



Jahresbericht des Präsidenten Vereinsjahr 2017

Grosse Strukturänderung(en) der ATC in Grenchen

Liebe Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden der Flugsportgruppe Grenchen

Für einmal kann den Jahresbericht nicht mit „paste copy“ duplizieren, obwohl sich unsere „Probleme“ nicht einfach so gelöst haben!

Aber der Reihe nach...

Wir haben wetterbedingt ein gutes Flugjahr hinter uns. Zum Teil war das Wetter schon wieder zu gut und wegen einer Hitzewelle sind unsere Flugzeuge zum Teil performancebedingt im Hangar geblieben. Das ist nicht falsch und zeigt, dass ihr auch bei besten Bedingungen die Leistungen der Flugzeuge respektiert und einhaltet. Wenn ich so in Fachzeitschriften der General Aviation die Unfallberichte studiere, so sehe ich weiterhin viel zu viele Un- und Zwischenfälle aufgrund von falschen oder fehlenden Performanceberechnungen. So viele und geniale elektronische Flugplanungstools erleichtern uns das Leben für den Navigationsteil, aber die Handbücher vieler Flugzeuge älterer Generation sind halt weiterhin nur „analog“ verfügbar und da ist weiterhin Fleissarbeit gefragt.

Apropos Flugplanungstools; verachtet die NOTAM's und allgemeinen Hinweise auf den verschiedenen Homepages nicht! Es passiert immer wieder, dass eine PPR oder andere Restriktion erst am geplanten Flugtag publiziert wird. Diese lassen sich durch aufmerksames Vorbereiten eben auch mit Hilfe der Homepages der Flugplätze umgehen (z.B. Heli Weekend, Modellflugtag, etc...).

Das bringt mich auf unsere Homebase, den Flughafen Grenchen. Hier hat sich in den letzten Monaten ATC-bedingt viel getan. Wir reden jetzt hier von RMZ, normaler CTR und in Zukunft auch von FIZ. Sogar ich als Linienpilot muss jedes Mal die NOTAM/AIC genau studieren um zu erfahren, welche Betriebsart denn jetzt gilt.

Fazit: was uns die tollen elektronischen Flugplanungstools erleichtern, wird uns mit aufwendigen Betriebskonzepten wieder als Mehraufwand auferlegt.

Bitte bleibt dran und plant voraus, irgendwann (so hoffe ich jedenfalls), wird es ein stabiles Betriebskonzept vorliegen. Die Kollegen vom Tower, so meine Erfahrung, sind jedoch sehr aufmerksam und auch hilfsbereit. Sie müssen zwar auf Ihre Verfahren bestehen, aber wenn ihr mal unsicher seid, so fragt lieber einmal zu viel als zu wenig. Englisch ist natürlich die bevorzugte Sprache, so verstehen euch auch alle anderen auf der Frequenz!

Kommen wir zu unserer Fluggruppe; das schöne Wetter 2017 hat sich nicht unbedingt auf die erfliegenen Stundenzahlen ausgewirkt. Wir sind wieder nicht auf die budgetierten Stunden gekommen, aber auch nicht weit davon entfernt. Dank einem Schadensfreiheitsrabatt der Versicherung können wir die Bilanz mit einem Gewinn abschliessen, aber ich muss kein Hellseher sein, dass das 2018 wohl nicht der Fall sein wird (wäre schön, wenn ich mich täuschen würde)!



Die TB10 ist 2017 knapp 72 Stunden in der Luft gewesen, das Ziel war 90 Stunden, hier fehlen also knapp 20%.

Die TB20 war knapp 131 Stunden in der Luft, mit einem Budget von 150 Stunden fehlen hier daher knapp 12%.

Als Budgetziel haben wir für 2018 für die TB10 80 Stunden und für die TB20 140 Stunden angenommen. Das Rentabilitätsziel ist aber weiterhin über 100 Stunden für die TB10 und über 150 Stunden für die TB20. Wir sind gefordert...

Nachdem in den letzten Jahren viel (meines Erachtens zu viel) in die TB10 investiert wurde, sind dieses Jahr einige Investitionen für die TB20 geplant. Im Moment wird gerade der Propeller revidiert und es folgt danach gleich die Lufttüchtigkeitsprüfung.

Die Avionik ist für einen IFR-Flieger ist nicht mehr zeitgemäß und bedarf einem Upgrade. Es gibt im Moment viele neue Geräte und die Preise purzeln für diese. Der Ein- und Umbau der Panels bleibt aber der grosse Kostentreiber. Wir müssen da einen Mittelweg finden, damit das Flugzeug zwar modern bleibt, aber keinen überflüssigen Luxus mitschleppt. Im Moment wird die TB20 bei uns hauptsächlich VFR betrieben. Neue IFR-Piloten finden wir mit der im Moment „rudimentären“ Instrumentierung aber kaum. Hier bleiben wir dran....

Liebe Mitglieder, ich freue mich wiederum erwähnen zu können, dass auch das Vereinsjahr 2017 ohne grosse Zwischenfälle verlaufen ist. Das bestätigt unseren Willen, von jedem Aktivmitglied pro Jahr einen Checkflug und Theorieteil zu verlangen.

Eine letzte Bitte von mir: Wenn ihr Unregelmäßigkeiten seht oder Zweifel an bestimmten Abläufen von Kollegen findet, so spricht sie bitte persönlich an und erklärt eure Bedenken. Wenn kein Konsens gefunden wird, so stehen wir vom Vorstand natürlich immer gerne für ein Gespräch zur Verfügung. Als oberstes Organ stehen jedoch unsere Statuten und das Betriebsreglement.

Alle Details zu unserem Programm und unseren Zielen für die Zukunft werden wir an der Generalversammlung vom 17. März 2018 in Grenchen besprechen. Wie immer, findet Ihr auch viel Wissenswertes im Mitgliederteil unserer Homepage www.flugsport.ch!

Ich wünsche euch ein schönes Flugjahr 2018!

Mit aviatischen Grüßen

Hans Peter
Präsident FSGG