

NEWS Flash Motorfluggruppe Thun Nr. 6 / November 2017

Liebe Pilotinnen und Piloten

Namens des Vorstandes informiere ich Euch über unser wichtigstes Traktandum 2017 wie folgt:

Flotte – Stilllegung HB-WYL

Gegenüber unserer Information vom Oktober hat nichts geändert. Wie versprochen haben wir im Vorstand dennoch intensiv darüber diskutiert, ob wir:

- Den Beschluss der HV (Stilllegung), ohne weiteres umsetzen;
- Die WYL bis zur HV angemeldet lassen, damit die Mitglieder (nochmals) entscheiden;
- Den Betrieb für ein weiteres Jahr sicherstellen, mit entsprechenden Kosten;

Klar, dass für Varianten b) und c) eine ausserordentliche HV nötig gewesen wäre.

Der Entscheid fiel bei vier stimmberechtigten Vorstandsmitgliedern unentschieden aus.

Der Präsident gab den Stichentscheid im Sinne des HV-Beschlusses (Stilllegung).

Wen Details nicht interessieren, der kann hier aufhören, zu lesen. Für alle anderen und unsere Vereinsakten halte ich die Gründe dafür ausführlich fest:

Ausgangslage:

Zunächst haben wir die Situation analysiert. Sie lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Ca. 130 Flugstunden bis Ende 2017, also deutlich mehr als 2016 (94).
- Bei aktuellen Preisen und Normalkosten ist die WYL ab ca. 190 Flugstunden kostendeckend.
- Die Steigerung ist in erster Linie auf unser Mitglied Urs Adam zurückzuführen, der allein ca. 40 Flugstunden gemacht hat. Er hat offeriert, 2018 30 Flugstunden im Voraus zu bezahlen, ferner die anfallenden Gebühren bis zur HV auf seine Kosten zu übernehmen.
- 2017 hat die WYL mit den rund 130 Flugstunden die Kosten in etwa gedeckt, die mit ca. CHF 6'000.— deutlich unter dem langfristigen Mittel von ca. CHF 15'000.— pro Jahr lagen. Das wussten wir, es war ja der Grund dafür, die Stilllegung erst auf Ende Jahr vorzusehen.
- 2018 sind Wartungskosten von rund CHF 15'000.—sicher (Funkgeräte, 100 h Kontrolle, Propeller usw.), ohne allfällige ausserordentliche Kosten (Pannen, Beschädigungen o.ä.). Die Gesamtkosten liegen 2018 bei ca. CHF 20'000.--.
- Kurzfristig hat die WYL noch ca. 9 Flugstunden offen, danach ist eine Kontrolle fällig, die ca. CHF 9'000.—kostet. Ferner wäre sie ab 1.1.2018 nur noch ohne Funk zu fliegen, sofern nicht der Funk ausgetauscht wird. Vollbetrieb bis zur HV (Obige Variante c)) würde somit ca. CHF 15'000.— kosten. Die Variante b) würde Versicherungskosten für 3 Monate und Gebühren bedingen, insgesamt ca. CHF 2'500.--. Das Flugzeug wäre aber faktisch trotzdem gegroundet, weil ohne die anstehende Wartung nur noch ca. 5 Flugstunden möglich sind, eine Reserve für den Überflug zur Wartung und einen Test für allfällige Kaufinteressenten müssten wir belassen. Würde die HV den Weiterbetrieb beschliessen, würden die Kosten für Funkumrüstung und besagte Wartungsarbeiten anfallen.
- Legen wir das Flugzeug still, sind rein administrativ für die Wiederinbetriebnahme Mehrkosten von rund CHF 7'500.— einzurechnen.

- Mit Urs Adam dürften wir 2018 mit mindestens 120 Flugstunden rechnen. Eine Steigerung auf 150 Flugstunden z.B. ist aber unwahrscheinlich. Das Flugjahr 2017 war zudem nicht schlecht (Wetter durchschnittlich bis gut, kein längeren Groundings etc.).
- Die Finanzen gesunden. Neben dem Einmaleffekt des Archer Verkaufs (CHF 35'000.--) werden wir einen Gewinn von ca. CHF 24'500.—erwirtschaften. Damit erreichen wir etwas Liquidität, sind für ausserordentliche Fälle (Grounding eines Fliegers mit entsprechenden Kosten, neue Vorschriften o.ä.) aber immer noch knapp bei Kasse.
- Zusammengefasst: Alles wie bereits an der HV 2017 besprochen, mit der Ausnahme, dass ein Mitglied allein zu einer erstaunlichen Steigerung der Flugstunden beitrug.

Argumentationen:

An der Vorstandssitzung, an der auch Urs Adam und unsere Kassierin teilnahmen, ferner Vorstandsmitglied Philipp Seiler, der aber erst ab der HV 2018 gewählt wird und daher formal (noch) nicht stimmberechtigt ist, wurden folgende Argumente diskutiert:

Pro Weiterbetrieb:

- Ein gegroundeter Flieger verkauft sich nicht oder wesentlich schlechter;
- Buchhalterisch erfolgt ein Wertverlust in etwa dem Umfang der Kosten für 2018. Somit würde das Flugzeug so oder so etwa gleichviel kosten (mit oder ohne Betrieb);
- Die Weiterführung wäre nicht dauerhaft, sondern einfach für ein weiteres Jahr;
- Wir könnten Gebühren von ca. CHF 2'500.—sparen dank Urs Adam.
- Dank dem Verkauf des Archer haben wir etwas Liquidität für den Weiterbetrieb.
- Im Zweifel ist zugunsten der Mitglieder (einen Flieger mehr anbieten) zu entscheiden.
- Viele Mitglieder haben sich dahingehend geäußert, dass sie die Stilllegung bedauern.

Gegen den Weiterbetrieb:

- Die HV hat entschieden. Davon sollten wir nur abweichen, wenn wesentliche Parameter ändern. Das ist nicht der Fall. 30-40 zusätzliche Flugstunden ändern nichts daran, dass wir in einem durchschnittlichen Jahr CHF 100.—pro Flugstunde drauflegen. Eine moderate Erhöhung der Tarife wäre entsprechend auch nicht genügend. Die Gesamtsituation ist nach wie vor so, wie an der HV 2017 dargelegt.
- Der Trend ist unverändert (in ganz Europa): Die Mitgliederzahl ist jetzt unter 70. Das ändert mittelfristig nicht. Ein Weiterbetrieb ist nicht nachhaltig, denn pro Flugzeug sind 20-25 Mitglieder nötig. Mit 3 Flugzeugen fliegen wir wirtschaftlich, nicht aber mit vier.
- Wir haben in der Vergangenheit zu oft nach dem „Prinzip Hoffnung“ auf mehr Flugstunden gehofft. Wir werden nicht auf die nötigen ca. 190 Flugstunden kommen.
- Die buchhalterische Betrachtung ist korrekt, aber nur theoretisch. In Cash fließen mindestens CHF 15'000.—aus der Kasse 2018. Die Mitglieder haben demokratisch entschieden, dass das den Weiterbetrieb nicht rechtfertigt, dass wir uns diesen Luxus nicht mehr leisten wollen.
- Wir sind gesamthaft finanziell vom steilen Sinkflug in einem flachen Steigflug knapp über Grund übergegangen. Uns nun bereits wieder im Horizontalflug auszuruhen, ist gefährlich.
- Wir hätten keine neuen Argumente, warum wir die Stilllegung hinauszögern. An der HV gäbe es die exakt gleiche Diskussion wie 2017 mit vermutlich demselben Ergebnis.
- Wenn der Vorstand bereits uneinig ist, macht es keinen Sinn, den HV-Beschluss in Frage zu stellen. Das käme nur in Frage, wenn der Vorstand einstimmig eine andere Meinung verträte und die der HV unterbreiten möchte.

- Die aus terminlichen und gesundheitlichen Gründen fehlenden Vorstandmitglieder hätten den Entscheid nicht geändert. Von den Abwesenden war eine Mehrheit gegen den Weiterbetrieb.

Schlussbemerkung:

Wir haben festgestellt, dass diejenigen, die für die Stilllegung waren, die WYL selber fliegen und die, die für den Weiterbetrieb stimmten, nicht. Schizophren, aber ich stehe dazu, den Stichentscheid gegeben zu haben und damit mir selber keinen Gefallen zu tun.

Ich danke allen, die sich am Entscheidprozess beteiligt haben. Wir hatten eine sehr reife, sachliche und konstruktive Diskussion, wenn wir auch nicht gleicher Meinung waren. So soll es sein. Ein besonderer Dank gilt Urs Adam, dessen Engagement und uneigennützig Vorschläge für einen möglichen Weiterbetrieb einzigartig waren. Zwei, drei „Adams“ hätten den Weiterbetrieb wohl ermöglicht. Ich danke ihm aber auch für die, wie ich den Eindruck hatte, sachliche Einsicht und das Verständnis für unseren Entscheid. In diesem Sinne hoffe ich auch auf das Verständnis für alle diejenigen, die wie ich selber 2018 auf den Sport Cruiser verzichten müssen.

Allen ein unfallfreies Saisonende und frohe Festtage:

Herzlich, Euer Präsident

Alexander Harte

Präsident Motorfluggruppe