

# INFOBRIEF 09/2017



Ausgabe 1-2017 | Segelfluggruppe Glarnerland | Thomas Walt

## Editorial

Wichtige Entscheide stehen an

## Investitionen

Was steht an Investitionen dringend an?

## Finanzen

Wie sieht es mit unseren Finanzen aus?

## Kauf Schleppflugzeug

Wir möchten einen Ersatz für die Robin

## Verkauf Segelflugzeuge

Wir haben leider zu viele Flugzeuge für zu wenige Mitglieder

## Ausserordentliche GV

Wichtige Entscheide stehen, welche keinen Aufschub dulden

## Neue Piloten braucht das Land

Ideen um neue Mitglieder zu werben



## Wichtige Entscheide stehen an

Nach dem Unfall mit unserer Schlepp- Robin HB-EZX konnten wir unseren Schleppbetrieb dank der Unterstützung von Pascal und Raphi mit ihrer Piper Super Cub HB-POU kurz darauf wieder aufnehmen. Kurz darauf hat Philipp seine Einweisung auf die Piper abgeschlossen und hat ebenfalls viel dazu beigetragen, dass wir wieder einen regelmässigen Schleppbetrieb haben.

Wir sind jedoch der Meinung, dass die Piper Super Cub längerfristig nicht das ideale Haupt- Schleppflugzeug ist und möchten wieder ein eigenes anschaffen. Diese Ereignisse haben aber auch wieder Themen wie unser Flugzeugpark oder die rückläufigen Mitgliederzahlen in den Vordergrund gerückt.

Der Vorstand ist der Meinung, dass mit wichtigen Entscheiden nicht bis zur nächsten GV gewartet werden kann und hat daher kurzfristig für den **Freitag, den 15. Februar ab 19 Uhr eine ausserordentliche GV im Aviatico** einberufen.

Eingeladen sind alle Mitglieder, jedoch nur die Aktivmitglieder stimmberechtigt.

Bis bald... Thomas

## Investitionen 2018

Wir haben einige Investitionen, welche bis Anfang der Flugsaison zwingend und wichtig sind. Mit anderen können wir noch etwas zuwarten. Hier eine kurze Zusammenstellung:

Investition	Beschreibung	Kosten	Wann?
<b>Neue Funkgeräte 8.33 kHz</b>	Wir müssen bis Ende Jahr alle Flugzeuge auf 8.33 kHz Funkgeräte umgerüstet haben (3 Flugzeuge: DG-300, B-4, ASW-19)	ca. 6'000 CHF (3x 2'000 CHF)	bis Ende 2017
<b>Neue Fallschirme</b>	Alle unsere Fallschirme sind älter als 20 Jahre. Wir möchten über die nächstes Jahre diese sporadisch zu ersetzen	je ca. 3'000 CHF	2 Stück 2018
<b>Instrumente</b>	Alle unsere Segelflugzeuge mit modernen Rechnern ausrüsten (zusätzlich DG-300, DG-1000, ASK-21 mit LX9070)	je 6'000 - 9'000 CHF	2018-2019
<b>Oberfläche ASK21</b>	Bei unserer ASK-21 muss die Oberfläche erneuert werden	ca. 25'000 CHF	2019
<b>Neues Schleppflugzeug</b>	Ersatz für unsere Robin	70'000 - 300'000 CHF	aktuell

Die Investitionen in die Funkgeräte und die Fallschirme müssen mit Ausgaben von total 12'000 CHF getätigt werden. Mit den Instrumenten und der Oberfläche der ASK-21 kann noch etwas zugewartet werden (ca. 2 Jahre). Eine Lösung für ein neues Schleppflugzeug erachtet der Vorstand als dringend.

## Finanzen

Unsere Vereinskasse ist nach den grossen Investitionen der letzten Jahre (Robin, DG-1000, Büro, Instrumente, Vorplatz, Aktien Flugplatz) leider mit ca. 150'000 CHF nicht mehr prall gefüllt. Dieser Betrag beinhaltet bereits die Versicherungsauszahlung von CHF 110'000 für den Totalschaden an unserer Robin HB-EZX.

## Kauf Schleppflugzeug

### Piper Super Cup HB-POU

Die neuaufgebaute Piper Super Cup HB-POU von Raphi ist ein wunderschön restauriertes Flugzeug und sieht besser aus als neu. Sie ist wie unsere alte Robin mit einem 180 PS Lycoming Motor ausgerüstet, hat eine Schleppwinde eingebaut und kann im Winter mit Skis umgerüstet werden.

Nach dem Totalschaden durch den Unfall Ende Mai an unserer Robin HB-EZX, hat sich Raphi bereit erklärt, sein neues Flugzeug bei uns im Hangar zu stationieren und uns für den Schleppbetrieb als Übergangslösung zur Verfügung zu stellen. Dies erlaubt beiden Seiten festzustellen, ob daraus auch eine längerfristige Lösung entstehen könnte.

Ich möchte an dieser Stelle Raphi und Pascal herzlich danken für ihre grosse Unterstützung und ihre Flexibilität!

Die Piper Super Cub ist als Heckrad- Flugzeug mit dem starken Motor speziell auf Hartbelag und mit Seitenwind anspruchsvoller zu fliegen als eine Robin. Mit der Umnutzung unseres Flugplatzes wird in den nächsten Jahren die Landes- Schwelle 01 weiter Richtung Norden verschoben und der Seitenwind- Einfluss noch grösser. Piloten auf der Piper Super Cub brauchen einen guten Trainingsstand. Tage mit sehr hohem Schleppbetrieb und über 20 Landungen sind für den Schlepppiloten um einiges anspruchsvoller als mit der Robin.

Die Mehrheit unserer ehemaligen Schlepppiloten möchte nicht auf die Piper umschulen und wir würden sie als Mitglieder ohne Robin- Ersatz verlieren. Zudem fehlt uns ein 4- plätziges Rundflug- Flugzeug. Mit der Piper wird es schwieriger künftig genügend Schlepppiloten zu finden.

Finanziell ist die Piper Super Cub für unsere Gruppe eine sehr attraktive Lösung und für beide Seiten ein Gewinn. Wir müssen keine finanziellen Risiken tragen und erhalten ein Schleppflugzeug zu den gleichen Schlepppreisen wie bei unserer alten Robin. Im Gegenzug stellen wir Raphi gratis einen Hangarplatz zur Verfügung und er kann durch den vermehrten Einsatz seines Flugzeugs die Flugstunden erhöhen und somit seine Fixkosten pro Flugstunde reduzieren.

Aus den oben genannten Gründen erachtet der Vorstand die Lösung mit der Piper Super Cub als Haupt-Schleppflugzeug mittel- und längerfristig als nicht geeignet für unsere Gruppe und die Gegebenheiten auf unserem Flugplatz. Der Vorstand empfiehlt seinen Mitglieder die Anschaffung eines eigenen Schleppflugzeug.

### Möglichkeiten

Es gibt verschieden Möglichkeiten für die Zukunft:

1. Nur Piper Super Cub wie in den letzten paar Monaten, zusammen mit gelegentliche Einsatz von Schänis-Robin
2. Schleppbetrieb komplett extern (in Zusammenarbeit mit anderen Gruppen wie Schänis oder Bad Ragaz)
3. Neuanschaffung eines Schleppflugzeug (z.b. Diesel Robin DR 401-155R -> Investition ca. CHF 300'000)
4. Ultralight Schleppflugzeug mit 100 - 115 PS Motor
5. Occasion- Robin Schleppflugzeug analog alter Robin
6. Neuere Occasion- Schleppflugzeug (Alter 1-5 Jahre)
7. Nur Windenbetrieb
8. Längerfristig kein Schleppbetrieb mehr mit nur noch Eigenstart fähigen Segelflugzeugen

Wir haben alle oben aufgeführten Möglichkeiten innerhalb des Vorstands angeschaut und diskutiert. Wir erachten die bestehende Lösung mit der Piper und Schänis als nicht optimal.

Ebenfalls können wir mit unserer Remos- Erfahrung die Ultralight- Flugzeuflösung ausschliessen. Mit der WT9 Dynamics gibt es zwar hier ein leistungsmässig sehr interessantes Flugzeug (mit Rotax 914 Turbo), jedoch mit einer immer noch viel zu tiefen Zuladung von nur 130-150 kg.

Für eine Abschaffung des Schleppbetriebs fehlt uns die Infrastruktur und das Geld. Zum dem ist es für den Vereinsbetrieb noch nicht geeignet. Längerfristig ist dies jedoch eine interessante Möglichkeit.

Ein Flugbetrieb nur mit unserer Winde ist bedingt durch die vielen Flugplatz- Benutzer nur schwierig oder überhaupt nicht umzusetzen. Zudem braucht es für einen Winden- Flugbetrieb mehr Helfer.

Für eine Neuanschaffung eines Schleppflugzeugs fehlt uns leider trotz Darlehens- Zusicherungen von einigen unserer Mitglieder das nötige ‚Kleingeld‘ und das finanzielle Risiko für den Verein wäre sehr hoch.

Aus diesen Gründen erachten wir als Vorstand die Anschaffung von einem Occasion- Schleppflugzeug als die geeignete Lösung.

#### Angebote auf dem Markt (Stand 1009.2017)

- **Occasion Diesel Robin DR 401-155R HB-KLM;** Jg 2014, ca. 250h mit 155 PS, FADEC- Einhebel- Bedienung für CHF 220'000 inkl. MWST. Für dieses Flugzeug könnten wir mit grosszügigen Darlehen von Gruppenmitgliedern die Finanzierung realisieren. Leider hat es drei ernsthafte Kaufinteressenten und das Flugzeug ist mehr oder weniger bereits an die Motorfluggruppe Zweisimmen verkauft.



- **Occasion Robin DR 400-200R HB-KFH von Grenchen;** Jg 2000; TSN 3100 h; Motor Jg 2010/ 1'000 h; Verstell- Propeller Hartzell Jg. 2000 neu überholt (0 h) für CHF 130'000 exkl. MWSt. Einige Investitionen in die Oberfläche nötig. Rückmeldungen von Piloten eher negativ (war nicht extrem beliebt) und Schleppleistungen trotz stärkerem Motor und Verstellpropeller nicht besser als Standard- Robin.



- **Occasion- Robin DR 400-180R D-EDQR;** stationiert in Bicester in England; Jg 1975; TSN 7'400 h / 13'300 Landungen; Motor 2016 überholt mit aktuell 150 h; Sensenich Fix- Propeller Typ 76EM8S5-0-54 relativ neu, neuer Funk Trig TY96 (8.33 kHz); Transponder Garmin 328 Mode S, ELT 406 MHz; 6- Jahresinspektion 2015; neue Oberfläche und Holm- Revision 2008, fixe Schleppkupplung; Zusatztank 50 l (analog Robin HB-EZX), zwei zusätzliche Reserve Hauben- Scheiben; Portables Powerflarm installiert; 12V Zigarettenanschluss.





D-EDQR



D-EDQR



D-EDQR



D-EDQR



D-EDQR



D-EDQR



D-EDQR



D-EDQR

## Geschichte D-EDQR

Die Robin wurde von einer deutschen Segelfluggruppe nördlich von Frankfurt im Jahre 1975 neu gekauft und bis zum Verkauf 2014 dort eingesetzt. Eine Haltergemeinschaft (6 Personen) aus England (Flugplatz Bicester) hat das Flugzeug gekauft und seither betrieben. Leider mussten sie im Sommer 2016 den Motor früher als geplant (mit 1600h) auf Null Stunden für EUR 35'000 revidieren. Ebenfalls haben sie den originalen Hoffmann 4-Blatt Propeller verkauft und einen gebrauchten Sensenich 2-Blatt Propeller montiert. Des Weiteren wurde ein neues Funkgerät und ein Mode S Transponder nachgerüstet.

Aus finanziellen Gründen möchten drei der sechs Piloten die Robin nun verkaufen. Ursprünglich war sie mit EUR 80'000 ausgeschrieben und wurde nun auf EUR 60'000 reduziert.

## Besichtigung D-EDQR in England

Gestern (9.9.2017) haben Georg und ich eine Reise nach England unternommen und das Flugzeug vor Ort besichtigt. Das Ziel war es zu sehen, ob sich der positive Eindruck auch vor Ort bestätigt und ein besseres Gefühl für das Flugzeug zu kriegen.

## Zustand D-EDQR

Alle Akten und Flugbücher der Vergangenheit sind lückenlos vorhanden und das Flugzeug befindet sich für sein Alter von 42 Jahren in einem sehr guten Zustand. Wir haben alles detailliert angeschaut und haben nichts gravierendes gefunden. Die zweiteilige Frontscheibe hat zwei grössere reparierte Risse, sowie die hintere linke Seitenscheibe zwei kleine und reparierte Risse. Im Preis inbegriffen sind zwei neue Frontscheiben. Ein Ersatz ist jedoch nicht sofort nötig. Die Oberfläche ist 9 Jahre alt und in einem sehr guten Zustand. An zwei Stellen konnten kleine Haarrisse festgestellt werden, welche jedoch nur eine optische Relevanz haben. Gesamthaft war die Oberfläche in einem besseren Zustand als bei unserer alten Robin.

Der Motor wurde letztes Jahr komplett überholt und alle aktuellen Revisionen durchgeführt. Er hat immer noch 9 Monate Hersteller- Garantie von Lycoming.

Der Sensenich 2-Blatt Propeller ist in einem guten Zustand.

Während dem Flug habe ich einen relativ grossen linken Fusseinsatz festgestellt um das Propeller- Drehmoment zu kompensieren. Ich denke, dass das Trimmblech am Seitenruder nach dem Propeller- Wechsel noch nicht korrekt eingestellt ist.

Das Instrumenten- Panel macht einen sauberen, jedoch alten Eindruck. Der Schalter der elektrische Benzinpumpe hat nicht funktioniert und wird noch gewechselt. Das Flugzeug ist analog ausgerüstet. Da früher ein Mühlbauer Verstellpropeller montiert war, ist noch ein Manifold- Pressure Anzeige vorhanden. Für einen Einsatz bei uns fehlt nichts.

Der einzige, jedoch vertretbare Nachteil ist, dass keine Einzugswinde, sondern nur eine fixe Schleppkupplung montiert ist. Eine spätere Nachrüstung wäre sicher möglich.

Als Vergleich hat unsere alte Robin HB-EZX bis zum Unfall total ca. 4'900 Std. und mit ca. 26'000 deutlich mehr Landungen absolviert als die D-EDQR.

## Beurteilung und Empfehlung

Georg und ich haben den Zustand der D-EDQR als sehr gut beurteilt und nichts einschneidendes gefunden. Mit grösseren Investitionen muss in den nächsten Jahren nicht gerechnet werden (ausser vielleicht Umrüstung auf Einzugswinde). **Wir beide empfehlen die Robin D-EDQR zu kaufen** und erachten sie als die im Moment beste und attraktivste Lösung.

Das britische Pfund ist im Moment sehr tief und für £ 56'500 (Kurs 1.25) kriegen wir ein Flugzeug mit sehr viel Gegenwert. Kurs und MWST- bereinigt kommt uns der Kauf auf CHF 77'000.

Dazu kommt noch die Überführung sowie die eventuelle Neu- Immatrikulation in der Schweiz. Mittelfristig müssen noch die beiden Frontscheiben ersetzt werden, welche im Preis bereits enthalten sind. Somit brauchen wir nur die Arbeit zu bezahlen. Der Ersatz der fixen Schleppkupplung durch eine Einzugswinde wäre eine grössere Investition.

Die Grenchner Robin HB-KFH mit 200 PS ist zwar neuer (17 Jahre alt), jedoch mit weniger offenen Stunden auf dem Motor und einer schlechteren Oberfläche. Dazu ist der Preis mit CHF 130'000 + MWST fast doppelt so teuer.

Die relativ neue Diesel- Robin HB-KLM aus Zweisimmen ist dazu fast 3x so teuer und könnte nur mit Fremdfinanzierung realisiert werden. Zudem ist sie faktisch schon verkauft und die Chance für einen Zuschlag klein.

### **Leider schneller Entscheid D-EDQR nötig**

An der Robin D-EDQR sind leider noch zwei andere Segelfluggruppen ernsthaft interessiert. Eine deutsche Gruppe hat ihren Besuch bereits für nächsten Sonntag zugesagt und ernsthafte Kaufabsichten geäußert (konnte Email sehen). Da wir zuerst waren, möchten die Besitzer uns jedoch beim Entscheid den Vorrang geben. Ich muss ihnen jedoch bis diesen Montag (11.09.17) Bescheid geben, ansonsten wäre das Rennen wieder offen.

Georg und ich empfehlen Euch den Kauf uneingeschränkt!

## **Verkauf Segelflugzeuge**

Die Statistik über die Auslastung unserer Flugzeuge spricht eine klare Sprache. Hier eine kleine Zusammenfassung (nicht aktualisiert aus dem Jahre 2014):

**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 60'000

**DG-1000:** Jg. 2006 - im Durchschnitt 85 h (2014: 99 h / 85 Landungen); Marktwert ca. CHF 80'000

**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.

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. Für die DG-300, die B-4 und die ASW-19 muss noch bis Ende Jahr ein neuer Funk nachgerüstet werden.

Entsprechend der rückläufigen Aktivpiloten und der Zunahme der Privatpiloten über die letzten Jahre empfiehlt der Vorstand den Verkauf von zwei Einsitzer.

Da der Vorstand nach unserem Startunfall mit der Robin aus sicherheitstechnischen Überlegungen eine Nachrüstung der B-4 und ASW-19 mit Bugklinten als nötig erachtet, schlägt er vor diese beiden Segelflugzeuge per sofort zu verkaufen.

### **Empfehlung Vorstand:**

Verkauf der B-4 und ASW-19 ohne Nachrüstung mit neuem Funk.

## Ausserordentliche GV

Am nächsten Freitag, den 15. September findet ab 19 Uhr im Aviatico eine ausserordentliche GV statt. Die Einladung mit den Traktanden wurde bereits per Email verschickt.

Die Hauptpunkte sind der Kauf eines neuen Schleppflugzeugs, sowie der Verkauf der B-4 und der ASW-19.

## Neue Piloten braucht das (Glarner-) Land

Wir müssen dringend neue Mitglieder finden!. Folgende Möglichkeiten sieht der Vorstand:

- Noch mehr Werbung betreiben (Mund zu Mund; digitale und Print- Medien, Schulen, Vereine; etc.)
- Vereins- und Firmenanlässe durchführen
- Zusammenarbeit mit Schulen
- Pfingst- Flugtag verlängern
- Mehr Passagierflüge
- Windenwochenenden mit anderen Fluggruppen

Die Kosten werden leider in Zukunft auf dem Flugplatz Mollis steigen. Es ist für uns überlebenswichtig, dass wir in einem ersten Schritt den Mitgliederschwund bei den aktiven Piloten stoppen und anschliessend hoffentlich die Mitgliederzahl wieder vergrössern können.

10. September 2017

Thomas Walt

Obmann SGGL