024
Anmeldeformular: Seite 25

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.

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

AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See



Termin: 24. – 25.05.2024
Ort: Elsfleth
Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 580 €
Nichtmitglieder: 750 €
Anmeldeschluss: 03.05.2024
Anmeldeformular: Seite 25

In Kooperation mit



Fotos+Logo: © MARIKOM

Anzeige

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.



Ein Muss für jeden Piloten – ideal auch als Geschenk!

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

Jetzt endlich erhältlich!

AirShampoo Lande-Gutscheinheft 2024



DE/AT/DK

JETZT SCHNELL BESTELLEN!

*€10,00 Rabatt für DAeC-/AOPA-Mitglieder oder Besitzer eines LGH

Ab **€ 79,90***
Regulär: ~~€ 89,90~~

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

AOPA-Flugsicherheitstraining Nord vom 26.05. – 01.06.24 in Rendsburg



Foto: © Fotolia.com – Johnny Lye



Foto: © J. Kaminski

Termin: 26.05. – 01.06.2024
Ort: Flugplatz Rendsburg-Schachtholm

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 260 €

Nichtmitglieder: 360 €

Fluglehrerstunde: 40 €

Anmeldeschluss: 29.02.2024

Anmeldeformular: Seite 25

Bei unserem Flugsicherheitstraining Nord können Sie eine Woche mit AOPA Fluglehrerinnen und Fluglehrern trainieren, zum Beispiel Anflüge auf den nahe gelegenen Fliegerhorst Hohn mit den Militär-Lotsen. Hier werden GCA-Approaches, NDB Approaches und Radar-Führung allgemein durchgeführt. Der praktische Teil beinhaltet je nach Wunsch der Teilnehmer z. B. Grundlagen der Start- und Landetechniken, Anflüge auf internationale Flughäfen, Funk- und GPS Navigation sowie Nachtflug.

Wir sprechen mit diesem Training auch alle Piloten der Allgemeinen Luftfahrt an, die die Eigenheiten und Anforderungen des Fliegens über große Wasserflächen verstehen und richtig damit umgehen möchten: Die Interpretation des Umfeldes mit der notwendigen Unterstützung durch die Fluglage- und Navigationsinstrumente, die richtige Flugvorbereitung mit Schwimmweste, das Wetter, die Sicherheitsausrüstung und das Verhalten im Notfall, der hoffentlich nie eintritt. Theorie wird ebenfalls nicht zu kurz kommen und Sprachprüfungen können ebenfalls vor Ort abgenommen werden. Jedem Flugzeug wird ein Fluglehrer zugeteilt. Das praktische Training findet von Montag bis Freitag statt. Die Anreise sollte bereits am Sonntagabend erfolgen, die Abreise ist für Samstag geplant.

Details zum Programmablauf, Hinweise zu Übernachtungsmöglichkeiten etc. gehen den Teilnehmern nach Anmeldung zu. Wir haben ein Abrufkontingent für alle Teilnehmer reserviert. Die Teilnahmegebühren betragen 260 € für AOPA-Mitglieder und 360 € für Nichtmitglieder (Preise inkl. MwSt.). Die Kosten für die Fluglehrer werden mit 40 € pro Stunde berechnet. Pro Ereignis fallen zusätzlich 40 € für Briefing & Debriefing an. In der Teilnahmegebühr enthalten ist der Transport morgens vom Hotel in Rendsburg zum Flugplatz und abends retour sowie das Abschlussbuffet.



Foto: © AOPA-Germany



Foto: © AOPA-Germany

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



- AOPA-Sprechfunkrefresher BZF online am 10.02.2024**
 Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder
- AOPA Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach am 10.02.2024**
 Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder
- 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-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online vom 23. – 24.03.2024**
 Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder
- AOPA Seminar: Fliegen in Nordamerika am 06.04.2024**
 Teilnahmegebühr: 150 € für AOPA-Mitglieder, 190 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 16
- AOPA Sea Survival Training in Elsfleth vom 24. – 25.05.2024**
 Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 12
- AOPA-Flugsicherheitstraining Nord in Rendsburg vom 26.05. – 01.06.24**
 Teilnahmegebühr: 260 € für AOPA-Mitglieder, 360 € 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.

EU will Bürger vor Kumol im Kraftstoff schützen – Auch Privatpiloten tanken professionell



Und Berufspiloten dürfen ihre Luftfahrzeuge selbstständig mit Jet A1 oder Diesel betanken. Doch Privatpiloten hat man irgendwie vergessen.

Wir haben gemeinsam mit anderen Branchenverbänden die Europäische Kommission schon vor Monaten um eine Klarstellung gebeten, dass natürlich auch Privatpiloten ihre Flugzeuge selbstständig ohne die Unterstützung von ausgebildeten Tankwarten mit Diesel oder Jet A1 betanken müssen und können. Aber offenbar hat man in Brüssel noch nicht die Zeit gefunden, die Problematik mit einer Stellungnahme aufzulösen. Ein aktuelles Gutachten unterstützt uns: Es zählt auch Inhaber einer privaten Pilotenlizenz zu den „Professionals“. Denn CPL- und ATPL-Inhaber werden in Bezug aufs Tanken auch nicht anders ausgebildet als PPL- und LAPL-Piloten. Und wenn man es auf die Spitze treiben will, wie wäre es mit dieser Argumentation: PPL-Inhaber sind durch ihre Qualifikation als dieseltankende Autofahrer geeignet, Diesel oder Jet A1 zu tanken. In den letzten Tagen

Foto: © AOPA-Germany

Leider gibt es mal wieder ein Beispiel für bürokratische Seltsamkeiten aus Brüssel zu vermelden. Die Europäische Kommission will die EU-Bürger vor der Substanz Kumol schützen, was grundsätzlich eine gute Idee ist: Kumol ist giftig, kann die Leber schädigen, zu Schwindel und Benommenheit führen und möglicherweise Krebs erzeugen. Was hat das mit der Allgemeinen Luftfahrt zu tun?

Kumol kann Dieselmotorkraftstoff und Jet A1 beigemischt sein. Es soll seit 1. Dezember 2023 gemäß der europäischen Richtlinien 1907/2006 und 2023/1132 nicht mehr an die „allgemeine Öffentlichkeit“ abgegeben werden, sondern nur noch an „gewerbliche und professionelle Nutzer“. Die EU-Richtlinien definieren diese Begriffe leider nicht. Private Autofahrer sind von der Vorschrift ausgenommen und dürfen weiterhin selbstständig Diesel tanken.

erreichten uns viele Fragen von Mitgliedern, die eine Nachricht der Air BP erhalten haben, wonach Treibstoffe mit der Substanz Kumol in der Selbstbedienung nur noch an „professionelle Nutzer“ abgegeben werden dürfen.

Hier kann man aber Entwarnung geben: Air BP definiert alle Kunden als professionell, die einen Pilotenschein besitzen und an Flugplatztankstellen tanken. Deshalb merken Sie sich bitte, falls Sie an einem Flugplatz gefragt werden sollten: Sie sind Inhaber einer Pilotenlizenz und damit natürlich qualifiziert, ihr Flugzeug selbst sehr professionell mit Diesel oder Jet A1 zu betanken!

Fliegen unterhalb von besonderen Lufträumen

In seinem Artikel auf den Seiten 30 und 31 hat Jürgen Mies auf die Problematik des Fliegens entlang von Kontrollzonen hingewiesen. In der letzten Zeit häufen sich aber auch die Meldungen über Luftraumverletzungen nicht nur von Kontrollzonen, sondern auch gerade die Lufträume Charly, Delta und TMZ darüber sind betroffen. Einer der Hot-Spots im letzten Jahr war dabei der Internationale Flughafen von Berlin-Brandenburg, bei dem es wiederholt zu Verletzungen des darüber liegenden Luftraums „Charly“ durch Einflüge von unten, aber auch durch horizontale Durchflügen ohne die notwendige Freigabe kam.



Foto: © pixabay.com - jotoya

Leider ist es im Zeitalter von GPS auch weit verbreitet, dass Piloten sehr knapp an Lufträumen entlang steuern, sowohl im zwei- als auch im dreidimensionalen Raum. Auch ich habe schon die Erfahrung mit Mitfliegern gemacht, dass Aussagen kamen wie: „Wenn der Luftraum erst in 2.500 ft beginnt, dann fliege ich halt in 2.400 ft ganz legal darunter“. Oder: „100 m Steinabstand sind doch ok, schau mal wie genau das GPS ist!“

Ich finde diese knappen Planungen nicht gut, aus zwei Gründen: Zum einen setzt man sich dabei dem Risiko aus, dass schon eine kleine Thermik oder ein Aussetzen des Autopiloten eine Luftraumverletzung auslösen können. Denn ein Flugzeug steigt sehr schnell um 200 ft, wenn man nicht rechtzeitig gegensteuert, und dann sind 100 ft Sicherheitsmarge viel zu schnell aufgebraucht. Eine Luftraumverletzung kann heute leicht nachverfolgt und zur Anzeige gebracht werden, viele Piloten rufen dann bei uns in der AOPA-Geschäftsstelle an und bitten um juristischen Beistand.

Eine Vielzahl von Lufträumen wie auch in Berlin sind heute zudem auch so konstruiert, dass sie nur noch über einen kleinen vertikalen Sicherheitsabstand zwischen unkontrollierten VFR-Flugzeugen

darunter und den geschützten IFR-Anflügen darin verfügen, so dass in der Praxis bereits ein nicht genehmigter Einflug in einen Luftraum von nur 100 Fuß tatsächlich zum Durchstarten eines Airliners führen kann. Die Anzeige wegen der Luftraumverletzung kommt dann so sicher wie das Amen in der Kirche. Außerdem können der Höhenmesser wie auch das GPS-Ungenauigkeiten haben, ein falsch eingestelltes QNH tut sein übriges.

Zum anderen signalisiert man als VFR-Pilot den Fluglotsen durch einen gewissen Sicherheitsabstand zu ihren Lufträumen, dass man mit Sicherheitsmargen fliegt und nicht ständig beobachtet werden muß, und das hilft den Kollegen vor den Radarschirmen wesentlich ihre Arbeit zu machen.

Also: Schon im eigenen Interesse sollte man seine Flüge in der Umgebung von kritischen Lufträumen unbedingt so planen, dass ausreichend Sicherheitsabstand eingehalten wird. Und man sollte in seiner Flugplanung nicht nur die Route in 2D planen, sondern auch die Punkte klar festlegen, wo man seinen notwendigen Steig- oder Sinkflug beginnt.

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

Neue Vorschriften der EU auch für größere Flugschulen – Part IS-Informationssicherheit in der EU 2023/203

Die Europäische Kommission macht sich nach mehreren erfolgreichen Hacker-Attacken auf Airlines, Flugsicherungen und Flughäfen Gedanken um die IT-Sicherheit der Luftfahrt-Infrastruktur. Das Resultat ist die Durchführungsverordnung EU 2023/203, in der unserer Meinung nach völlig überzogene Anforderungen für Organisationen gestellt werden. Uns hatte man zugesichert, dass die Allgemeine Luftfahrt ausgenommen wäre. Leider sind dann letztlich aber auch Flugschulen betroffen, und zwar gemäß Artikel 2 (1) d) und f):

- zugelassene Ausbildungsorganisationen (ATO) nach Anhang VII (Teil-ORA) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, mit Ausnahme der Organisationen, die ausschließlich mit Ausbildungsmaßnahmen für ELA2-Luftfahrzeuge im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 Buchstabe j der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 oder ausschließlich mit theoretischer Ausbildung befasst sind;
- Betreiber von Flugsimulationsübungsgeräten (FSTD) nach Anhang VII (Teil-ORA) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, mit Ausnahme der Organisationen, die ausschließlich mit dem FSTD-Betrieb für ELA2-Luftfahrzeuge im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 Buchstabe j der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 oder ausschließlich mit theoretischer Ausbildung befasst sind; Also: Falls eine Flugsicherung und große Flughäfen wegen eines Hackerangriffs ausfallen, dann hat unser Land ein Problem. Fallen jedoch Flugschulflugzeuge oder Flugsimulatoren wegen eines Hackerangriffs aus, dann ist das mit Sicherheit individuell bedauerlich, aber längst kein Problem für die Allgemeinheit, vor dem der Staat sie schützen muss.

Anhang II sieht folgende Anforderungen an ein Informationssicherheits-System vor:

- IS.I.OR.100 Umfang
- IS.I.OR.200 Informationssicherheitsmanagementsystem (ISMS)
- IS.I.OR.205 Bewertung des Informationssicherheitsrisikos
- IS.I.OR.210 Umgang mit dem Informationssicherheitsrisiko
- IS.I.OR.215 Informationssicherheitssystem für interne Meldungen
- IS.I.OR.220 Störungen der Informationssicherheit – Erkennung, Reaktion und Wiederherstellung
- IS.I.OR.225 Reaktion auf von der zuständigen Behörde gemeldete Beanstandungen
- IS.I.OR.230 Informationssicherheitssystem für externe Meldungen
- IS.I.OR.235 Auftragsvergabe für Tätigkeiten des Informationssicherheitsmanagements
- IS.I.OR.240 Anforderungen an das Personal
- IS.I.OR.245 Führen von Aufzeichnungen
- IS.I.OR.250 Handbuch zum Informationssicherheitsmanagement (ISMM)
- IS.I.OR.255 Änderungen des Informationssicherheitsmanagementsystems
- IS.I.OR.260 Kontinuierliche Verbesserung

Falls Sie von diesen neuen Vorschriften betroffen sein werden, die ab dem 22. Februar 2026 gelten, dann melden Sie sich bitte bei uns.

Eventuell können wir hier auch auf die Unterstützung der deutschen Luftfahrt-Behörden zählen, denn sie sind von den neuen Regelungen ebenfalls betroffen und wissen zumeist nicht, wie sie sie umsetzen sollen.



Foto: © istockphoto.com – Thanakorn Lappattaranan



JOCHEN SCHWEIZER

O₂

go



PHILIPS



cewe

MAC

+Babbel

Tchibo

EPSON

WMF

GARMIN.

SENNHEISER

BRAUN

DeLonghi

flaconi
Find your beauty. Everyday.



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“**.

Entlang von Kontrollzonen

Jedem Piloten ist bekannt, eine Kontrollzone (Control Zone/CTR) ist ein besonderer Luftraum um einen kontrollierten Flugplatz, der zum Schutz des an- und abfliegenden IFR-Verkehrs eingerichtet ist. Ohne eine (Flugverkehrskontroll-)Freigabe darf man in eine Kontrollzone nicht einfliegen.

Die Kontrollzonen werden von den VFR-Piloten meistens um- oder überflogen. Dabei sollte man bei Kontrollzonen, bei denen der IFR-Verkehr außerhalb nur durch Luftraum E geschützt ist, ganz besonders auf an- und abfliegenden IFR-Verkehr achten.

In Deutschland gibt es über 50 kontrollierte Flugplätze, zivile wie militärische, und damit genauso viele Kontrollzonen. Anders als im Ausland sind die Kontrollzonen in Deutschland ausschließlich als Luftraum Klasse D klassifiziert.

Die Größe und Ausdehnung einer Kontrollzone ergibt sich durch die Ausrichtung der Start- und Landebahn(en) und der IFR-Verfahren, insbesondere der IFR-Anflugverfahren. Die Obergrenze liegt in vielen Fällen bei 2500ft über Flugplatzhöhe. Damit wird sichergestellt, dass die Kontrollzonen immer in den darüber liegenden kontrollierten Luftraum ragen. Das ist bei den großen Verkehrsflughäfen Luftraum C und D; bei den vielen kleineren kontrollierten Flugplätzen Luftraum E. Hier verläuft also ein Teil der IFR-An- und Abflugverfahren außerhalb der Kontrollzonen in einem Luftraum, der von unkontrollierten VFR-Flügen intensiv genutzt wird. Die Gefahr, dass es zu gefährlichen Begegnungen zwischen VFR- und IFR-Flügen kommen kann, ist hier besonders groß. Und in der Tat werden jedes Jahr einige gefährliche Begegnungen (Aircraft Proximities) zwischen IFR- und VFR-Verkehr außerhalb der Kontrolle angezeigt, vor allem im Endanflugbereich.

Mit Sicherheitsabstand um und über Kontrollzonen

Grundsätzlich haben VFR-Piloten im kontrollierten Luftraum E mit IFR-Verkehr zu rechnen. Das gilt ganz besonders im Bereich um Kontrollzonen, die nicht durch weitere Lufträume, wie Luftraum C und D, geschützt sind (Achtung! Auch eine TMZ ist ein Luftraum E).

Man sollte als VFR-Pilot daher schon einen gewissen seitlichen und vertikalen Abstand zu Kontrollzonen einhalten, um möglichen an- und abfliegenden IFR-Verkehr frühzeitig zu erkennen und besser ausweichen zu können. Auch wenn die IFR-Piloten verpflichtet sind, rauszuschauen und auf anderen Verkehr zu achten und dabei die Ausweichregeln einzuhalten, so sind sie doch in der An- und Abflugphase vor allem mit der Flugführung beschäftigt. Hinzu kommt, dass bei Abflügen von Jets der Steigwinkel recht hoch sein kann und die Sicht direkt nach vorne eingeschränkt ist.

Fliegen unmittelbar entlang der seitlichen Grenze oder an der Obergrenze einer Kontrollzone, wie es immer mal wieder vorkommt, sollte man als VFR-Pilot vermeiden.

Achtung vor IFR-Anflügen im Endanflug

Wie schon erwähnt, obwohl in der Umgebung der kontrollierten Flugplätze grundsätzlich überall mit IFR-An- und Abflügen zu rechnen ist, stellen sich die IFR-Endanflüge als besonders sensibel dar und es kommt in diesem Bereich immer wieder zu gefährlichen Annäherungen zwischen VFR-Flügen und anfliegenden IFR-Flügen.

Abweichend von den generell gültigen Ausweichregeln haben VFR-Piloten gemäß den luftrechtlichen Vorgaben anderen im Endanflug befindlichen Luftfahrzeugen hier immer auszuweichen. Hinzu kommt, dass in der Flugphase „Endanflug“ sich die Luftfahrzeuge sowohl lateral (Verlängerung der Pistenausrichtung) als auch vertikal (in der Regel 3° Sinkprofil) stets auf den exakt gleichen Flugprofilen befinden.

Um die Aufmerksamkeit für die IFR-Endanflugbereiche gegenüber den VFR-Piloten zu erhöhen, werden auf der ICAO-Karte 1:500.000 bei den kontrollierten Flugplätzen, die ausschließlich durch eine Kontrollzone geschützt sind, die IFR-Endanflüge einschließlich der jeweiligen Flughöhe am Beginn des Endanfluges dargestellt (rotes Symbol, das auf der Rückseite der ICAO-Karte erklärt wird).

Bei einem Flug entlang einer Kontrollzone sollten Piloten diese Endanflugbereiche grundsätzlich meiden oder in gebührenden Abstand oberhalb bzw. ggf. unterhalb des Endanflugbereiches fliegen.

Auch an unkontrollierten Flugplätzen mit RMZ (Radio Mandatory Zone), an denen IFR-Flugbetrieb stattfindet, sind die Endanflugbereiche auf der ICAO-Karte dargestellt. Auch hier gilt besondere Vorsicht für VFR-Piloten.

Wie umgehen mit HX-Kontrollzonen

Viele Kontrollzonen, vor allem von militärischen Flugplätzen und kleineren zivilen Flugplätzen sind nicht immer aktiv, da dort nicht regelmäßig IFR-Verkehr wie an großen Verkehrsflughäfen stattfindet. Auf der Luftfahrtkarte sind diese Kontrollzonen mit „HX“ gekennzeichnet.

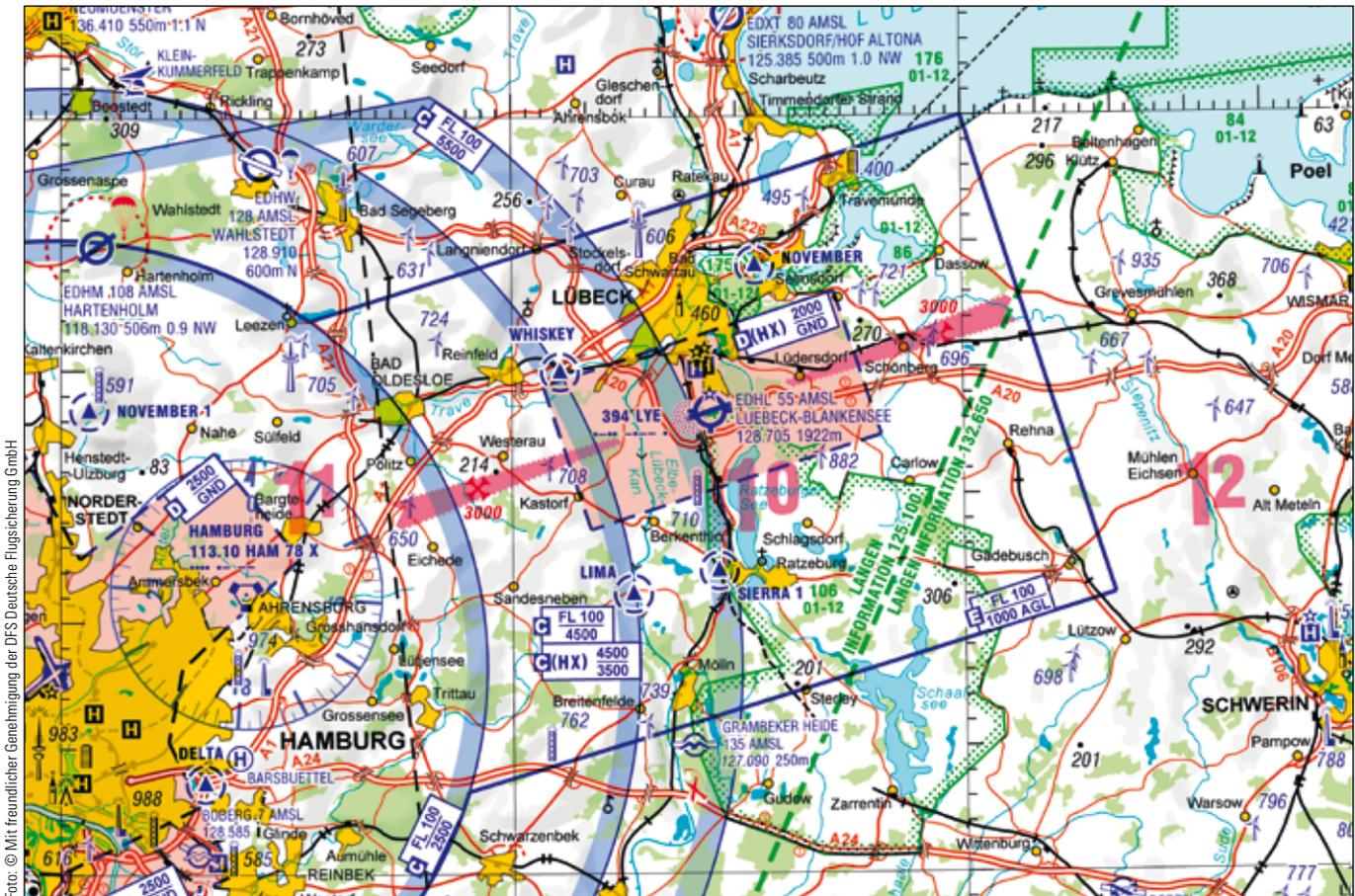


Foto: © Mit freundlicher Genehmigung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Darstellung der IFR-Endanflugbereiche am Beispiel Flugplatz Lübeck, Ausschnitt ICAO-Karte Blatt Hamburg (Mit freundlicher Genehmigung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH). Nicht für navigatorische Zwecke geeignet.

Im Luftfahrthandbuch AIP sind die Öffnungszeiten der Kontrollzonen veröffentlicht. Sie geben einen Anhaltspunkt bezüglich der zu erwartenden Aktivierungszeiten. Eine Aktivierung außerhalb der veröffentlichten Zeiten bzw. Deaktivierung innerhalb dieser Zeiten ist jedoch jederzeit möglich.

Der Luftraumstatus einer mit „HX“ gekennzeichneten Kontrollzone kann beim Fluginformationsdienst (FIS) sowie zusätzlich bei der zuständigen Flugplatzkontrolle (TWR) bzw. außerhalb der TWR-Besetzungszeiten beim Flugplatzinformationsdienst erfragt werden.

Ist das Einholen der Information über den aktuellen Luftraumstatus nicht möglich, oder wird vom Piloten auf die Überprüfung verzichtet, ist die Kontrollzone als aktiv zu betrachten.

Piloten haben bei einem Flug durch eine deaktivierte Kontrollzone dauernde Hörbereitschaft auf der Frequenz, auf der die Statusanfrage erfolgte, aufrechtzuerhalten, damit sie über kurzfristige Statusänderungen benachrichtigt werden können (weitere Details siehe AIP VFR, Teil ENR).

Höhenmesser immer auf das aktuelle QNH einstellen

Es versteht sich von selbst, dass während des Fluges immer das aktuelle QNH eingestellt sein muss. Das gilt ganz besonders dann,

wenn oberhalb einer Kontrollzone geflogen oder wenn der IFR-Endanflugbereich außerhalb einer Kontrollzone unter- oder überflogen wird. Schon ein um 1 hPa vom aktuellen QNH-Wert eingestellter Höhenmesser zeigt eine um 30 ft falsche Flughöhe an, oder anders ausgedrückt, das Luftfahrzeug fliegt um 30 ft zu hoch oder zu tief.

Transponder sollte immer an sein

Wer in der Nähe einer Kontrollzone fliegt, sollte, auch wenn in der geringen Höhe nicht unbedingt ein Transponder vorgeschrieben ist, den Transponder einschalten. Nach SESAR.13001 gilt, dass wenn ein Luftfahrzeug über einen betriebsfähigen SSR-Transponder verfügt, der Pilot diesen während des Fluges durchgängig zu betreiben hat, unabhängig davon, ob sich das Luftfahrzeug innerhalb oder außerhalb eines Luftraums befindet, in dem Sekundärrundradar (SSR) für Zwecke des Flugverkehrsdienstes verwendet wird.

Das hilft auf jeden Fall dem Fluglotsen – und der Sicherheit. Er kann auf seinem Monitor sehr viel besser erkennen, dass sich das Luftfahrzeug außerhalb der Kontrollzone befindet und keine Gefahr für an- oder abfliegenden IFR-Verkehr darstellt. Andererseits kann er auch sehen, wenn der VFR-Verkehr zu nahe an IFR-Verkehr kommt und ggf. entsprechende Verkehrsinformationen an den IFR-Piloten geben.

Jürgen Mies

News



AIC

Als jährliche Tradition dürfen wir uns zum Jahresende über neue Funkverfahren freuen. Im AIC A 21/23 sind die aktuellen Änderungen vermerkt (AIC A 17/22 ist somit ab dem 28.12.23 ungültig). Dass ihr euch nicht durch die gesamten 148 Seiten wühlen müsst, hier die wichtigsten Neuigkeiten für euch zusammengefasst:

- Das Wichtigste vorweg: „Wels Flugplatz“ zum Beispiel wird zu „Wels Radio“. Wie bereits in anderen Ländern gängig wird auch nun in Österreich diese Vorgabe implementiert.

- Durchflüge durch Lufträume C und D können zwar, wie bereits gehandhabt, durch „Wien Information“ koordiniert werden, jedoch müssen Luftfahrzeuge beim Durchflug selbst immer mit der örtlich zuständigen Flugverkehrskontrollstelle in Kontakt stehen.
- Schon mit 30.11.23 bekommt der Flughafen Linz (LOWL) eine neue Radarfrequenz, die 125.685 (bisherige Ausweichfrequenz).

Ab Seite 138 sind im Änderungsverzeichnis alle Änderungen nochmal genau vermerkt.

Jahresrückblick

Endlich konnten wir 2023 wieder durchstarten und das fliegen genießen. Diese Gelegenheit haben wir gleich wahrgenommen und für ein paar Veranstaltungen genutzt.

Diese starteten mit der Generalversammlung im Juni, an welche wir die 60-Jahr-Feier der AOPA angehängt haben. In gemütlicher Atmosphäre wurden viele interessante Gespräche über die Fliegerei geführt. Bei der durchgeführten Wahl wurde dem Vorstand einstimmig das Vertrauen ausgesprochen. Wir bedanken uns vielmals dafür und sehen es als Motivation, den eingeschlagenen Weg weiterzugehen und somit die GA in Österreich weiter zu unterstützen.

Weiter gings mit dem AOPA-FLY-IN in LOWZ (Zell am See). Bei diesem äußerst erfolgreichen Event durften wir einige besondere Gäste begrüßen.

Erwähnen möchten wir Kathrin Kaiser, welche ihr Buch „In 40 Tagen um die halbe Welt“ präsentiert hat. Darin berichtet sie über ihre einzigartige Reise in einer SEP-Maschine von Deutschland nach Oshkosh. Äußerst lesenswert!

Des Weiteren war GARMIN mit Fabian Kienzle vertreten, dabei wurden viele Infos über Avionik und Avionik-Upgrades ausgetauscht.

Last but not least war natürlich auch Turbulence Solutions vertreten. Turbulence Solutions hat eine Technologie zur Minderung von Turbulenzen im Flug entwickelt. Zu sagen, dass diese Technik noch in den Kinderschuhen steckt, wäre fast untertrieben, so wurde diese schon erfolgreich in der Luft ausprobiert und das Unternehmen ist im stetigen Wachstum.

IFR LOAV/ LOAN

Wie vielleicht einigen bekannt gibt es auf den Flugplätzen LOAV und LOAN (Bad Vöslau/Wiener Neustadt) praktische Cloudbreaking Verfahren. Bei diesen gab es leider seit ca. einem Jahr Beschränkungen. Die AOPA hat sich mit dem BMK, der ACG, dem Flugplatz und den Anrainern zusammengesetzt und versucht, eine für alle

akzeptable Lösung zu finden. Am LOAN ist uns dies bereits gelungen, An- und Abflug sind ungehindert möglich. Für den LOAV sind die Gespräche noch am Laufen, das BMK prüft derzeit einen Vorschlag von uns zur Änderung der SID / STAR. Auch dort sind wir zuversichtlich, dass bald eine Lösung gefunden wird.

Flugvorbereitung

An dieser Stelle ein kurzer Einwand an die Pilotengemeinschaft. Immer öfter fällt es am Funk in der Gegend um Wien auf, dass Lotsen auf FIS Piloten vor dem Einflug in C/D Airspace warnen bzw. dass diese dort eingeflogen sind. Jedoch weiß sicherlich jede Pilotin und jeder Pilot, dass ein Flugplan oder reiner Funkkontakt KEINE Einfluggenehmigung in diese Lufträume darstellen. Erst bei Funkkontakt mit zuständigen Flugverkehrskontrollstellen und deren explizit erteilter Freigabe ist dies möglich.

In diesem Zusammenhang würden wir euch im Interesse aller bitten, eure Flugvorbereitung wirklich gewissenhaft zu machen. Dazu

gehört nicht nur die Strecken- und Wetterplanung an sich, sondern auch ein genaues Studium der Karten. Vor allem beim komplexen Luftraum rund um Wien ist ein genaues Studium der Karten unabdingbar.

Diverse Tools wie GPS und EFB's sind dabei äußerst hilfreich. Sollten trotzdem noch Fragen auftauchen helfen euch sicher eure FI's, FE's, CRI's usw. weiter oder ihr könnt gerne die AOPA Österreich kontaktieren. Wir helfen euch gerne weiter.

Flugwetter – Winter

Wie schon am Jahresrückblick erkennbar neigt sich die Flugsaison dem Ende zu. Nichtsdestotrotz gibt es einige schöne Tage, bei denen die Reize der Winterlandschaft zu ganz besonderen Impressionen führen. Dabei ist es aber wichtig, noch genauer auf die Flugvorbereitung zu achten, um Gefahren wie Vergaservereisung, Eis am Flugzeug u. Ä. entgegenzuwirken. Hilfreich sind dabei Wetterapps, das

Flugwetterportal der ACG oder im Zweifelsfall immer das Gespräch mit einem der Meteorologinnen und Meteorologen der Austro Control.

Gerade bei fragwürdigen Wetterbedingungen ist es sinnvoller, das Flugzeug im Hangar zu lassen und gemütlich im Flugplatzrestaurant einen Kaffee zu trinken.

Sehr gut passen Zu diesem Thema die nächsten AOPA Austria Events:

Rusty Pilot Sessions – starten wieder durch!

Eine neue Staffel der bewährten AOPA Österreich Rusty Pilot Veranstaltungen startet in Kürze.

Session 1: Meteorologie

Die Wetterberatung – ein unerlässlicher Teil der Flugvorbereitung. Du möchtest jedoch genau wissen, was hinter unseren Wetterberichten steckt und wie diese erstellt werden? Meteorologe Erich Trojan wird euch dies in der Rusty Pilot Session am 7. Dezember näherbringen. Vor Ort sowie online wird die Session News & Infos zum Thema Meteorologie, Entwicklung des METAR/TAF, Fliegen im Winter, geänderte Produkte auf der ACG Website und nicht zuletzt die Produktqualität dieser beinhalten.

Hardfacts:

7. Dezember 2023, 18:30 bis 20:30

Preis für AOPA Mitglieder: EUR 5,00

Preis für Nicht-Mitglieder: EUR 15,00

Anmeldung über Mail an office@aopa.at

Session 2: AOPA Rusty Pilot Avionikumbau

Du möchtest noch mehr Flugrost entfernen und Dein Flieger soll auch etwas davon abbekommen?

Dann freue Dich über die AOPA Rusty Pilot Session zum Thema Avionikumbau bzw. Erneuerung! In gemütlicher Atmosphäre werden wir uns vor Ort und Online über Neuerungen beim Avionikaustausch unterhalten und interessante Gespräche führen. Termin folgt! Des Weiteren wird es nach Rücksprache mit unseren Versicherungspartnern im Jänner 2024 einen Überblick zu den Flugunfällen 2023 geben und welche Auswirkungen die Schadensfälle auf uns alle haben werden. Termin und Ort folgen!

Termine 2024

Februar 2024

10.02.2024

AOPA AZF Sprechfunkrefresher
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

10.02.2024

AOPA BZF Sprechfunkrefresher
online
Info: www.aopa.de

13. & 20.02.2024

AOPA online Seminar:
Einführung in Europäische
Flugzeugwartung für Piloten und Eigner
Info: www.aopa.de

17.02.2024

18. Tag der AOPA Vereine
online
Info: www.aopa.de

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

16.03.2024

AOPA Seminar:
Avgas und MoGas 20% günstiger, oder:
Das Geheimnis des roten Knopfs
in Egelsbach
Info: www.aopa.de

23.03.2024

AOPA -Nordatlantikseminar
in Egelsbach
Info: www.aopa.de

23. & 24.03.2024

AOPA Auffrischungsseminar
für Lehrberechtigte VFR/IFR online
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

27.04.2024

AOPA Seminar:
Avgas und MoGas 20% günstiger, oder:
Das Geheimnis des roten Knopfs
in Schönhagen
Info: www.aopa.de

Mai 2024

07. – 10.05.2024

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

16. – 19.05.2024

AOPA Fly-Out 2024
Anmeldung und Info folgt im nächsten
AOPA Letter

24. – 25.05.2024

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

26.05. – 01.06.2024

AOPA Flugsicherheitstraining Nord
in Rendsburg-Schachtholm (EDXR)
Info: www.aopa.de

Juni 2024

08.06.2024

AOPA IFR Refresher
in Egelsbach
Info: www.aopa.de

Juli 2024

22. – 28.07.2024

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

August 2024

04. – 10.08.2024

45. AOPA Flugsicherheitstraining Süd
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

Oktober 2024

03. – 06.10.2024

AOPA Flugsicherheitstraining Ost
in Stendal (EDOV)
Info: www.aopa.de

11. – 12.10.2024

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

26. – 27.10.2024

AOPA Auffrischungsseminar
für Lehrberechtigte VFR/IFR online
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 2024
<http://mediadaten.aopa.de>
Druckauflage dieser Ausgabe: 9.000 Exemplare

Bankverbindung

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

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

Kontaktdaten

Telefon		Telefax	
Mobiltelefon		Telefon Geschäftlich	
E-Mail		Telefax Geschäftlich	

Fliegerische Daten

Lizenzen LAPL PPL CPL ATPL UL SPL

seit

Ich bin Halter Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/Muster/Kennung

Heimatflugplatz

Mitglied in folgendem Luftsportverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

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

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

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

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

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



CELEBRATE OUR 30TH ANNIVERSARY SHOW WITH US

April 17 – 20, 2024
Friedrichshafen | Germany



expo



#weareGA
#aerofriedrichshafen