50 JAHRE AOPA-GERMANY

Am 6. September 2014 wurde der 50. Geburtstag der AOPA-Germany mit einem Fest am Flugplatz Egelsbach gefeiert, zusammen mit Mitarbeitern, Mitgliedern, Freunden und Förderern. Ein Grund für viele Gäste und Redner, Rückschau auf 50 Jahre Luftfahrt zu halten und gleichzeitig die gewaltigen Herausforderungen der Zukunft der Allgemeinen Luftfahrt zu diskutieren. Es war auch ein Anlass, Danke zu sagen, an alle, die in den letzten 50 Jahren AOPA-Germany aufgebaut und unterstützt haben. Dazu zählen ohne Frage die Mitarbeiter der Geschäftsstelle und der AOPA-Vorstand, aber in besonderem Maße auch die Mitglieder. Dass AOPA-Germany mit etwa 18.000 Mitgliedern heute eine anerkannte und gefragte Interessensvertretung ist, national wie international, ist den vielen Pilotinnen und Piloten zu verdanken, die durch ihre Mitgliedschaft und aktive Teilnahme das Image der AOPA prägen. Sie alle zeigen, welchen enormen Stellenwert die Allgemeine Luftfahrt als Teil des Gesamtsystems Luftfahrt hat.

AUS DEN ANFÄNGEN VON AOPA-GERMANY

Als 1963 die „AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.", so lautet heute der offizielle Name gemäß Satzung, gegründet wurde, wurde die Luftfahrt außerhalb der großen Airlines mehr oder weniger nur als „Sportfliegerei" wahrgenommen. Dass es auch damals schon viele Piloten gab, die das Flugzeug nicht als Sportgerät, sondern, wie ein Auto, als Transportmittel nutzten, war wenigen bekannt. Große Betriebe begannen das firmeneigene Flugzeug als das ideale Reisemittel zu entdecken, um auf schnellstem Weg Kunden zu besuchen und Kontakte über die nationalen Grenzen hinweg zu knüpfen. Damals gab es zwar schon den Begriff Allgemeine Luftfahrt, abgeleitet aus dem englischen General Aviation, aber keiner wusste so recht, was darunter zu verstehen war. Ähnlich wie es in einem britischen „General Store" so ziemlich alles von Lebensmitteln bis zur Bratpfanne zu kaufen gibt, so ist auch die „General Aviation" ein Sammelbegriff für alle Arten der Luftfahrt, die nicht zur Linienluftfahrt und der Militärfliegerei gezählt werden.

Der Deutsche Aero Club (DAeC) beschloss im Februar 1962 anlässlich seiner Präsidialratssitzung unter dem Tagesordnungspunkt 12, Verschiedenes, Nr. 2, die „Interessenvertretung Allgemeine Luftfahrt" aufzubauen. Sie sollte sich um die Belange des privaten und gewerblichen Fliegens kümmern und Mitglied des neu gegründeten internationalen Dachverbandes „International Council of Aircraft Owners and Pilots Association" (IAOPA) werden, denn die damals vermehrt eingesetzten Motorflugzeuge der Klassen bis 5.700 kg fielen nicht mehr wirklich unter den landläufigen Begriff „Sportflugzeuge", sondern waren moderne Luftverkehrsmittel. Deshalb wollte der DAeC für den Motorflug eine eigene Sparte gründen, „bevor es noch jemand anderes macht".

Im April 1962 bestätigte die wenige Wochen zuvor gegründete IAOPA in Washington DC, USA, dem DAeC die Mitgliedschaft der AOPA-Germany in der IAOPA. Im September 1963 gründet sich die „Interessenvertretung Allgemeine Luftfahrt im Deutschen Aero Club e.V." (kurz IVAL), mit Sitz in Frankfurt am Main. Im Januar 1964 schrieb die IVAL ihre Gründungsmitglieder an, dass die Eintragung im Vereinsregister erfolgt sei und bat um das Unterzeichnen der Aufnahmeanträge. Auf der Internationalen Luftfahrtausstellung ILA in Hannover fand am 26. April 1964 die erste ordentliche Hauptversammlung statt. Die AOPA-Germany war geboren. Die Namensänderung in „AOPA-Germany, Interessenvertretung der Piloten und Flugzeugbesitzer e.V." erfolgte allerdings erst im Jahr 1967. Einige Jahre später, 1976 wurde der noch heute gültige Name in

„AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V." eingeführt. 1977 erfolgte der Umzug der Geschäftsstelle von Frankfurt-Niederrad nach Egelsbach.

Mit der Gründung von AOPA-Germany wurde der Begriff Allgemeine Luftfahrt auch in Deutschland „salonfähig", aber trotzdem musste AOPA wieder und immer wieder erklären, worum es bei der Allgemeinen Luftfahrt geht, was die besonderen Bedürfnisse und Anforderungen dieser Sparte der Luftfahrt sind, und musste auf politischer Ebene erläutern, welche wirtschaftlichen Impulse von der Allgemeinen Luftfahrt ausgehen, insbesondere im Bereich der Flugplätze und der Luftfahrtindustrie. Es ist das große Verdienst der ersten Präsidenten und Mitarbeiter von AOPA, dass der Allgemeinen Luftfahrt Gehör verschafft und AOPA-Germany als Gesprächspartner auf Landes- und Bundesebene nicht nur akzeptiert, sondern um Unterstützung bei wichtigen, die Allgemeine Luftfahrt betreffenden Themen, ersucht wurde. Dank dieser „Anfangserfolge" ist AOPA-Germany heute ein anerkannter Vertreter für die Belange der Allgemeinen Luftfahrt und ein wichtiger Gesprächspartner in den verschiedenen Gremien der Luftfahrt, nicht nur in Deutschland, sondern, im Verbund mit den europäischen Organisationen der AOPA, in ganz Europa.

Damals, vor allem in den 70ziger und 80ziger Jahren, zu Zeiten der Teilung Deutschlands war insbesondere der VFR-Luftverkehr in Deutschland durch riesige VFR-Beschränkungsgebiete um die großen Verkehrsflughäfen, durch eine große Anzahl von militärischen Beschränkungsgebieten und durch die ADIZ, die Air Defense Identification Zone entlang der innerdeutschen Grenze stark beeinträchtigt. Luftraumvorhaben wurden schon damals mit AOPA und DAeC besprochen und soweit möglich abgestimmt. Die Gesprächspartner aus den Luftfahrtbehörden und Ministerien waren meist selbst Piloten und wussten aus eigener Erfahrung, worum es geht, mussten aber aus politischem Sachzwängen heraus oftmals anders entscheiden.

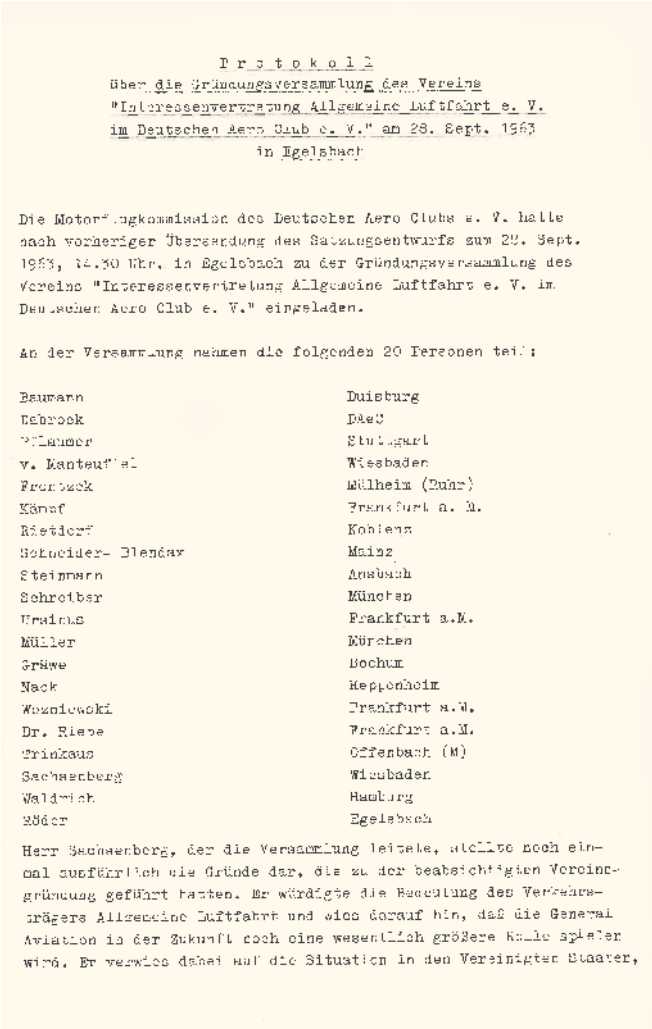
Wilhelm Sachsenberg (links) und Doc Hartranft (rechts) im Mai 1964 auf einem IAOPA-Treffen in Cannes

In der Rückschau betrachtet ging es damals, im Vergleich zu heute, zwischen AOPA und den Luftfahrtbehörden eher entspannt zu, insbesondere auch deshalb, weil in vielen Fällen das Gefühl vorherrschte, am „gleichen Strang zu ziehen". Aber schon damals gab es in Deutschland die Diskussion um die Frage, ob man IFR-Flüge im unkontrollierten Luftraum zulassen kann und die Frage, ob Flugbetrieb an einem Flugplatz ohne Flugleiter möglich ist. Fragen, die AOPA-Germany seit Jahrzehnten immer wieder stellt und die bis auf den heutigen Tag nicht befriedigend beantwortet sind.

Mit der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahr 1990, der Wiederbelebung vieler Flugplätze in Ostdeutschland erweiterte sich auch der Aktionsradius von AOPA-Germany, und damit auch die Mitgliederzahl. Fliegen ohne Beschränkungen war nun nicht nur in Gesamtdeutschland möglich, sondern bald darauf auch in beinahe ganz Europa, nicht nur in Richtung Westen, sondern auch in Richtung Osten. Viele Flugreiseberichte im AOPA Letter und anderen Luftfahrtmagazinen zeugen davon, wie einfach es heute ist, an beinahe jedes Ziel in Europa zu gelangen, auch mit einer einmotorigen Piper oder Cessna.

EUROPA UND EASA

Mit der Erweiterung der europäischen Union, der Verlagerung nationaler Kompetenzen auf europäische Gremien, war es nur konsequent und richtig, aufbauend auf den Erfahrungen mit den Joint Aviation Authorities (JAA) im Jahr 2002 die europäische Agentur für Flugsicherheit, die European Aviation Safety Agency (EASA) mit Sitz in Köln zu gründen. Ziel der EASA ist die Schaffung einheitlicher und hoher Standards für die Sicherheit und Umwelt im Bereich der Zivilluftfahrt in Europa. Dass diese Agentur und insbesondere die erlassenen Regeln, Vorschriften und Gesetze, die heute nach Unterzeichnung automatisch in allen EU-Staaten gelten, so einen vehementen Einfluss, positiv wie negativ, auf die Allgemeine Luftfahrt in Deutschland und in ganz Europa haben werden, konnte man bei der Gründung noch nicht annähernd erahnen.



P r o t o k o l l
über die Gründungsversammlung des Vereins
"Interessenvertretung Allgemeine Luftfahrt e. V.
im Deutschen Aero Club e. V." am 28. Sept. 1963
in Egelsbach

Die Motorflugkommission des Deutschen Aero Clubs e. V. hatte nach vorheriger Übersendung des Satzungsentwurfs zum 28. Sept. 1963, 14.30 Uhr, in Egelsbach zu der Gründungsversammlung des Vereins "Interessenvertretung Allgemeine Luftfahrt e. V. im Deutschen Aero Club e. V." eingeladen.

An der Versammlung nahmen die folgenden 20 Personen teil:

Baumann	Duisburg
Dahrook	DAeC
Pflanner	Stuttgart
v. Manteuffel	Wiesbaden
Frentzek	Mülheim (Ruhr)
Kämpf	Frankfurt a. M.
Rietdorf	Koblenz
Schneider- Blendav	Mainz
Steinmann	Ansbach
Schreiber	München
Ursinus	Frankfurt a.M.
Müller	München
Gräwe	Bochum
Nack	Heppenheim
Wozniewski	Frankfurt a.M.
Dr. Riese	Frankfurt a.M.
Trinkaus	Offenbach (M)
Sachsenberg	Wiesbaden
Waldmann	Hamburg
Röder	Egelsbach

Herr Sachsenberg, der die Versammlung leitete, erläuterte noch einmal ausführlich die Gründe dar, die zu der beabsichtigten Vereinsgründung geführt hatten. Er würdigte die Bedeutung des Verkehrsträgers Allgemeine Luftfahrt und wies darauf hin, daß die General Aviation in der Zukunft noch eine wesentlich größere Rolle spielen wird. Er verwies dabei auf die Situation in den Vereinigten Staaten,

Das Protokoll der Gründungsversammlung vom 28. September 1963

Bei der Formulierung der Sicherheitsstandards durch EASA wurde anfangs leider zu oft Maß an der Großluftfahrt genommen und die besonderen Belange der Allgemeinen Luftfahrt außer Acht gelassen. Piloten, Fluglehrer, Flugschulen, Flugplätze und luftfahrttechnische Betriebe leiden unter diesen Vorschriften und insbesondere unter den damit verbundenen ständig steigenden Kosten. Einige geben bereits auf und andere fragen sich, welchen Sinn es macht, z.B. ein Qualitätsmanagementsystem an einer kleinen Flugschule zu etablieren. Andererseits konnte dank Überzeugungsarbeit von AOPA und anderen die Ausbildung zur Instrumentenflugberechtigung nun drastisch gekürzt und der Praxis angepasst werden.

AOPA-Germany zusammen mit anderen europäischen AOPAs verzehrt heute einen Großteil ihrer Arbeitskapazität im Studieren von umfangreichen europäischen Vorschriftenentwürfen, im Schreiben von Stellungnahmen, in unzähligen Meetings, vor allem in Köln und Brüssel. Das alles lohnt sich, denn EASA hat nun den besonderen Stellenwert und die besonderen Belange der Allgemeinen Luftfahrt in Europa erkannt, eine eigene GA-Policy formuliert, und den Geschäftsführer der AOPA-Germany Dr. Michael Erb zum Vorsitzenden des neu eingerichteten Beratungsgremiums „Safety Standards Consultancy Committees“ für die General Aviation gewählt.

War vor 50 Jahren der Gesprächspartner der AOPA meist ein Beamter einer deutschen Luftfahrtbehörde, so kommen die Gesprächspartner heute aus allen Teilen Europas, sind oft, anders als früher, fliegerisch nicht vorgebildet, dafür aber umso mehr im Luftrecht

bewandert und sehen ihre Aufgabe vielleicht mehr in der sauberen Formulierung von Vorschriften denn in der praxisorientierten Anwendung dieser. Das muss nicht immer schlecht sein, führt aber zu einer Fülle von Vorschriften und Regelwerken, auf internationaler Ebene (ICAO), europäischer Ebene (EASA) und nationaler Ebene (deutsches Luftrecht), die kaum mehr zu überblicken, geschweige denn zu beachten sind.

HERAUSFORDERUNGEN HEUTE

AOPA-Germany, vor 50 Jahren, gegründet, ist heute nicht nur eine anerkannte nationale und internationale Interessenvertretung von Piloten und Luftfahrzeughaltern, sondern auch von Fliegervereinen, Flugplatzhaltern, Flugschulen und Luftfahrzeugwerften. Das Spektrum und die Zielsetzung von AOPA haben sich, auch wenn es immer primär um die Interessen der Piloten geht, verändert, so wie sich auch die Luftfahrt im Laufe dieser Zeit verändert hat. Im heutigen Umfeld ist es weitaus schwieriger Luftfahrt zu betreiben, insbesondere für die Allgemeine Luftfahrt. Deshalb ist es wichtig, AOPA zu haben. Die Herausforderungen an AOPA sind daher heute besonders hoch. AOPA-Germany engagiert sich für eine faire Behandlung der Allgemeinen Luftfahrt – in Deutschland und Europa:

- Wir kämpfen für den Erhalt von Flugplätzen und die Offenhaltung des Luftraums.
- Wir machen uns stark für Vorschriften, die der Sicherheit förderlich sind und unserer Branche die notwendige Luft zum Atmen lassen, aber wir wehren uns gegen jede Form von ausufernder Bürokratie.
- Wir setzen uns für eine angemessene Umsetzung der Cessna SIDs ein, wie sie die EASA und viele nationale europäische Luftfahrtbehörden vorsieht, wie sie uns das LBA jedoch verweigert.
- Wir verhandeln mit deutschen und europäischen Institutionen über Lizenzierungsfragen, so konnten wir das Verbot der Selbstkosten- und Vereinsrundflüge kippen, und wir haben erfolgreich bei der Erarbeitung der neuen vereinfachten europäischen IFR-Ausbildungsrichtlinien mitgearbeitet.
- Wir sind in das Flugsicherungsprojekt SESAR eingebunden, das die Grundlagen für ein neues Flugsicherungssystem in Europa schaffen soll, um Sicherheits- und Effizienzgewinne auch für die Allgemeine Luftfahrt zu erreichen.
- Wir wenden uns gegen die Einführung von Avionikvorschriften, die für die Allgemeine Luftfahrt Kosten verursachen, ohne dass ihnen ein angemessener Nutzen gegenübersteht.
- Wir ermitteln Wirtschaftsdaten über die Allgemeine Luftfahrt und informieren die Öffentlichkeit und politische Entscheidungsträger über ihren Nutzen.
- Durch uns kam die ZÜP vor das Bundesverfassungsgericht, und wir unterstützen die EU-Kommission bei ihren aktuellen Bemühungen die ZÜP zu kippen.
- Wir arbeiten mit Hochschulen und der EASA gemeinsam an der Erstellung von Statistiken über unsere Branche.

ORGANISATION

AOPA-GERMANY

Aufgabe der AOPA-Germany ist gemäß Satzung insbesondere die Förderung von Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der Allgemeinen Luftfahrt, Aufklärung der Öffentlichkeit über den Nutzen der Allgemeinen Luftfahrt sowie die Vertretung der Interessen bei Parlament, Regierungen und Verwaltungen auf nationaler und internationaler Ebene.

AOPA-Germany ist ein Verein nach deutschem Recht und dementsprechend organisiert, mit Mitgliedern und einem von diesen gewählten Vorstand und einem Präsi-

Teilnehmer bei einem AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden

IAOPA Regional Meeting in Heidelberg im Jahr 2013

denten. Die derzeit neuen Vorstandsmitglieder sind alle fliegerisch aktiv und überwiegend beruflich in der Luftfahrtbranche tätig. Mit dem Präsidenten Prof. Dr. Elmar Giemulla, verfügt AOPA-Germany über einen ausgewiesen Luftfahrtexperten, insbesondere im Bereich Luftrecht.

Die Geschäftsstelle am Verkehrslandeplatz Egelsbach besteht aus acht Mitarbeitern, dem Geschäftsführer Dr. Erb und sieben Voll- und Teilzeitkräften. Von der Geschäftsstelle aus werden nicht nur die Mitglieder betreut, der alle zwei Monate erscheinende AOPA Letter veröffentlicht, alle Aktivitäten, die die Allgemeine Luftfahrt betreffen, beobachtet und Kontakte zu allen relevanten Luftfahrtbehörden und Luftfahrtorganisationen gepflegt. Die wichtigste Aufgabe der Geschäftsstelle ist es, für die Belange der Allgemeinen Luftfahrt einzutreten und in entsprechenden Gremien und Arbeitsgruppen vertreten zu sein, bei der Ausarbeitung von luftfahrtrelevanten Vorschriften und Regelungen mitzuwirken und wo erforderlich, Einspruch zu erheben und eigene Vorschläge und Konzepte vorzulegen. In Europa sind wir aber nur als IAOPA-EUR Vertreter aktiv. Viele Reisen führen daher nach Köln zur EASA, nach Brüssel zu diversen europäischen Institutionen wie Parlament, Kommission und SESAR, nach Bonn zum Bundesministerium für Verkehr, nach Braunschweig zum Luftfahrt Bundesamt und nach Langen zur DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Bei dieser Aufgabe wird die Geschäftsstelle je nach Bedarf von den einzelnen Vorstandsmitgliedern und vielen ehrenamtlichen Projektmitarbeitern unterstützt, so dass trotz der vielen Termine AOPA bei allen die Allgemeine Luftfahrt betreffenden Besprechungen vertreten ist.

Die Förderung der Sicherheit ist und bleibt das oberste Ziel von AOPA. Ausdruck hierfür ist das jährlich stattfindende AOPA-Trainingscamp am Flugplatz Eggenfelden unter der Leitung des langjährigen AOPA-Ausbildungsleiters Otto Stein. In diesem Jahr hat dieses Camp nun zum 36. Mal stattgefunden, und inzwischen sind Trainingslager in Stendal, Fritzlar und Bautzen hin-

Gespräch zwischen DFS Geschäftsführer Robert Schickling und AOPA Geschäftsführer Dr. Michael Erb

zugekommen. Zusätzlich bietet AOPA-Germany Trainings für Fliegen über der See, ein Training zur Selbstrettung aus einem notgewasserten Luftfahrzeug („Sea Survival") an, Seminare zur Durchführung von Transatlantikflügen, das Seminar „Menschliches Leistungsvermögen", Refresher-Kurse für Sprechfunk und regelmäßige Fortbildungsveranstaltungen für Fluglehrer. Darüberhinaus arbeitet AOPA-Germany im European General Aviation Safety Team (EGAST) der EASA mit, und im AOPA-Letter erscheint regelmäßig der 8-seitige AOPA Safety Letter zu verschiedenen sicherheitsrelevanten Themen der Luftfahrt.

Sea Survival Training

AOPA-Germany ist Mitglied im „Dachverband der Allgemeinen, Regionalen und Geschäftsluftfahrt (DARL)", dem „Verband der Luftfahrtsachverständigen" und dem Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater" und dem „AOPA-Arbeitskreis der Luftfahrtunternehmen".

Zu den derzeit 4.200 Mitglieder zählen viele Fliegervereine, so dass AOPA-Germany insgesamt rund 18.000 Piloten und Luftfahrzeughalter vertritt. Damit ist AOPA-Germany nach AOPA-USA und -Kanada der drittstärkste Verband unter dem Dach der internationalen AOPA.

EUROPÄISCHE UND INTERNATIONALE AOPA

AOPA ist derzeit in 73 Staaten der Welt vertreten, davon in beinahe allen Staaten der Europäischen Union. Auch wenn die einzelnen AOPA-Verbände unter dem Dach der internationalen AOPA (IAOPA) gemeinsame Ziele zur Förderung der General Aviation weltweit verfolgen, so sind sie doch selbstständige nationale Organisationen, die primär die Interessen der Allgemeinen Luftfahrt „vor Ort" vertreten. In Europa mit seinen nun auch europäischen Luftfahrtorganisationen, hier insbesondere EASA, hat sich die Arbeit der AOPA Schritt für Schritt auf die europäische Ebene verlagert und viele Ziele können nur noch im Zusammenschluss mit den anderen europäischen AOPAs erreicht werden.
Die europäischen Organisationen der AOPA arbeiten heute enger denn je zusammen, treffen sich regelmäßig auf so genannten Regional Meetings, zuletzt in Island, stimmen ihre Ziele und Maßnahmen insbesondere im Hinblick auf europäische, die Allgemeine Luftfahrt betreffende Vorhaben bzw. Gesetze, ab und teilen sich die Arbeit auf, denn alleine lässt sich das immense Pensum der Besprechungen, Kommentierungen und Konzeptentwicklung nicht mehr bewältigen. Und sie unterstützen sich gegenseitig, wie zuletzt geschehen bei der Einführung einer Luxussteuer für Kleinflugzeuge in Italien, die die AOPA-Kollegen in Rom nicht im Alleingang erfolgreich bekämpfen konnten. Dank des gemeinsamen Protests der europäischen Verbände der AOPA konnte diese unsinnige Steuerregelung zumindest so geändert werden, dass sie für alle Beteiligten nun erträglich ist.

Die nationalen Verbände der AOPA sind unter dem International Council of AOPA (IAOPA) mit Sitz in Frederick, Maryland, USA zusammengeschlossen. Mark Baker, Präsident der AOPA-USA ist derzeit auch Präsident der IAOPA. Für die europäische Region ist dies Martin Robinson von AOPA-UK, sein Stellvertreter ist Dr. Michael Erb, Geschäftsführer von AOPA-Germany. Alle 2 Jahre trifft sich die internationale AOPA zu einer World Assembly, dieses Jahr zum ersten Mal in Peking, China.

Bei der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO in Montreal, Kanada, ist AOPA durch den deutschsprachigen Kanadier Frank Hofmann vertreten, in Brüssel durch den früheren Europaabgeordneten Ulrich Stockmann.

ZUKUNFT

Tatsache ist, die Bedingungen im Bereich der klassischen General Aviation werden ungünstiger. Das betrifft nicht nur die zunehmende Fülle von Vorschriften und Regeln, die in vielen Fällen überzogen sind, wie z.B. Qualitätsmanagement für Flugschulen, Zuverlässigkeitsüberprüfung für jeden Piloten, Anerkennungsverfahren für ausländische Lizenzen, Einschränkungen bei gewerblichen Flügen im Alter über 60, sondern auch das unsägliche Kompetenzgerangel zwischen nationaler und europäischer Luftfahrtbehörde, das auf den Meter genaue „Vermessen" von Platzrunden durch einige Landesluftfahrtbehörden und die in keiner Relation (zum Straßenverkehr) stehenden hohen Bußgelder für Luftraumverletzungen oder andere „Vergehen" im Luftverkehr.

Die Luftfahrt hat trotz alledem an Faszination nicht verloren. An sonnigen Wochenenden sind die Flugplatzrestaurants und Aussichtsplattformen voll von begeisterten Menschen. Aber sehr schnell kann so ein „Sportflugzeug", wenn es über das eigene Haus fliegt zur unzumutbaren Krawalldose werden, gegen die man sogar bereit ist, vor Gericht zu ziehen. Dabei wird von vielen verkannt, dass sich aus der Allgemeinen Luftfahrt heraus auch die zukünftigen Piloten der großen Airlines rekrutieren. Auch ein Airline-Pilot ist am Anfang seiner Karriere erst einmal ein „Sportpilot". Schon heute herrscht in der Großluftfahrt ein Mangel an Piloten, der sich nach Prognosen in naher Zukunft eklatant verschärfen wird. Und wer möchte eines Tages wegen Pilotenmangel nicht mehr seinen Flug in den Urlaub antreten können.

Das Problem ist vielschichtig. Aber es nützt nichts, nur auf die Luftfahrtbehörden zu schauen, die teilweise von einer Fülle von zu berücksichtigenden unterschiedlichen Interessen getrieben werden, oder über die an manchen Flugplätzen fehlende Akzeptanz der Anrainer zu klagen, die drastische Einschränkungen des Flugbetriebs erwirken. Darüber klagen nutzt nichts. Dagegen ankämpfen? Ja, auf jeden Fall!

Aber abgesehen vom „Kämpfen", von der Mitarbeit in vielen Gremien, national, europäisch und international, von der Vertretung der Interessen der AOPA Mitglieder an „vorderster Front", der Vorlage eigener Konzepte, und der kleinen und großen Erfolge, es bleibt eine Aufgabe, die von allen in der AOPA getan werden muss, von jedem einzelnen Mitglied: die Allgemeine Luftfahrt nach außen gut zu vertreten. Dazu gehört u.a. professionelles Fliegen, die Einhaltung der Sicherheitsmindesthöhe und Vermeidung von Fluglärm. Jeder Flug über bewohntem Gebiet in niedriger Höhe, jede Notlandung wegen Spritmangel und jeder Absturz wegen schlechtem Wetter bringt die Allgemeine Luftfahrt in Misskredit.

IAOPA beim Europäischen Parlament im Jahr 2013

Gut besuchte GA-Veranstaltung in Brüssel

Dabei lassen sich die Regeln sehr einfach einhalten und Vorfälle dieser Art müssen nicht sein.

Die Allgemeine Luftfahrt ist ein wichtiger Teil des Gesamtsystems Luftfahrt, nicht nur unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten sondern auch unter dem Aspekt der Wirtschaftskraft, die von ihr ausgeht. Dass dies heute so gesehen und anerkannt wird, ist der Arbeit von AOPA weltweit zu verdanken. Selbst EASA stellt nun die Förderung der Allgemeinen Luftfahrt in Europa in den Mittelpunkt seiner Arbeit und hat hierzu nicht nur eine eigene Policy entwickelt, sondern eine ganze Abteilung dafür eingesetzt. Der Weg zu einem gedeihlichen Miteinander und der Schaffung von Regeln, die die Entwicklung der Allgemeinen Luftfahrt voranbringen, ist nun geebnet.

Die Entwicklung und damit die Zukunft der Allgemeinen Luftfahrt hängt allerdings nicht allein davon ab, dass alle Beteiligten in einem Umfeld fliegen und arbeiten können, das frei von unnötigen Beschränkungen und kaum mehr verständlichen Regeln und Vorschriften ist. Entwicklung braucht auch neue Ideen und vor allem Nachwuchs. Nicht nur bei AOPA, sondern auch in den verschiedenen Branchen der Luftfahrt spiegelt sich die Veränderung unserer Gesellschaftsstruktur wider. Es fehlt an jungem Nachwuchs. Viele scheuen den teuren Weg zum PPL und höheren Lizenzen und wählen nun den kurzen und preiswerten Weg zum UL-Schein. Die „Abwanderung" ist unübersehbar. Umso mehr ist es auch Aufgabe von AOPA-Germany dafür zu sorgen, dass die Pilotenausbildung vom UL-Piloten bis hin zum Berufspiloten durchgängig möglich ist und weiterhin attraktiv und bezahlbar bleibt.

AOPA-Germany ist dank der Unterstützung ihrer Mitglieder derzeit in der Lage, bei allen wichtigen, die Allgemeine Luftfahrt betreffenden Vorhaben persönlich mitzuarbeiten und im Einzelfall auch mitzuentscheiden. Damit dies auch in Zukunft so bleibt, müssen auch weiterhin Piloten und Luftfahrzeughalter den Weg zur AOPA finden. AOPA-Germany wird alles dafür tun, dass sich die Allgemeine Luftfahrt im Rahmen ihrer Erfordernisse nicht nur frei entfalten kann, sondern an der Weiterentwicklung des Gesamtsystems Luftfahrt teilhaben wird.

Sibyllinischer Wegweiser am Flugplatz Stegeborg in Schweden