



Segelflieger-Versammlung

**Herzlich
willkommen**

Henry Blum





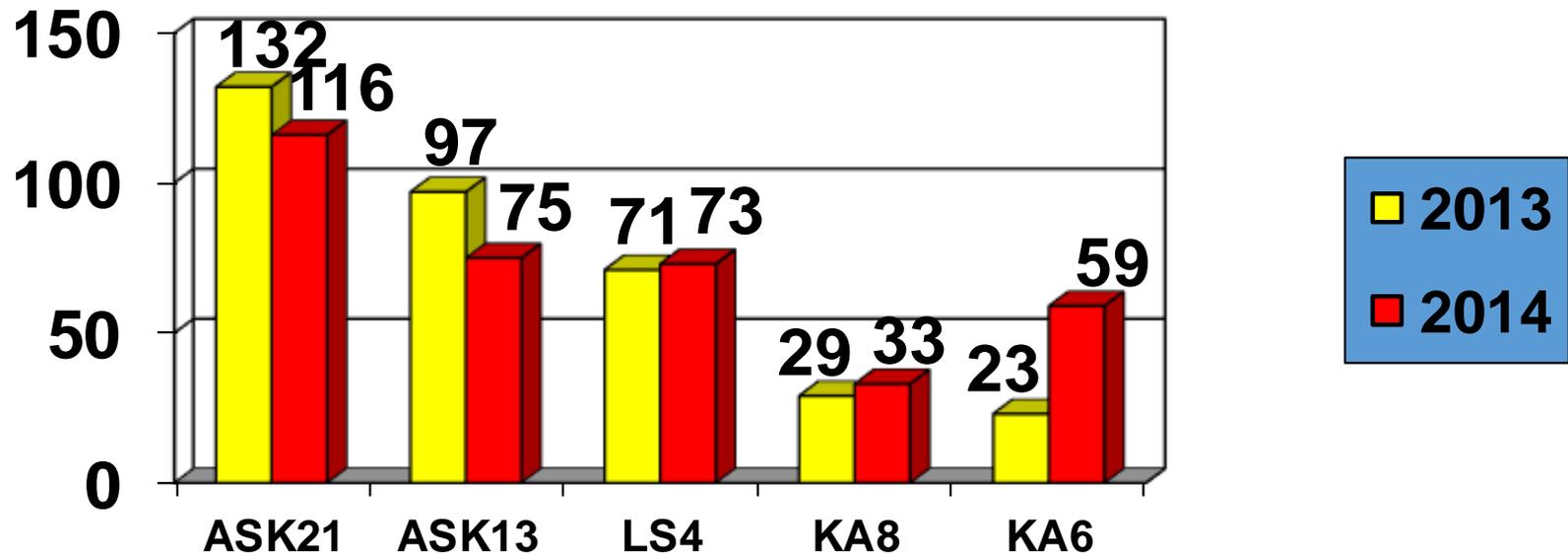
AGENDA - Segelflug-Versammlung

- **Flugplatz-Regeln und RMZ (Michael Schlereth)**
- **Briefing zum Saison-Auftakt (Klaus Ickert)**
- **Planungsstand Winterarbeit (Andi H., Marius J., Andi R., Wolfgang, S. etc.)**
- **Zukunft Segelflug in der LSB (Henry Blum)**
 - **Finanzstatus**
 - **Mitglieder**
 - **Gebühren-Erhöhung (oder Verkauf)**
 - **Alternative Modelle (Wolfgang Schmidt, Peter Petzold, Wolfgang Schötz)**
 - **Diskussion und Entscheidung**
- **Flugbetrieb im nächsten Jahr...**
 - **Mähen**
 - **F-Schlepp Regelung**
- **Segelflug-Praxis**
 - **Tips und Tricks beim Überlandflug**



Sparte Segelflug

Flugzeiten der Vereins-Segelflugzeuge 2013 und 2014

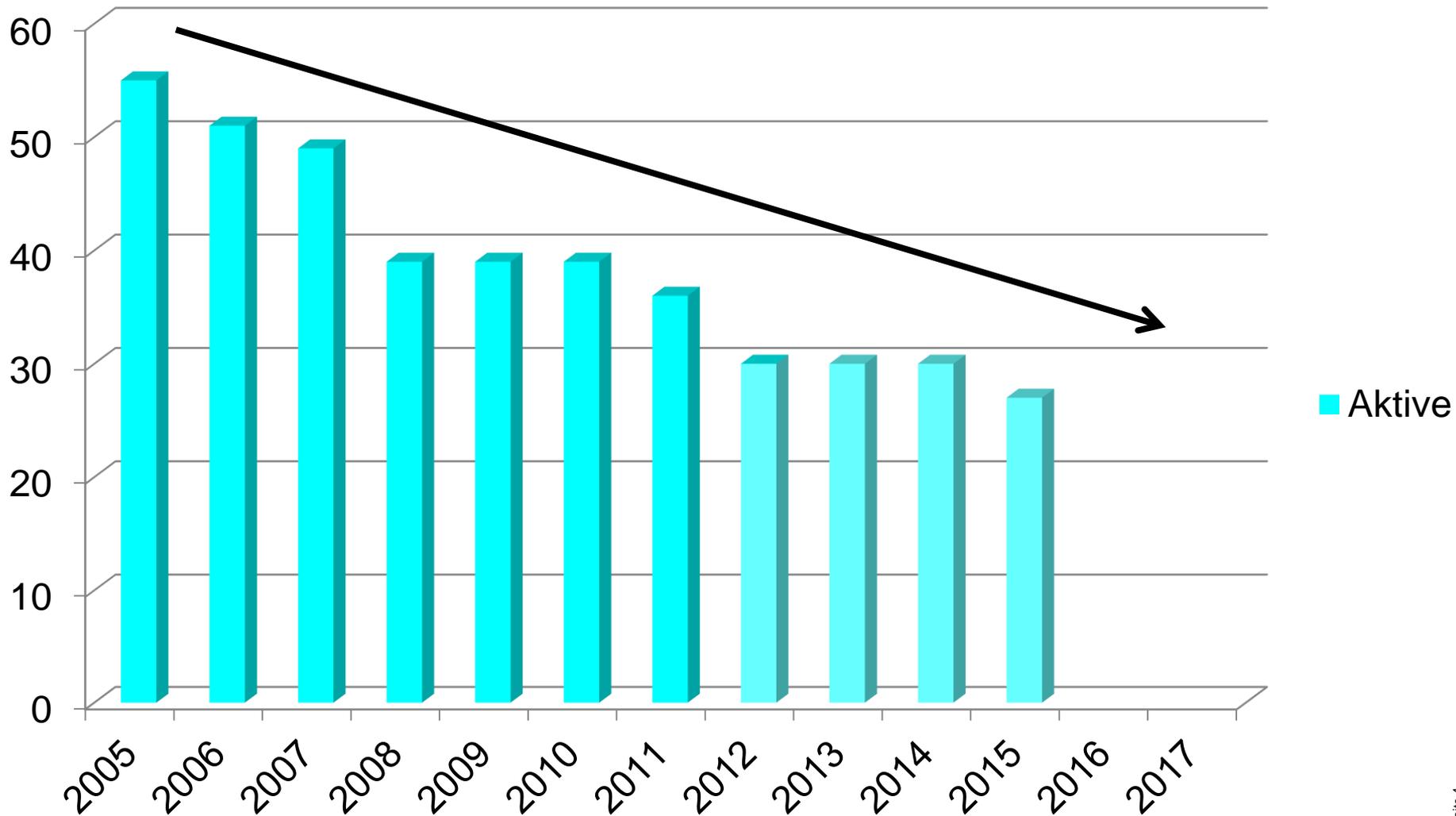


Gesamte Flugzeiten 2014

5 LSB Segelflugzeuge sind in 2014 insgesamt 356 Std. geflogen.
(2013 352 Std.!)



Aktive Segelflieger (ohne Fluglehrer)





Teilnehmer am Pauschal-Modell, Status 1.01.2014

- **31 Mitglieder :**

Neuzugänge

- 13 Schüler,
- 18 Schein-Inhaber (**davon 10 Privatflieger**)

Berger Hermann	Breithaupt Tobias	Denecke Matthias	Rajsp Dominik	Danieluc Philipp	Hummel Andreas	Klankwarth Ulla-Britt
Jäger Marius	Beurer Axel	Klett Yves		Janke Hartmut	Gentilini Tony	Schawrin Boris
Schütz Volker	Reitz Andreas	Sticker Marco		Weiss Philipp	Jägers Julian	Aliu Ardit
Schötz Wolfgang	Petzold Peter	Schallau Wolfgang	Graf Eckard	Krümmer Peter	Ketterer Zachary	
Heingl Ralf	Hirt Joachim	Zucker Daniel	Dirk Lohmann (Flule)	Gentilini Alison	Baumann Benedict	



Teilnehmer am Pauschal-Modell, Status 1.01.2015

- **27 Mitglieder :**

Neuzugänge

- 6 Schüler,
- 21 Schein-Inhaber (**davon 13 Privatflieger**)

Berger Hermann	Breithaupt Tobias	Klett Yves	Krümmer Peter	Graf Eckard	Baumann Benedict	Schawrin Boris
Jäger Marius	Beurer Axel	Gentillini Toni	Danieluc Philipp	Wolfgang Schallau	Weiss Philipp	
Schütz Volker	Reitz Andreas	Gentilini Alison	Hummel Andreas	Dirk Lohmann (Flule)	Janke Hartmut	
Schötz Wolfgang	Petzold Peter		Jägers Julian		Ketterer Zachary	
Heingl Ralf	Hirt Joachim		Zucker Daniel		Aliu Ardit	



Gebühren-Anpassung ohne Modell-Änderung

Anzahl Mitglieder	28	27	26	25		Einsp. / Jahr*	in %
	Gebühren pro Monat						
Alle Maschinen behalten*	67	69	72	74		-	
Verkauf Ka 6	66	68	71	73		€ 1130	5,1%
Verkauf Ka 8	65	67	70	73		€ 1314	5,9%
Verkauf Ka 8 und Ka 6	60	62	65	67		€ 2044	9,2%
Verkauf ASK 13	58	61	63	65		€ 2544	11,5%
Verkauf LS 4	55	57	59	62		€ 3597	16,3%
Verkauf Ka 8 und LS 4	52	54	56	58		€ 4511	20,5%
Verkauf ASK 21	52	54	56	59		€ 4494	20,4%

*Kosten pro Jahr: ca. € 22.000,-



Alternativen zum Pauschal-Modell - V.3 - Einführung LS 4 Sparte (Peter Petzold)

- **Untersparte LS 4**

Neuzugänge

- 6 - 8 Schein-Inhaber teilen sich die Kosten



Berger Hermann	Breithaupt Tobias	Klett Yves	Krümmer Peter	Graf Eckard	Baumann Benedict	Schawrin Boris
Jäger Marius	Beurer Axel	Gentilini Toni	Danieluc Philipp	Wolfgang Schallau	Weiss Philipp	
Schütz Volker	Reitz Andreas	Gentilini Alison	Hummel Andreas	Dirk Lohmann	Janke Hartmut	
Schötz Wolfgang	Petzold Peter		Jägers Julian		Ketterer Zachary	
Heingl Ralf	Hirt Joachim		Zucker Daniel		Aliu Ardit	



Alternativen zum Pauschal-Modell - V.3 - LS 4 Sparte (Peter Petzold)

- ALLE Piloten bezahlen eine Pauschale von € 60,- pro Monat
- Die LS 4 Sparten-Mitglieder teilen sich die Zusatzkosten von ca. € 3900,- pro Jahr
 - Bei derzeit 8 Piloten also € 40,- pro Monat zusätzlich... (bzw. € 490,- pro Jahr und Person)
 - Bei 6 Piloten kommen € 55,- pro Monat dazu (oder € 650,- Jahr und Person)
 - *Zum Vergleich: Kosten einer Privat-Maschine pro Monat: zwischen € 100,- und € 250,- / Monat, zuzüglich Spartenbeitrag*
- Der Jahresbeitrag für die LS 4 Sparte: € 720,- plus € 490,- = €1210,-



Alternativen zum Pauschal-Modell V.4a (Wolfgang Schoetz)

5) Ausgehend davon, dass ein Sponsor inkl. Beiträge, BWLV und Sparte auf einen max. (fixen) Jahresbetrag von ca. 600 € kommt			
ebenfalls, dass Segelflug-Starts- und Stunden leistungsgerecht abgerechnet werden			
und: dass der Flugzeugpark so erhalten bleibt:			
Aktive:	108 € pro Monat	1.296 € pro Jahr	18.144 € (14 Mitglieder)
Sponsoren:	25 €	300 € pro Jahr (max.!!!)	3.900 € (13 Sponsoren)
Sponsoren haben hierbei 5 Windenstarts und 60 min. p.a. auf Vereinsflugzeugen frei.			
Für jeden weiteren Start auf Vereinsflugzeugen zahlt er eine Windengebühr von 5,- € und 30,- € pro Stunde			
Windenstart auf Privatflugzeugen von Vereinsmitgliedern ebenfalls 5 €			
Gesamt:			22.044 € (plus "x")
Nachteil: für jedes wegfallende aktive Mitglied steigen die Einzelleistungen dann weiterhin extrem stark an und das System funktioniert evtl. bereits nach einem Jahr schon nicht mehr.			
Und: auch hier gibt es keine Weiterentwicklung im Flugzeugpark			



Alternativen zum Pauschal-Modell V.4b (Wolfgang Schoetz)

6) Reduzierter Spartenbeitrag, Bezahlung von Windenstarts und Flugstunden							
Alle:		25 € pro Monat		300 € pro Jahr		8.100 €	(27 Mitglieder)
Windenstart:		8 €		480 Starts		3.840 €	(14 Piloten à 20 Starts) (13 Piloten à 10 Starts)
jetzt müssten noch ca. 10.000 € "erflogen werden":							
		pro Stunde					
ASK 21	60 Cent/min	36 €	100 Std		3.600 €		
ASK 13	40 Cent/min	24 €	70 Std		1.680 €		
LS 4	65 Cent/min	39 €	70 Std		2.730 €		
KA 8	30 Cent/min	18 €	35 Std		630 €		
KA 6	30 Cent/min	18 €	60 Std		1.080 €	9.720 €	
			335 Std				
					Gesamt:	21.660 €	
Die o.g. Preise gelten für die 1. und 2. Stunde in der dritten Stunde halbiert sich der Flugpreis, ab 4. Stunde keine Gebühren							
Annahme hier: leicht gesunkene Flugstundenzahl. Aber: durch Reduzierung der Gebühren ab 3./4. Stunde ggfs. Anreiz mehr und länger zu fliegen. Ggfs. Streckenflug fördern							
Wenn in 2016 nicht MINDESTENS die 335 Flugstunden erzielt werden, müssen entsprechend der Mindererlöse Flugzeuge verkauft werden							
Wenn man die Gesamtstunden auf nur 14 Nicht-Privat-Piloten runterbricht, bleiben je Pilot gerade mal knapp 24 Stunden p.a....!							
Ziel sollte sein, JEDEN Piloten auf mindestens 25 Stunden und 25 Starts p.a. zu "verpflichten". Auch Privatflieger...egal ob sie das auf ihren eigenen Flugzeugen machen oder auf Vereinsfliegern (aus Sicherheitsgründen / Trainingsstand...rot-gelb)							
Vorteil: ALLE müssen mehr fliegen.							
Nachteil: immer noch keine Weiterentwicklung im Flugzeugpark. Es sei denn, es wird mehr geflogen...							
Und: wenn das Modell nicht funktioniert, haben wir ein ganz klares Zeichen, dass das Interesse am sicheren Fliegen durch "hohen" Trainingsstand nicht vorhanden ist. Ebenfalls kein Interesse an längeren Flügen sowie am Streckensegelflug.							



Alternativen zum Pauschal-Modell V.4c (Wolfgang Schoetz)

7) Wir gehen davon aus, dass von unten immer weniger Schüler nachkommen und "fertige" Piloten nach der Ausbildung weiterhin abwandern
 Folge: Pilotenzahl wird weiter schrumpfen. Kosten werden je Pilot extrem steigen. Flugzeugpark schrumpft krank.

Deshalb: radikaler Schnitt...!

Wir verkaufen ASK 21, LS4 und KA 6 und behalten für Schulung und Überprüfungsstarts/Trainingsflüge etc. die ASK 13, die KA 8 und die Winde.
 Schulung wird perspektivisch ggfs. komplett eingestellt.

Vereinsmitglieder erhalten Vorkaufsrecht für die Flugzeuge. Und können Haltergemeinschaften bilden.

(Bis zur Versammlung kann man sich noch einen Überblick verschaffen, was die Flugzeuge derzeit für einen Marktwert haben. Dann Beispielrechnungen für Mitglieder aufmachen...)

In dem Fall müssten wir "nur" noch die Kosten für die beiden Flugzeuge und die Winde abdecken.

ASK 13: 2.544 € p.a. ggfs. abzüglich Afa...

KA 8: 1.314 € p.a.

Alle, die auf den Flugzeugen fliegen, zahlen die Gebühren aus 6)

Der Spartenbeitrag müsste dann auch weiter nach unten angepasst werden können...?

Annahme: durch eigenes Flugzeug fliegen die Piloten mehr. Die Piloten, die in keine Haltergemeinschaft gehen, konzentrieren sich auf Ka 13 und KA 8

8) Modell 7) plus Taurus

let's talk...