

Liebe Vereinskameradinnen und Vereinskameraden der LSB,

in den letzten Jahren gab es einige Veränderungen was den Luftsport betrifft. So gab es maßgebliche Änderungen in der Ausbildung (LAPL-A), im Ultraleichtbereich gab es die Einführung der 600 kg Klasse und der Segelflug hat bei vielen an Attraktivität verloren, somit gingen die Mitgliederzahlen in den meisten Vereinen zurück.

Um unseren Verein für die Mitglieder und für Interessenten weiterhin attraktiv zu halten, hat sich die Vorstandschaft einige Modelle überlegt was den Flugzeugpark betrifft.

Gerne möchten wir auch Eure Meinung zu so einem wichtigen Thema wie Flugzeugpark mit einfließen lassen. Wir haben uns deshalb für eine Meinungsumfrage entschieden und laden nach der Auswertung der Umfrage zu einer aktiven Mitgliederversammlung ein.

Eine sichere Finanzierung und der kostendeckende Betrieb eines Flugzeuges sind Voraussetzung um ein neues Flugzeug erfolgreich für kommende Jahre betreiben zu können. Die Finanzierung darf nicht nur aus der Vereinskasse erfolgen, sondern interessierte Mitglieder sollten sich auch mit einem abfliegbaren Betrag daran beteiligen um somit auch ein Interesse am Fliegen mit dem neuen Flugzeug zu zeigen. Das neue Flugzeug muss von Euch auch mit Freude und Begeisterung geflogen werden, damit wir die benötigte Flugstundenzahl pro Jahr erreichen, die uns einen kostendeckenden und kostengünstigen Flugstundenpreis ermöglicht.

Wir investieren also nur in ein Flugzeug, wenn die Finanzierung gewährleistet ist und kostendeckend damit geflogen wird.

Wir wären Euch dankbar, wenn Ihr den Fragebogen nach den oben aufgeführten Gesichtspunkten, möglichst realistisch, was Eure zukünftige Fliegerei betrifft, beantwortet.

Fragebogen Abgabetermin: 31.10.2019

Zu senden an: vorstand@lsb-donaueschingen.de

Einladung zur aktiven Mitgliederversammlung „Zukünftiger Flugzeugpark“

Die Versammlung der aktiven Mitglieder findet am Freitag, den 22.11.2019 19:00 Uhr im Hotel Concorde am Flugplatz Donaueschingen statt. Zu dieser Versammlung möchten wir Euch alle recht herzlich einladen und freuen uns über Euer Kommen. Gebt uns bis zum 31.10.2019 Bescheid.

Ich nehme am Freitag, den 22.11.2019 an der aktiven Mitgliederversammlung teil.

Ja

Nein

Besten Dank für die Unterstützung.
Eure Vorstandschaft der LSB

Mitgliederdaten:

Name:

Ich bin Mitglied in der Sparte:

Motorflug / Motorsegler

Wenn ja folgende Fragen beantworten:

In die Sparte Motorflug fliege ich schon länger als 24 Monate?

Ja Nein

In den letzten 24 Monaten bin ich Std. auf der D-EDKU geflogen.

In die Sparte Motorsegler fliege ich schon länger als 24 Monate?

Ja Nein

In den letzten 24 Monaten bin ich Std. auf der D-KLSB geflogen.

Ultraleicht

Wenn ja folgende Fragen beantworten:

In die Sparte Ultraleicht fliege ich schon länger als 24 Monate?

Ja Nein

In den letzten 24 Monaten bin ich Std. auf **vereinseigenen Ultraleichtflugzeugen** geflogen.

Segelflug

In die Sparte Segelflug fliege ich schon länger als 24 Monate?

Ja Nein

In den letzten 24 Monaten bin ich Std. auf **vereinseigenen Segelflugzeugen** geflogen.

Motorflug / Motorsegler:

Der LAPL ist inzwischen die Lizenz der Wahl für alle, die fliegerisch eine gute Ausgangsbasis für weitere Flugscheine (z.B. 4 sitzig Motorflug) haben möchten. Mit dem LAPL kann man auch die UL-Lizenz erwerben ohne eine praktische und theoretische Prüfung beim RP oder DAEC / DULV. Für alle, die gerne nur 2 sitzig mit motorbetriebenen Flugzeugen fliegen möchten, ist die neue 600 kg Ultraleicht-Klasse ebenfalls eine gute Wahl. Der UL-Schein kann in unserem Verein erworben werden.

Im Motorflug gibt es unterschiedliche Möglichkeiten/Gedanken. Speziell auch den neuen LAPL-Piloten und „zukünftigen“ Vereinsmitgliedern müssen wir gerecht werden. Diese haben bislang nur den Motorsegler und im Moment gerade überhaupt kein Flugzeug (keine Redundanz!) Auch die Motorflugpiloten haben nur ein Flugzeug. Deshalb ist der Plan ein zweisitziges Motorflugzeug zusätzlich anzuschaffen, welches für beide Gruppen geeignet ist und diese auch anspricht! Selbstverständlich wollen wir Euch auch in diesen Prozess miteinbeziehen!

Bitte macht Euch Gedanken und teilt uns Eure Wünsche mit. Es gibt vier Modelle, die natürlich alle Ihre Vor- und Nachteile haben. Wir haben für Euch diese Vor- und Nachteile sowie die Kosten aufgeführt. (auch die „zusätzlichen“ Spartenbeiträge)



Umfrage LSB-Flugzeugpark Motorflug / Motorsegler

Variante 1: Cessna 152 / Piper PA38 etc. 2-sitziges, älteres Motorflugzeug (1977-1985)

Vorteile:

- günstig in der Anschaffung (ab 60.000 Euro mit neuem Motor!)
- „Echtes“ E-Klasse Flugzeug mit allen Möglichkeiten (NVFR etc.)
- sehr robust und zuverlässig (Lycoming-Motor), deshalb auch:
günstige Versicherung (2.5%) siehe Spartenbeitrag.
- Ideal für alle LAPL/PPL-Piloten für SEP-Umschulung und Charter
- Redundanz für die LAPL und PPL-Piloten!!!
- Bessere Verteilung der Stunden von KLSB, EDKU und D-E???
- Alleinstellungsmerkmal in der LSB, keine Cessna in der Umgebung.

Nachteile :

- älteres Flugzeug Baujahr von 1977-1985
Allerdings: Ziel ist es eine gut hergerichtete Maschine zu kaufen!
- Höhere Wartungskosten, da Wartung bei zugelassenem LTB mit CAMO
- Höhere Spritkosten (Mehr Verbrauch ca. 24 Liter und Avgas)
- Geringe Verfügbarkeit, da sehr gefragt, ggf. längere Wartezeit

Daraus folgend die errechneten Kosten (ca.):

- Stundenpreis bei 120 Flugstunden: EURO 140,00
- **Stundenpreis bei 150 Flugstunden: EURO 125,00**
- **Zusätzlicher Spartenbeitrag (Jahr): EURO 100,00**





Umfrage LSB-Flugzeugpark Motorflug / Motorsegler

Variante 2: E-Klasse LSA, 2-sitziges neues Flugzeug

Vorteile:

- Preisgünstige neue Flugzeuge z. B. Viper SD4 RTC für 119.500,-€ Netto
- günstiger Rotax Motor, Sprit 18 Liter MoGas/Stunde
- Günstige Wartung dank Permit2Fly, ähnlich Uls.
- Ebenfalls geeignet für LAPL-Schulung und SEP-Umschulung!
- Bietet also auch eine Redundanz für LAPL und PPL-Piloten
- LSA Flugzeuge können auch mit einem Rettungsgerät ausgerüstet werden.
- Günstige Wartung evtl. im Club? **Muss noch geklärt werden.**

Nachteile :

- Hohe Versicherungsgebühren 5%, siehe hoher Spartenbeitrag.

Daraus folgend die errechneten Kosten (ca.):

- Stundenpreis bei 120 Flugstunden: EURO 100,00
- Stundenpreis bei 150 Flugstunden: EURO 95,00
- Zusätzlicher Spartenbeitrag (Jahr): EURO 240,00





Umfrage LSB-Flugzeugpark Motorflug / Motorsegler

Variante 3: Aquila A210 2-sitziges, neueres Motorflugzeug

Vorteile:

- Relativ neues Flugzeug (evtl. gebrauchter Motor)
- günstiger, zertifizierter Rotax Motor, Sprit 18 Liter MoGas/Stunde
- „Echtes“ E-Klasse Flugzeug mit allen Möglichkeiten, NVFR etc.
- günstige Versicherung (2.5%), siehe Spartenbeitrag.
- Ideal für alle LAPL/PPL-Piloten für SEP-Umschulung und Charter
- Redundanz für die LAPL „und“ PPL-Piloten!!!
- Bessere Verteilung der Stunden von KLSB, EDKU und D-E???

Nachteile:

- Sehr teures Flugzeug, ca. 130.000 Euro (gebraucht)
- Höhere Wartungskosten, da Wartung bei zugelassenem LTB mit CAMO

Daraus folgend die errechneten Kosten (ca.):

- Stundenpreis bei 120 Flugstunden: EURO 125,00
- Stundenpreis bei 150 Flugstunden: EURO 110,00
- Zusätzlicher Spartenbeitrag (Jahr): EURO 150,00





Umfrage LSB-Flugzeugpark Motorflug / Motorsegler

Variante 4: Super Dimona Zusätzlicher, zweiter Motorsegler

Vorteile:

- Moderner, schneller Motorsegler, oft gut instrumentiert, gebr. Motor
- Rotax Motor, günstiger Verbrauch, 18L MoGas
- günstige Versicherung (2.5%)
- Mehr Verfügbarkeit in der K-Klasse für LAPL- und Segelflug-Piloten
- Günstige Wartung evtl. im Club? **Muss noch geklärt werden.**

Nachteile :

- älteres, recht teures Flugzeug (100.000 Euro) ohne Grundüberholung!
- Platzproblem / unpraktikables rangieren da 16,3m Spannweite.
Eine Super Dimona, meist ohne Klappflügel, lässt sich nicht gerade in unsere Halle schieben! (Die D-KLSB hat eine Spannweite von 15,3m)
- Keine wirkliche Alternative für Motorflugpiloten da K-Klasse.
- Keine Erweiterung für LAPL-Piloten auf SEP möglich.

Daraus folgend die errechneten Kosten (ca.):

- Stundenpreis bei 120 Flugstunden: EURO 110,00
- Stundenpreis bei 150 Flugstunden: EURO 100,00
- Zusätzlicher Spartenbeitrag (Jahr): EURO 140,00



Motorflug / Motorsegler:

Ich stimme für folgende Variante / Varianten:

Variante 1: **Cessna 152 / Piper PA 38 etc.**

**Flugstundenpreis bei 120 Std.: 140,00 €,
zusätzlicher Spartenbeitrag /Jahr 100,00€**

Variante 2: **E-Klasse LSA (2-sitziges neues Flugzeug)**

**Flugstundenpreis bei 120 Std.: 100,00 €,
zusätzlicher Spartenbeitrag /Jahr 240,00€**

Variante 3: **Aquila A210**

**Flugstundenpreis bei 120 Std.: 125,00 €,
zusätzlicher Spartenbeitrag /Jahr 150,00€**

Variante 4: **Super Dimona (Motorsegler)**

**Flugstundenpreis bei 120 Std.: 110,00 €,
zusätzlicher Spartenbeitrag /Jahr 140,00€**

Bitte beachten:

**Flugstundenpreise werden immer nach den tatsächlichen Flugstunden
pro Jahr kalkuliert.**

Motorflug / Motorsegler:

Beim Kauf eines 2-sitzigen E-Klasse Flugzeuges oder eines Motorseglers K-Klasse beabsichtige ich im Jahr wie folgt in der Motorflug- Motorseglersparte zu fliegen:

ca. Std./Jahr auf der D-EDKU

ca. Std./Jahr auf der D-KLSB

ca. Std./Jahr auf dem von mir gewünschten Flugzeug (Variante 1-4)

Finanziell würde ich mich an einem neuen Motorflugzeug / Motorsegler wie folgt beteiligen, sofern die von mir gewünschte Variante / Varianten realisiert werden:

Mit einem zinslosen Darlehen von: € Der Betrag wird auf meinem LSB-Konto gutgeschrieben und mit den Fluggebühren und den Vereinsbeiträgen verrechnet.

Kommentar:

Ultraleicht:

Es ist zwingend erforderlich dass wir in unserem Verein Ultraleichtflugzeuge mit einem zulässiges Abfluggewicht von max. 600 kg haben damit die Mitglieder mit einer höherer Zuladung fliegen können. Die höhere Zuladung ist für alle Ultraleicht-Piloten die gerne 2 sitzig fliegen möchten, eine gute Lösung.

Das Fliegen mit Ultraleichtflugzeugen hat durch die Auflastung auf 600 kg Abfluggewicht deutlich an Attraktivität gewonnen. Ein weiterer Vorteil ist auch dass alle Ultraleichtflugzeuge ein Rettungsgerät besitzen.

Die Vorstandschaft hat sich mit dem Thema 600 kg Ultraleichtflugzeuge schon seit längerem beschäftigt und die nötigen Schritte bereits unternommen.

1. Im Zug der Unfallreparatur bei der Fa. Breezer wurde der 80PS Motor gegen einen 100PS Motor ausgetauscht. Somit ist es möglich, dass unsere D-MILO für 11.355,-€ Netto auf 600 kg aufgelastet werden kann.
2. Unser Eurostar D-MGKA wurde verkauft, da eine Auflastung auf 600 kg nicht möglich war.

Als Ersatz für die D-MAIK, die ebenfalls nicht aufgelastet werden kann, wird ein Ultraleichtflugzeug mit einem max. Abfluggewicht von 600 Kg gekauft. Durch den Verkauf unserer beiden Ultraleichtflugzeuge stehen uns weitere finanzielle Mittel zur Verfügung für die **Neuanschaffung z.B. Eurostar SLW-Sport, Dynamic WT9 usw.**

Die Anschaffungskosten für ein solches Neuflyzeug liegen bei ca. 110.000,00€ Netto zuzüglich ca. 10.000,00€ bis 12.000,00€ für Verstellpropeller und F-Schleppvorrichtung.

Die Schlepplast der Ultraleichtflugzeuge beträgt meist nur 650Kg. Bei den oben aufgeführten Modellen ist die Schlepplast 700kg (ausreichend für DUO DISCUS).

Flugstundenpreis D-MILO bei 160 Std.:	88,00 €
Flugstundenpreis für D-.... (Ersatz für die D-MAIK) bei 160 Std.:	100,00 €
Für beide Flugzeuge beträgt wie bisher der Spartenbeitrag/Jahr:	320,00€

Ultraleicht:

Auf den UL-Flugzeugen beabsichtige ich im Jahr wie folgt zu fliegen:

ca. Std./Jahr auf der D-MILO (Aufgelastet auf 600 kg Abfluggewicht)

ca. Std./Jahr auf der D-M... (Ersatz f für die D-MAIK)

Finanziell würde ich mich am Ersatz für die D-MAIK wie folgt beteiligen:

Mit einem zinslosen Darlehen von: € Der Betrag wird auf meinem LSB-Konto gutgeschrieben und mit den Fluggebühren und den Vereinsbeiträgen verrechnet.

Kommentar:

Hinweis:

Für alle Ultraleichtpiloten die gerne doppelsitzig eigenstartfähig Segelflug betreiben möchten, ist ein Vorschlag im Abschnitt Segelflug unter Variante 6.



LSB-Umfrage zukünftiger Flugzeugpark

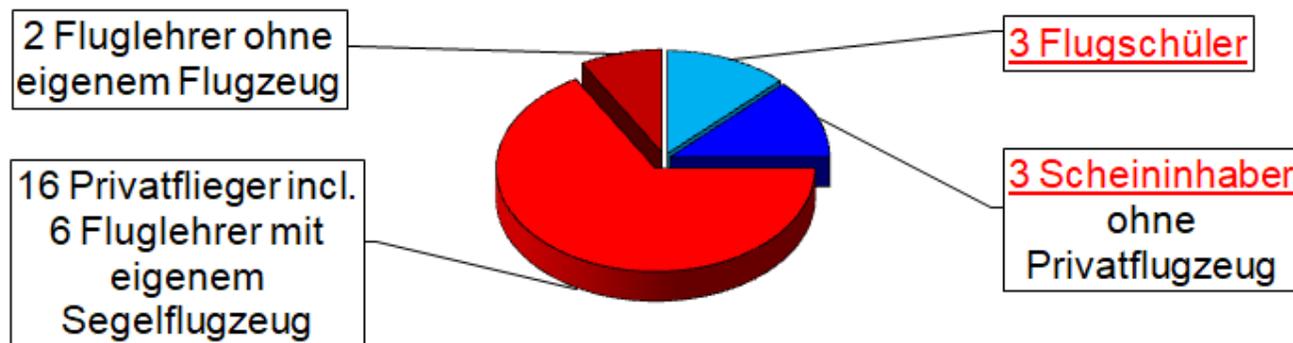
Segelflug:

In diesem Jahr haben einige aktive Mitglieder in der Segelflugsparte gekündigt, die auf unseren Vereinsflugzeugen geflogen sind. Neue Mitglieder in der Sparte gab es in letzter Zeit sehr wenige und wir haben uns deshalb mit unserem Pauschalmodell (Monatsbeitrag / Mitglied) immer an der kritischen Grenze des Machbaren bewegt, was die Kostendeckung im Segelflugbetrieb betrifft.

Mit den wenigen Mitgliedern, den aktuellen Beiträgen und dem bestehenden Flugzeugpark ist es ab 2020 nicht mehr möglich eine Kostendeckung in der Sparte Segelflug zu erzielen.

Um zukünftig wieder kostendeckend fliegen zu können gibt es folgende Lösungen:

- **Beträge auf die neue Mitgliederzahl anpassen.**
- **Laufende Betriebskosten reduzieren und Flugzeuge verkaufen.**



Mitglieder in der Segelflug-Sparte ab 01.01.2020

Segelflug:

Ich stimme für folgende Variante / Varianten:

Variante 1: **ASK21 neu lackieren, Verkauf der ASK13 und der KA8.**

Pauschalmodell vermutlich wie bisher.

Variante 2: **ASK21 neu lackieren, Verkauf der ASK13, KA8 und einsitziges Segelflugzeug mit Gleitzahl ca. 35 kaufen.**

Pauschalmodell vermutlich wie bisher zuzüglich ca. 11,-€ / Monat.

Variante 3: **Alle Segelflugzeuge verkaufen und DUO DISCUS oder Perkoz (wegen Streckenflug Gleitzahl 1:42 und Kunstflug) kaufen.**

Pauschalmodell vermutlich wie bisher.

Variante 4: **Alle Segelflugzeuge verkaufen und doppelsitziges Segelflugzeug mit Heimflughilfe kaufen.**

Pauschalmodell vermutlich wie bisher zuzüglich ca. 14,-€ / Monat und einem Flugstundenpreis von ca. 40,-€/Stunde.

Variante 5: **Alle Segelflugzeuge verkaufen und doppelsitziges eigenstartfähiges Segelflugzeug kaufen.**

Pauschalmodell vermutlich wie bisher zuzüglich ca. 34,-€ / Monat und einem Flugstundenpreis von ca. 60,-€/Stunde.

Doppelsitziges eigenstartfähiges Ultraleichtsegelflugzeug

Variante 6: **Alle Segelflugzeuge verkaufen und Taurus kaufen.**

Pauschalmodell vermutlich wie bisher zuzüglich ca. 14,-€ / Monat und einem Flugstundenpreis von ca. 40,-€/Stunde.

TAURUS Side-by-Side eigenstartfähiger Segler in der Ultraleichtklasse

Technische Daten:

Spannweite:	15m
Gleitzahl:	41
Leermasse inkl. Rettungssystem:	297 kg
Startmasse:	472,5 kg
Max. Geschwindigkeit:	225 km/h



Um Erfahrung mit dem Taurus zu sammeln, ist es auch möglich das Flugzeug vom deutschen Musterbetreuer kostengünstig zu chartern.

Segelflug:

Bei Kauf eines doppelsitzigen Segelflugzeuges beabsichtige ich im Jahr wie folgt auf dem Flugzeug zu fliegen:

ca. Std./Jahr auf dem von mir gewünschten Flugzeug (Variante 1-6)

Finanziell würde ich mich an einem neuen Segelflugzeug wie folgt beteiligen, sofern die von mir gewünschte Variante / Varianten realisiert werden:

Mit einem zinslosen Darlehen von: € Der Betrag wird auf meinem LSB-Konto gutgeschrieben und mit den Fluggebühren und den Vereinsbeiträgen verrechnet.

Kommentar: