

INFOBRIEF 01/2015



Ausgabe 1-2015 | Segelfluggruppe Glarnerland | Thomas Walt

Editorial

Ein paar Gedanken vom Obmann

Statistik 2014

Ein Rückblick ins letzte Jahr

Berichte 2014

Dieses Jahr veröffentlichen wir die Jahresberichte vor der GV um diese etwas zu straffen

Instrumente

Wie sieht es mit der Instrumentierung unserer Gruppenflugzeuge aus

Neues Segelflugzeug?

Sollen wir unseren Flugzeugpark um einen modernen Einziger erweitern?

Flugzeugverkauf

Remos und ...?

Hangar

Was planen wir in und um unseren Hangar



Unsere nächste GV mit wichtigen Entscheidungen

Während den letzten Jahren wurden an unserer GV immer wichtige Entscheide gefällt und die Abende haben entsprechend lange gedauert.

Um diese Situation zu verbessern, haben wir uns entschieden, die Statistik und die verschiedenen Berichte bereits im Voraus zu veröffentlichen. Wie ihr der Einladung zu unserer nächsten **GV**, die am **Freitag, den 27. Februar ab 19 Uhr In der Linth- Arena** stattfindet, entnehmen konntet, stehen auch dieses Jahr wieder wichtige Themen auf dem Programm.

Auf den folgenden Seiten erfahrt ihr mehr dazu, zusammen mit zusätzlichen Informationen, die es euch erlauben sollen, bereits im Voraus euch eine Meinung zu bilden.

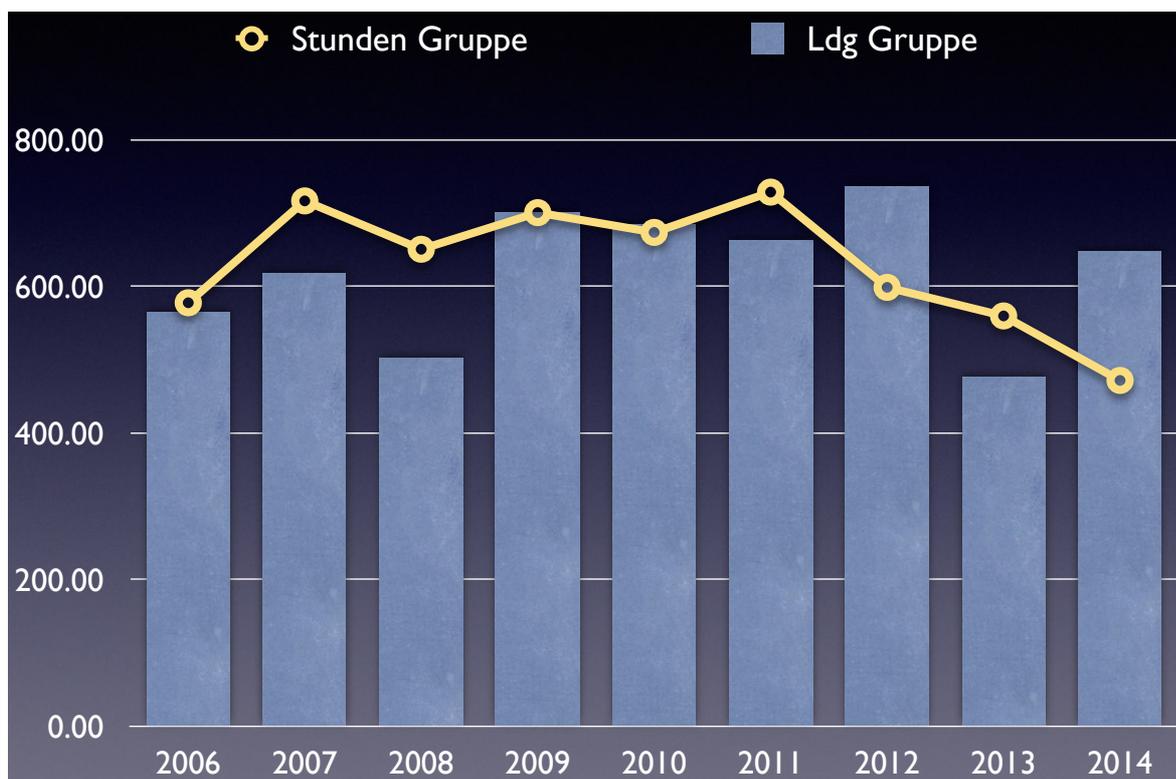
Der ganze Vorstand freut sich auf eine rege Teilnahme und interessante Diskussionen.

Bis bald... Thomas

Statistik 2014

Wetterbedingt war das Jahr 2014 ein schlechtes Flugjahr mit einer entsprechenden geringen Auslastung unserer Gruppenflugzeuge. Die Mitgliederzahlen sind leider wieder rückläufig.

Flug- Statistik 2008 - 2014								
Flugzeug	2008 Stunden / Landungen	2009 Stunden / Landungen	2010 Stunden / Landungen	2011 Stunden / Landungen	2012 Stunden / Landungen	2013 Stunden / Landungen	2014 Stunden / Landungen	Durchschnitt
ASK-21 HB-1970	107 h / 249 Ldg	140 h / 438 Ldg	178 h / 439 Ldg	142 h / 409 Ldg	140 h / 372 Ldg	101 h / 244 Ldg	132 h / 387 Ldg	134 h / 363 Ldg
DG-500 HB-3097	88 h / 57 Ldg	100 h / 68 Ldg	59 h / 42 Ldg	93 h / 47 Ldg <small>inkl. 38h/14 Ldg Lager</small>	66 h / 91 Ldg	78 h / 42 Ldg	77 h / 66 Ldg <small>inkl. 26h / 20 Ldg Lager</small>	80 h / 59 Ldg
DG-1000 HB-3400	---	---	---	---	70 h / 84 Ldg	87 h / 58 Ldg	99 h / 85 Ldg	85 h / 76 Ldg
DG-800 HB-3253	101 h / 31 Ldg	129 h / 29 Ldg <small>inkl. 60h/12 Ldg Lager</small>	85 h / 19 Ldg <small>inkl. 55h/9 Ldg Lager</small>	21 h / 6 Ldg	---	---	---	89 h / 27 Ldg
DG-300 HB-3072	143 h / 63 Ldg	115 h / 61 Ldg	108 h / 51 Ldg	169 h / 62 Ldg	142 h / 54 Ldg	85 h / 34 Ldg	41 h / 20 Ldg	115 h / 49 Ldg
DG-300 HB-1902	63 h / 17 Ldg	66 h / 27 Ldg	40 h / 12 Ldg	77 h / 18 Ldg	15 h / 17 Ldg	---	---	57 h / 24 Ldg
ASW-19 HB-1714	95 h / 36 Ldg	90 h / 39 Ldg	97 h / 39 Ldg	157 h / 44 Ldg	55 h / 29 Ldg	158 h / 73 Ldg	98 h / 43 Ldg	107 h / 43 Ldg
B-4 HB-1116	54 h / 49 Ldg	51 h / 39 Ldg	107 h / 82 Ldg	70 h / 76 Ldg	111 h / 90 Ldg	51 h / 26 Ldg	25 h / 47 Ldg	67 h / 58 Ldg
TOTAL nur Segelfl.	651 h / 502 Ldg	701 h / 701 Ldg	674 h / 684 Ldg	729 h / 662 Ldg	599 h / 737 Ldg <small>-17% / +11%</small>	560 h / 477 Ldg <small>-5% / -35%</small>	472 h / 648 Ldg <small>-15% / +36%</small>	627 h / 630 Ldg
Robin	---	---	---	---	---	106 h / 438 Ldg	124 h / 606 Ldg	114 h / 522 Ldg
Remos	144 h / 366 Ldg	134 h / 632 Ldg	115 h / 546 Ldg	150 h / 649 Ldg	135 h / 580 Ldg	54 h / 215 Ldg	22 h / 48 Ldg <small>inkl. 5h Serviceflüge</small>	137 h / 515 Ldg
Winde	134 Starts	292 Starts	254 Starts	229 Starts	218 Starts	120 Starts	200 Starts	207 Starts
Private	231 h / 61 Ldg	260 h / 88 Ldg	314 h / 104 Ldg	594 h / 194 Ldg	423 h / 130 Ldg	493 h / 138 Ldg	327 h / 117 Ldg	377 h / 119 Ldg
TOTAL exkl. Winde	1026 h/929 Ldg	1095 h/ 1421 Ldg	1103 h/ 1334 Ldg	1473 h/ 1505 Ldg	1157 h / 1447 Ldg <small>-21% / -4%</small>	1213 h / 1268 Ldg <small>+5% / -12%</small>	945 h / 1419 Ldg <small>-22% / +12%</small>	1145 h/1332 Ldg



Statistik Mitglieder 2008-2014

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Aktivmitglieder	39	33	32	36	35	35	31
Schüler	1	11	5	5	3	4	3
nur Schleppilot	5	7	7	7	7	6	6
Ehrenmitglieder	7	7	8	7	7	7	7
Passivmitglieder	3	7	11	10	14	17	18
Gönner	3	4	5	7	10	10	10
Total	58	69	68	72	76	80	75

Schüler 2005- 2015



Jahr	Anzahl <small>Während / Ende Jahr</small>	Name	Prüfungen
2005	7 / 3	W. Sahli / A. Casal / A. Müller / F. Mühlemann / U. Leuzinger / G. Cavigelli / M. Lütshg	4
2006	4 / 1	A. Casal / G. Cavigelli / R. Siegwart / M. Lütshg	1
2007	2 / 1	A. Casal / D. Stähli / R. Siegwart	2
2008	5 / 1	D. Stähli / Herbert Schifferle / O. Thierling / C. Ruppert / G. Novotny	2
2009	11 / 10	P. Baumgartner / U. Egli / D. Hungenbühler / J. Hungenbühler / K. Kelterborn / C. Kühne / M. Sidler / M. Spiss / P. Stüssi / O. Thierling / M. Ziltener	1
2010	9 / 4	P. Baumgartner / D. Hungenbühler / C. Kühne / M. Sidler / M. Spiss / P. Stüssi / O. Thierling / G. Ziltener / M. Ziltener	4
2011	7 / 6	Marius Bruhin / Jonas Fedier / C. Kühne / Alex Luijten / Andreas Scheifele / G. Ziltener / M. Ziltener	1
2012	9 / 3	Marius Bruhin / C. Kühne / Alex Luijten / Ronald Luijten / Andreas Scheifele / M. Ziltener / Patrick Häusler / Marcel Graber / Andi Bock	3
2013	5 / 4	Andreas Scheifele / Patrick Häusler / Eva Gehrig / Peter Schmidt / Doris Schnaudt	1
2014	4 / 3	Eva Gehrig / Peter Schmidt / Stefan Bosshard	0



Schüler 01.03.2015:
Eva Gehrig
Peter Schmidt
Stefan Bosshard

Vermögen SGGL

(per 31.12.2014)

Vermögen	2012 (CHF)	2013 (CHF)	2014 (CHF)	Differenz
PC Konto	13664	18984	31292	+12308
GKB Vereinskonto	4470	4472	4474	+2
GKB Sparkonto	1150	1151	1355	+204
CS Privatkonto	192260	138366	123986	-14380
CS Sparkonto	14932	14961	14998	+38
Wertschriften	25164	0	0	0
Total	CHF 251640	CHF 177934	CHF 176105	-CHF 1829
Rückstellungen	86915	86915	86915	-
Abschreibungen	31667	0	18060 <small>Flarm/ELT</small>	
Gewinn/Verlust	+44833	+7541	+705	-90 %
Ev. Verkauf Remos			ca. 40'000	

Anstehende Investitionen SGGL

INVESTITION	BETRAG (CHF)	ZEITPUNKT <small>VORSCHLAG VORSTAND</small>
Transponder für DG-1000	ca. 2'400	2015
Funk Bodenstation	ca. 3'000	2015
Neues Segelflugzeug (Einsitzer)	80000	2015
Sanierung Hangarbüro	ca. 25'000	2015
Hangarvorplatz sanieren/vergrössern -> 36'000 Fr. - ca. 30%	ca. 25'000	2015
Überholung unserer ASK-21 (Oberfläche) -> in den nächsten 5 Jahren	ca. 25'000	2018
Neue Funkgeräte (8.33 kHz) für alle Flugzeuge ausser ASK-21 (6 Stück)	ca. 15'000	2018
GEPLANTE INVESTITIONEN 2015	CA. CHF 135'400	2015

Neue Flarm- Geräte wurden während Winterarbeit 2014/15 bereits eingebaut

Berichte 2014

Jahresbericht Obmann 2014

12. Februar 2015

JAHRESBERICHT 2014



Segelfluggruppe Glarnerland | Thomas Walt

EIN UNFALLFREIES JAHR MIT WENIG FLUGSTUNDEN...

Ich freue mich sehr, dass wir das Jahr 2014 unfallfrei beenden konnten. Wettermässig war es wieder ein durchzogenes Jahr mit wenigen wirklich guten Flugtagen. Dies hat sich natürlich auch in unseren Flugbewegungen niedergeschlagen. Unsere Flugzeuge waren im Durchschnitt leider viel zu wenig ausgelastet..

Ein fliegerischer Höhepunkt waren die Pfingsttage mit ausserordentlich gutem Flugwetter und einer hohen Wolkenbasis. Speziell am Samstag und Montag konnten Flüge von fast 1'000 km realisiert werden. Eine frühe Überentwicklung am Montag mit kräftigen Gewittern, hat einigen unserer Streckenpiloten den Heimweg erschwert oder verunmöglicht.

Unser Fluglehrer Georg, sowie Ronald, waren mit unserer DG-500 einmal mehr am BFK in Samedan. So wie die beiden geschwärmt haben, ist es wärmstens zur Nachahmung empfohlen. Neben dem Fliegen in einer der spektakulärsten Berglandschaften, kommt auch die Geselligkeit nicht zu kurz.



Unsere drei Schüler Eva, Peter und Stefan haben grosse Fortschritte gemacht. Alle drei konnten ihren Alleinflug absolvieren und alle stehen kurz vor der Prüfung. Fürs Jahr 2015

sind wir also wieder auf der Suche nach ein paar Flugbegeisterten, die die 3. Dimension erkunden wollen und das Segelfliegen lernen möchten.

Im OLC hat Dani Künzler unter der Sparte ‚besten Flug CH‘ den 6. Platz erreicht, sowie Werni Danz den 12. Rang. Bei der Gruppenwertung erreichte die SG Glarnerland den guten 16. Rang von 84 gewerteten Gruppen.

In der 18m Klasse des Nationalen Segelflugwettbewerbs (NSFW) erreichte Werni Danz den ausgezeichneten 2. Platz, sowie Fritz Tresch den sehr guten 12. und Patrick Häusler in seiner ersten Flugsaison nach der Prüfung den bemerkenswerten 29. Rang von 281 gelisteten Piloten. In der Club Klasse erreichte Urs Elmer mit seiner DG-300 den guten 13. Rang von 148 Piloten. In der offenen Klasse konnte sich Dani Künzler auf seiner ASH-31 den super 3. Rang und Felix Kreier auf seiner Antares 20m den sehr guten 22. Platz von 122 Piloten erfliegen. Im Gruppenwettkampf konnten sich die Piloten der SGGI den guten 15. Rang erfliegen. Allen teilnehmenden Piloten gebührt ein grosses Dankeschön.

Mit 472 Gruppenflugstunden (-15%) haben wir leider einen neuen Minusrekord erreicht und ausser der ASK-21 war keines unserer Segelflugzeuge mehr als 100 Stunden in der Luft. Aber auch die Privatpiloten sind im Jahr 2014 markant weniger geflogen als in den Jahren zuvor. Dies zeigt sicher auch, dass das Segelflugjahr 2014 kein segelfliegerischer Überflieger war.

Mit 200 Starts hat dafür die Winde den langjährigen Mittelwert erreicht und läuft dank unseren engagierten Windenwarten besser als neu. Wieder konnten wir im Herbst mit den Schänern ein erfolgreiches Windenwochenende durchführen.

Der Remos war leider viel zu wenig in der Luft und wird daher ein Thema werden bei unserer nächsten GV.

Bei den Mitgliedern gab es eine weitere Verschiebung von den aktiven zu den passiven Piloten. Sicher ein Grund mehr, wieder vermehrt Werbung für unseren schönen Sport zu machen.

Ich wünsche uns allen ein sehr schönes und unfallfreies Flugjahr 2015 mit hoffentlich wieder einmal super Segelflugwetter.

Euer Obmann..... Thomas Walt



Jahresbericht Materialwart 2014

Einige Dinge vorne weg.

Flugzeuge:

- Alle Flarm durch Powerflarm ersetzt.
- DG 500 Funk ersetzt
- Div. Reparaturen von Hangarierungsschäden
- Schäden an Querruder repariert welche von zu festem Halten bei der Steuerkontrolle stammen. (nur leichtes Halten an der Ruder Innenseite genügt um Spiel festzustellen.)

Hangar, Büro und Umgebung:

-Alles was du zu Hause nicht mehr brauchst können wir auf dem Flugplatz wahrscheinlich auch nicht gebrauchen. (Bücher, Velos, Kanister, Geschirr etc.)

-Achtet auf die Ordnung im Büro, wasche deine Kaffeetasse ab und versorge sie auch wieder.

-Werkzeug aus der Werkstatt wieder dahin zurück wo man es geholt hat.

Flugbetrieb:

- Vorsichtiges Handling der Flügeltücher um Risse zu vermeiden.
- Vorsichtiger Umgang mit den Flieger während dem Hangarieren.

Flugsicherheit:

- Alles was du vor dem Flug ins Cockpit nimmst musst du nach dem Flug wieder entfernen! (EDS, Bleigewichte, Sauerstoffflaschen, Kissen, Batterie, Fallschirme, persönliches Equipment etc.)

An dieser Stelle möchte ich euch um sorgfältigen Umgang mit den Fliegern bitten und auch allfällige Schäden umgehend zu melden. Ein grosses Dankeschön an die treuen Helfer welche mich in meiner Arbeit entlasten. Ihr seid es welche uns so ein schönes Hobby in der Gruppe ermöglichen.

Um unser Material in einem möglichst guten Zustand zu erhalten ist es wichtig, dass jeder im Rahmen seiner Fähigkeiten selbständig Hand anlegt und unaufgefordert zum Besen oder Putzlappen greift.

Euer Materialwart Peter Schindler

Jahresbericht Windenwart 2014

200 Start's, 80 mehr als 2013 ist das Ergebnis der Saison 2014. Bei 164 Lt. Benzin die im Windenbuch eingetragen sind, gibt das einen Verbrauch von 0.82 Liter pro Start. Bei einem Verbrauch von 1 Liter pro Start im letzten Jahr, sind die Aufgeschriebenen Liter nicht so daneben.

Im vergangenen Winter hat Felix Kreier die Seilrollen überdreht, so dass der Radius wieder mit dem Seildurchmesser übereinstimmt. Keine leichte Aufgabe bei diesem harten Material.

Die Winde ist gut gelaufen. Ein Seilriss auf 200 Starts mit unseren alten Seilen ist doch nicht schlecht. Da der Seilriss durch einen alten Spleiss verursacht wurde, haben wir beide Seile durchkontrolliert und Fritz hat uns den Langspleiss vorgeführt. Eine gute und noch schlankere Sache. Die Seile wurden gedreht, also die Flugzeugseitigen Enden sind nun innen auf der Rolle. Die neuen Seile halten wir noch auf Reserve.

Die Auszugsfahrer haben die Sache gut gemacht. Die Flugbetriebsleiter, die beim Windenbetrieb und gleichzeitigen Motor und Heli- Flügen sehr wichtig sind, waren in einem Fall teilweise nicht immer am Funk. Der Verpflichtete hatte ohne das Amt zu delegieren zwischendurch „wichtigeres“ zu tun ...

Freuen wir uns auf die kommende Saison. Tun wir alle unser Möglichstes für einen ruhigen und sicheren Flugbetrieb.

Fritz Georg Herbert

Jahresbericht Motorflugzeugwart 2014

Unsere Robin hat Total 4712 Std. und 25'736 Landungen. Bis zur Motorüberholung können noch 1400 Std. geflogen werden. Nach 18 Betriebsstunden ist wieder eine 50 Std. Kontrolle fällig.

Als Investition würde ich vielleicht mal ein neues Funkgerät mit Intercom ins Auge fassen, da beim jetzigen alten Gerät nicht mehr alle Frequenzen gerastert werden können. Die Kosten für COM, InterCOM, Audio Panel und Montage wären ca. Fr. 6000.- bis 9000.-.

Die Remos hat Total 1205 Std. und 4390 Landungen. Bis zur Motorüberholung können noch 300 Std. geflogen werden, das wären ca. 2 bis 3 Jahre. Nach 85 Betriebsstunden ist wieder eine 100 Std. Kontrolle fällig. Sonst sind keine grösseren Investitionen vorgesehen.

Wie jedes Jahr habe ich unsere 10 Gruppen-Fallschirme gewartet. Davon müssten 4 altershalber gelegentlich ersetzt werden. Kosten ca. Fr. 9500.-.

Der Motorflugzeugwart Walter Elmer

Revisorenbericht

An die Hauptversammlung
der Segelfluggruppe Glarnerland

Sehr geehrte Mitgliederinnen und Mitglieder

Als Rechnungsprüfer haben wir die auf den 31. Dezember 2014 abgeschlossene Jahresrechnung der Segelfluggruppe Glarnerland geprüft.

Dabei stellten wir fest, dass

- Bilanz und Erfolgsrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen,
- die Buchhaltung sehr sauber und ordnungsgemäss geführt ist,
- die Darstellung von Vermögenslage und Betriebsergebnis den gesetzlichen und statuarischen Vorschriften entspricht und die allgemein anerkannten kaufmännischen Grundsätze eingehalten wurden.

Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfung beantragen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen und dem Vorstand Décharge zu erteilen.

Aus der ordentlichen Vereinstätigkeit resultiert ein Gewinn von Fr. 704.63 und ein Vereinsvermögen per 31. Dezember 2014 von Fr. 299'216.13.

Die Neuinvestitionen von Fr. 18'060.-- (Flarm/Notsender) wurde direkt über Aufwand abgeschrieben.

Brigitte und Hannes Murer danken wir für die Ausführung des mit viel Aufwand verbundenen Kassieramtes.

Glarus, 9. Februar 2015

Die Revisoren:


Alfred Hörler


Jörg Mundwiler

Instrumente

Flarm- Geräte

Wir haben diesen Winter eine Bestandsaufnahme unserer Flugzeug- Instrumentierung gemacht. Aktueller Handlungsbedarf hat nur bei den Flarmgeräten bestanden. Diese waren noch von der ersten Generation und ab diesem Jahr softwaremässig nicht mehr erneuerbar. Das hätte geheissen, dass wir mit einer veralteten Datenbank rumgeflogen wären. Zudem war bei den meisten Flugzeugen bei Ausmessungen die Funktion ungenügend. Wir haben uns daher an der letzten Segelflugkonferenz dazu entschlossen vom Messeangebot (Rabatt von 15%) gebrauch zu machen und haben für alle Segelflugzeuge neue Flarmgeräte gekauft. Dabei haben wir das im Moment beste und modernste Flarmgerät gewählt:

- **Power Flarm Core** ([Internet Link](#)) mit externem **Display V3+** ([Internet Link](#))

Das Power Flarm Core besitzt den Vorteil, dass zwei Flarm- Antennen angeschlossen werden können, sowie eine zusätzliche ADS-B/Transponder- Antenne für den Empfang von Flugzeug Transpondern. Zudem ist die Reichweite grösser und die Einheit kann mit den meisten NAV- Display kombiniert werden. Bei den Doppelsitzern ist nur ein Power Flarm Core nötig (Kostenreduktion).

Alle unseren Gruppenflugzeug sollten bis zum Saisonbeginn umgerüstet sein. Der Aufwand für den Einbau war nicht klein und wurde von einigen unserer Gruppenmitglieder während der Winterarbeit mit grossem Einsatz erledigt. Herzlichen Dank für eure super Arbeit!

Das Display 3+ zeigt nur den Konfliktverkehr an und sollte daher nicht unnötig ablenken.



Display 3+



Transponder

Für die Nachrüstung von Transpondern würden wir aus der ‚Spezialfinanzierung Luffahrt‘ 60% Zuschuss bekommen. Transponder werden in nächster Zukunft in der Schweiz in Segelflugzeugen noch nicht obligatorisch sein. Im Luftraum östlich von unserem Flugplatz und in den Alpen ist er mit wenigen Ausnahmen noch nicht nötig. Bei Flügen über 3'950 / 4'550 m (Luftraum C: MIL ON / OFF) in den Alpen sieht es jedoch anders aus. Dort wird zwingend eine ATC- Freigabe verbunden mit einem Transponder verlangt (Luftraum C). Ein Segelflieger wurde letztes Jahr im Prättigau nach einer solchen Luftraumverletzung von einem FA-18 zur Landung gezwungen und der Pilot muss mit einem Ausweisenzug und einer saftigen Busse rechnen. Praktisch gesehen kommt der Transponder in nächster Zeit vor allem bei Föhnflügen und eventuell bei Wettbewerben zum Einsatz.

Aus diesen Gründen hat sich der Vorstand entschieden, dass in Zukunft mindestens ein Doppelsitzer und ein Einsitzer von unseren Gruppenflugzeugen mit einem Transponder ausgerüstet sind. Die angebotene Occasions- DG-800S (siehe weiter unten) hat bereits einen Transponder installiert, ebenso würden wir ein neues Segelflugzeug mit einem Transponder bestellen. Bei einer Neuanschaffung wäre somit in diesem Jahr noch ein Doppelsitzer mit einem Transponder nachzurüsten. Der Nachteil von Transpondern ist, dass sie Strom brauchen und alle zwei Jahre extern kontrolliert werden müssen, was mit wiederkehrenden Kosten verbunden ist. Zudem belegen sie einen weiteren Platz im Panel.

Funk

Bis ins Jahr 2018 müssen wir alle unsere Segelflugzeuge mit neuen Funkgeräten (8.33 kHz) ausrüsten. Mit dieser Investition warten wir noch zu.

Eine weitere Investition ist die Neubeschaffung einer **Funk- Bodenstation** (ca. CHF 3'000).

NAV- Geräte

Aktueller Stand:

- ASK-21: kein NAV
- DG-500: LX8000 mit MAP
- DG-1000: LX7007 Pro IGC
- DG-300: LX5000
- ASW-19: Cambridge 302
- B-4: kein NAV

Wünschenswert wäre eine einheitliche Instrumentierung mit LX- Geräten, wie z.B. mit einem LX9050 (Internet-Link 1). Die Kosten hierfür betragen pro Geräte alleine ca. CHF 5'000 (mit remote stick Control). Der Einbau ist aufwendig und meistens ein neues Panel nötig mit kleineren Standard- Instrumenten (Geschwindigkeit- und Höhenmesser). Obwohl wir bis Ende Juli 2015 für diese Investition einen Beitrag von 24% aus der ‚Spezialfinanzierung Luftfahrt‘ erhalten würden, haben wir uns entschieden diese Investitionen zu einem späteren Zeitpunkt zu tätigen.

Eine Alternative wäre die Nachrüstung mit USB- Ladesteckern in unseren Flugzeugen, um die Nutzung privater NAV- Lösungen (z.B. ‚iGlide‘ mit iPhone) zu ermöglichen (Steckerkosten ca. 450 CHF/Gerät ohne Einbau).



Power Flarm Core

Flarm Display 3+

LX9050 (4.3") + V9

Remote Stick LX

USB- Buchse

Transponder VT-01

Transponder- Anzeige

Haubenblitzer

Eine weitere Investition in die Sicherheit wäre die Installation eines sogenannten ‚Haubenblitzers‘. Diese starken LED- Blitzer sind mit dem Flarm gekoppelt und beginnen bei einer Flarm- Warnung zu blitzen (www.swiss-bat.ch).

Die Neuinvestitionen von CHF 18'080 (Flarm/Notsender) wurden direkt über den Aufwand mit der Bilanz / Erfolgsrechnung 2014 abgeschrieben.

Neues, modernes Segelflugzeug

Ich habe für verschiedene Gebraucht- und Neuflyzeuge aktuelle Offerten eingeholt und unten stehend einen Überblick zusammengestellt. Die **Kriterien der Auswahl** waren folgende:

- **18m Segelflugzeug** mit oder ohne Wölbklappen. Der Vorteil von Wölbklappen kommt vor allem bei höheren Gleitgeschwindigkeiten (guten Bedingungen) zum Tragen
- **Kein Eigenstarter oder Turbo:** wir können eine solche Ausbildung noch nicht anbieten und erachten daher eine solche Variante als noch nicht geeignet für unsere Gruppe. Bei einem Neuflyzeug müsste sicher darauf geachtet werden, dass ein Motor später nachgerüstet werden kann. Ein Turbo ist bedingt durch seine eingeschränkte Leistung (ca. 1 m/s Steigen) für unseren Hochalpinen Einsatz nicht geeignet.
- **Kein Elektroantrieb:** noch zu teuer bei konventionellen Segelflyzeugen
- **Kein Ecolight- Segelflyzeug:** Leistungen zu schwach und für den Gruppenbetrieb zu filigran

Die aktuelle Version der DG-808S und der 18m- Antares wird nur noch mit Motor angeboten. Aus diesem Grund kamen hier nur noch gebrauchte Segelflyzeuge in Frage. Für die südafrikanische Jonkers JS1 habe ich noch keine Offerte gekriegt. Die Lieferzeit ist mit zwei Jahren sehr hoch. Sie kann als 18m und- 21m Version bestellt werden.

Instrumente

Alle Offerten wurden mit der gleichen Instrumentierung angefragt:

- LX-9070 / Power Flarm Core / Transponder / ELT 406

Gebraucht- DG-800S / Jahrgang 2001 (siehe nächste Seite)

Die Occasion DG-800S ist in der Schweiz immatrikuliert und hat wenige 669 Stunden und 195 Landungen auf dem Buckel. Sie hat Jahrgang 2001 und ist mit einem Transponder, Power Flarm, ELT 406 und LX 7007 ausgerüstet. Dazu gehört ein Anschau- Anhänger mit Jahrgang 1995. Neben den 18m Flügelenden besitzt sie auch 15m - Winglets. Das Flugzeug wäre bereits ab diesem März verfügbar. Der Preis beträgt CHF 79'000 und der Zustand ist sehr gut.

Option: ICS; Fallschirm Aviator P-124 (Matratze); 1-Mann Aufrüsthilfe IMI



Offerte DG-800S

DG 800S 15m WL / 18m WL

Kategorie: Biete 18m-Klasse
 Aufgegeben am: 11/02/2015
 Kontakt: Remigius Stalder
 Spalentorweg 38
 4051 Basel
 Telefon: +41 61 692 41 81
 E-Mail: remigius.stalder@descom-consulting.ch

**Details**

DG 800S 15m WL / 18m WL

- Baujahr 2001, Werk Nr. 8-254S48
- 669 Flugstunden, 195 Landungen
- Bruchfrei, Wartung immer durch LTB / im Werk (DG)
- Winglets und Seitenruder signalorange
- Instrumentenbrett in Carbon Look
- Getönte Haube
- Tostbremse, feststellbar
- Fahrwerk m. Stossdämpfer
- Fahrwerkwarnung
- Bug- und Schwerpunktklinke Tost
- Flügeltanks 2x87l, Hecktank 6l
- 2 Batterien: in Seitenruder 12Ah Pb, in Gebäckraum 13Ah LiPoFe (beide neu 2014)
- Sauerstoffhalterung
- Mückenputzer elektrisch BWS
- Kuller und Schleppstange
- Allwetterschutzüberzüge 15m und 18m ICS

Instrumente

- Fahrtmesser Winter 57mm
- Höhenmesser Winter 57mm
- Bohli Vario
- Funk Dittel FSG 71 M
- ELT Kannad Integra 406 MHz
- LX 7007 pro IGC Flarm mit externem Vario
- Transponder Garrecht VT-01
- Butterfly (Rundinstrument)
- Garrecht TRX-1090 Blue Box
- Anschluss für Pocket PC
- Stutzsicherungen 4 Stk.
- Batterieumschalter

Trailer

- 18m Anhänger Anschau, BJ 1995, regelmässig gewartet
- Antirutschkupplung

Komplettpreis CHF 79'000.00



DG-800S



Discus 2c



Discus 2c



Ventus 2cx



ASG-29



Jonkers JS1



HpH 304S Shark



HpH 304S Shark

Flugzeug	DG-800S	Discus 2C	Ventus 2CX	ASG-29	HpH 304S	Jonkers JS1
Hersteller	DG Flugzeugbau	Schempp	Schempp	Schleicher	HpH	Jonkers
Zustand	Occasion	Neu	Neu	Neu	Neu	Neu
Jahrgang	2001	2015	2015	2015	2015	2015
Erstflug Prototyp	1998	2003	2003	2005	2006	2006
Spannweite	15 / 18m WK	15 / 18m	15 / 18m WK	15 / 18m WK	15 / 18m WK	18 / 21m WK
Wölbklappen	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja
Flügelfläche18m (m2)	11.81	11.36	11.03	10.5	11.8	11.1
Flügelstreckung		28.5	29.5	30.4	27.4	29
Länge (m)	6.86	6.81		6.59	6.79	7.16
Leermasse (kg)	272	275	310	280	280	280
Max. Masse (kg)	525	565	600	600	600	600
Flächenbelastung (kg/m2)	30.1-50.8	31-50	34.9-54.4	33-57.1	50.8	35.3-54
Wasserballast Flügel (l)	100	200	200	170	240	
Wasserballast Rumpf (l)	-	-	-	32	-	-
Max. Zuladung (kg)		110		115	120	
V Min. (km/h)	64	66			64	75
V Manöver. (km/h)		190	200	210		203
V Max. (km/h)	270	280	285	270	280	270
Geringstes Sinken (m/s)	0.5	0.59		0.58	0.45	0.5
Beste Gleitzahl	51.5	48	52	52	51	53
Lieferzeit	Sofort	1 Jahr	1 Jahr	1 Jahr	1 Jahr	2 Jahre
Grundpreis EUR	inkl.	67500	75'00	92300	79500	112500
Zubehör EUR	inkl.	11130	11640	10655	5001	offen
Instrumente EUR	inkl.	14902	14902	14900	12016	offen
Transponder	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Anhänger EUR	inkl.	12500	12500	12500	12500	offen
Vorbereitung Motor EUR	inkl.	5000	5000	inkl.	ca. 5'000	offen
Total EUR	inkl.	111032	119042	130355	113017	offen
Total CHF (EUR 1.05)	79500	116584	124995	136873	118668	offen
Total CHF inkl. MWST	79500	125911	134994	147823	128162	offen

Flugzeugverkauf

Die Statistik über die Auslastung unserer Flugzeuge spricht eine klare Sprache. Hier eine kleine Zusammenfassung:

- Robin:** Jg. 1978 - unser Nr. 1 Schleppflugzeug; Marktwert ca. CHF 90'000
- Remos:** Jg. 2005 - 2014 **nur 22h, davon 5h Serviceflüge** für die Wartung und den Unterhalt; Marktwert ca. CHF 40'000
- ASK-21:** Jg. 1988 - unser Nr. 1 Schulflugzeug (2014: **132 h** / 387 Landungen); Marktwert ca. CHF 50'000
- DG-500:** Jg. 1993 - im Durchschnitt **80 h** (2014: 77 h / 66 Landungen); Marktwert ca. CHF 65'000
- DG-1000:** Jg. 2006 - im Durchschnitt **85 h** (2014: 99 h / 85 Landungen); Marktwert ca. CHF 100'000
- DG-300:** Jg. 1992 - im Durchschnitt **115 h** (2014: 41 h / 20 Landungen); Marktwert ca. CHF 23'000
- ASW-19:** Jg. 1984 - im Durchschnitt **107 h** (2014: 98 h / 43 Landungen); Marktwert ca. CHF 20'000
- B-4:** Jg. 1972 - im Durchschnitt **67 h** (2014: 25 h / 47 Landungen); Marktwert ca. CHF 12'000

Die ASW-19 profitiert natürlich, dass sie bereits montiert an der Decke hängt. Der B-4 wird für die Schulung, sowie den Kunstflug verwendet. Er hat einen verstärkten Rumpf und ist für alle gängigen Kunstflugfiguren zugelassen. Er steht bis jetzt ebenfalls montiert im Hangar. Für die tägliche Montage ist er nicht geeignet.

Ausgaben Remos, B-4, ASW-19 und DG-300:

Jahr	Ausgaben Remos	Stunden Remos	Aufwand pro h Remos	Ausgaben B-4	Ausgaben ASW-19	Ausgaben DG-300
2006	?	227 h				
2007	CHF 23'595	226 h	105 CHF/h	CHF 1702	CHF 5'301	CHF 1'873
2008	CHF 18'916	144 h	132 CHF/h	CHF 2402	CHF 2'999	CHF 2'715
2009	CHF 17'374	134 h	130 CHF/h	CHF 1340	CHF 914	CHF 3'300
2010	CHF 31'269	115 h	272 CHF/h	CHF 1600	CHF 1'849	CHF 2'710
2011	CHF 25'011	150 h	167 CHF/h	CHF 1579	CHF 1'749	CHF 2'569
2012	CHF 27'716	135 h	205 CHF/h	CHF 1665	CHF 1'942	CHF 4'386
2013	CHF 14'812	34 h	436 CHF/h	CHF 1'930	CHF 2'012	CHF 5'334
2014	CHF 14'949	22 h	680 CHF/h	CHF 4'700	CHF 9'672	CHF 6'469
Durchschnitt pro Jahr	CHF 21'705	132 h	165 CHF/h	CHF 2115	CHF 3'777	CHF 4'194

Der Vorstand ist der Meinung, dass der Remos verkauft werden sollte. Der Marktpreis beträgt noch ca. CHF 35'000 - 40'000. Um ihn ins Ausland zu verkaufen, müsste der Käufer noch die jeweilige MWST bezahlen. Ein Nachteil für einen Verkauf in der Schweiz ist die D-Immatrikulation. Ein Vorteil beim Verkauf ist, dass die neuen Remos GX nicht mehr als Schleppflugzeug angeboten werden und schwerer sind.

Bei einem **Verkauf der Einsitzer- Segelflugzeuge** sieht es schon schwieriger aus. Die ASW-19 ist in der Gruppe beliebt und Werner Danz braucht sie auch immer noch bei internationalen Wettkämpfen. Der B-4 wird in der Schulung verwendet, für welche sicher auch eine ASW-19 oder DG-300 eingesetzt werden könnte. Ein

Nachteil der B-4 und ASW-19 ist, dass sie nur eine Schwerpunktklinke besitzen. Ein Vorteil der B-4 ist die volle Einsatzfähigkeit beim Kunstflug. Bei den Segelflugleistungen ist er den anderen Segelflugzeugen klar unterlegen. Alle Einsitzer- Segelflugzeuge sind mehr oder weniger abgeschrieben. Entsprechend der rückläufigen Aktivpiloten und der Zunahme der Privatpiloten über die letzten Jahre muss klar ein Einsitzer verkauft werden. Das behalten aller bestehender Einsitzer wäre ein zusätzlicher Luxus für die Gruppe. Die Fixkosten pro Einsitzer betragen ca. 1'500 CHF/Jahr, wobei auch der Hangar- oder Abstellplatz berücksichtigt werden muss. Die Einnahmen bei einem Verkauf sind bei der DG-300 am Höchsten. Eine weitere Möglichkeit wäre eine zeitlich befristete Privatfinanzierung der laufenden Kosten durch einzelne Gruppenmitglieder, wie z.B. für den B-4, für welchen die Einnahmen durch einen Verkauf eher gering sind.

Der Vorstand spricht keine Empfehlung aus.

Hangar

Wir haben zum 2. Mal ein Baugesuch für die Sanierung und Entwässerung des Vorplatzes und des Wiesenstreifens nördlich der Zufahrt beim Flugplatzverein und BAZL eingereicht. Diese Sanierung wird aus der ‚Spezialfinanzierung Luftfahrt‘ (aus Mineralölsteuer) mit einem Zugtupf von 30% unterstützt.

Kosten Vorplatz/ Entwässerung total ca. CHF 20'000:

Wir möchten zusätzlich gerne das Hangarbüro erneuern und alle Hangar Fenster erneuern. Diese sind in einem sehr schlechten Zustand. Das Büro würden wir von innen aushöhlen, neu isolieren und erneuern.

Kosten Hangar total ca. CHF 25'000:

Neue Küche: ca. CHF 5'000 inkl. aller Geräte -> Einbau durch Gruppe

Sanierung Büro: ca. CHF 13'000 (Isolation, Bodenbelag, Wände) -> neu eine Fenster- Türe zum Sitzplatz

Neue Fenster: ca. CHF 7'000

Der Vorstand empfiehlt die nötige Sanierung. Für die Fenster sollte noch eine Offerte einer günstigeren ‚Baumarkt‘- Variante eingeholt werden. Für den Vorplatz erhalten wir dieses Jahr zudem noch Beiträge aus der ‚Spezialfinanzierung Luftfahrt‘.

Versicherungen

Unsere Flugzeuge sind folgendermassen versichert (Stand Februar 2015):

Flugzeug	Haftpflicht	Kasko	Versicherungssumme ALT (2014)	Versicherungssumme NEU (Vorschlag 2015)
Robin	CHF 2368	CHF 3406	CHF 110000	CHF 110000
Remos	CHF 840	CHF 2848	CHF 90000	CHF 40000
ASK-21	CHF 619	CHF 1480	CHF 60000	CHF 60000
DG-500	CHF 619	CHF 1504	CHF 70000	CHF 70000
DG-1000S	CHF 619	CHF 2225	CHF 110000	CHF 110000
DG-300	CHF 210	CHF 931	CHF 40000	keine
ASW-19	CHF 210	CHF 931	CHF 40000	keine
B-4	CHF 210	CHF 548	CHF 20000	keine

Einsparungen 2015 ohne Remos und ohne Kasko B-4, ASW-19 und DG-300: **CHF 6'098 CHF**

Zusammenfassung Investitionen

Position	Einnahme	Ausgabe	Bemerkung
Vereinsvermögen	ca. 299'200 CHF		
Flüssige Mittel SGGL	ca. 176'000 CHF		
Verkauf Remos	ca. 40'000 CHF		Empfohlen
Verkauf Segelflugzeug	ca. 12'000 - 23'000 CHF		Empfohlen
Beitrag SWISSLOS	?		
Beitrag Aero- Club	?		
Kauf Einsitzer		80'000 - 150'000 CHF	Minimalvariante empfohlen
Investition Vorplatz / Entwässerung		ca. 25'000 CHF	Empfohlen
Investition Hangar		ca. 25'000 CHF	Empfohlen
1x Transponder Doppelsitzer		ca. 2'400 CHF	Empfohlen
Funk- Bodenstation		ca. 3'000 CHF	Empfohlen
4 neue Fallschirme		ca. 9'500 CHF	Später
Neue Funkgeräte (6x)		ca. 15'000 CHF	Später
Total	Min. ca. 216'000 CHF	ca. 135'400- 205'400 CHF	