

Liebe Pilotinnen und Piloten

Namens des Vorstandes folgende Neuigkeiten und Informationen für Euch:

1.) Schäden an HB-PMK und HB-CIE

Die meisten von Euch haben bemerkt, dass beim Manövrieren die vorgenannten Flugzeuge touchierten. Sie stiessen mit Höhen- resp. Querruder zusammen, als die PMK auf dem Vorplatz abgestellt war und die CIE aus dem Hangar gezogen wurde und der Pilot abdrehte. Bitte denkt immer daran, dass das Heck eines Flugzeuges einen weiten Weg macht, auch wenn man beim Bug nur wenig abdreht! Grosszügig wegstellen und vorsichtig abdrehen!

Die HB-PMK musste gegroundet werden, da das Querruder aufgerissen wurde. Peter Bylang hatte zum Glück noch ein Ersatzteil, so dass wir wenigstens nicht eine lange Lieferzeit haben. Wir hoffen, die Maschine bald wieder in der Luft zu haben.

Die CIE muss auch repariert werden, was voraussichtlich relativ aufwendig wird. Sie ist aber in diesem Zustand an sich noch flugfähig und wir haben auf eine sofortige Reparatur verzichtet, um die schönen Tage noch nutzen zu können. Für die nötigen Avionik-Upgrades wird aber leider im November auch diese Maschine teilweise in der Wartung sein.

2.) Finanzen – Zwischenstand betreffend Pauschale

Wir können Euch berichten, dass sich die Finanzen so entwickeln, wie wir das vorhergesehen haben. Die Flugstunden für die letzten Monate können wir nur hochrechnen, aber bisher rechnen wir damit, dass wir ziemlich genau das Budget erreichen, trotz des Groundings der PMK. Das bedeutet, dass sich die Massnahmen auszahlen und die Motorfluggruppe auf dem Weg der Gesundheit ist.

Es ist andererseits kein Wunder eingetreten und wir werden keinen hohen Gewinn einfahren dieses Jahr, abgesehen vom Einmaleffekt des Verkaufserlöses für die HB-PMY. Das bedeutet, dass wir vom Vorstand der Ansicht sind, dass wir den eingeschlagenen Kurs weiterfahren sollten, um wieder ein minimales Polster zu erwirtschaften. Ihr als Mitglieder werdet an der nächsten HV bestimmen. Der Vorstand hat an der letzten Sitzung nach intensiver Diskussion beschlossen, der HV zu beantragen, die Pauschale ein weiteres Jahr für alle Mitglieder obligatorisch zu erklären. Gleichzeitig hat sich der Vorstand dafür ausgesprochen, in einem Jahr nach Möglichkeit wieder zum früheren System zurückzukehren. Mit der bis dahin abgeschlossenen Flottenreduktion hoffen wir, dass wir ab 2019 nicht mehr auf die obligatorische Pauschale angewiesen sind.

Wir informieren Euch wie an der HV versprochen transparent über diese Situation, wohl wissend, dass einige von Euch, die in Thun nur wenig fliegen, möglicherweise den Austritt geben werden. Ob der Antrag des Vorstandes an der HV gutgeheissen wird oder nicht, liegt allerdings allein bei Euch.

3.) Flotte – Zwischenstand betreffend HB-WYL

Die Verkaufsbemühungen haben bis heute keinen Erfolg gehabt. Drei Interessenten sind aus verschiedenen Gründen wieder weggefallen. Einzelne Mitglieder sind an Vorstandsmitglieder gelangt und haben ihrem Bedauern über die geplante Stilllegung des WYL Ausdruck verliehen.

Dazu folgendes:

Grundsätzlich hat die HV die Stilllegung Ende Jahr nach intensiver Diskussion und Abwägung der Optionen beschlossen, falls bis dahin kein Verkauf möglich ist. Der Vorstand hat diesen Beschluss umzusetzen. Davon abweichen würden wir – nach gesundem Menschenverstand – nur, wenn sich etwas Wesentliches ändert. Bisher hat sich nichts Wesentliches geändert:

- Die Flugstunden liegen zur Zeit bei ca. 110. Wir rechnen somit bis Ende Jahr mit etwas über 120 Flugstunden. Das ist immerhin 1/5 mehr als letztes Jahr (da waren es knapp 100 Flugstunden), reicht aber nicht, um das Flugzeug zu finanzieren. Wie an der HV mit vielen Details erläutert, müssten wir damit allermindestens regelmässig die Schwelle von 150, besser 200 Stunden überschreiten.
- Die Mitgliederzahl ist nach wie vor leicht abnehmend. Wir sind noch rund 70 Mitglieder, davon viele, die nur wenige Flugstunden bei uns machen. Pro Flugzeug sind erfahrungsgemäss ca. 20-25 Mitglieder zu rechnen, wenn im Durchschnitt jedes Mitglied 10-12 Flugstunden pro Jahr absolviert. Somit ist unser Club nach wie vor mit drei Flugzeugen rentabel, nicht aber mit vier. Wir müssten mindestens ca. 10 zusätzliche Mitglieder sein, die dann auch ca. 10-12 Stunden pro Jahr fliegen.

Wir haben im Vorstand beschlossen, die Betriebskosten für den WYL für das kommende Jahr möglichst genau zu berechnen. Da grössere Reparaturen voraussichtlich nicht anstehen, möchten wir prüfen, wie hoch die finanzielle Belastung ist für den Fall, dass die WYL weitere 12 Monate fliegt. Wir teilen Euch dies nicht mit, um falsche Hoffnung zu machen, aber wir möchten Euch mitteilen, dass wir es uns nicht leicht machen, unser modernstes Flugzeug stillzulegen. Sollten wir – wider Erwarten - zum Schluss kommen, dass grössere Wartungsarbeiten im 2018 nicht zu erwarten sind und sich der Betrieb daher zeitlich beschränkt auch mit ca. 110-120 Flugstunden rentiert (und erst 2019 wegen grösseren Wartungsarbeiten wieder Verluste resultieren), würden wir im Vorstand erwägen, einen Ausserordentlichen Beschluss der Mitglieder zu erwirken, um die Frage der Stilllegung nochmals zu prüfen. Ich persönlich rechne nicht damit, dass es so weit kommt. Zuwarten bis zur HV werden wir nicht, da wir sonst die möglichen Einsparungen (Versicherung, Gebühren usw., die ab 1.1.2018 anfallen) teilweise wieder verlieren.

4.) TMA Bern

Das Verfahren betreffend den Südanflug und die Vergrösserung der CTR/TMA läuft weiter. Über den Anwalt des AeroClubs hat auch die Motorfluggruppe Thun Schlussbemerkungen einreichen lassen. Inhaltlich hat sich nichts geändert. Unsere Chancen stehen gegen die kommerzielle

Luftfahrt mässig, dennoch haben wir meines Erachtens gewisse Chancen, da es Varianten gäbe, die alle Bedürfnisse berücksichtigen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass am Ende das Bundesverwaltungsgericht zum Schluss kommt, dass die Variante des Flughafens Bern unverhältnismässig ist, weil mit zumutbarem Aufwand die Bedürfnisse von rund 50 Clubs und Verbänden, die Einsprachen gemacht haben, hätten berücksichtigt werden können. Dass die Neuauflage des Verfahrens Geld und Zeit kostet (das ist nämlich der einzige Grund dafür, dass der Flughafen und nicht entgegenkommt, ansonsten hätte man durchaus eingesehen, dass es bessere Optionen gäbe), kann nicht das Problem der andern Benutzer des Luftraums sein. Aber eben...

Wir werden sehen. Der Zeitplan ist allerdings sehr offen, es dürfte noch lange dauern!

Wir wünschen uns allen noch viele sonnige Tage zum Ender der Saison 2017.

Hugo Stähli

CFI Motorflugschule

Alexander Harte

Präsident Motorfluggruppe