



FRANKFURTER VEREIN FÜR LUFTFAHRT

Immer präsent sein

Der Frankfurter Verein für Luftfahrt besteht seit 108 Jahren und zählt zu den ältesten Luftsportvereinen Deutschlands. Aktive Öffentlichkeitsarbeit und konsequentes wirtschaftliches Handeln sichern dem Club die Zukunft

TEXT **Christof Brenner**

Es ist doch so, dass viele Leute den Flugsport ausüben wollen und das Geld dazu nicht aufbringen können. Wir als Verein sollten diesen Menschen ihren Wunsch ermöglichen.« Diese Verpflichtung für den Frankfurter Verein für Luftfahrt sah der Zweite Vorsitzende Herbert Voigt bereits

in den fünfziger Jahren. Geringer sind die Schwierigkeiten seitdem nicht geworden. Die Frankfurter leiden unter denselben Problemen wie viele andere Luftfahrtvereine: steigende Kosten, sinkenden Mitgliederzahlen – und aktive Piloten fliegen immer weniger.

Seit 2003 ist die Zahl der Piloten des in Egelsbach ansässigen Vereins um ein Drittel auf knapp 200 zurückgegangen. Dass die Frankfurter diesen Schwund in den ver-

gangenen Jahren stoppen konnten, ist da schon ein Erfolg. »Wenn man heutzutage mit einem Verein bestehen will, kann man das nicht mehr so machen wie früher«, sagt der Erste Vorsitzende Rudy Meidl. Heißt konkret: Man muss die Kosten senken – und den Verein für an der Luftfahrt Interessierte möglichst attraktiv machen. Rund zehn Prozent seiner Mitglieder verliert der Frankfurter Verein allein durch Umzug oder altersbedingten Austritt. »Wenn wir



2



1 | Vereinsstolz: Die beiden Piper Archer sind die jüngsten Neuanschaffungen und die Prunkstücke der Frankfurter Flotte

2 | Vereinswappen: Der Club zählt zu den ältesten Fliegervereinen Deutschlands und blickt auf eine über hundertjährige Geschichte zurück,

3 | Vereinschef: Rudy Meidl hat im Verein das Fliegen gelernt und führt mittlerweile als Erster Vorsitzender die rund 200 Mitglieder



das nicht auffangen würden, könnten wir bald zusperrern«, sagt Meidl.

Wichtigstes Werkzeug für den Kontakt zur Außenwelt ist für den Frankfurter Verein für Luftfahrt der eigene Internetauftritt (www.fvl-online.de). Der richtet sich vor allem an Fluginteressierte, die das Hobby noch nicht aktiv ausüben: »Fragen zur Flugausbildung« und »Der Traum vom Fliegen« sind Seiten, die besonders häufig angeklickt werden. Und gleich danach wird für einen Pinch-Hitter-Lehrgang geworben, also einen Schnupperkurs, der den (Noch-) Nicht-Piloten die Grundlagen des Fliegens vermittelt. Dazu kommt ein Terminkalender, der für das aktuelle Jahr 2017 bereits 37 Veranstaltungen enthält. »Wer Fliegen lernen will, informiert sich doch zunächst über das Internet. Was denkt man da von einem Verein denken, bei dem lauter veraltete Dinge auf der Seite stehen?«, sagt Vereinschef Rudy Meidl.

Neben den regelmäßigen Vereinsabenden oder dem An- und Abfliegen machen die Frankfurter aus so ziemlich allem, was sich im Verein ereignet, ein großes Event. Als der Club sein Flaggschiff, eine IFR-ausgerüstete Piper Archer, erstanden hatte, feierten er die Ankunft groß: »Die wurde nicht einfach nur hingestellt«, so Meidl. Nein: Es gab eine Begrüßungsfeier mit Kaffee und Kuchen, mit der Flugleitung wurde eine Genehmigung eingeholt, die Maschine auf dem Vorfeld zu präsentieren, und schließlich wurde die »Neue« auch noch getauft – ganz in der Tradition des Vereins; die Idee dazu hatte Meidl aus der Chronik. Das Flugzeug heißt nun »Super Conny«, benannt nach der Geschäftsstellenleiterin des Vereins, Cornelia Adams.

40 Interessierte nahmen an der Feier teil, neben Mitgliedern waren auch Gäste und lokale Pressevertreter anwesend. Denn die Luftsportler informieren die Öff-

entlichkeit über sämtliche Aktivitäten. Die Journalisten erhalten professionelle Pressemitteilungen, die denen einer Nachrichtenagentur wenig nachstehen; selbst die Zahl der Zeichen und Wörter ist darauf vermerkt. »Man muss immer präsent sein«, sagt Vorstand Rudy Meidl. So veranstaltet der Verein auch Vorträge über das Fliegen, um Nicht-Mitglieder für das Hobby zu begeistern. Und es ist kein Einzelfall, dass sich ein Gast danach zu einem Schupperflug angemeldet und schließlich die Pilotenlizenz erworben hat. Flugausbildung findet beim Frankfurter Verein für Luftfahrt in der eigenen Trainingsorganisation (ATO) statt, ein Stamm von neun Fluglehrern und weitere

FOTOS: CHRISTOPH BRENNER (2), MARKUS MICHALSK

CHRONIK

Bis auf das Jahr 1908 gehen die Wurzeln des Frankfurter Vereins für Luftfahrt zurück, er ist damit wohl der älteste ununterbrochen existierende Fliegerclub in Deutschland. Bei seiner Gründung waren Flugzeuge noch nicht im Zentrum des Interesses – der erste Motorflug der Wright-Brüder war gerade einmal fünf Jahre her, unter Luftfahrt verstand man damals vor allem den Betrieb von Ballonen und Luftschiffen. Angeregt hatte die Vereinsgründung Prof. Franz Linke, Dozent beim Physikalischen Verein in Frankfurt, der seit 1906 einen Ballon für Forschungszwecke besaß. Folglich hieß der Verein zunächst auch »Frankfurter Verein für Luftschiffahrt«. 1909 waren die Frankfurter Ausrichter der ersten ILA, die seinerzeit als Internationale Luftschiffahrt-Ausstellung, dem Vorgänger der heutigen Internationalen Luft- und Raumfahrt-Ausstellung die wichtigste Luftfahrtveranstaltung Deutschlands. Den heutigen Namen erhielt der Verein erst nach seiner Fusion mit dem »Flugtechnischen Verein« 1912. Ferdinand von Zeppelin, Oskar Ursinus, Ernst Udet – zahlreiche deutsche Luftfahrtpioniere waren in die Aktivitäten des Vereins verwickelt. Als nach dem Zweiten Weltkrieg Flugsport in Deutschland verboten war, setzten die Frankfurter als Cumulus Club für Technik, Sport und Wetterkunde ihre Aktivitäten unauffällig fort. Mit Vorträgen zu Luftfahrtthemen bereiteten sie sich darauf vor, wieder fliegen zu dürfen. Ab 1951 war Segelflug und Ballonfahrt wieder erlaubt und der Verein nahm seinen ursprünglichen Namen von 1912 wieder an. 1955 erwarben die Frankfurter ihr erstes Motorflugzeug, eine Piper L-4J. Im selben Jahr zog der Verein nach Egelsbach, nachdem die Amerikaner das Fluggelände in Rebstock beschlagnahmt hatten. Nachdem der Verein 1996 mit dem Egelsbacher Rhein-Main-Fliegerclub fusionierte, zählte er zu den größten Luftsportvereinen Deutschlands. Segelflug praktizieren die Frankfurter mittlerweile nicht mehr, neben den Motorfliegern ist die in den fünfziger Jahren gegründete Modellflugsparte nach wie vor aktiv.



Historisches Vereinsflugzeug: Die Focke Wulf Stieglitz war 1956 das zweite Motorflugzeug, das die Frankfurter betrieben.

Tag der offenen Tür: Der Frankfurter Verein nutzt jede Möglichkeit, um sich der Öffentlichkeit zu präsentieren



Gastfluglehrer bilden zum PPL und Nachtflug aus. In einer Kooperation mit der Flugschule Reichelsheim ist auch IFR möglich. Die Theorieausbildung findet in den eigenen Räumen statt, kostenlos für die Mitglieder, gegen Kursgebühr auch für Schüler anderer Flugschulen.

Für die Kommunikation untereinander nutzen die Mitglieder eine vereinseigene App auf ihren Smartphones. Auf verschiedenen Kanälen verabreden sie sich zu Stammtischabenden, organisieren Mitfluge Gelegenheiten oder unterhalten sich über die Fliegerei. Für den Vorstand ist die App ein hilfreiches Tool, um schnell Kontakt aufzunehmen.

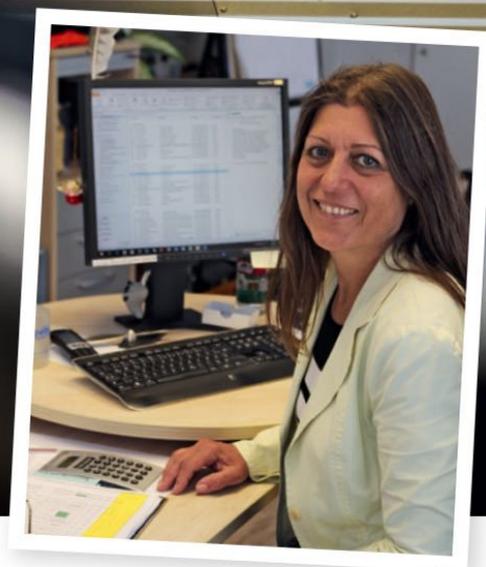
Damit im Verein organisatorisch alles glattläuft, haben die Frankfurter mit Cornelia Adams eine hauptamtliche Geschäftsstellenleiterin. Sie ist täglich in den Vereinsräumen am Egelsbacher Flughafen erreichbar, erledigt Büroarbeit und führt penibel Buch über Mitgliederzahlen, Flugzeuge und geflogene Stunden. Die statisti-

sche Auswertung ist die Grundlage für die finanziell solide Verfassung des Vereins – und für die Entscheidung, welche Flugzeuge in die Flotte aufgenommen werden. Gekauft wird, was nachweislich geflogen wird, ohne Rücksicht auf Hersteller und Typ. »Ihr könnt auch einen Airbus A380 haben, wenn ihr ihn fliegt«, sagt Meidl seinen Mitgliedern. Jede Maschine muss sich selbst tragen können, Querfinanzierungen gibt es nicht. Was nicht genügend Umsatz macht, wird kompromisslos abgestoßen. Zuletzt fiel eine Cirrus dieser eisernen Regel zum Opfer: Zunächst wurde sie von vielen Piloten im Verein lautstark gewünscht, doch als die Hochleistungs-Einmot dann im Hangar stand, war die Nachfrage eher bescheiden. »Zehn Leute finanzieren keine Cirrus«, musste Meidl feststellen.

Solange es wirtschaftlich Sinn macht, sieht sich der Vorstand auch an Mitgliederentschlüssen gebunden, von denen er selbst nicht so viel hält – etwa kürzlich den, erneut eine Katana als Schulmaschine anzuschaffen: »Persönlich bin ich nicht glück-



Super Conny: Das Flaggschiff des Vereins, eine Piper Archer, wurde nach der Geschäftsstellenleiterin Cornelia Adams (r.) getauft



lich damit, aber versprochen ist versprochen«, sagt Meidl.

Auf sieben Flugzeuge ist die Frankfurter Flotte derzeit geschrumpft. Der Grund ist eine Katana, die wegen ihrer aufwändigen 6000-Stunden-Kontrolle längerfristig in der Werft steht, und drei Unfälle in kurzen Abständen: Ein Flugschüler setzte bei seinem dritten Soloflug härter auf, als das Fahrwerk der Katana verkraftete; hinzu kam die Außenlandung einer PA-28 auf Sylt sowie ein tödlicher Absturz einer Katana beim Start am eigenen Flugplatz. Letzterer hatte zur Folge, dass der Verein den Startabbruch verstärkt in das Programm der jährlichen Checkflüge aufgenommen hat und der Sicherheitsbeauftragte Vorträge zu dem Thema hielt. Für die Versicherung war das schnelle Handeln des Vereins ein Grund, die Vollkaskoprämie trotz der Unfallserie nicht zu erhöhen.

Zu der Außenlandung auf Sylt schickte Meidl gleich eine Nachricht über Smartphone an alle Mitglieder: »Keiner verletzt, alle weiteren Infos in einem Newsletter, so-

bald wir Genaueres wissen« Der Informationsfluss verhindert Gerüchtebildung und stärkt das Gemeinschaftsgefühl.

Der Zusammenhalt unter den Mitgliedern ist wesentlich für ein aktives Vereinsleben. Dass die gewählten Vertreter sämtliche Arbeit im Club erledigen, fördere nur die Dienstleistungsmotivität, ist sich Meidl sicher. Deshalb werden bei den Frankfurtern die Aufgaben im Verein auf möglichst viele Schultern verteilt. »Man muss den Mitgliedern die Möglichkeit geben, sich einzubringen. Wir sind eben keine kommerzielle Flugschule«, sagt er, »sondern eher eine große Haltergemeinschaft.« Selbst die Anschaffung von neuen Flugzeugen wird zum Gemeinschaftsprojekt, in das eine Vielzahl von Mitgliedern nach ihren Interessen und Fähigkeiten eingebunden werden – Techniker genauso wie Betriebswirtschaftler oder Juristen.

Zehn Maschinen wollen die Frankfurter mittelfristig wieder in den Hangars stehen haben. Welche Flugzeuge der Verein dafür

wählt, ist für dessen Entwicklung entscheidend: Für Hochdecker gibt es genauso Anhänger wie für Tiefdecker. Die Muster sollten nicht zu unterschiedlich sein, um den Umstieg so einfach wie möglich zu machen – aber verschieden genug, um ein möglichst breites Spektrum abzudecken. Die Flotte zu modernisieren und komplett auf Glascockpits umzustellen, würde die älteren Mitglieder vergraulen, die an Rundinstrumente gewöhnt sind. Doch gerade die tragen viel zur Auslastung der Vereinsmaschinen bei. Jüngere Mitglieder würden lieber im Glascockpit sitzen. Der Flottenmix ist eine Gratwanderung.

In dieser strategischen Ausrichtung des Vereins für die Zukunft sieht Meidl seine wesentliche Aufgabe als Vorstand. Als er selbst 2008 Mitglied wurde, hatte der Verein sogar einen hauptberuflichen Fluglehrer. Dies den Mitgliedern in einigen Jahren wieder bieten zu können, ist eines von Meidls langfristigen Zielen. »Dieser Verein ist 108 Jahre alt, und ich fände es toll, wenn da noch ein paar Jahrzehnte dazukommen.«



FOTOS: CHRISTOP BRENNER, MARKUS MICHALSKI (2) FRANKFURTER VEREIN FÜR LUFTFAHRT