



AOPA GERMANY

Ausgabe 06/2025 | Dezember 2025 – Januar 2026 | Heftpreis 2,80 €

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

LETTER

6/2025

Dezember/Januar

Reizthema Medicals – Wie geht's weiter?



Stärker vertreten!

Feuerlöscher ohne Halon – Was ist nach dem 31.12.2025 zu tun?

Tag der AOPA-Vereine
am 21.02.2026

Fliegerisch fit!

AOPA Fly-Out
AOPA-Flugsicherheitstraining
in Hildesheim

Besser informiert!

Ein Leben für den Fortschritt:
Neue Junkers-Biografie
als Bildband erschienen



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 22 – 25, 2026

Friedrichshafen | Germany



aero-expo.com





Prof. Dr. iur. Elmar Giemulla
Präsident der AOPA-Germany



Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Liebe Pilotinnen und Piloten,

das Jahresende ist traditionell die Zeit für Rückblicke und Ausblicke. Ein solches Innehalten macht bewusst, ob die „Mühen der Ebene“ sich gelohnt haben und ob die Ziele, die man vor Augen hatte, erreicht worden oder zumindest ein Stück näher gekommen sind. Wir haben auch in diesem Jahr an verschiedenen Fronten gekämpft und können mit Fug und Recht für uns in Anspruch nehmen, dass manches ohne die AOPA anders gekommen wäre.

So konnte der Übergang zu einem bleifreien Avgas bis 2032 sichergestellt werden; die ersten Tankstellen bieten bereits probeweise bleifreies Avgas 100UL in Deutschland an. Und das drohende Betankungsverbot auf Grund des Zusatzes Kumol konnten wir mit politischer Unterstützung sogar gänzlich verhindern. Erfreulich ist auch, dass die von uns in jahrelanger hartnäckiger Kleinarbeit aufgebaute Initiative zum Fliegen ohne Flugleiter – jetzt Betriebsleiter genannt – an immer mehr Flugplätzen in Deutschland umgesetzt wird.

In einem dynamischen Prozess wie der Verbandsarbeit bleibt aber immer und auch dieses Jahresende weiterhin viel zu tun:

- Gemeinsam mit DAeC und DULV werden wir auch im kommenden Jahr weiter dafür kämpfen, dass die unzumutbare und im internationalen Vergleich peinliche Medicalblockade im LBA L6 endlich aufgelöst wird. Wer ein Beispiel für die dringend notwen-

dige Entbürokratisierung der deutschen Verwaltung sucht, findet es hier. Die Politik scheint allerdings mittlerweile begriffen zu haben, dass endlich etwas geschehen muss. Langfristig wollen wir erreichen, dass in Europa und auch auf nationaler Ebene – wie bereits in den USA – neue Ansätze der Selbsterklärung der medizinischen Fitness und auch sog. Hausarzt-medicals eingeführt werden. Wir stehen hierzu in Verbindung mit EASA, BMV und Abgeordneten.

- Das Verbot von ozonschädlichen halonhaltigen Feuerlöschern tritt am 1.1.2026 auch in der Luftfahrt in Kraft. Hier stehen wir vor der bisher noch ungelösten Frage, welche Feuerlöscher denn stattdessen verwendet werden dürfen. Wir gehen davon aus, dass kostengünstige haushaltsübliche Feuerlöscher nach dem EU-Standard EN3 ausreichend sind. Denn in den letzten 10 Jahren hat es gemäß EASA-Statistiken keinen Kabinenbrand in Flugzeugen der AL bis 2.000kg MTOM gegeben, bei denen Menschen verletzt wurden. Wir sind dabei, dies mit den Verantwortlichen zu klären.
- Die Einführung der Regeln des Part-IS zur Informationssicherheit bereitet allen davon betroffenen Unternehmen eine Menge Kopfzerbrechen. Wir setzen uns bei der

EASA und dem BMV dafür ein, dass man von den betroffenen kleinen Flugschulen und Wartungsunternehmen keine riesigen Managementsysteme gegen Internetrisiken verlangt, sondern in einer Weise vorgeht, die in einem angemessenen Verhältnis zur Leistungsfähigkeit dieser Unternehmen steht. Und zu einem angemessenen Vorgehen gehört unserer Meinung nach auch, dass man die betriebswirtschaftlichen von den Luftfahrtrisiken strikt trennt und sich ausschließlich auf die Beherrschung der überschaubaren Luftfahrtrisiken konzentriert. Aktuell erarbeiten wir Musterhandbücher für die betroffenen Betriebe, die mit einem vertretbaren Aufwand ein hohes Schutzniveau sicherstellen sollen.

Auch die AOPA kann und will sich der Spruchweisheit, dass „die Dinge sich ständig ändern müssen, damit sie so bleiben, wie sie sind“, nicht entziehen. Deshalb werden wir im kommenden Jahr unseren guten alten AOPA-Letter von bislang 6 auf 4 Ausgaben im Jahr reduzieren. Denn immer mehr Mitglieder verwenden unsere kostenlose AOPA-App und unsere Internetseite, um sich tagesaktuell zu informieren. Zudem werden Druck und Versand unserer Zeitschrift immer teurer. Wir wollen hier mit einem sicherlich zumutbaren Kompromiss gegensteuern.

Die Arbeit im Vorstand und in der Geschäftsstelle fordert von allen Beteiligten einen großen Einsatz, macht aber auch viel Freude. Das liegt nicht zuletzt an der ermutigenden, durchweg positiven Resonanz unserer Mitglieder. Für diese Unterstützung sind wir Ihnen allen dankbar und hoffen, dass sie uns auch zukünftig erhalten bleibt.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen frohe Festtage und uns allen ein weiteres erfolgreiches Jahr!

AOPA-Intern

Wir danken ...	5
AOPA-Fly-Out vom 21. – 24.05.2026 nach Mali Losinj	6
AOPA-Flugschulen stellen sich vor	10
Mitglieder werben Mitglieder	30

Stärker vertreten!

Feuerlöscher ohne Halon – Was ist nach dem 31.12.2025 zu tun?	11
Einladung zum 20. Tag der AOPA-Vereine	12
Umfrage zum Empfang des AOPA-Letters	12
Neues von der EASA: Meetings der Beratungsgremien in Köln und Online	14
Das große Reizthema in Deutschland, Europa und der Welt: Medicals	
Wohin wird die Reise gehen?	16
Part-IS und die Herausforderungen für kleine Unternehmen	17

Fliegerisch fit!

AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika (USA, Kanada, Karibik)	19
AOPA Sprechfunkrefresher AZF online	19
AOPA-Seminar: Fliegen auf den Bahamas	20
AOPA-Nordatlantik-Seminar	20
AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“	21
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online	21
AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See	22
AOPA-Flugsicherheitstraining vom 30.04. – 03.05.2026 in Hildesheim	23
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	24

Besser informiert!

70 Jahre Luftfahrt-Presse-Club e.V.: Mediennetzwerk gegen Inkompetenz	25
Ein Leben für den Fortschritt: Neue Junkers-Biografie als Bildband erschienen	27

Rubriken

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

Titelfoto: © istockphoto.com - Jozsef Soos

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Dezember 2025 und Januar 2026 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

50-jährige Mitgliedschaft

Andreas Scheerer

Peter Ahlers

Dr. Tim Heuermann

Dr. Michael Erb

Marcus Kaufhold

Michael Feldhorst

Axel von Hirschheydt

Günter Fersch

Herbert Wagner

Dr. Rainer Hoefs

Simon-Kai Hengst

Matthias Hofmann

30-jährige Mitgliedschaft

Alexandra Eckstein

Ulrich E. Graner

Werner A. Sinz

Herbert Schwämmle

Ayla Reckermann


25-jährige Mitgliedschaft

Werner Ullrich

Dr. Rainer Hoefs

Dietmar Völker

Stephan Lunau



Wir wünschen allen Mitgliedern, Geschäftspartnern und Freunden der AOPA-Germany ein frohes Weihnachtsfest und für das Jahr 2026 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 22. Dezember 2025 bis 02. Januar 2026 geschlossen. Am 19. Dezember erreichen Sie uns bis 12:00 Uhr. Am 05. Januar 2026 sind wir zu den gewohnten Bürozeiten wieder für Sie da.

AOPA-Fly-Out vom 21. – 24.05.2026 nach Mali Losinj



Foto: © Hotel Bellevue

5-Sterne-Hotel Bellevue

Im letzten Jahr sind wir nach Ferrara in Italien geflogen, im Jahr zuvor waren wir in Mali Losinj, auf der kroatischen Insel. Wir waren bei der Planung des Ziels für 2026 etwas hin- und hergerissen, ob wir es mit einem ganz neuen Ziel probieren, oder ob wir wieder der großen Nachfrage folgen und nach Mali Losinj fliegen. Denn dies ist einfach eine nahezu perfekte Destination: Eine traumhafte Urlaubsinsel in der Adria, die zu Pfingsten in der Nebensaison noch schwach ausgelastet ist, mit einem Flugplatz der leicht 30 Flugzeuge aufnehmen kann und über eine

Tankstelle mit Avgas und Jet A1 verfügt, ein 5-Sterne Hotel mit allem Komfort direkt am Meer mit großer Spa-Anlage und das auch mit einer großen Gruppe flexibel umgeht, dazu noch mit vielen Restaurants und sogar Bootsvermietung in unmittelbarer Nähe. Die Wahl ist nicht besonders überraschend, aber wir wissen was uns erwartet: Das bisher am besten bewertete unserer Fly-Out-Ziele. Daher wollen wir in 2026 einen neuen Versuch wagen.

Anmeldeformular

Sie können diese Anmeldung per Post oder E-Mail an die AOPA-Geschäftsstelle senden. Alternativ können Sie die Anmeldung online ausfüllen: <https://aopa.de/events/list/>

AOPA-Fly-Out vom 21. – 24.05.2026 nach Mali Losinj

Teilnahmegebühr je Flugzeug

Kosten: 260 € für AOPA-Mitglieder, 310 € für Nichtmitglieder

Flugzeuge: Min. 10 / Max. 25

Anmeldeschluss: 20.02.2026

Wie viele Zimmer benötigen Sie?

Einzelzimmer

Doppelzimmer

Angaben zum Flugzeug

Typ

Kennung

Wie viele Plätze haben Sie noch frei?

Sie fliegen

VFR

IFR

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum

Unterschrift

Angaben zum Teilnehmer

Name

AOPA ID

Geburtsdatum

Straße

PLZ

Ort

Telefon/Mobil

Email

Erlaubnis/Berechtigung

seit

gültig bis

Flugstunden

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen: Die Voraussetzung für die Teilnahme ist die Buchung des angegebenen Hotels über unser Hotelreservierungsformular, das wir Ihnen nach der Anmeldung zusenden. Anmeldungen werden erst nach schriftlicher Anmeldebestätigung und Erhalt des ausgefüllten Hotelformulars als verbindlich anerkannt. Bei einem Rücktritt bis 14 Tage vor Beginn erheben wir eine Bearbeitungsgebühr von 50 % des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Sollte die Mindestteilnehmerzahl nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung gegen Rückerstattung der Kosten abzusagen. Teilnehmer und Begleitung fliegen auf eigenes Risiko. Alle Preise inklusive MwSt.



Das Vorfeld von Mali Losinj – Reichlich Platz für unsere Flugzeuge unter blauem Himmel

Wir verreisen vom 21. bis 24. Mai 2026, also über das Pfingstwochenende. Von Egelsbach sind es 400 NM auf Kurs 142°. Zwischen Egelsbach und Kroatien liegen allerdings auf der direkten Linie die Alpen, sie gilt es je nach Wetterlage zu überfliegen, zu durchfliegen oder im Osten im flacheren Land zu umfliegen. Von Egelsbach sollte man deshalb auch eine Flugstrecke von bis zu 600 NM einkalkulieren. Die Insel Losinj ist ein beliebtes Ferienziel: Sie ist etwa 33 km lang und hat eine Küstenlinie von 112 km, der höchste Berg hat immerhin eine Höhe von 588 m. Der größte Ort ist das Hafenstädtchen Mali Losinj mit etwa 8.000 Einwohnern. Man lebt dort heute überwiegend vom Tourismus, der sich angesichts des angenehmen Klimas (2.600 Sonnenstunden im Jahr), mehrerer neuer Hotels, des kleinen Hafens und der Schönheit der Natur sehr gut entwickelt. Veli Losinj war ein Lieblingskurort der österreichischen Aristokratie. Warum, das sieht man noch heute:

Viele Fassaden mit leuchtenden Farben und die Kirche findet man im Stadthafen. Mali Losinj gehörte bis zum 1. Weltkrieg zu Österreich-Ungarn, dann bis 1945 zu Italien, danach zu Jugoslawien und seit 1991 zu Kroatien. Übrigens wurde seit unserem letzten Fly-Out der Kuna als kroatische Währung abgelöst, man bezahlt jetzt in Euro. Der Flugplatz Mali Losinj (LDLO) liegt etwa 6 km Luftlinie nordwestlich des Städtchens und hat eine Piste von 900 x 30 m Länge mit der Ausrichtung 02/20. Mit starken „Bora“-Fallwinden und „Windshear“ ist aufgrund der Lage zum Wasser häufig zu rechnen. Die Anzahl der Parkpositionen ist begrenzt, aber wir haben die Bestätigung vom Flugplatz, dass wir mit unseren bis zu 30 Flugzeugen willkommen sind. Günstig für uns: Kroatien gehört inzwischen zum Schengen-Gebiet, was für uns bedeutet, dass wir von jedem Flugplatz im Schengen-Gebiet auch ohne Grenzabfertigung dorthin fliegen können. Ein IFR-Anflugverfahren gibt es auch, ein NDB-IFR-Anflug ist installiert, er wird aber dank der Wetterlage selten benötigt.

Der Tower ist zu verkehrsschwachen Zeiten zumeist nicht besetzt, dann verweist die Flugsicherung auf die Tower-Frequenz mit der Ergänzung „just in case nobody replies, just transmit blind and land at your own discretion“. Auf Landungen und Parken erhalten wir einen Gruppen-Discount eingeräumt. Untergebracht sind wir im Hotel Bellevue. Die Übernachtung in diesem 5-Sterne-Hotel Bellevue direkt am Meer kostet 122,50 € pro Person im Superior-Doppelzimmer Atrium Side“ bzw. 245 € im Einzelzimmer „Atrium Side“, inklusive Frühstück, Zugang zum Spa und Internet. Höherwertige Zimmerkategorien sind auch verfügbar. Zusätzlich gezahlt werden muss die Kurtaxe von 2,00 € pro Übernachtung. Ein Formular zur Zimmerbestellung aus dem reservierten AOPA-Kontingent senden wir Ihnen nach der Anmeldung zu. Die Abrechnung erfolgt über die eigene Kreditkarte direkt an das Hotel, dies kostet einmalig 4 €. Jeden Morgen werden wir ein Briefing abhalten, bei dem wir unsere Piloten mit den neuesten Wetterdaten versorgen und gemeinsame Ziele für Ausflüge wählen werden. Es bieten sich z. B. Portoroz, Venedig, Ferrara oder Dubrovnik an, oder einer der nahegelegenen Flugplätze der kroatischen Adria wie Brac, Vrsar und Medulin. Natürlich kann man auch einfach auf Losinj entspannen, durch die Altstadt und den Hafen von Mali Losinj bummeln, ein Boot mieten, das großzügige Wellness-Angebot unseres Hotels nutzen oder die Wassertemperatur der türkisblauen Adria testen. Am Freitag wollen wir mit allen Teilnehmern gemeinsam zum Abendessen gehen. Wir werden für jede Crew ein Trip-Kit mit allen elektronischen Karten und Informationen zusammenstellen und rechtzeitig vor Abflug versenden. Großzügige Unterstützung bekommen wir hierbei wieder von Jeppesen/Foreflight. Kartenmaterial in gedruckter Form können Sie auf Wunsch gegen Kostenerstattung von uns erhalten. Möchten auch Sie mitfliegen? Dann melden Sie sich schnell an, denn die Nachfrage nach unseren Fly-Outs ist immer sehr groß und die 30 freien Plätze sind innerhalb kurzer Zeit ausgebucht.



Foto: © Ralf Schmidt

Gruppenbild auf den Treppen des Hotel Bellevue

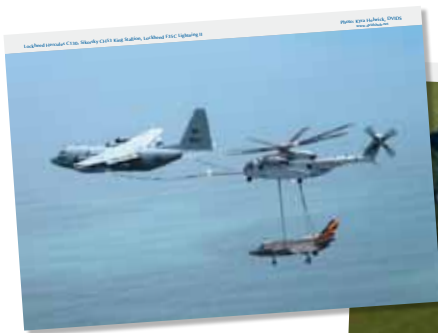
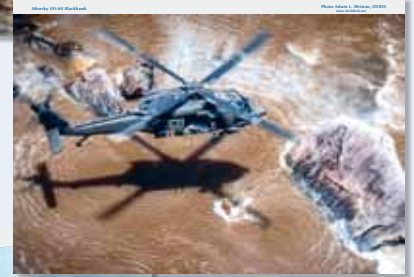


Cikat Buch und Stadt Mali Losinj – viel schöner geht's in Europa nicht

Der „Stiftung Mayday“ Kalender 2026

21,90€

zzgl. 7,90€
für Porto +
Verpackung



Stiftung Mayday

Bestellformular

Bestellung per:

- E-Mail: info@henrich-druck.de
- Post: Henrich-Druck, Bismarckstraße 33, 35279 Neustadt (Hessen)
- Telefon: +49 66 92 - 800980
- Fax: +49 66 92 - 8009898

Format: 48 x 43 cm
13 beeindruckende
Motive

HENRICHDRUCK

Vertrieb durch:

Henrich-Druck
Inh. Michael Henrich
Bismarckstraße 33
35279 Neustadt (Hessen)

Hiermit bestelle ich _____ Kalender 2026 der Stiftung Mayday.

Rechnungs-/Lieferanschrift:

Vor- und Nachname: _____

Straße und Hausnr.: _____

PLZ und Ort: _____

Telefon (für evtl. Rückfragen): _____

E-Mail: _____

ISBN 978-3-00-085118-6

Portokosten: (zzgl. MwSt.)

1-2 Stück: 7,90 €

3-4 Stück: 15,80 €

ab 5 Stück: Preis auf Anfrage

Versand ins Ausland auf
Anfrage (höhere Portokosten).

Rechnung liegt der
Sendung bei.

Auslieferung ab Anfang
Dezember 2025.

AOPA-Flugschulen stellen sich vor

Neue Flugschule am Flughafen Münster-Osnabrück mit Angebot für Mitglieder – Komplette Fluglehrer-Ausbildung für 9.999,00 Euro

Am internationalen Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück hat sich Anfang 2025 die Flugschule „AeroTeam Flight Training GmbH“ gegründet. Neben der Schulung für PPL(A), LAPL(A), Nachtflug sowie verschiedenen Differenzschulungen besteht ein Schwerpunkt der Lehrangebote in der Ausbildung von Fluglehrern (FI(A), CRI).



Foto: © AeroTeam Flight Training GmbH



Foto: © AeroTeam Flight Training GmbH

Das Team der Flugschule besteht aus erfahrenen Fluglehrern, die Ihre Expertise als aktive oder ehemalige Berufspiloten, als erfahrene Fluglehrer sowie Teils auch als Flugprüfer (Flight Examiner) in die Ausbildung mit einbringen. Als Flugzeuge in den Fluglehrerlehrgängen werden Cessna 172 mit moderner Avionik sowie eine CAP 10 eingesetzt. Mit der kunstflugtauglichen CAP 10 können Strömungsabrisse in unterschiedlichen Konfigurationen und das Ausleiten aus dem Trudeln trainiert werden.

Diese Übungen sind seit kurzem verbindlich vorgeschriebene Übungen im Rahmen der Fluglehrerausbildung.

Auch für 2026 gilt noch der Einführungspreis von 9.999,00 Euro für die komplette Fluglehrer-Ausbildung (125 h Theorie und 30 h Praxis),

für die Qualifikation zum CRI gibt es ein Pauschalangebot von 1830,00 Euro (35 h Theorie und 3 h Praxis).

Eine Teilnahme ausschließlich an der theoretischen FI(A) oder CRI Ausbildung ist ebenso möglich. Die Gebühren für den Theorieteil FI(A) betragen 2.650,00 Euro und für den Theorieteil CRI 750,00 Euro.

AOPA-Mitglieder erhalten zudem auf den Komplettpreis nochmal 5 % Rabatt, entsprechend für die Ausbildung zum FI(A) 9.500,00 Euro; für die Ausbildung zum CRI 1.740,00 Euro. Bei Teilnahme ausschließlich an der theoretischen Ausbildung zum FI(A) betragen die Kosten 2.500,00 Euro; für die theoretische Ausbildung zum CRI 710,00 Euro. Der nächste FI (A) / CRI Ausbildungslehrgang beginnt am 23.01.2026.

Mehr Infos und die Termine im Januar 2026 erhalten Sie über diesen Link: <https://bit.ly/4paWZvC>

Aeroteam Flight Training GmbH, Motorflugschule am FMO
Airportallee 1 (Halle 4), 48268 Greven

Tel: 02571 95 89 150

E-Mail: info@learn2fly.nrw, Internet: www.learn2fly.nrw

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 phone: +49 6103 42081
e-mail: info@ajs-luftrecht.de fax: +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



Feuerlöscher ohne Halon – Was ist nach dem 31.12.2025 zu tun?

Bereits in der letzten Ausgabe des AOPA-Letters 5/2025 haben wir ausführlich auf den Seiten 12 und 13 über die Problematik der Halon-Feuerlöscher berichtet. Sie sind ab dem 1.1.2026 gemäß europäischen Umweltschutzrichtlinien verboten, da Halon die Ozonschicht angreift. In Haushaltsfeuerlöschern gilt dieses Verbot seit vielen Jahren, jetzt laufen die für die Luftfahrt gewährten Fristverlängerungen aus. Offenbar ist die EU-Kommission nicht bereit über eine weitere Verschiebung der Fristen zu verhandeln.

Das daraus entstandene Problem ist vielschichtig. Denn die Airlines rüsten ihre Kabinenfeuerlöscher zum gleichen Datum um wie die GA, und das ebenfalls auf den letzten Drücker, was zu einer hohen Nachfrage bei einem sehr überschaubaren Angebot führt. Das treibt wie nicht anders zu erwarten die Preise in die Höhe, ein Handfeuerlöscher mit der Substanz Halotron 2, welche die Luftfahrt- und die Umweltnormen erfüllt, kostet derzeit etwa 1.800€. Lieferbar sind sie in größeren Stückzahlen durch den Handel aber bis auf weiteres nicht. Die Hersteller sind nicht dumm und machen gerade das Geschäft ihres Lebens.

Das Problem ist klar: Wer ab Januar 2026 keinen Halon-freien Feuerlöscher an Bord hat, verstößt gegen Umweltvorschriften. Wer keinen Feuerlöscher an Bord hat, verstößt gegen Luftfahrt-Ausrüstungsvorschriften.

Eine Zwickmühle. Was kann man tun?

1) Entwarnung für ELA 1 und Motorsegler

Gemäß OPS.IDE.A160 aus der EU-OPS-Verordnung 965/2012 sind ELA 1-Flugzeuge bis 1.200 kg MTOM und Reisemotorsegler von der Verpflichtung Feuerlöscher mitzuführen ausgenommen. Das deutsche Luftrecht sieht zwar mit der 3. DV LuftBO noch die Mitführung eines Feuerlöschers vor, diese deutsche Verordnung ist aber aus dem Jahr 2010, die EU-Verordnung aus 2012 hat damit Vorrang. Dies ist auch mit dem Bundesverkehrsministerium so geklärt.

2) Es geht also um die ELA 2 Flugzeuge

Die EASA hat nach intensiven Gesprächen mit uns ihre Datenbank durchsucht. In den letzten 10 Jahren hat es bei ELA 2-Flugzeugen genau drei Vorfälle von „Inflight Fire“ oder Vorstufen dazu (Rauch/Geruch/Dämpfe) gegeben.

Zwei der insgesamt drei ELA 2-Vorfälle gab es in Heißluftballons, immer ohne ernsthafte Personenschäden. Details zu dem einzig verbleibenden Fall in einem ELA 2 Flugzeug liegen uns leider nicht vor, wir wissen deshalb bislang nicht, ob ein Kabel gequalmt, die Avionik geraucht oder ein Handyakku Feuer gefangen hat, oder ob überhaupt ein Feuerlöscher eingesetzt werden musste.

Es bleibt festzuhalten, dass es in diesem einzigen verbleibenden Fall von „Inflight Fire“ oder einer Vorstufe dazu in einem Zeitraum von 10 Jahren bei ELA 2-Flugzeugen offenkundig keine ernsthafte Verletzung gegeben hat.

Bei ELA 1 Flugzeugen waren es übrigens fünf Vorfälle, aber ELA1 sind ja von der Feuerlöscher-Verpflichtung ausgenommen, siehe oben. In einem Fall hat es in einem Heißluftballon ernsthafte Verletzungen der Insassen gegeben. Das ist sehr bedauerlich, aber in einem Heißluftballon gibt es angesichts des eingesetzten großen Flammenwerfers natürlich ganz andere Brandrisiken als in einem Flächenflugzeug. Zum Glück brennt es in unseren Flugzeugen in den Cockpits extrem selten, dazu tragen auch die strikten Zulassungsvorschriften wesentlich bei. Schon eher brennt es nach dem Triebwerksstart im Motorraum, oder nach der Landung an den Bremsen. Für diese Brände außerhalb der Kabine ist aber auch schon die Mitführung von Haushaltsfeuerlöschern nach dem EU-Standard EN3 völlig ausreichend, dafür benötigt man nicht das teure Halotron 2, das tatsächlich die am wenigsten für die menschliche Lunge schädliche Chemikalie in Feuerlöschern ist. Und für kokelnde Smartphones und Tablets ist die Investition in einen feuerfesten und luftdichten Beutel zu empfehlen, aber nicht die Verwendung eines Feuerlöschers. Denn das Auslösen eines Feuerlöschers in einer sehr engen Kabine ohne schnellen Luftaustausch stellt ein ganz neues Risiko für die Atmungsorgane der Insassen dar, selbst wenn man das relativ atmungsschonende Mittel Halotron 2 einsetzt: Im Extremfall sind auch bei Halotron 2 Erstickenen zu befürchten.

Und was machen wir jetzt?

Die IAOPA leistet gerade bei der EASA und der EU-Kommission Überzeugungsarbeit, dass Feuerlöscher im nichtgewerblichen Einsatz nach Part NCO bei ELA1 und 2 als sog. „Non-Installed Equipment“ nicht nach Luftfahrtstandards zugelassen sein müssen. Denn die Feuerlöscher sind nicht fest mit dem Flugzeug verbunden und müssen deshalb auch nicht besonders zugelassen sein, wie z. B. auch Tablet-Computer mit Navigationssoftware. Zum anderen zeigen die EASA-Statistiken eindeutig auf, dass es im Rückblick auf die letzten zehn Jahre kein statistisch relevantes Sicherheitsproblem mit „Inflight Fire“ und ernsthaften Verletzungen gibt. In Flugzeugen der Kategorie ELA1 bis 1.200 kg MTOM sind Feuerlöscher auch gar nicht vorgeschrieben, warum sollte es bei den nur etwas schwereren Flugzeugen ELA2 eine andere Risikoeinstufung geben? Wer in Halotron 2 Feuerlöscher investieren will und dies auch kann, der sollte dies tun. Aber auf freiwilliger Basis. Dieses Thema hat für uns absolute Priorität, da tausende von ELA2 Flugzeugen betroffen sind und die Piloten verunsichert. Sobald sich etwas Neues ergibt, werden wir sofort in der AOPA-App und auf der Website darüber informieren.

Einladung zum 20. Tag der AOPA-Vereine

Am 21. Februar 2026 als Online-Veranstaltung



Tilman Nebelung ist Beirat im Vorstand der AOPA und organisiert den Tag der Vereine.

Am 21. 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 20. Tag der AOPA-Vereine lädt die AOPA-Germany hiermit herzlich ein:

Wann: Samstag, den 21. Februar 2026

Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Es wird u. a. über aktuelle Entwicklungen und Wissenswertes zum Saisonstart gesprochen.

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

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 9. Februar 2026 an: <http://vereine.aopa.de>

Die Teilnahme ist selbstverständlich kostenlos.

Umfrage zum Empfang des AOPA-Letters

Liebe Mitglieder,

heute starten wir eine kompakte Mitglieder-Umfrage zum Empfang des AOPA-Letters.

Ihre Rückmeldungen sind für uns von großer Bedeutung.

In weniger als einer Minute können Sie uns mitteilen, wie Sie den AOPA-Letter in Zukunft erhalten möchten (per Post, digital oder beides).

Link zur Umfrage:

<https://de.surveymonkey.com/r/SQ7KYDP>



Neues von der EASA: Meetings der Beratungsgremien in Köln und Online



Foto: © AOPA-Germany

Das GA-Team der EASA, bestehend aus Vertretern nationaler Behörden, der EASA, der EU-Kommission und der Branchenverbände

Am 10. und 11. November trafen sich in Köln Vertreter der Verbände der Allgemeinen Luftfahrt gemeinsam mit Vertretern der nationalen Behörden und der EASA zum zweiten routinemäßigen Konsultationsgespräch der Branche in diesem Jahr, der GA „Community Steering Group“ CSTG. Am 26. und 27. November trafen sich dann die Vertreter des branchenübergreifenden Nutzergremiums „Stakeholder Advisory Boards“ SAB in einem Online-Meeting. Die Vertreter der IAOPA sind in beiden Gremien Michael Erb aus Deutschland und Jacob Pedersen aus Dänemark.

Dabei wurden viele wichtige Themen diskutiert. Von besonderem Interesse ist aktuell das Projekt der EASA zur Vereinfachung des Regelwerks, der „Rule Simplification“. Hier wollen wir Verbände der Allgemeinen Luftfahrt, die IAOPA, Europe Air Sports und GAMA natürlich auch auf unsere Themen aufmerksam machen. Allerdings gibt es bereits das EASA-Projekt für die General Aviation, das den etwas sperrigen Titel „GA Flightpath 2030+“ trägt, und das inzwischen dritte Projekt speziell für unsere Branche darstellt. Die Vorgänger haben u.a. bereits zur vereinfachten IFR-Ausbildung CB-IR und B-IR geführt, zu den vereinfachten Wartungsvorschriften „Part M Light“ und zur vereinfachten Flugausbildung „LAPL“, so dass sich hier tatsächlich etwas in unserem Sinne bewegt. In welchem

Vorhaben werden wir besser angehört? Das ist die zentrale Frage. Im Projekt der „Rule Simplification“ stehen wir unter einem hohen Konkurrenz- und Zeitdruck, weil die Airlines, die Flughäfen und die Flugsicherungen versuchen werden ihre Themen als prioritär einzustufen um die knappen personellen Ressourcen der EASA bis Anfang 2026 zu erhalten. Bei der „GA Flightpath 2030+“ wird der Fortschritt mit größerer Wahrscheinlichkeit, aber langsamer zu erreichen sein. Deshalb heißt es für uns deshalb zweigleisig zu fahren, um letztlich mit einem Projekt am gewünschten Ziel anzukommen.

Als wichtig haben wir folgende Themen für die Allgemeine Luftfahrt identifiziert:

1. Eine Entspannung der derzeitigen flugmedizinischen Standards, speziell für die nichtgewerblichen Lizenzinhaber, denn im Ausland gibt es bereits sehr gute Erfahrungen mit Hausarzt-Medicals oder sogar Selbsterklärungen der medizinischen Fitness
2. Eine Überprüfung des Standards Part-NCC für den Werkverkehr darauf, ob er für die kleinen und mittelgroßen Betreiber tatsächlich notwendig ist.



Foto: © AOPA-Germany

Transparenz ist wichtig bei der EASA: Pläne werden vorgestellt und diskutiert

3. Die Einführung des Part-IS ist für kleine Betreiber wie Flugschulen und Wartungsbetriebe unverhältnismäßig aufwendig, hier müssen einfachere Lösungen gefunden werden.
4. Die Knappheit von Fluglehrern muss überwunden werden, die wesentlich durch die Anforderung nach einer völlig überladenen CPL-Theorie-Ausbildung entstanden ist
5. Die Erneuerung von ausgelaufenen Berechtigungen sollte generell mit weniger Formalitäten und bereits durch einen Fluglehrer erfolgen können. Der derzeitige Prozess, der zunächst die formelle Einstufung der Kompetenz durch eine ATO, dann eine Ausbildung in der ATO und dann eine Prüfung durch einen Examiner vorsieht, ist viel zu aufwendig und teuer und schreckt Kunden ab.
6. Die Erfahrungen mit den kleinen Flugschulen „DTO“ sind durchaus positiv. Grundsätzlich sollte erwogen werden, bei DTOs auch Ausbildung zum Multi-Engine-Piston und zum Basic Instrument Rating durchzuführen.
7. Der Anwendungsbereich von Part ML sollte in Sachen Owner Maintenance erweitert werden, denn heute ist sie gemäß ML.A.803 (a) (2) beschränkt auf private Eigentümer und Freizeitnutzung. Hier sollte erwogen werden, den Anwendungsbereich auch auf den gesamten nichtgewerblichen Part-NCO und ELA2 Flugzeuge zu erweitern.
8. In den USA hat die FAA gerade das MOSAIC-Projekt eingeführt, einen neuen „leistungsbasierten“ Ansatz zur Zertifizierung und zum Betrieb von Leichtflugzeugen, der mehr Freiheiten und Eigenverantwortung für Hersteller, Betreiber und Piloten vorsieht. Hier sollte dringend überprüft werden, wie man die Standards in Europa und den USA aneinander anpassen kann.

Diese regelmäßig durchgeführten Treffen der Beratungsgremien und die dort geführten Diskussionen tragen ganz wesentlich dazu bei, dass es einen konstanten und umfassenden Informationsfluss zwischen der EASA und der Luftfahrtbranche gibt. Die EASA zeigt sich hier sehr transparent und kooperativ, obwohl man als Branchenvertreter auch nicht immer das erhält, was man sich erhofft.

Das große Reizthema in Deutschland, Europa und der Welt: Medicals

Wohin wird die Reise gehen?

Die Medicals sind derzeit das große Reizthema in Deutschlands Allgemeiner Luftfahrt. Und das ist nicht nur bei Pilotinnen und Piloten der Fall, denen das Medical verweigert wurde. Sondern auch bei vielen anderen, die zwangsläufig mitbekommen mussten, wie man ihren gut bekannten Kollegen das Medical weggenommen hat, und die erfahren mussten, wie lange es inzwischen dauert, bis vom LBA selbst simpelste Verwaltungsakte vollzogen werden.

In Deutschland funktioniert in der flugmedizinischen Fachabteilung des LBA einfach nichts mehr so wie es soll. Viele Gelegenheiten zur Korrektur wurden von der LBA-Führung, aber auch vom für die Aufsicht zuständigen Bundesverkehrsministerium über Jahre hinweg einfach versäumt. Prioritär werden offenbar die Anträge von Berufspiloten bearbeitet, erst danach kommen Privatpiloten an die Reihe. Für einen kurzen Übergangszeitraum wäre das ja zu akzeptieren, aber diese Zweiklassengesellschaft besteht seit Jahren und ist nicht mehr tolerierbar.

Im Rest der Welt sind die Medicals auch ein Diskussionsthema, aber aus einem ganz anderen Grund, weil sich hier nämlich gerade eine positive Revolution vollzieht:

In den USA:

Die FAA hat schon in 2017 mit dem „BasicMed“-Programm ein System eingeführt, das es Privatpiloten erlaubt auch einen normalen praktischen Arzt aufzusuchen, das muss kein Flugmediziner mehr sein. Der Arzt bescheinigt nach einem allgemeinen Gesundheitscheck die Einhaltung bestimmter Voraussetzungen, und das war es im Wesentlichen. Das System setzt stark auf die Eigenverantwortung des Piloten, und offenbar hat man seit der Einführung in 2017 so gute Erfahrungen damit gesammelt, dass man mit dem System der Eigenverantwortung im neuen Projekt MOSAIC (Modernization of Special Airworthiness Certification) seit Oktober diesen Jahres noch einen ganzen Schritt weitergeht: Denn hier werden nicht nur die technischen Standards für die Zulassung leichte Flugzeuge drastisch vereinfacht, sondern auch die der flugmedizinischen Zeugnisse für Sportpiloten:

Wer einen gültigen US-Führerschein besitzt, darf damit auch fliegen. Es gibt keine weiteren medizinischen Untersuchungen. Wer allerdings zuvor Probleme mit dem Medical hatte, muss diese zuerst mit der FAA abklären.

Wer nachts oder nach IFR fliegen will, der kommt mit MOSAIC allerdings nicht weiter, der benötigt entweder ein BasicMed-Zertifikat oder ein Medical der Klasse 3.

Unsere Kollegen der AOPA USA haben sich mit anderen Verbänden wie der FAA massiv für diese Erleichterungen eingesetzt, weil es auf der einen Seite signifikant wurde, dass mehr und mehr Piloten die Flugtüchtigkeit wegen medizinischen Kleinigkeiten verloren haben. Auf der anderen Seite ist es nicht ersichtlich, dass durch die gewährten Entscheidungsfreiräume signifikant höhere Risiken entstehen. Diese Piloten dürfen auch Autofahren, und dabei ist das Risiko für Dritte auch durchaus vergleichbar und offensichtlich akzeptabel gering. Das neue System der MOSAIC-Medizin ist auch ausdrücklich politisch so gewollt, nach einigen Monaten gemachter Erfahrungen soll es statistisch auf den Prüfstand.

In Großbritannien:

Großbritannien hat ebenfalls begonnen, seine flugmedizinischen Anforderungen zu modernisieren und sich von den starren Vorgaben der ICAO zu lösen, indem es nationalen Lizenzen (wie der National Private Pilot Licence = NPPL) weniger strenge medizinische Standards zugrunde legt, angelehnt an die Standards für PKW-Fahrer, also ganz ähnlich wie bei MOSAIC in den USA.

In Deutschland:

Sehr leichte Luftsportgeräte bis 120 kg dürfen von ihren Piloten gemäß §45(1) LuftPersV auch ohne Medical geflogen werden, der Staat setzt hier voll und ganz auf Eigenverantwortung. Dort steht zu lesen: „Der Inhaber eines Luftfahrerscheins für sonstige Luftsportgeräte darf die Rechte aus dem Luftfahrerschein nicht ausüben, wenn er eine Einschränkung seiner Tauglichkeit feststellt, aus der sich Zweifel an der sicheren Ausübung seiner Rechte ergeben könnten.“

Von erhöhten Risiken durch gesundheitlich eingeschränkte Piloten dieser sehr leichten Luftsportgeräte ist nichts bekannt, offenbar gehen die Piloten sehr verantwortungsbewusst mit der kritischen Selbsteinschätzung um.

In Europa:

Auch in Europa tut sich etwas, wenn auch langsam. Von vielen noch gar nicht bemerkt, hat die EASA schon in 2019 bei der Light Aircraft Pilot License (LAPL) nicht nur die medizinischen Standards reduziert, sondern auch den Mitgliedsstaaten für das Medical die Option eingeräumt, die Untersuchungen von Allgemeinmedizinern durchführen zu lassen. Die Rechtsgrundlage dafür ist MED.D.035 der Verordnung (EU) 1178/2011. Nur bei komplexen medizinischen Vorgeschichten ist nach wie vor ein Fliegerarzt vorgesehen. Eine

Bedingung gibt es: Der Allgemeinmediziner muß einen Zugang zu den vollständigen medizinischen Aufzeichnungen der Bewerber haben, was angesichts der digitalen Patientenakte in Deutschland auch kein Hinderungsgrund sein sollte. Bislang setzt kein einziger Nationalstaat den gesamteuropäisch angebotenen Freiraum um. Es wird eindeutig Zeit, diese Hemmungen abzulegen, und mittelfristig auch über den nächsten konsequenten Schritt, die Selbsterklärung der medizinischen Tauglichkeit wie in den USA nachzudenken.

In der ICAO:

Eines wird leider aber auch klar, die Internationale Zivilluftfahrt Organisation ICAO in Montreal bewegt sich kein bisschen. Unsere AOPA-USA-Kollegen haben mit großem Aufwand, aber letztlich doch vergeblich versucht, BasicMed und MOSAIC auch bei der ICAO als internationalen flugmedizinischen Standard zu verankern. Die große Mehrheit der ICAO-Staaten hatte daran aber kein Interesse.

Wer als Privatpilot eine Lizenz haben will, die uneingeschränkt international gültig ist, der kommt auf absehbare Zeit an der Einhaltung der strikten ICAO-Standards leider nicht vorbei.

Eine unter unseren deutschen AOPA-Mitgliedern durchgeführte Online-Umfrage zeigt auch, dass ca. 40 % sich den Fortbestand ihres uneingeschränkten ICAO-PPL wünschen, dafür braucht man aber ein ICAO-konformes Medical.

Wir werden also in der Zukunft beides brauchen: Ein frei reformiertes Medical und das klassische ICAO-Medical, aber das letztere bitte ohne den unnötigen bürokratischen Firlefanz der deutschen Luftfahrtverwaltung.

Dafür werden wir uns als deutscher Verband gemeinsam mit unseren IAOPA-Kollegen einsetzen!

Michael Erb

Part-IS und die Herausforderungen für kleine Unternehmen

Die Einführung der Regeln des Part-IS zur Informationssicherheit bereitet gerade allen davon betroffenen Unternehmen Kopfzerbrechen. Wir in der AOPA setzen uns bei der EASA und dem deutschen Bundesverkehrsministerium dafür ein, dass man bei den besonders betroffenen kleinen Flugschulen und Wartungsunternehmen keine riesigen Managementsysteme gegen Internetrisiken einführen muss, sondern angemessen vorgeht. Angemessenes Vorgehen ist unserer Meinung nach, wenn man wie in Artikel 1 der relevanten Verordnung (EU) 2022/1645 dargelegt die Flugsicherheitsrisiken von den betriebswirtschaftlichen Risiken strikt trennt und sich ausschließlich auf die Beherrschung der überschaubaren Flugsicherheitsrisiken konzentriert. Wenn das Buchhaltungssystem einer Flugschule gehackt wird, dann ist das ärgerlich, aber nicht das Problem einer Luftfahrtbehörde. Genauer betrachtet sind unsere Flugschulflugzeuge auch über 2.000 kg MTOM auch nur über das regelmäßige Update der Navigationsdatenbanken mit dem Internet verbunden, wodurch sich ein gewisses Restrisiko für Datenmanipulation ergeben kann. Bei Boeings und Airbussen sieht das natürlich anders aus.

Aktuell bereiten wir die Erstellung von Musteranleitungen für die betroffenen kleinen Betriebe vor, wie sie genau in diesem kritischen Bereich ein hohes Schutzniveau mit möglichst geringem Aufwand erreichen können. Die EASA erklärt sich nach anfänglichem Zögern inzwischen auch durchaus offen für simple und weitgehend standardisierte Lösungsansätze. Wichtig ist, dass die vom Part-IS betroffenen Unternehmen rechtzeitig vor dessen Inkrafttreten am 22. Februar

2026 den Kontakt mit dem zuständigen LBA aufnehmen und ein Grundkonzept präsentieren.

Die EASA gewährt den Mitgliedsstaaten aktuell eine Übergangsfrist nach dem Inkrafttreten des Part-IS von 18 Monaten bis zur branchenweiten Einführung der Vorschriften, die die Behörden wohl auch benötigen und an die Unternehmen weitergeben werden.

Wenn Sie an einer Musteranleitung Interesse haben, dann schreiben Sie uns bitte eine E-Mail an info@aopa.de unter dem Betreff Part-IS. Wir konnten den Flugschulen bereits vor Jahren in Sachen ATO-Musterhandbuch mit geringem Aufwand weiterhelfen, auch diesmal ist das wieder unsere Zielsetzung.

Anzeige

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

aero-medical.org

Kostenfreie flugmedizinische Beratung für AOPA-Mitglieder

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.



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

Foto: © Michael Höcker



Unsere Mitglieder Martina und Michael Höcker waren 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, Erfahrungswertung und Hilfestellung eine individuelle Entscheidung zu treffen, eine solche Unternehmung selbst vorzunehmen, bzw. Empfehlungen zur Vorbereitung zu geben.

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 24

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 24

AOPA-Seminar: Fliegen auf den Bahamas



Termin: 28.02.2026
Ort: Egelsbach
Zeit: 10:00 – 13:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:
AOPA-Mitglieder: 149 €
Nichtmitglieder: 199 €

Anmeldeschluss: 16.02.2026
Anmeldeformular: Seite 24

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

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

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

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 24

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



Foto: © Fotolia.com – © Amir

Termin: 21.03.2026
Ort: Egelsbach
Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 160 €

Nichtmitglieder: 200 €

Anmeldeschluss: 09.03.2026

Anmeldeformular: Seite 24

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

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

Umfang des Tagesseminars:

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

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

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

Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online



Foto: © Fotolia.com – Thaut Images

Termin (online): 28. – 29.03.2026

Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 130 €

Anmeldeschluss: 16.03.2026

Anmeldeformular: Seite 24

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

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

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

AOPA-Sea Survival Training – Überleben auf See



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.

Termin: 29. – 30.05.2026

Ort: Elsfleth

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 580 €

Nichtmitglieder: 750 €

Anmeldeschluss: 08.05.2026

Anmeldeformular: Seite 24

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.

In Kooperation mit



MARITIMES
KOMPETENZZENTRUM
ELSFLETH gGmbH

Fotos+Logo: © MARIKOM



Anzeige

LUFTRAUM
KRANKENVERSICHERUNG

☀️

Jetzt auch für Mitglieder der AOPA!

Die Schlechtwetterfront zieht schon bald über Deutschland.

Das zwingt die Krankensicherer die Beiträge zu erhöhen. Am Wetter können wir nichts ändern, aber Ihnen dabei helfen, einen möglichst turbulenzarmen Weg durch dieses Gewitter zu finden.
Warten Sie besser nicht, bis der Blitz einschlägt.

Beitragserhöhung

Jetzt unkompliziert Kontakt aufnehmen

Online eintragen, anrufen oder den QR-Code scannen.

24h-Servicetelefon: +49 (0) 174 100 10 90

www.piloten-tarife.de

Kosten PKV/GKV senken – Check jetzt starten!

PILOTEN TARIFE
VON FLUGLEHRENDEN FÜR PILOTEN

AOPA-Flugsicherheitstraining vom 30.04. – 03.05.2026 in Hildesheim

Foto: © pixabay.com – KaiPfliger



Foto: © pixabay.com - michel_L_1



Foto: © Manuel Haberlach



Termin: 30.04. – 03.05.2026
Ort: Flugplatz
Flugplatz Hildesheim

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.:

AOPA-Mitglieder: 220 €

Nichtmitglieder: 270 €

Die Kosten für die Fluglehrer werden mit 50 € pro Stunde berechnet. Pro Ereignis fallen zusätzlich 50 € für Briefing & Debriefing an.

Anmeldeschluss: 13.04.2026
Anmeldeformular: Seite 24

Starten Sie sicher und gut vorbereitet in die Flugsaison! Bei unserem Flugsicherheitstraining am Airport Hildesheim haben Sie die Möglichkeit, von und mit erfahrenen AOPA-Fluglehrerinnen und Fluglehrern zu lernen. Der Fokus liegt auf praktischen Übungen und theoretischem Wissen, die Ihre fliegerischen Fähigkeiten verbessern und Ihre Sicherheit erhöhen. Nicht zu unterschätzen ist dabei auch der gegenseitige Austausch unter den Piloten und Pilotinnen in kameradschaftlicher Atmosphäre, der stets ein Quell von Anregungen und Erkenntnissen bildet.

Was erwartet Sie?

Im praktischen Teil können Sie aus einer Vielzahl von Themen wählen, darunter:

- Start- und Landetechniken
- Anflüge auf internationale Flughäfen
- Flüge ins Ausland
- Funk- und GPS-Navigation
- IFR Verfahren
- SOP's für das Single Pilot Cockpit
- Nachtflug

Für jedes Flugzeug wird ein persönlicher Fluglehrer zugeteilt, der auf Ihre individuellen Bedürfnisse eingeht. Der praktische Teil des Trainings findet von Donnerstag bis Samstag statt, sodass ausreichend Zeit für intensives Üben bleibt. Dieses Training eignet sich auch für Pilotierende, die sich ein Flugzeug, z. B. aus Ihrem Verein, teilen möchten und so die einzelnen Missionen im Wechsel aktiv und als Beobachter erleben.

Der Airport Hildesheim glänzt seit neuestem mit besonders günstigen Avgas und Mogas Preisen.

Auch die Theorie kommt nicht zu kurz: Wir bieten praxisnahe Workshops, und es besteht die Möglichkeit, Sprachprüfungen vor Ort abzulegen.

Für das leibliche Wohl während des Tages sorgt die beliebte Gastronomie am Platz.

Rahmenprogramm und Organisation

- **Anreise:** Mittwochabend
- **Abreise:** Sonntag
- **Übernachtung:** Wir haben ein Abruflkontingent für alle Teilnehmer in nahe gelegenen Hotels reserviert. Details hierzu sowie zum genauen Programmablauf erhalten Sie nach Ihrer Anmeldung.
- **Freizeit:** Entdecken Sie die Sehenswürdigkeiten von Hildesheim, genießen Sie Zeit mit Ihrer Familie und Begleitung. Weitere Attraktionen direkt am Flughafen sind in Vorbereitung.

Wir kümmern uns um Ihren Transport zwischen Hotel und Airport, damit Sie sich entspannt auf das Training konzentrieren können.

Melden Sie sich jetzt an und machen Sie einen entscheidenden Schritt für Ihre Flugsicherheit!

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



- AOPA Sprechfunkrefresher AZF online am 29. & 31.01.2026**
 Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder
- AOPA-Seminar: Fliegen in Nordamerika (USA, Kanada, Karibik) am 07.02.2026**
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder
- AOPA-Seminar: Fliegen auf den Bahamas am 28.02.2026**
 Teilnahmegebühr: 149 € für AOPA-Mitglieder, 199 € für Nichtmitglieder
- AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 14.03.2026**
 Teilnahmegebühr: 199 € für AOPA-Mitglieder, 249 € für Nichtmitglieder
- AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20 % günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“ am 21.03.2026 in Egelsbach**
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder
- AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR online vom 28. – 29.03.2026**
 Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder
- AOPA Flugsicherheitstraining in Hildesheim vom 30.04. – 03.05.2026**
 Teilnahmegebühr: 220 € für AOPA-Mitglieder, 270 € für Nichtmitglieder
- AOPA Sea Survival Training in Elsfleth vom 29. – 30.05.2026**
 Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € 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.

70 Jahre Luftfahrt-Presse-Club e.V.: Mediennetzwerk gegen Inkompetenz



Foto: © LPC

LPC-Präsident Michael Immel

Ein Presseclub feierte am 7. November 2025 in München sein 70-jähriges Jubiläum.

Was nicht nach einer echten Nachricht klingt, ist eine: Es handelt sich beim Jubilär um den deutschen Luftfahrt-Presse-Club e.V., ein Mediennetzwerk, wie es nach Art, Alter, Größe und Einfluss jedenfalls in der freien Welt bis heute einmalig ist.

In München war der Verein 1955 gegründet worden, und zwar von einer Handvoll Journalisten und Pressesprechern aus dem Bereich der Luftfahrt. Sie waren der Überzeugung, dass ihre Themen und Perspektiven zu wichtig, aber auch zu kompliziert seien, um sie immer in Einzelkämpfermanier abzarbeiten. Die Gründungsmitglieder sollten Recht behalten.

Daher wuchs der Verein über die Jahre und Jahrzehnte unaufhörlich, in den 90ern umfasste er schließlich rund 350 Mitglieder. Sämtliche großen Tages- und Wochenzeitungen, Süddeutsche, Frankfurter Rundschau, FAZ, BILD, WELT, Spiegel, Stern, sie alle sind durch einzelne namhafte feste oder freie Journalisten/Journalistinnen informell vertreten. Nicht zu reden von den Kollegen und Kolleginnen der eigentlichen Fach- und Branchenpresse, die natürlich ebenfalls an Bord sind.

Fast noch wichtiger aber waren und sind Reporter und Redakteure der kleineren Blätter und Regionalzeitungen, hätten sie doch ohne das LPC-Mediennetzwerk allein kaum Möglichkeiten, Luft- und Raumfahrtthemen adäquat aufzugreifen und zu berichten. ARD und ZDF waren (und sind) ebenso vertreten wie die seinerzeit aufkommenden Privatsender, so dass auch Rundfunk und Fernsehen breit über Luftfahrtbelange informieren können. Und zwar nicht unkritisch industrieeindoktriniert, wie mancher voreilig vermuten mag, sondern in aller Regel sachlich kompetent.

Basis dafür bildet bis heute eine vom LPC und seinem jeweiligen Vorstand selbst organisierte Fülle von Info-Veranstaltungen, Reisen, Konferenzen, Tagungen und Seminaren in Deutschland sowie darüber hinaus auf allen Kontinenten ausser Australien zu definitiv allen jeweils aktuellen und brennenden Themen der Luft- und Raumfahrt, einschließlich des Klimaschutzes.

Auch zu den Themen der General Aviation und des Flugsports. Der LPC betrieb neben seiner traditionellen Presselounge auf der ILA über Jahre hinweg auch einen Treffpunkt auf der AERO in Friedrichshafen und trug damit auf seine Weise zum globalen Riesenerfolg der AERO bei.

Ein Höhepunkt im LPC-Kalender ist stets die LPC-Jahrestagung, eine durchaus komplexe Komposition aus erstklassigem Fachprogramm und der obligatorischen Mitgliederversammlung (die stets am 3. und letzten Tag stattfindet).

Der Abend des 2. Programmtages, ein Festabend, kulminiert jährlich durch die Verleihung des Hugo-Junkers-Preises der deutschen Luft- und Raumfahrtspresse, seit fast drei Jahrzehnten der maßgebende Preis für besondere Leistungen der Publizistik zu Aerospace-Themen. Der Preis in Höhe von 7.500 Euro unterfällt in die drei Kategorien Print, TV/Radio sowie Social Media. Er wird getragen von der Hugo-Junkers-Stiftung, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt DLR und dem LPC Mediennetzwerk.

Nachwuchsarbeit und -förderung, Öffnung der Verbandes auch durch und für Aerospace-Portale wie airliners.de, aerobuzz.de und andere runden die Tätigkeiten des Mediennetzwerks ab.

Und wenn Gottlob selten, aber mitunter leider eben doch ein Flugzeug crasht und es Tote gibt, sind es regelmäßig erfahrene Mitglieder aus dem Luftfahrt-Presse-Club, die vor den Kameras binnen meist kürzester Zeit um ihre Expertise gebeten werden. Es nützt ihnen dabei wenig bis gar nichts, darauf hinzuweisen, dass die Untersuchung des Unfalls noch Monate oder gar Jahre brauchen wird: Sie sollen jetzt Auskunft geben. Fast immer eine heikle Gratwanderung.

Michael Immel, (seit 2021 der LPC-Präsident), Andreas Spaeth, Heinrich Großbongardt, Cord Schellenberg, um nur die vier vielleicht bekanntesten Auskunftgeber zu nennen, sind alle seit Jahrzehnten ehrenamtliche Mitglieder im Luftfahrt-Presse-Club. Lange genug, um das vermeintlich Nötige formulieren zu können, oder wenigstens in die richtige Richtung zu weisen und vom Irreführenden oder gar von Fake News wegzuführen.

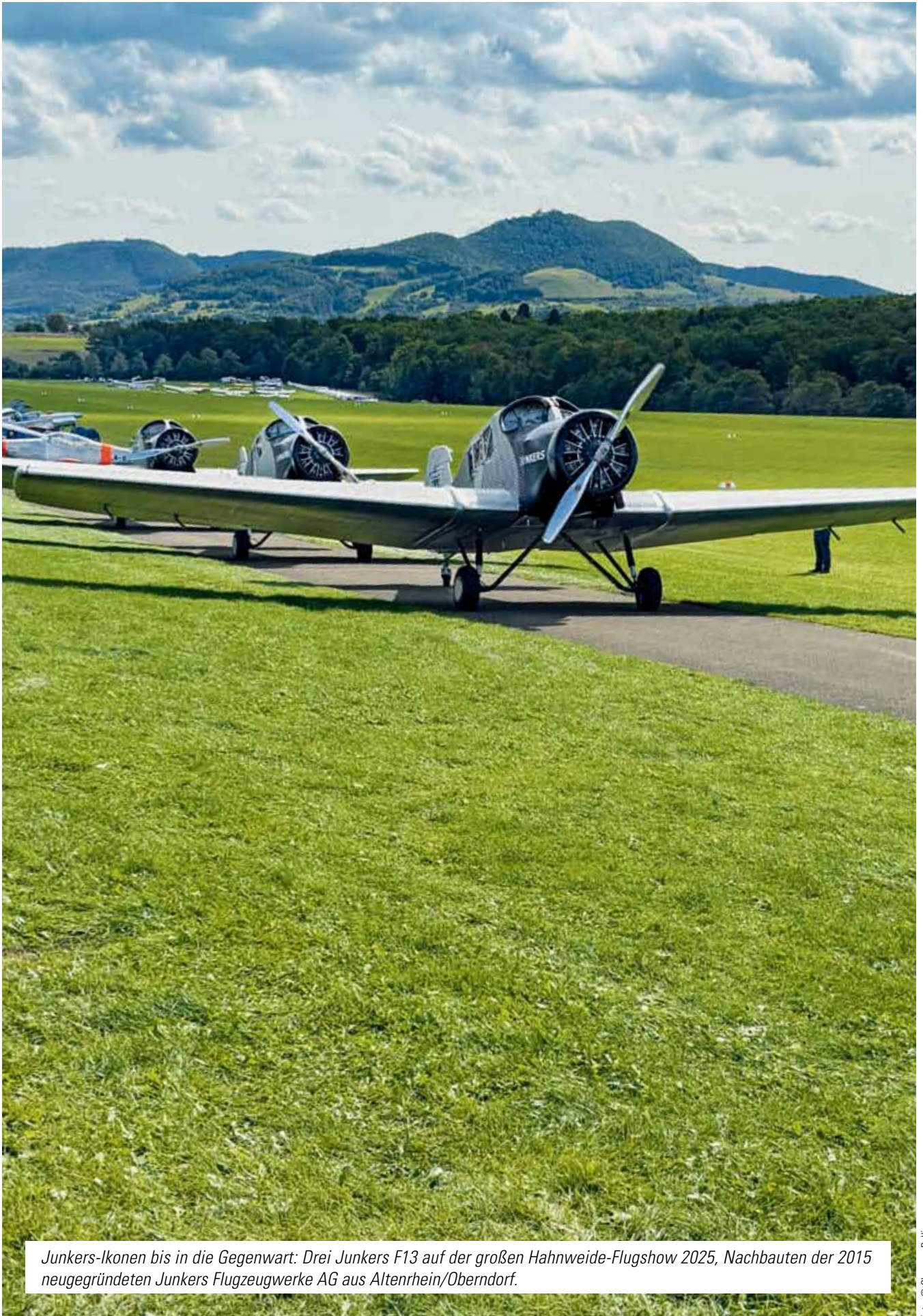
Denn mit Fake News hat die Luftfahrtbranche täglich mehr als genug zu tun. Vor allem, seit es um den allgegenwärtigen Klimawandel geht. Fortschritte werden ignoriert, bestehende Defizite aufgeblasen und skandalisiert. Auch hier trägt der LPC zu mehr Sachlichkeit und Vernunft bei.

Das ist auch notwendig: Es gibt heute mit einem buchstäblich für jedermann zugänglichen Internet kaum mehr Optionen, Bullshit von seriösen Informationen zu trennen. Vor allem hier kann der LPC seine Überlegenheit als eine Art Kontakt- und Wissensdatenbank ausspielen. Ob es letztlich reicht, der Luftfahrt den ihr gebührenden Platz im Bewusstsein und im Alltag der Menschen zu sichern, ist ungewiss. Falls nicht, dürfte es am LPC jedenfalls nicht gelegen haben.



Clemens Bollinger

(LPC-Mitglied seit 1993, Vorstandsmitglied 1996 – 2021)



Junkers-Ikonen bis in die Gegenwart: Drei Junkers F13 auf der großen Hahnweide-Flugshow 2025, Nachbauten der 2015 neugegründeten Junkers Flugzeugwerke AG aus Altenrhein/Oberndorf.

Foto: © Clemens Bollinger

Ein Leben für den Fortschritt: Neue Junkers-Biografie als Bildband erschienen

Rechtzeitig vor Weihnachten gibt es sie jetzt, die großformatige, reichhaltig ausgestattete Bild-Biografie über Deutschlands vielleicht visionärsten Industriekapitän der vorletzten Jahrhundertwende: „Hugo Junkers – Pionier der Technik“ (Verlag Frederking & Thaler, 256 S., Preis: 49,99 Euro). Sie ist zum einen das perfekte Coffeetable-Buch zunächst für alle, die in und mit der Luftfahrt zu tun haben, ganz gleich ob in der General Aviation, der Verkehrsluftfahrt oder im Verteidigungsbereich. Es reizt, immer mal wieder darin zu stöbern und zu staunen.

Es ist aber auch ein Werk für alle anderen, die auf sich wirken lassen wollen, wie Deutschland, das „Land der Dichter und Denker“, vor über 100 Jahren auch einmal die Heimat von weltweit führenden, erfindungsreichen Wissenschaftlern, Forschern, Ingenieuren und Unternehmern war. Mit an ihrer Spitze: Professor Hugo Junkers.

Um es auf den Punkt zu bringen: Junkers und seine Ideen, später der ganze Konzern, waren schon „disruptiv“, als noch niemand mit dieser heutigen Modevokabel hausieren ging. Warmwassertechnik, Gasbadeöfen und -anlagen? Gab es erst seit Junkers. Diesel-Gegenkolbenmotoren bis zur Größe von Schiffsantrieben? Dito.

Foto: © Archiv Bernd Junkers



Professor Hugo Junkers

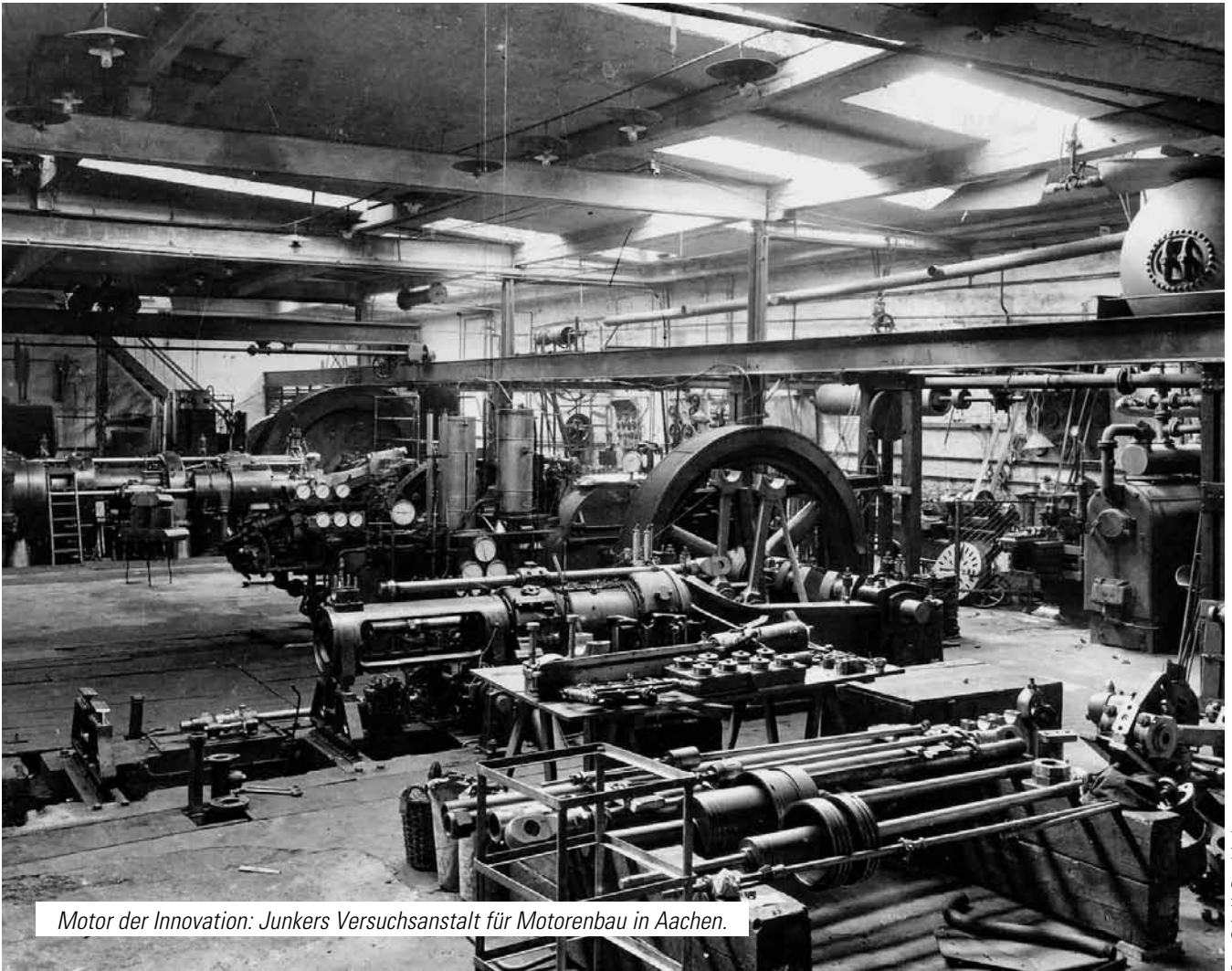
Häuser, Gebäude und futuristische Möbel aus Metall: Hand in Hand mit dem Dessauer Bauhaus.

Und apropos Dessau: Bis heute unbestritten ist die damalige Residenzstadt im Anhaltinischen die Geburtsstätte des modernen Weltluftverkehrs. Im Jahre 1919 war sie der Startplatz des ersten Verkehrsflugzeugs aus Metall, der Junkers F13. Zahl der Sitzplätze: Sechs, inklusive der beiden Piloten, also wie in einer Beechcraft Bonanza ...

Nur ein paar Jahre später stammte fast die Hälfte der Weltluftflotte aus den Werkshallen eines einzigen Konzerns: Junkers in Dessau. Dazwischen lagen Hunderte von Patenten von Hugo Junkers selbst oder von seinen Mitarbeitern, und es ging die Sage, dass das Patentamt des Deutschen Reiches mitunter gar nicht mehr nachkam ob Junkers' Erfindungsreichtum. „Disruptiv“? Darüber hätten Junkers, seine Ingenieure und Maschinen- und Metallbauer wahrscheinlich nur gelacht. Das war ihr Alltag.

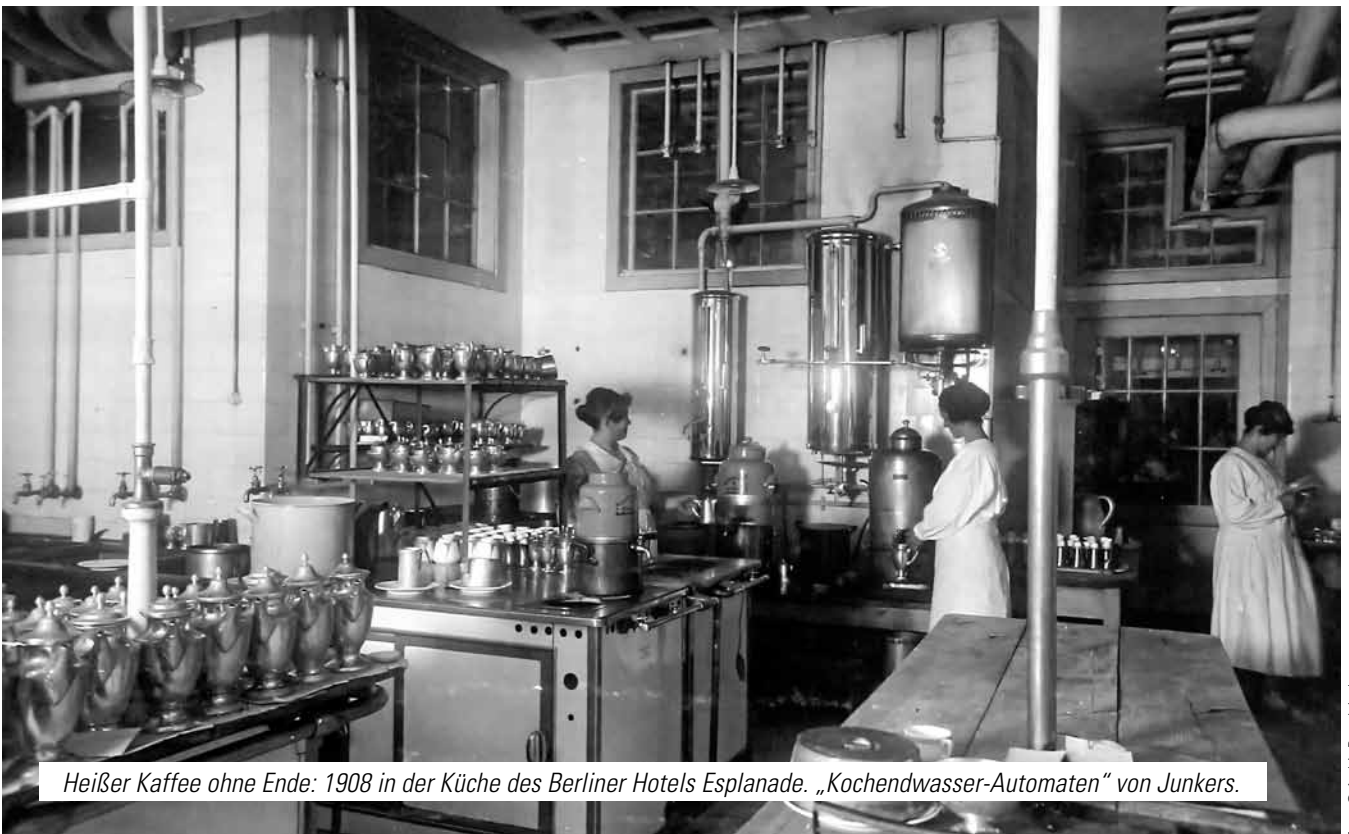
Beim Lesen oder auch nur Durchblättern des exzellent geschriebenen Bildbandes von Dr. Dr. Andreas Tank und Angelika Hofmann wird manchen Leser womöglich die hypothetische Frage beschleichen: Würde die Junkers F13, würde das Riesenflugzeug G38, würde die alte Tante Ju 52 und die vielen anderen Junkers-Technik-Meilensteine, nicht nur aus der Luftfahrt, heute ebenfalls hierzulande noch entstehen? Angesichts einer außer Rand und Band geratenen (EU)-Bürokratie und höchst zweifelhaften Energie-Weichenstellungen? Von randständigen politischen Gefährdungen ganz zu schweigen?

Die Antwort müsste wohl lauten: Junkers hätte sich auch in den heutigen widrigen Rahmenbedingungen zurechtgefunden. Er war zweifellos eine Kämpfernatur, wie er selbst wiederholt betonte. Das Buch beschreibt denn auch eindrücklich, dass der Aufstieg zum global erfolgreichen Industriellen Hugo Junkers keineswegs in den Schoß gefallen war: Beginn in einem moribunden Kaiserreich, das in ein Weltkriegs-Inferno mit unendlichen Verwüstungen an Menschen,



Motor der Innovation: Junkers Versuchsanstalt für Motorenbau in Aachen.

Foto: © Archiv Bernd Junkers



Heißer Kaffee ohne Ende: 1908 in der Küche des Berliner Hotels Esplanade. „Kochendwasser-Automaten“ von Junkers.

Foto: © Archiv Bernd Junkers



Beginn der Verkehrsluftfahrt: Passagierkabine einer Junkers F13, „beheizbar“ und mit viel Platz.

Material und Finanzen mündete, unmittelbar gefolgt von einem Versailler Vertrag mit massiven Industrie-Fesseln, in einer fragilen, unsicheren Weimarer Republik, und schließlich: dem Heraufzug der braunen Bewegung.

Sie wird das Lebenswerk von Hugo Junkers ohne mit der Wimper zu zucken sofort nach ihrer „Machtergreifung“ mit erst schickanösen, später erpresserischen und kriminellen Machenschaften an sich reißen und den „Unzuverlässigen“ schließlich enteignen und unter Hausarrest stellen. Nur kurz darauf, am 3. Februar 1935, starb Professor Hugo Junkers in München, an seinem 76. Geburtstag.

Natürlich gab es auch den privaten Hugo Junkers, und der wird in dem prächtigen Bildband ebenfalls eindrucksvoll beschrieben: Von der Schulzeit in Rheydt und Wuppertal, über das Studentenleben in Karlsruhe, Berlin und Aachen, bis hin zur Familiengründung und der Vaterschaft von 12 Kindern. Ein außergewöhnliches Leben in jeder Hinsicht.

Es ist das Verdienst der beiden ausgewiesenen Autoren Andreas Tank und Angelika Hofmann, der langjährigen Leiterin des Junkers-Archivs, dass auch diese Seiten im Leben von Hugo Junkers nicht

zu kurz kommen. Selbst wer frühere Biographien über Hugo Junkers kennt, wird das eine oder andere neue Detail gerne wahrnehmen.

Hinzu kommt aber vor allem die bislang absolut einmalige Ausstattung mit historischen Fotos auch aus dem Fundus von Bernd Junkers, dem Enkel von Hugo Junkers, der sich vor Jahrzehnten bereits die Pflege des Andenkens an seinen berühmten Großvater zur Lebensaufgabe gemacht hatte. Bernd Junkers' Tochter Charlotte, im Brotberuf Geschäftsführerin der Junkers Uhren GmbH in München, ist angetreten, in seinen Fußstapfen das Erbe von Hugo Junkers weiter zu pflegen. Auch sie kommt in dem Buche zu Wort.

Das Werk endet mit einer übersichtlichen Chronik über volle sechs großformatige Seiten, frei von Petitesse. Nichts führt deutlicher vor Augen: Welch ein prall-gefülltes, rastloses, kämpferisches Leben wurde hier gelebt, ein Leben für den Fortschritt der Menschheit. Von ihm profitieren noch heute Unzählige, vor allem wir in der Luftfahrt.

Clemens Bollinger

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 Euro

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



50 Euro Gutschein

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



Prämienzahlung

von 40 Euro für jedes neue Mitglied



Lande-Gutscheinheft

Ausgabe für 2026

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!**



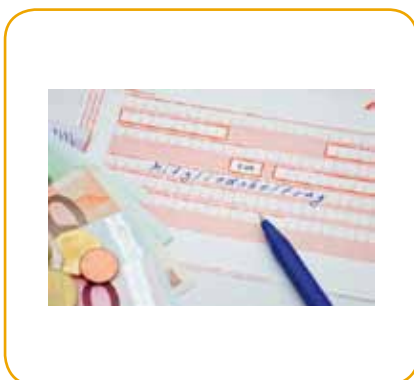
2

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.



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.



News



Flugplatz Niederöblarn: Zukunft ungewiss

Der Flugplatz Niederöblarn (LOGO) in der Steiermark steht vor einer entscheidenden Weichenstellung. Der Eigentümer – die Sportunion Österreich – hat das gesamte Sport- und Freizeitzentrum zum Verkauf ausgeschrieben, ohne den Weiterbetrieb des Flugplatzes ausdrücklich abzusichern. Damit könnte ein zentraler Standort für Ausbildung, Vereinsfliegerei und Tourismus verloren gehen. Niederöblarn ist weit mehr als ein Segelflugplatz: Seit Jahrzehnten bildet er das Rückgrat der fliegerischen Ausbildung in der Region. Hier sind die Alpenflugschule, mehrere Clubs und rund 30 stationierte Privatpiloten aktiv. Zwischen Trieben und Zell am See gibt es über rund 130 Kilometer keinen vergleichbaren zivilen Flugplatz – entsprechend groß wäre die Lücke bei Ausbildung, Wettbewerben und Sicherheitsinfrastruktur.

Der Österreichische Aeroclub – Fachverband Segelflug – hat eine Petition gestartet, um den Fortbestand des Platzes langfristig abzusichern. AOPA unterstützt diese Initiative ausdrücklich.

Petition unterzeichnen:



Technologie und Realität

Während in Nachbarländern bereits moderne Systeme zur Verkehrsdarstellung und Datenübertragung im VFR-Bereich erprobt oder im Einsatz sind, bleibt Österreich beim Thema Umsetzung weiterhin zurückhaltend.

Die dafür notwendigen technischen Voraussetzungen sind bekannt – die Praxis scheitert oft an regulatorischen Hürden.

AOPA Austria arbeitet weiter daran, Lösungen zu entwickeln, die Sicherheit und Sichtbarkeit für die Allgemeine Luftfahrt verbessern. Fortschritt braucht in Österreich offenbar etwas mehr Geduld – aber er kommt.

News von der IAOPA:

AOPA Austria war beim IAOPA Meeting in Zürich vertreten. Ziel ist ein stärkeres Engagement der AOPA Austria auch im internationalen Umfeld. Der Austausch

mit den europäischen Schwesterorganisationen hat gezeigt, wie wichtig eine gemeinsame Stimme der GA in regulatorischen Fragen ist – besonders bei Themen wie Luftraumzugang, Medical und technischer Ausrüstung.

Ab 2026 wird AOPA Austria regelmäßig an den IAOPA Meetings teilnehmen. Erster Ansprechpartner für diese internationale Vernetzung ist Thomas Valentin.

Neue Rechtsschutzlösung für Pilotinnen und Piloten

Aufgrund der hohen Nachfrage unserer Mitglieder nach einer Luftfahrt-Rechtsschutzversicherung konnten wir einen Partner gewinnen, der dieses Service abdeckt.

Maximilian Gärtner von ASCAIR bietet in Kooperation mit der AXA Versicherung die AXA Pilotenversicherung an – speziell konzipiert für die Bedürfnisse von Pilotinnen und Piloten. Neben dem klassischen Rechtsschutz umfasst sie auch weitere Leistungen rund um Luftfahrtrisiken. Weitere Infos folgen!

Rückblick und Ausblick

2025 war für die GA ein intensives Jahr – mit vielen kleinen Erfolgen und großen Baustellen. Ob Medical, Luftraumstruktur oder Ausrüstungspflichten: Die AOPA-Verbände in Deutschland, Österreich und der Schweiz haben gemeinsam daran gearbeitet, realistische Lösungen für Pilotinnen und Piloten zu schaffen. Kurz vor Weihnachten ist es Zeit, den Blick zu heben: auf die vielen, die sich ehrenamtlich engagieren, auf jene, die in Vereinen, Schulen und Werkstätten Tag für Tag die GA am Laufen halten. Dieses Engagement macht den Unterschied – nicht die Schlagzeilen.

Nachwuchs gesucht

Die AOPA lebt vom Mitmachen. Wer sich für Luftfahrtpolitik, Kommunikation, Technik oder Vereinsarbeit interessiert, ist herzlich eingeladen, sich einzubringen. Wir freuen uns über jede helfende Hand – ob punktuell oder regelmäßig.

Kontaktaufnahme einfach per E-Mail an das AOPA-Team. (vorstand@aopa.at)

Ein Wunsch zum Jahresende

Die Allgemeine Luftfahrt lebt von Menschen, nicht von Vorschriften. Von jenen, die dranbleiben, wenn es unbequem wird, und die fliegen, weil sie's können – und wollen.

Zum Jahresausklang wünschen wir allen Pilotinnen, Piloten, Vereinen und Partnern ruhige Feiertage, klare Sicht und Rückenwind für 2026.

Blieben wir dran – gemeinsam, sachlich, mit Leidenschaft für die GA.

SIXT



AOPA GERMANY



JETZT PROFITIEREN

**EXKLUSIVER AOPA
VORTEILSTARIF**

**FÜR ALLE, DIE SICH
AN WEIHNACHTEN
NICHTS GROSSES
WÜNSCHEN.**

Buchen Sie Ihren Premium Mietwagen zu AOPA Sonderkonditionen: www.sixt.de/aopa

Termine 2026

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

28.02.2026

AOPA Seminar:
Fliegen auf den Bahamas
Info: www.aopa.de

März 2026

14.03.2026

AOPA Nordatlantikseminar
mit Arnim Stief
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

21.03.2026

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

30.04. – 03.05.2026

AOPA Flugsicherheitstraining
in Hildesheim (EDVM)
Info: www.aopa.de

Mai 2026

21. – 24.05.2026

AOPA Fly-Out 2026
Info: www.aopa.de

29. – 30.05.2026

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

Juni 2026

01. – 06.06.2026

AOPA Flugsicherheitstraining
in Wilhelmshaven (EDWI)
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

24. – 25.10.2026

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



© Fotolia.com/a_kern - 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 quartalsweise.

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 2026
<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



JUNKERS



Zum ersten Mal seit über 30 Jahren erscheint ein biografischer Bildband über Hugo Junkers – den Pionier der Technik, dessen geniale Forschung den Fortschritt der Menschheit beflügelte.

Dazu passend haben wir die Hugo-Junkers-Uhr aufgelegt mit Signatur in Original-Handschrift



Hugo Junkers

WWW.JUNKERS.DE
MADE IN GERMANY

