

Protokoll der Mitgliederversammlung des Luftsportvereines Worms e.V.

am 17.09.2021 im Motorflughangar des LSV Worms e.V.

Anwesend: 36 stimmberechtigte Mitglieder

Tagesordnung:

- TOP 1 Eröffnung und Begrüßung
- TOP 2 Bericht des Vorstandes über die Geschäftsjahre 2019/20
- TOP 3 Bericht über den Motorflug
- TOP 4 Bericht Motorflugschule
- TOP 5 Bericht UL / UL-Flugschule
- TOP 6 Bericht Segelflug / Segelflugschule
- TOP 7 Bericht Schiedsausschuss und Rechnungsprüfer
- TOP 8 Entlastung des Vorstandes für
die Geschäftsjahre 2019/20
- TOP 9 Wahlen
- TOP 10 Wirtschaftsplan 2021
- TOP 11 Anträge
- TOP 12 Termine 2021/22
- TOP 13 Verschiedenes

TOP 1

Der erste Vorsitzende Georg Ofenloch eröffnet um 19:35h die Versammlung und begrüßt die anwesenden Mitglieder. Er stellt fest, dass zu der Mitgliederversammlung fristgerecht und schriftlich per Email eingeladen wurde und mehr als 20 stimmberechtigte Mitglieder erschienen sind. Somit ist die Versammlung beschlussfähig. Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde den Mitgliedern ebenfalls rechtzeitig per Email zugesandt. Heuer findet die erste Mitgliederversammlung seit 2019 statt, da durch die Corona-Pandemie die Sitzung 2020 abgesagt werden musste. Ebenso aufgrund der noch anhaltenden Corona-Beschränkungen wurde als Ort für die Versammlung der Motorflughangar gewählt, um ausreichend Abstand zu gewährleisten. Zum Protokollführer wird Christiane Neumann vorgeschlagen und angenommen.

Die vorgeschlagene Tagesordnung wird von der Versammlung angenommen. Georg Ofenloch bittet die Anwesenden sich zu erheben und eine Gedenkminute für unsere verstorbenen Mitglieder einzulegen.

Wir gedenken unserem Ehrenmitglied Eckart Schwantes (+15.01.2021), unserem ehemaligen Fluglehrer und Ehrenmitglied Peter Schweizer (+06.07.2019), unseren Mitgliedern Bülent Akisöz (+06.02.2020) und Doris Bianchi (+2020)

TOP 2

Der Vorstand berichtet über Veranstaltungen 2019 und 2020: über die Wintermonate 2019 fanden regelmäßig Fortbildungsabende statt und die Mitglieder trafen sich soweit möglich über die Jahre zu diversen Pilotenstammtischen. Es wurde sich 2019 zu zwei Motorfliegerputzaktionen mit Immobilientag getroffen am 17.Mai und am 18.Oktober. Durch die Coronapandemie war das Vereinsleben 2020 und auch die Schulung deutlich eingeschränkt; zunächst waren nur einsitzige Schulflüge möglich. Trotz aller Rahmenbedingungen konnte sich der Verein in der Pandemie recht gut behaupten und es konnte sogar ein Zuwachs an neuen Schülern verzeichnet werden, eventuell gerade auch aufgrund der Pandemie und den eingeschränkten Möglichkeiten im öffentlichen Leben. In der Segelflugsparte war der Flugbetrieb am stärksten eingeschränkt, aber es konnten die geplanten Fluglager beide Male stattfinden, 2019 in Bad Neustadt an der Saale und 2020 in Bad Berka in Thüringen.

Der Verein schaffte im Jahr 2020 eine eigene Tankstelle an, die im Motorflughangar steht und zur Betankung aller Rotax-getriebenen Maschinen geeignet ist. Wenn ein grüner Zettel an der Tankstelle angebracht ist, wurde eine entsprechende Beprobung durchgeführt, dass auch die beiden Cessnas betankt werden dürfen und können. Georg Ofenloch bittet darum die Tankstände rechtzeitig an ihn zu melden, da die Lieferung von neuem Treibstoff etwas Zeit in Anspruch nimmt.

Unfälle gab es in den vergangenen Jahren erfreulicher Weise keine. Georg Ofenloch dankt den Mitgliedern und hofft auf weiterhin unfallfreie Jahre. Im September 2020 kam es bei der D-EQCC leider zu einem Landeschaden in Aschaffenburg. Dadurch bedingt fiel die Maschine längere Zeit aus. Der Pilot, damals noch Flugschüler, blieb zum Glück unverletzt und hat seine Ausbildung inzwischen auch erfolgreich abgeschlossen.

Die Flugstundenentwicklung 2019 und 2020 kann als durchschnittlich bezeichnet werden. Etwa 20% der Zeiten fallen in den Bereich der Schulung, die 2020 erfreulich ansteigen konnte. Immerhin 6% der Zeiten stellen Auffrischungsschulungen dar, der größte Teil (über 67% in 2019 und 61% in 2020) fallen in den Bereich des Charter, also die Flugzeiten von Scheininhabern. Der Vorstand bedankt sich bei allen Fluglehrern für die geleistete Arbeit und ihr großes Engagement.

Seit Mitte 2019 wurde für die Ausbildung neuer Piloten hauptsächlich die D-ERWO genutzt. Seit Januar 2020 steht dem Verein eine weitere Aquila 210 zur Verfügung, die D-EQCC, die nun als Hauptschulmaschine zum Einsatz kommt. Die Cessna D-EIHI wird auch noch zur Schulung eingesetzt, hat aber trotz der „Ablösung“ durch die jüngeren Maschinen kaum einen Stundeneinbruch verzeichnet.

Mitgliederbewegungen in den Jahren 2019/20: in beiden Jahren kam es zu mehr Ein- als Austritten, so dass der Verein zum 31.12.2020 eine Mitgliederzahl von 162 verzeichnet.

Bericht des Schatzmeisters Oliver Deibert:

Die GuV für 2019 und 2020 wurde den Mitgliedern rechtzeitig vor der Versammlung zugesandt. Eine genaue Aufschlüsselung der GuV wurde von der Versammlung nicht gewünscht.

Oliver Deibert erläutert der Versammlung die Jahresergebnisse und die Aufschlüsselung der Ergebnisse nach Sparten. 2019 wurde das Jahr mit einem Minus von 13T Euro abgeschlossen, 2020 mit einem Plus von 45T Euro. Von 2019 nach 2020 wurde Anlagevermögen reduziert durch den Verkauf der Diesel-Robin D-EOAI, die nach einem Motorschaden im Juni 2019 repariert und daran anschließend 2020 gut verkauft werden konnte. Ein Halten der Maschine wäre mit weiteren Verlusten und gesunkener Akzeptanz unter den Piloten verbunden gewesen. Der Verein verzeichnet zum Ende von 2020 ein Restdarlehen von 72T Euro, das zwar mit günstigen Darlehenszinsen besteht, aber möglichst zeitnah abgelöst werden soll. Eine ausreichende Liquidität des Vereins muss immer gegeben sein. Somit ist es auch tolerierbar, dass die Sparten Ultraleicht und Segelflug in den jeweiligen Jahresergebnissen leicht negativ sind, da dies zu keinem Liquiditätsverlust führt.

Georg Ofenloch dankt Oliver Deibert und seinem Helfer Egbert Kühnert für die geleistete Arbeit und den Einsatz im Hintergrund.

TOP 3

Horst Hauzeneder berichtet als Motorflugreferent über die Sparte Motorflug.

Nach dem Landeschaden der D-EQCC war die Instandsetzung der Maschine leider deutlich zeit- und kostenintensiver als zunächst angenommen. Die Schul-Aquila fiel von Anfang September bis Ende November aus, da neben der Montage neues Bugrades und Propellers auch der Motor genau kontrolliert werden musste. Horst Hauzeneder stellt einen genauen Bericht über die Reparaturaufwendungen vor. Er appelliert an die Versammlung vor und während der Landung sich nicht ablenken zu lassen um einen ähnlichen Schaden in Zukunft zu vermeiden. Da über die Flugstundenentwicklung schon im Bericht des Vorstandes ausführlich referiert wurde, gibt Horst Hauzeneder einen Überblick über die derzeitige E-Flotte. Die Flotte muss immer nach den Kriterien der Ist-Auslastung und deren Entwicklung, sowie den äußeren bzw. gesetzlichen Rahmenbedingungen beurteilt werden: ist die Technik so zukunftsfähig, muss Fluggerät aufgrund der Technik oder mangelnder Nachfrage ausgelistet werden?

Vor diesem Hintergrund muss auch eine Neuanschaffung gründlich durchdacht werden und für möglichst viele Vereinsmitglieder attraktiv sein, damit eine Refinanzierung gegeben ist. Horst Hauzeneder stellt in der Folge die Stundenauslastung der zwei- und viersitzigen Maschinen im Zeitraum 2021 gegenüber, wodurch sichtbar wird, dass die 4-Sitzer nur

knapp 27% der gesamten Motorflugstunden erreichen. Ein Großteil dieses Stundenunterschiedes ist sicher auf die Schulung zurückzuführen, trotzdem haben die derzeitigen Viersitzer auch höhere Grundkosten aufgrund von Wartungs- und Spritkosten.

Georg Ofenloch dankt Horst Hauzeneder für seine Arbeit.

TOP 4 und Teile von TOP 6

Andreas Hofmann berichtet als Ausbildungsleiter über die Schulung in Segel- und Motorflug.

In der Segelflugsparte wurde das Jahr 2019 mit drei Schülern begonnen, während des Jahres kamen drei weitere hinzu und mit dem Eintritt von Marianne Teich haben wir nun auch eine weitere Segelfluglehrerin. Insgesamt wurden 40 Schulflüge mit knapp 22h Flugzeit durchgeführt. Ein erster Alleinflug musste aus meteorologischen Gründen ins Jahr 2020 verschoben werden, konnte dann aber erfolgreich absolviert werden. Das Jahr 2020 startete durch Weggang mit nur vier Flugschülern, unter der Saison kamen aber wieder zwei neue hinzu. Mit 73 Schulflügen und einer Flugzeit von 32 Stunden war die Schulung in 2020 vertreten, des Weiteren wurden in den letzten zwei Jahren 43 Auffrischungs- und Checkflüge mit 22 Stunden Flugzeit durchgeführt. Im Jahr 2021 befinden sich weiterhin sechs Schüler in der Segelflugausbildung. Durch den Ausfall und anschließenden Verkauf der D-EOAI wurde die Segelflugaktivität stark behindert. Der Schlepp des Doppelsitzers hinter dem Ultraleicht D-MWOS hat sich gerade in Startrichtung 06 aufgrund der Hindernisse als zu riskant herausgestellt. Die Segelflugpiloten waren besonders bei Ostwind so auf die DR400 aus Speyer angewiesen, die dank Christiane Neumann recht häufig zur Verfügung stand. Nicht nur wegen der Performance, sondern auch wegen der Verfügbarkeit von Schlepppiloten ist es wichtig, dass der Verein wieder ein Schleppflugzeug bekommt, welches mit einem PPL(A) oder LAPL(A) geflogen werden kann.

In der Motorflugsparte standen zu Beginn des Jahres 2019 13 Flugschüler im Lehrplan für LAPL(A) und PPL(A). Hinzugekommen sind 2019 elf neue Schüler und 2020 acht neue Schüler. Mit der praktischen Prüfung ihre Ausbildung abschließen konnten 2019 acht, 2020 elf Schüler. Drei Schüler haben ihre Ausbildung vor Erreichen der Lizenz beendet, sodass ins Jahr 2021 13 Motorflugschüler übernommen werden. Zusammengenommen wurden in den beiden Jahren 889 Schulflüge mit 2436 Landungen und 645h Flugzeit durchgeführt. Hinzu kommen 102 Übungsflüge mit 256 Landungen. Leider gab es 2020 den schon erwähnten Zwischenfall im Ausbildungsbetrieb.

Jeweils ab Oktober bis in den April/Mai konnte ein Theorieunterricht in allen relevanten Fächern angeboten werden, der über die Grenzen unseres Vereines hinaus genutzt wird. Durch die Coronabeschränkungen wurden Teile des Kurses online abgehalten, was aber nach allgemeiner Rückmeldung sehr gut geklappt hat. Beginn für den neuen Theoriekurs ist am 03.10.2021. Es geht ein herzlicher Dank an Georg Ofenloch für die Hilfe bei der Organisation des Unterrichts.

Andreas Hofmann bedankt sich bei allen beteiligten Fluglehrerkollegen für die reibungslose und erfolgreiche Schulung und bei Axel Lennefer und Horst Hauzeneder für die Unterstützung in der Theorieschulung.
Georg Ofenloch schließt sich dem Dank an.

TOP 5

Der UL-Referent Hans Gurski berichtet über die Abteilung Ultraleicht.
Die Sparte Ultraleicht existiert seit 2000 im Verein und aktuell sind 41 Piloten mit einer Ultraleichtlizenz gemeldet, davon aktiv geflogen sind im Jahr 2020 34 Piloten. In den Jahren 2019 und 2020 wurde ein Flugschüler vom Fußgänger zum Piloten ausgebildet. Umschulungen auf UL gab es 2019 zwei, 2020 zwei, im laufenden 2021 vier. Die D-MLSH wurde 2019 mit 144 Stunden und 2020 mit 157 Stunden geflogen, die D-MWOS bleibt mit 104 bzw. 83 Flugstunden hinter der hauptsächlich als Schulflugzeug genutzten SH zurück. Angesichts der Zahl der Lizenzinhaber im Verein und der „neuen“ Möglichkeit, auch die PPL(A)/LAPL(A)-Pflichtstunden mit Ultraleicht in gewissem Umfang zu erfliegen, bleibt hier noch Luft nach oben. Kurz erwähnt wird die 600kg-Klasse bei Ultraleichtflugzeugen. Ein Umrüsten unserer Vereinsmaschinen ist leider entweder technisch nicht möglich oder unrentabel.

Ein herzliches Dankeschön geht an die Fluglehrer Wolfgang Buss und Maria End.

Hans Gurski berichtet über die Vereinsausflüge. Pandemiebedingt konnten 2020 leider keine größeren Ausflüge unternommen werden. Am 21.07.2019 gab es aber einen Ausflug mit allen Motormaschinen des LSV Worms nach Nancy. Herzlichen Dank an Maria End, die bei der Planung und Durchführung dieses Ausfluges maßgeblich beteiligt war. Er war eine tolle Erfahrung für alle Mitflieger.

Die Liste für mögliche weitere Ausflüge ist noch gut gefüllt. Terminfindung und Planungen hierzu sollen ab 2022 wieder aktiv aufgenommen werden.
Georg Ofenloch bedankt sich bei Hans Gurski für seine Arbeit im Bereich Ultraleicht.

TOP 6

Christiane Neumann berichtet als Segelflugreferent über die Sparte Segelflug.

Die Aktivitäten begannen jeweils in den Wintermonaten mit der Werkstattarbeit, also dem großen Aufpolieren der Maschinen und der Wartung sowie das Prüfen und Packen der Rettungsfallschirme. Auch wenn die Werkstattarbeit inzwischen auf die zu leistenden Vereinstage angerechnet wird, geht ein herzlicher Dank an alle Helfer, die sich hier engagieren. In Zusammenhang der Spende eines LX5000-Rechners wurde das Panel der Mosquito H303 überarbeitet und aufgewertet.

Nach der Jahresnachprüfung der Segelflugzeuge am 16.03.2019 startete die Flugsaison. Flugbetrieb wurde je nach Wetterbedingungen, Pisten- und Schleppmaschinenverfügbarkeit durchgeführt. Seit Herbst 2018 war die Graspiste in Worms aufgrund des Bewuchses am nordwestlichen Rand für Flugbetrieb gesperrt. Die Probleme eines Segelflugbetriebes von der

Asphaltpiste mit den Einschränkungen durch Platzrundenverkehr und fest eingebundener Bodenmannschaft wurde im Vortrag verdeutlicht. Im Juni 2019 fiel dann zusätzlich die Schleppmaschine aus. Durch das Ausleihen der DR400 vom Flugsportverein Speyer konnte das Segelfluglager vom 30.06.-14.07.2019 in Bad Neustadt an der Saale wie geplant stattfinden. Einen etwas anderen Saisonabschluss gab es mit dem Wochenende vom 12./13.10.2019, an dem mit einem geliehenen, voll kunstflugtauglichen FOX eine Trudel- und Sicherheitseinweisung gemacht werden konnte. Herzlichen Dank an die mitgekommenen Fluglehrer vom Kunstflugförderverein BW für ihre Mithilfe.

Die Saison 2020 startete mit der Jahresnachprüfung am 07.März, direkt danach kam es zum Corona-Lockdown. Da doppelsitzige Schulung erst wieder im Mai möglich war, mussten die Segelflugaktivitäten bis dahin ruhen. Im Juni wurde ein Schleppvergleich organisiert, bei dem zwei 100PS starke Ultraleichtflugzeuge (die D-MWOS und eine Dynamik WT9) mit der DR400 aus Speyer in der Schleppleistung konkurrierten und den doppelsitzig besetzten Twin von der Grasbahn schleppten. Klarer Sieger in Anschleppen, Überflughöhe am Bahnende und Kastenflug war die DR400. Mit der geliehenen Schleppmaschine konnte das Sommerfluglager vom 05.07.-19.07.2020 in Bad Berka stattfinden. Die Saison nach dem Lager war leider geprägt durch unpassendes Wetter (zu heiß oder Regen) und fehlender Schleppmöglichkeiten. Das geplante, zweite Trudelwochenende musste aufgrund der Coronabeschränkungen abgesagt werden.

Vor allem aufgrund des guten Fluglagers 2019 und die intensive Schulung in Worms war der Stundeneinbruch nicht allzu stark. 2020 konnten die Flugstunden durch die wieder voll verfügbare Graspiste und eine zum Glück gute Verfügbarkeit des Schleppflugzeuges aus Speyer wieder ansteigen. So wurden auf den Vereinsflugzeugen 2019 mit 104 Starts 71 Stunden geflogen, 2020 mit 174 Starts insgesamt 105 Stunden.

Christiane Neumann bedankt sich bei Marianne Teich und Andreas Hofmann, die erfolgreich die Schulung im Segelflug durchführen, die immerhin rund 50% der geflogenen Stunden ausmacht. Gelegentlich bekommen sie dabei Unterstützung von den Kollegen vom LSV Osthofen oder auch von Walter Seel und Thomas Maar.

Weiterhin wurde kurz die Kostenstruktur der Flotte erläutert. Ein Segelflugpilot im Verein bezahlt einen zusätzlichen Spartenbeitrag von 100 Euro jährlich und Flugstundenpreise von 10-15 Euro plus Schleppkosten. Trotz dieser Grundkosten tragen seit 2018 einige Mitglieder der Sparte im Rahmen einer „Einsitzer-Flatrate“ alle Fixkosten für die beiden Einsitzer Astir und Mosquito. So können die absoluten Stundenzahlen dieser Flugzeuge für die Kalkulation im Verein in den Hintergrund treten. Einen herzlichen Dank an diese guten Vereinsmenschen!

Für einen eigenständigen und sicheren Flugbetrieb und Segelflugschulung brauchen wir im Verein ein eigenes, zuverlässiges Schleppflugzeug, das die Anforderungen des erhöhten Lärmschutzes in Worms erfüllt. Vor dem Hintergrund, dass die Segelflugsparte jährlich nur ca.30 Stunden Schleppzeit abnimmt, ist es der Sparte klar, dass sie ein solches Flugzeug

nicht alleine kostendeckend betreiben kann. Eine breite Akzeptanz und Auslastung durch möglichst viele Mitglieder im Verein – idealerweise auch durch Schulung auf diesem Flugzeug – ist daher zwingend erforderlich. Nach derzeitigem Stand ist dies nur mit einem E-registrierten Flugzeug möglich und es geht die Bitte nach Unterstützung für dieses Vorhaben an alle Motorflugpiloten.

Georg Ofenloch bedankt sich bei Christiane Neumann für die geleistete Arbeit und den Einsatz für die Verbesserung der Flotte.

TOP 7

Der Schiedsausschuss wurde in den Berichtsjahren 2019 und 2020 nicht angerufen.

Da es in Zusammenhang mit der jetzigen Mitgliederversammlung zu konträren Anträgen kam, wurde der Schiedsausschuss gebeten zu vermitteln. Manfred Schmitt organisierte ein Treffen des geschäftsführenden Vorstandes mit den drei Antragstellern und konnte einen Kompromiss erarbeiten, der in der Folge als ein gemeinsamer Antrag der Versammlung zur Abstimmung vorgeschlagen werden soll.

Der Rechnungsprüfer Manfred Schmitt verliest den mit seinem Kollegen Werner Bleul verfassten Bericht der Kassenprüfung. Sie erhielten rechtzeitig vor der Versammlung alle notwendigen Unterlagen. Bei der Durchsicht kam es zu keinen Beanstandungen und sie stellten eine korrekte, übersichtliche und nachvollziehbare Rechnungslegung fest. Der Vergleich der Bordbücher mit den Daten aus vereinsflieger.de und den Zählerständen ergab eine 99,9%ige Übereinstimmung.

Zur Erleichterung der Arbeit des Schatzmeisters werden die Mitglieder gebeten, die anfallenden Landegebühren stets vor Ort zu begleichen, da eine Weiterbelastung im Verein nur zusätzliche Arbeit generiert.

Die Kassenprüfer bedanken sich bei Oliver Deibert für seine geleistete Arbeit und empfehlen, den Vorstand für die beiden Geschäftsjahre 2019 und 2020 zu entlasten.

TOP 8

Der Antrag, den Vorstand zu entlasten, wurde ohne Gegenstimme und ohne Enthaltung einstimmig angenommen.

TOP 9

Atila Özcan wird von der Versammlung als Wahlleiter einstimmig angenommen und leitet die Neuwahlen des geschäftsführenden Vorstandes. Von der Versammlung wurde eine geheime Wahl mithilfe Stimmzettel gewünscht. Die einzelnen Vorstandspositionen wurden nacheinander besetzt, es gab jeweils nur einen Bewerber, weitere Vorschläge gingen nicht ein.

- 1. Vorsitzender: Georg Ofenloch
mit 36 von 36 Stimmen
einstimmig gewählt

- 2. Vorsitzender: Axel Lennefer
mit 35 von 36 Stimmen
mehrheitlich gewählt
- Schatzmeister: Oliver Deibert
mit 36 von 36 Stimmen
einstimmig gewählt

Die Referenten für die drei im Verein vertretenen Sparten wurden ebenfalls durch Stimmzettelausgabe gewählt. Die bisherigen Referenten stellten sich wieder zur Wahl, weitere Bewerber meldeten sich nicht.

- Motorflugreferent Horst Hauzeneder
mit 24 von 36 Stimmen
mehrheitlich gewählt
- Segelflugreferent Christiane Neumann
mit 33 von 36 Stimmen
mehrheitlich gewählt
- UL-Referent Hans Gurski
mit 32 von 36 Stimmen
mehrheitlich gewählt

Die übrigen Referenten wurden durch offene Wahl mittels Handzeichen von der Versammlung in ihrem Amt bestätigt:

- Finanzreferent Egbert Kühnert
- Ausbildungsleiter Andreas Hofmann
- Ausbildungsleiter UL Wolfgang Buss
- Veranstaltungen Hans-Jürgen Gröhl
- Öffentlichkeit Andreas Wüst
- Internet + Computer Atilla Özcan
- Jugendreferent Christiane Neumann

Nein-Stimmen: keine, Enthaltungen: keine, Ja-Stimmen: alle
einstimmig gewählt

Bei den Mitgliedern des Schiedsausschusses kam es durch Ausscheiden oder Todesfall zu Veränderung. Für dieses Amt kandidieren nun folgende Mitglieder:

- Manfred Schmitt
- Werner Bleul
- Gunter Klag
- Steffen Meier
- Simon Grimm

Die Versammlung wählte durch Handzeichen „en bloc“:

Nein-Stimmen: keine, Enthaltungen: keine, Ja-Stimmen: alle
einstimmig gewählt

Georg Ofenloch bittet den Schiedsausschuss sich zu einem späteren Termin zu versammeln und aus seinen Reihen die Rechnungsprüfer zu bestimmen.

TOP 10

Budget 2021: Es werden vergleichbare Umsatzzahlen erwartet wie die letzten Jahre. Da das Jahr schon fortgeschritten ist, kommt es hier eher zu einem Bericht als zu einer Prognose. So wurde der Boden des Motorflughangars erneuert (30T Euro) und die D-EGBW grundlegend restauriert (39T Euro). Der Motor der D-EGBW war abgelaufen und musste überholt werden. Ein Austausch gegen einen anderen vergleichbaren Flieger wurde aufgrund der nötigen Finanzmittel von ca.170T Euro nicht in Betracht gezogen, zumal der vorhandene Flieger in dem damaligen Zustand keinen nennenswerten Verkaufspreis erbracht hätte.

Nach bisherigen Zahlen wird eine Nettoliquidität von 95T zum Jahresende erwartet.

Für 2022 hat der Verein einen Investitionsfreibetrag von 65T Euro. Ein von Oliver Deibert vorgestellter 10-Jahres-Vergleich belegt, dass Rotax-getriebene Flugzeuge betriebswirtschaftlich günstiger sind. Durch geringere Spritkosten und günstigere Reparaturaufwendungen war die bisherige Umstellung der Flotte auf mehr Rotaxflugzeuge/Zweisitzer vorteilhaft. Allen Mitgliedern im Verein muss eine sicherer Ausübung des Luftsportes ermöglicht werden und der Vorstand ist verpflichtet den Verein wirtschaftlich zu führen. Da eine Investition Finanzmittel längerfristig bindet, sollte jede Investition gründlich auf Kosten, Nutzen, Sicherheit, Mehrwert für den Verein und Refinanzierbarkeit geprüft werden. Die Satzung überträgt diese Aufgabe dem geschäftsführenden Vorstand.

TOP 11

Die fristgerecht eingegangenen Anträge von Seiten der Mitglieder wurden im Sinne des nun folgenden Kompromiss-Antrages zurückgezogen.

Antrag von Seiten des Vorstandes:

Die Versammlung möge den Vorstand beauftragen

- eine Schleppmaschine mit ausreichend Schleppleistung für sichere F-Schlepps mit doppelsitzigen Segelflugzeugen auch bei Startbahn 06 zu beschaffen
- die Maschine muß die erhöhten Schallschutzanforderungen erfüllen, mindestens 115 PS Motorleistung und mindestens 600 kg MTOM haben und mit MoGas betrieben werden
- geeignet erscheinende Maschinen wie die Breezer B850, Dynamic WT9 TT, Eurostar SLW Sport, Bristel B23 oder ähnliche zweisitzige Maschinen sollen nach den Kriterien Schleppleistung, Preis, Lieferzeit, Verbreitung (kein Exot) bewertet, und die bestgeeignete Maschine mit Bestellziel 07. 2022 bestellt werden
- wenn eine M-Klasse Maschine bestellt wird, wird zur Gegenfinanzierung der neuen Schleppmaschine die D-MWOS verkauft

- zur Überbrückung der Segelflugsaison 2022 soll eine Robin mit Lycoming Motor mit MoGas und erhöhtem Lärmschutz für maximal 65 T€ inkl. aller Zusatzkosten gekauft werden; die Maschine wird zur Finanzierung der neuen Schleppmaschine wieder verkauft.

Abstimmung: 26 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 6 Enthaltungen (3 Mitglieder bei der Abstimmung nicht mehr anwesend)
Antrag mehrheitlich angenommen

TOP 12

- Motorfliegerputzaktion und Immobilientag im Herbst
- Pilotenstammtische und Fortbildungsabende
- Theorieunterricht ab dem 03.Oktober

TOP 13

- Andreas Wüst berichtet über die Veränderungen auf unserer vereinseigenen Internetseite, die als Hauptwerbung für unseren Verein schon lange ein wichtiges Instrument ist. Weiterhin soll die Homepage aber auch eine stetig aktualisierte Datenbank als Informationsquelle für unsere Mitglieder selbst sein. Gerade im internen Bereich kamen so in letzter Zeit einige Rubriken dazu, die jedes Mitglied einmal gesehen haben sollte, um Informationen über den aktuellen Stand der Flotte, der Tankstelle oder andere Hinweise zu erhalten. Andreas Wüst ruft alle Mitglieder auf, an dieser Datenbank und auch am öffentlichen Bereich der Homepage mitzuarbeiten! Es muss nicht immer ein eigener Beitrag sein, auch Kritik oder andere Rückmeldungen helfen unsere Homepage stetig zu verbessern.

Die Versammlung endete um 23:54 Uhr.

Für die Richtigkeit des Protokolls:

Protokollführer Christiane Neumann

Erster Vorsitzender Georg Ofenloch