

Inhalt

AOPA Intern

	Seite
Einladung zum Ball der Luftfahrt	3
Neuer AOPA-Flyer zur Mitgliederwerbung	3
Gewichtslimit bei ULs: AOPA setzt sich für Lösung ein	4
Wie zuverlässig sind medizinische Flugtauglichkeitsuntersuchungen wirklich?	4
24. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden	5
Resümee langjähriger Campteilnehmer	6
Protokoll der Mitgliederversammlung	8

AOPA Info

JAA geht, EASA kommt - Was ändert sich wirklich?	10
Mit großer Verzögerung wieder möglich:	
Ausstellung von U.S. Pilotenlizenzen	10
Eclipse 500 absolviert Erstflug	11
Jet Aviation Hannover wird FAA-Reparaturzentrum	11
Diamond Aircraft Service Flight Center GmbH expandiert	12
Dieselflugmotor TAE 125 heißt nun Centurion 1.7	12
Cessna kündigt 1.000.000 Kunden an/ Citation Mustang	12
COM AIR engagiert sich im Umweltschutz Südfrankreichs	13
51. EAA-AirVenture in Oshkosh/Wisconsin	14
Serie: US-Lizensierung Teil 2	15
FAA-Flugzeugeigentümerschaft von Nicht-US-Bürgern	18

AOPA Recht

Die Sachwalterhaftung der gewerbsmäßigen Versicherungsmakler	21
Die Steuerfalle durch unvollständige Kraftstoffrechnungen	22

IAOPA News

24

Termine

26

Airport News

Flugplatz Fürstenfeldbruck	27
Neues Flugplatzrestaurant in Friedrichshafen	28
Willkommen in Bielefeld	29

Reisebericht

Fliegen wo die Space-Shuttels landen...1 Jahr später...	30
Die Jugendbildungsstätte Theodor Wuppermann e. V.	31

Sehr geehrte Mitglieder, liebe Fliegerfreunde,



wie geht es der Allgemeinen Luftfahrt (AL) in Deutschland? Und wie geht es vor allem mit ihrer Entwicklung weiter?

Viele Segelflieger und Paraglider sehen ihre Lage sicherlich positiv, auch die Betreiber von Rettungshubschraubern antworten auf Umfragen nach ihrer Situation (aufgrund fehlender Probleme?) regelmäßig nicht, auch für die UL-

Piloten wäre die Boomsituation rosig, hätte man in diesem Sommer nicht die bekannten Probleme mit der Überprüfung des Maximalgewichts bekommen. Aber der gesamte Rest der Branche, der 90% des Umsatzes erwirtschaftet und motorgetrieben von A nach B fliegt, hat allen Grund zur Klage.

Der derzeitige konjunkturelle Abschwung trägt eine Mitschuld an der Krise. In vielen privaten Haushalten sitzt das Geld nicht mehr so locker wie noch vor einigen Jahren, somit ist der Erwerb des Flugscheins oder eines neuen Ratings auf der Prioritätenliste sicher nicht mehr weit oben angesiedelt, entsprechend gering ist die Nachfrage bei den Flugschulen. Ein Regierungspräsidium teilte uns mit, daß die Anzahl der absolvierten Prüfungen in 2001 um 50% unter den Vorjahreswerten lag. Aber auch in den Unternehmen ist viel Euphorie verfliegen, das bleibt nicht ohne negative Auswirkungen auf den Geschäftsreiseverkehr.

Die Hauptursache der Krise ist aber sicherlich nicht der kurzfristige Konjunkturabschwung. Allen Bereichen der AL ist vielmehr ihre große Abhängigkeit von Luftfahrtpolitik und -verwaltung gemeinsam. Von der Herstellung einer Schraube über die Überprüfung der Qualifikation der Piloten, bis hin zur restriktiven Reglementierung der Flugplatz- und der Luftraumnutzung hat der Staat mit seinen Organen die Finger im Spiel. Von der EU-Verwaltung, über die nationale bis hin zur Landes- und Regierungsbezirksebene wird massiv Einfluß genommen. Politik und Verwaltung zeichnen sich leider oftmals durch mangelnde Luftfahrtenntnis und eine ökologisch begründete Negativhaltung aus. Entweder man kennt sich in der Luftfahrt - vor allem in der Allgemeinen - nicht aus, oder man liebäugelt mit der fundamentalökologischen Überzeugung, daß „nicht-notwendiger“ Verkehr zu verbieten oder zumindest aber zu „desattraktivieren“ ist; allzu häufig treten auch beide Phänomene gemeinsam auf. Und in diesem Fall kommt die AL, deren Funktion und Bedeutung man sowieso noch nie verstanden hat, den Ökologen gerade recht als Sündenbock: Gegen Autofahrer- und Großluftfahrtlobby kommt man nicht an, da sollen doch zumindest in der AL die Geschäftsreisenden zukünftig Bahn fahren (z.B. von Rostock nach Saarbrücken in elf Stunden anstatt in nur zwei Stunden

mit der AL) und die „Hobbyflieger“ kegeln gehen.

Mit der Konsequenz, daß die AL nur in den seltensten Fällen gefördert, etwas häufiger noch stillschweigend toleriert, in den meisten Fällen aber behindert wird wie kein anderes Verkehrsmittel: Höchste Steuern auf den Sprit, hohe Landegebühren, stark eingeschränkte Nutzungszeiten von Flugplätzen, aufgeblähte Gesetze und Verordnungen sind ein sicherer Indikator hierfür.

Doch wie geht es weiter?

Neue Technologien stehen direkt vor dem Einzug in die AL. Dieselmotoren werden uns spürbare Entlastung liefern. Sie sind sparsamer, billiger und leiser als alles, was wir derzeit in unseren Flugzeugen kennen. Die AL wird noch umweltfreundlicher als heute und braucht bei Verbrauchswerten z.B. einer DA 40 mit Thielert-TDI von 7,5 L / 100 km bei Tempo 240 km / h bzw. 1,9 L / 100 km pro Passagier den Vergleich mit modernen PKW und sogar der Bahn absolut nicht mehr zu fürchten, somit werden Kritikern kaum noch Angriffspunkte geliefert. Auch Low-Cost-Jets wie die Eclipse 500 und die Cessna Mustang werden im hochwertigen Geschäftsreiseverkehr sehr deutliche Kosteneinsparungen bringen, und die fortschreitende EU-Osterweiterung wird aufgrund mangelnder Verkehrsalternativen einen Nachfrageanstieg auslösen.

Was müssen wir als AOPA in dieser Situation tun?

Wir müssen Aufklärungsarbeit leisten und die Stärken unseres Verkehrssystems darlegen, wenn wir eine größere Akzeptanz erreichen wollen. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung war unser Parlamentarischer Abend zum Thema „Die AL als Motor der regionalen Entwicklung“ vor zahlreichen Parlamentariern und Wirtschaftsvertretern in Berlin. Hier konnten wir gerade auch durch die Unterstützung unseres Mitglieds Dr. Martin Viessmann aufzeigen, welchen wichtigen Beitrag ein gut ausgebautes Flugplatznetz für die Entwicklung dezentraler Regionen in Deutschland und Europa liefert. Diese Regionen werden derzeit auf Grund ihrer schlechten Verkehrsanbindung zum eindeutigen Verlierer des europäischen Einigungsprozesses und von Arbeitslosigkeit und Abwanderung überdurchschnittlich stark gebeutelt. Nur die AL ist in diesen Regionen in der Lage, mit geringen Investitionen die Verbindungen zu schaffen, die sonst nur den Zentren mit internationalem Verkehrsflughafen vorbehalten bleiben.

Wir erzielen mit unserer Arbeit Erfolge für die AL, deren positive Auswirkungen jeder Pilot erfährt, deren Hintergrund aber nur die wenigsten wahrnehmen. Zu nennen sind hier aus der letzten Zeit:

- Die Umsetzung des Schengener Abkommens für die AL in Frankreich, die durch Aufklärungsarbeit und Protestflüge gemeinsam mit unseren französischen AOPA-Kollegen durchgesetzt wurde,

- die Verschiebung des Einführungsdatums von Mode S Transpondern (VFR bis 2008), für die wir uns hartnäckig stark gemacht haben,
- die bevorstehende Öffnung von Fürstenfeldbruck (Details hierzu siehe Seite 27), die sich auf Grund langwieriger Verwaltungsverfahren sehr lange verzögert hat,
- und daß wir trotz entsprechender Pläne der Ministerien auf Grund unserer Aufklärungsarbeit in Deutschland nach dem 11. September keine Flugrestriktionen über uns ergehen lassen müssen, wie zum Beispiel massiv unsere Freunde in den USA.

Wir hören gelegentlich Vorwürfe wie: „In den USA ist das Fliegen viel unkomplizierter und preisgünstiger. Die AOPA-USA hat auch die bessere Zeitschrift, der Jahresbeitrag ist auch niedriger. Dann werde ich eben da Mitglied und nicht bei ihnen, die sind offensichtlich professioneller. Wir können in der Tat nicht leugnen, daß unsere amerikanischen Freunde angesichts von fast 400.000 Mitgliedern und 200 Mitarbeitern ein größeres Arbeitspensum absolvieren und eine größere Lobby aufbauen können als wir mit 5.000 Mitgliedern, sechs Arbeitskräften und drei Auszubildenden. Fliegen in den USA ist tatsächlich preisgünstiger. Wer jedoch glaubt, mit einer Mitgliedschaft in der AOPA-USA einen Beitrag dazu zu leisten, daß sich in Deutschland und Europa die Umstände verbessern, der irrt.

Wer in Deutschland und Europa weiterhin fliegen will, der sollte sich überlegen, wer ihn dabei unterstützt. Sich am Fliegerstammtisch über unbefriedigende Rahmenbedingungen zu beklagen hilft nicht weiter. Wer sich fragt, was die anderen für ihn nicht erreichen, sollte sich aber auch selbst fragen, was er denn selbst zur Verbesserung seiner Situation beiträgt! Wir müssen unsere Energien und Ideen sammeln und einen Interessenverband stärken, der Konzepte für die Entwicklung der AL in Deutschland und Europa entwickelt, sie publik macht und gegen Widerstände ankämpft. Dieser starke Interessenverband kann für uns alle nur die AOPA-Germany sein.

Herzlichst Ihr



Dr. Michael Erb
Geschäftsführer

Ball der Luftfahrt in Bonn

Am 6. Dezember 2002 findet im Bonner Maritim-Hotel wieder der traditionelle Ball der Luftfahrt statt. Beginn der Veranstaltung ist 20:00 Uhr. Wenn Sie Interesse an einer Teilnahme haben, setzen Sie sich bitte mit unserer Geschäftsstelle in Verbindung. Der Eintrittspreis beträgt € 55, für Jugendliche € 25.

Neuer AOPA-Flyer zur Mitgliederwerbung fertiggestellt



Liebe Mitglieder der AOPA-Germany,

allen Piloten, die leider nicht an unserem Trainingscamp oder der Hauptversammlung teilnehmen konnten, möchte ich unseren neuen Flyer vorstellen, der in Eggenfelden schon verteilt worden ist. Als aktives Mitglied der AOPA-

Germany wird man immer wieder gefragt, was denn der Verband für die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt bewirkt, warum man Mitglied werden sollte. Nun ist es nicht einfach, alle Aktivitäten und Erfolge der AOPA-Germany zu kennen. Vieles läuft ohne großes Aufsehen ab. Doch die wichtigsten Punkte haben wir nun in diesem Flyer zusammengefaßt. Somit können interessierte Piloten erfahren, welchen Vorteil es für sie hat, diesem Verband anzugehören. Und eine beigeheftete Antwortkarte macht es sehr einfach, sofort Mitglied zu werden oder durch dreimalige Zusendung des AOPA-Letters mehr über die Tätigkeiten zu erfahren. Der Flyer kann bei der Geschäftsstelle angefordert werden und wird Ihnen dann zugesandt. Meine Bitte nun an Sie ist folgende: Nutzen Sie diese Möglichkeit, um Piloten an Ihrem Platz für die AOPA-Germany zu gewinnen! Denn nur als starker Verband können wir die Interessen der Allgemeinen Luftfahrt wahrnehmen und uns unseren Platz in der Luft erhalten. Die Geschäftsstelle freut sich auf rege Nachfrage nach dem Flyer und einen guten Rücklauf der Antwortkarten.

Mit freundlichem Fliegergruß

Ihre Gabriele Mair



Gewichtslimits bei Ultraleichtflugzeugen: AOPA setzt sich für Lösung ein

Ultraleichtflugzeuge haben leider häufig das Problem, daß sie mit einer zweiköpfigen Besatzung ihre Gewichtslimits nicht einhalten können. Dieser Umstand wurde bisher von der boomenden UL-Branche weitgehend verdrängt.

Als vor einigen Wochen das Bundesverkehrsministerium (BMVBW) die Landesluftfahrtbehörden aufforderte die Einhaltung der Gewichtslimits verstärkt zu überwachen, hatte das Verdrängen schlagartig ein Ende: Viele Flüge wurden von den örtlichen Luftaufsichten untersagt. Die Branche steht jetzt vor der Herausforderung, so schnell wie möglich eine Lösung zu finden, die ihr das Überleben ermöglicht.

Auf Bitten der Hersteller von Ultraleichtflugzeugen, von Flugschulen und einzelner Piloten wird die AOPA-Germany nun verstärkt auch auf diesem Gebiet tätig. Wir werden versuchen Lösungen der Problematik aufzuzeigen, die zum einen sicher, und zum anderen wirtschaftlich verträglich sind.

Wir werden im AOPA-Letter und im Internet über den jeweiligen Stand unterrichten.

Wie zuverlässig sind medizinische Flugtauglichkeitsuntersuchungen wirklich?

Eine statistische Erhebung der AOPA Air Safety Foundation über den Zeitraum von 1983 bis 2000 belegt für die USA, daß nur ca. 0,316% der Unfälle in der Allgemeinen Luftfahrt auf medizinisches Versagen der Piloten zurückzuführen sind. Für all diese Piloten war ein medizinisches Flugtauglichkeitszeugnis vorgeschrieben. Die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA hat für den Zeitraum von 1990 bis 2000 festgestellt, daß in den Luftsportbereichen, für die kein Medical vorgeschrieben ist, der Anteil des medizinisch bedingten Versagens an den Unfällen bei 0,328% liegt, damit nur sehr leicht über den Werten der Piloten mit vorgeschriebenem Medical.

Was verraten uns diese Erkenntnisse?

Die medizinischen Untersuchungen liefern offensichtlich einen geringeren Sicherheitsgewinn, als man hofft. Es stellt sich somit die Frage, ob eine weitere Verschärfung der medizinischen Überprüfungen, wie aktuell unter JAR-FCL angestrebt, wirklich zweckdienlich ist. Zum einen ist das medizinische Risiko im Vergleich zu anderen Unfallursachen verschwindend gering. Zum anderen wird von Medizinern offensichtlich zurecht sehr stark angezweifelt, ob sich akute gesundheitliche Bedrohungen (z.B. durch Herzinfarkt, Schlaganfall, etc.) mit den heutigen Untersuchungsmethoden überhaupt mit der notwendigen Zuverlässigkeit vorzeitig erkennen lassen.

24. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden

Vom 5.- 10. August fand das nunmehr 24. AOPA-Trainingscamp am Flugplatz Zainach in Eggenfelden statt. Für 45 Teilnehmer war es wieder Zeit ihr fliegerisches Können aufzufrischen. Hierzu standen 25 Fluglehrer, die auf dem vorangegangenen Lehrgang nochmals intensiv geschult wurden, und fast 40 Flugzeuge, darunter 1 Kunstflugmaschine, zur Verfügung. Neben dem Fliegen stand für alle Teilnehmer auch wieder einiges an Theorie auf dem Programm, bevor es in die Luft ging hieß es nochmals die Schulbank drücken. Dieses Jahr wurden zum ersten Mal auch GPS- und pc_met Schulungen integriert. Auch konnte dieses Jahr wieder der Pinch-Hitter-Kurs angeboten werden, den die vier Teilnehmerinnen mit Bravour meisterten. An dieser Stelle nochmals herzlichen Glückwunsch. Teilnehmer und Fluglehrer konnten es kaum noch erwarten in die Luft zu gehen, schließlich ist man ja doch zum Fliegen da und die Umgebung von Eggenfelden hat auch für selbstfliegende Touristen einiges zu bieten. Trotz der schlechten Wetterbedingungen wurden dieses Jahr 1111 Flugbewegungen gezählt, das waren nur knapp 89 weniger als im letzten Jahr. Abgerundet wurden das Trainingscamp durch das schon traditionelle Rahmenprogramm. Darunter eine Feldmesse, eine Vernissage, ein Benefizkonzert und natürlich nicht zu vergessen die geselligen Abende. Hinzu kam dieses Jahr auch noch eine Besichtigung der AMST Systemtechnik GmbH in Ranshofen/Österreich, die Simulatoren für die Luft- und Raumfahrt herstellt. Ausprobiert werden konnten der AIRFOX DISO, ein neuartiges Trainingsgerät zum Erkennen und Beherrschen von Effekten der räumlichen Desorientierung (wir berichteten im Letter 4/2002) und ein Simulator für die Pilatus PC 7 Turboprop. Die 10-köpfige Gruppe, die das Werk besichtigt hatte, war so begeistert von den Vorführungen und der Betreuung durch das Team um den Forschungs- und Entwicklungsingenieur Carsten Braun-Seith, daß die AOPA sich bemühen wird den Besuch nächstes Jahr wieder möglich zu machen. Zu erwähnen ist, daß sowohl die Landrätin des Kreises, die Honorationen der Stadt, als auch zahlreiche „normale“ Eggenfeldener Bürger an den Rahmenveranstaltungen teilnahmen, was für die hohe Akzeptanz des Flugplatzes und des Trainingscamps spricht. Nächstes Jahr findet tatsächlich bereits das 25. AOPA-Trainingscamp statt. Daß zu diesem Jubiläum ein ganz besonderes Programm stattfinden wird, ist selbstverständlich. Zur selben Zeit plant die Stadt Eggenfelden übrigens auch ihr erstes Musikfestival. Laut dem 1. Bürgermeister Werner Schießl legte die Stadt Eggenfelden das Musikfestival bewußt in die Zeit, in der auch das Jubiläumstrainingscamp der AOPA stattfindet. Dies soll durchaus als ein kleines Dankeschön für die 25-jährige Treue zum Flugplatz Eggenfelden verstanden werden. Also melden Sie sich frühzeitig an und lassen Sie sich dieses Ereignis nicht entgehen. Feiern Sie nächstes Jahr mit uns und der Stadt Eggenfelden 25 Jahre AOPA-Trainingscamp!



GPS - Programmierung in einer Piper Malibu



Bild oben: Feldmesse auf dem Flugplatz mit Dekan Sinziger und Bürgern aus Eggenfelden

Bild unten: Beech - Bonanza mit Turbine



Resümee langjähriger Campteilnehmer

von Anneliese Strassacker

Zum 18. Mal fuhren mein Mann und ich zum AOPA-Camp nach Eggenfelden. Für die AOPA war es das 24. Camp. Es standen für uns einige Veränderungen an. Alfred und Marianne Eidmann, die von Anfang an für die Technik und für den Treffpunkt im Camp verantwortlich waren, fehlten. Für Alfred war es gesundheitlich nicht mehr machbar.

Für uns zunächst einmal eine große Lücke! Denn wo sollten wir den ganzen Tag auf dem Flugplatz bleiben? Das hieß alles selbst beschaffen. Einen Pavillon mit Seitenwänden, Tisch und Stühle. Denn was das Wetter in Eggenfelden bringen kann, hatten wir ja im Jahr 2001 zur Genüge erlebt. War doch im Gewittersturm mit 62 Knoten ein sechs auf zwölf Meter Zelt ohne Starterlaubnis ein paar hundert Meter weit geflogen und hatte unterwegs eine Dreimeterstrebe quer durch unsere D-ELUT geschossen.

Die Bilder für meine Fotoausstellung mußte ich ja auch noch verladen. Persönliches Gepäck, und ein Fahrrädle - wenns aufs WC pressiert - mußten auch noch mit.

Was die D-ELUT tragen konnte wurde dahinein verladen, alles andere in meine A-Klasse. Die hinteren Sitze konnten wir ja auch nicht zu Hause lassen, denn morgens wird in Eggenfelden immer ein Taxi zum Flugplatz gesucht. Mein kleines Auto war beladen wie ein Bulldog.

In Eggenfelden angekommen stellten wir fest, daß wir einiges hätten zu Hause lassen können. Werner Schmidt-Öchsner, der den Part von Alfred Eidmann übernommen hatte, hatte sich sehr viel Gedanken darüber gemacht wie man die Eidmannsche Lücke ausfüllen könnte. Werner hatte die prima Idee, an die Stelle, wo sonst Alfreds Wohnwagen stand, ein kleines drei auf sechs Meter Zelt hinzustellen. Er hat es auch praktisch eingerichtet als Meeting-Point. Somit hatten wir eine wetterfeste Bleibe.

Schlimm war, daß Werner in der ersten Nacht kurzfristig erkrankte und ins Krankenhaus kam und für das Camp ausfiel. Wir sind sehr froh, daß es ihm inzwischen wieder gut geht.

Otto Stein, der schon seit dem ersten Camp als Ausbildungsleiter dabei ist, hatte wie gewohnt alles im Griff. Dr. Michael Erb war zum Zweitemal in Eggenfelden, und wußte und zeigte wo's langgeht. Chaichana Sinthuaaree und Christof Curati von der Geschäftsstelle waren zum Erstenmal dabei. Sie wurden freundlich und geduldig allen an sie gestellten Ansprüchen gerecht. Ein großes Kompliment, sie haben alle mit Bravour gemeistert.

Das Wetter machte allerdings einigen Flugprogrammen einen Strich durch die Rechnung. Seit vielen Jahren mußte zum ersten Mal der sonst so beliebte Nachtflug ausfallen. Aber nicht nur Fliegen war auf dem Programm der AOPA. Alle setzten sich wieder für „Kind in Not“ ein. Eine große Tombola mit vielen attraktiven Preisen wurde geboten.

Das große Benefizkonzert von Armin Ziegler und Thomas Bittermann fand sehr großen Anklang. Argentinischer Tango so souverän dargeboten, das war etwas ganz Besonderes.

Auch meine Fotoausstellung im Roßstall bekam eine gute Presse. Zitat:

Anneliese Strassacker will, so bei der Einführung in ihre Ausstellung, daß der Besucher ein bisschen mehr sieht als nur einen festgehaltenen Augenblick. Er sollte ein Gespür entwickeln für die Bedürfnisse naturhaften Wirkens und auch für das Leben von Mensch und Tier. Die Konzeption der Ausstellung tut ein Übriges. In kleinen thematischen Bildergruppen berichtet Anne Strassacker über Naturbegegnungen in vielen Ländern der Erde. Eindrucksvoll führt sie mit ihren Bildern in die Elemente Feuer, Wasser, Erde Luft ein. Die Künstlerin versteht es, mit Farbmalerien, Licht und Schatten sowie Spiegelreflexionen wesentliche Situationen so einzufangen, daß der Beschauer auch zum Entdecker neuer oder zum Wiederentdecker lebenswichtiger Gefühle für die Schöpfung wird.

Am Freitagabend war, wie immer der Abschiedsabend. Mit gutem Essen, schwungvoller Musik und vor allen Dingen gemütliches Beisammensein. AOPA-Präsident Klaus Zeh konnte dem Vorsitzenden von „Kind in Not“ Nikolaus Raith, 3500 Euro überreichen. Das war ein stolzer Betrag, den die Flieger der AOPA da zusammengebracht haben.

Die Tower Besatzung regelte den Luftverkehr in der für sie recht stressigen Woche mit der gewohnten Freundlichkeit und Professionalität.

Der große Schreck erreichte uns am Samstagmorgen, als wir erfahren mußten, daß in der Nacht einer der Fluglehrer mit einem Herzinfarkt ins Krankenhaus gekommen war. Zum Glück geht es auch ihm wieder besser.

Rückblickend kann man sagen, es war eines der harmonischsten Camps, die wir erlebt haben.

Unseren zwei „Kranken“, wünschen wir von Herzen volle Genesung und freuen uns auf das 25-ste Camp in Eggenfelden, und sagen ein großes Dankeschön der gesamten AOPA-Crew für die geleistete Arbeit.



Simulator für eine Pilatus PC 7 Turboprop bei der AMST Systemtechnik GmbH in Ranshofen/Österreich



Die Alpen



Landrätin Brunni Mayer lud zum "Bayrischen Abend" am Flugplatz Eggenfelden



1. Bürgermeister Werner Schießl (rechts) mit Dr. Michael Erb



"Helly" eines der ältesten Mitglieder der AOPA mit dem allerersten Präsidenten der AOPA



Dieter von Elm vom BMVBW mit Christa Deckert vom Bonner Büro der AOPA-Germany



Vizepräsident und Ausbildungsleiter Otto Stein bei der Abschlußrede



Der AIRFOX DISO, ein neuartiges Trainingsgerät zum Erkennen und Beherrschen von Effekten der räumlichen Desorientierung



Ein kleiner Teil der Flugzeuge, die zu Übungszwecken bereitstanden



Präsident Klaus Zeh mit seinem Geschäftsführer Dr. Michael Erb



Auch der ehemalige Bürgermeister Riedler war zu Besuch

Protokoll – Mitgliederversammlung am 10. August 2002

Herr Zeh eröffnet die Mitgliederversammlung um 11:00 Uhr und begrüßt alle Mitglieder zur Jahreshauptversammlung.

Top 1: Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt, es wurde ordnungsgemäß zur Sitzung eingeladen.

Top 2: Eine Rückfrage ergibt, daß keine Anträge zur Tagesordnung vorliegen.

Top 3: Es gibt keine Einwände zur Tagesordnung

Top 4: Traditionsgemäß wurde der im letzten Jahr Verstorbenen gedacht. Stellvertretend wurden ausgerufen Arno Richter und Katja Wohlrab.

Der Präsident, Herr Zeh berichtet in Ergänzung zum schriftlich vorliegenden Geschäftsbericht über Ereignisse und Aktivitäten des Verbandes im vergangenen Geschäftsjahr. Themen wie die Ausrichtung des Aviation Day in Zusammenarbeit mit Eurocontrol in Brüssel. Erörterungen der Problematik Single Sky, Galileo, Datalink und moderne Navigation aber auch die Abwägung zwischen nationalem ‚Alten‘ und der Schaffung von internationalem (Europäischen) Neuem sind unverändert wichtig.

Er berichtete über die ILA in Berlin, die, wenngleich sie auch mehr und mehr zu einem reinen Treffen der Grossluftfahrt ‚avanciert‘, die Möglichkeit bietet, sich politisch darzustellen und den besuchenden Mitgliedern eine Anlaufstelle zu schaffen. Der Stand in der Nähe der Bundesregierung und quasi gegenüber den Ständen von Polen bot genügend Möglichkeiten zu tieferen Gesprächen und der Möglichkeit Brücken zu schlagen. Er bedankte sich für die wiederum hervorragende Zusammenarbeit mit Heidi Galland und den Damen der VDP (Vereinigung Deutscher Pilotinnen) für eine perfekte und harmonische Zusammenarbeit bei der Betreuung des Standes.

Der von der AOPA veranstaltete Parlamentarische Abend zum Thema: „Die AL als Motor der regionalen Entwicklung in der Hessischen Landesregierung Berlin, war gut besucht und ein voller Erfolg. Die große Anzahl der Abgeordneten zeigte das Interesse am Thema ‚Geschäftsluftfahrt‘ und den dazu angebotenen Vorträgen von Herrn Dr. Erb und Herrn Dr. Viessmann von den Viessmannwerken in Allendorf.

Der 11. September 2001 und seine Auswirkungen haben natürlich auch nicht vor Deutschland und Europa Halt gemacht. Die anfänglichen Erschwernisse waren vielfältig und

unkoordiniert und so mancher politische Entscheidungsträger konnte nur mit Nachdruck dazu bewegt werden, seine überzogenen Schutzmaßnahmen wieder auf ein Normalmaß zurückzunehmen. Es hat viel Einsatz erfordert und jeder Schritt mußte mühsam erarbeitet werden.

Aber es gab auch Erfreuliches, so z.B. die Umsetzung des Schengener Abkommens mit Frankreich, die nach langen Jahren permanenter Bemühungen und etlicher Aktionen und Petitionen von französischer und deutscher Seite aus, nunmehr endlich zum Erfolg geführt hat.

Sicher haben Sie bemerkt, daß Frau Mair als neues Vorstandsmitglied versucht, das öffentliche Bild neu zu gestalten und Dinge nach vorn zu bringen. Ein Mittel dazu ist der Letter und hier geht es auch Schritt für Schritt nach vorne, aber eben auch mal wieder einen zurück oder es läuft etwas nichts so, wie eigentlich gedacht oder erwartet. Renommiertere Blätter wie Spiegel, Stern und Focus reduzieren zur Zeit ihre Seitenzahl, um ein Gleichgewicht zur Werbung herzustellen.

Wir aber haben ein Informationsblatt, das auch ohne Werbung laufen muß und wir werden Sie stets gut informieren – auch ohne Werbung – solange der Haushalt das hergibt. Frau Mair hat den Flyer neu gestaltet, Sie haben damit auch die Möglichkeit in Ihrem Umfeld unsere Arbeit zu präsentieren. Sie wird ihn später noch separat vorstellen.

Dem Wunsch auf der Homepage ein Diskussionsforum einzurichten sind wir gefolgt. Leider fand die Aktion keinen so großen Erfolg und wurde von den Mitgliedern nicht so aufgenommen, wie wir oder Sie sich das gewünscht hätten.

Nach den Worten des Präsidenten meldet sich Herr Pade zu Wort und erklärt, aus der AOPA-Germany austreten zu wollen, er begründet diesen Entschluss mit einigen Argumenten, welche der Vorstand adhoc entkräften und widerlegen konnte. Weitere Wortmeldungen hierzu gab es keine.

Top 5: Der Schatzmeister Herr Barenberg berichtet, er habe die Ein- und Ausgaben für 2001 in Form einer Einnahmeüberschussrechnung aufgelistet und so, wie es die Mitglieder in der letzten Versammlung erbeten hatten die einzelnen Positionen neu gegliedert. 2001 wurde noch in DM abgerechnet, aber zu besseren Vergleichbarkeit zusätzlich in EUR umgerechnet. Die Position Letter und Sonderdrucke enthält Letterausgaben zwischen 52 und 68 Seiten, die natürlich eine Verteuerung beinhalten. Es sind aber dort auch Kosten für Sonderdrucke und Übersetzung verbucht wie z.B. die Broschüre „Allgemeine Luftfahrt“, die dreisprachig auf der Aero Friedrichshafen verteilt wurde. Im Jahr 2002/3 wird der Verband von Strukturänderungen nicht verschont bleiben, auch die Alterspyramide macht sich bemerkbar.