

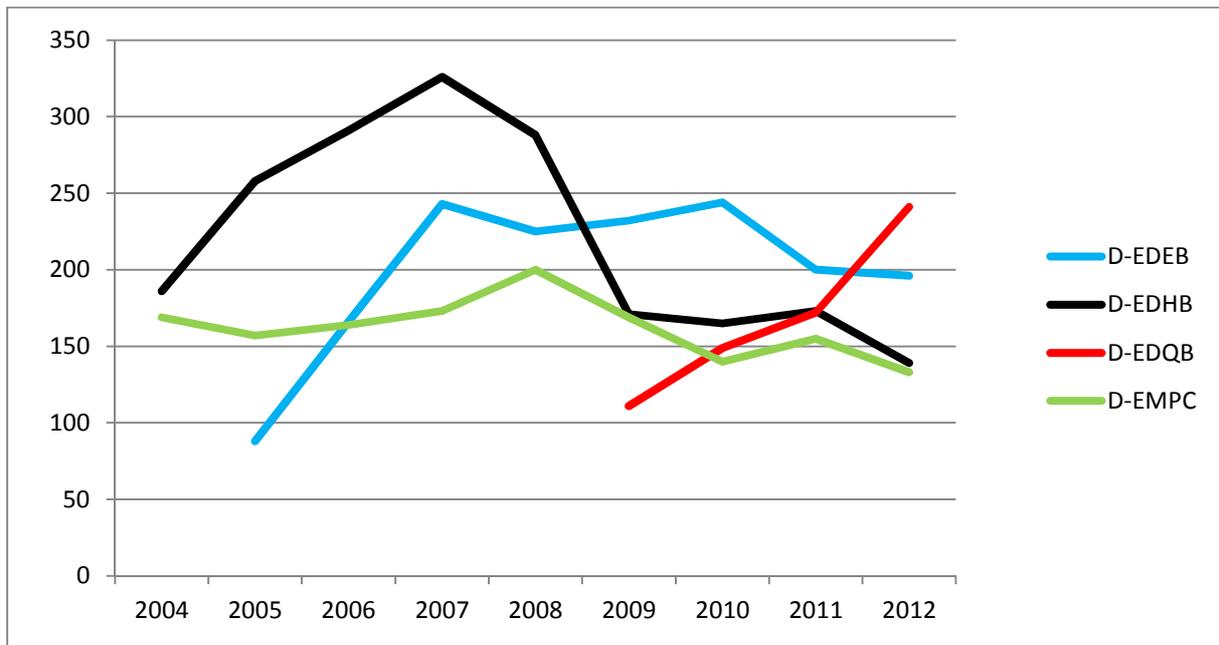
# Hypothese: Unser Flugzeugpark ist vom Alter und Umfang her anpassungsbedürftig

## 1. Status

### Alter:

- D-EMPC Bj. 77 – 36 Jahre
- D-EDHB Bj. 86 – 27 Jahre
- D-EDEB Bj. 00 – 13 Jahre
- D-EDQB Bj 01 – 12 Jahre

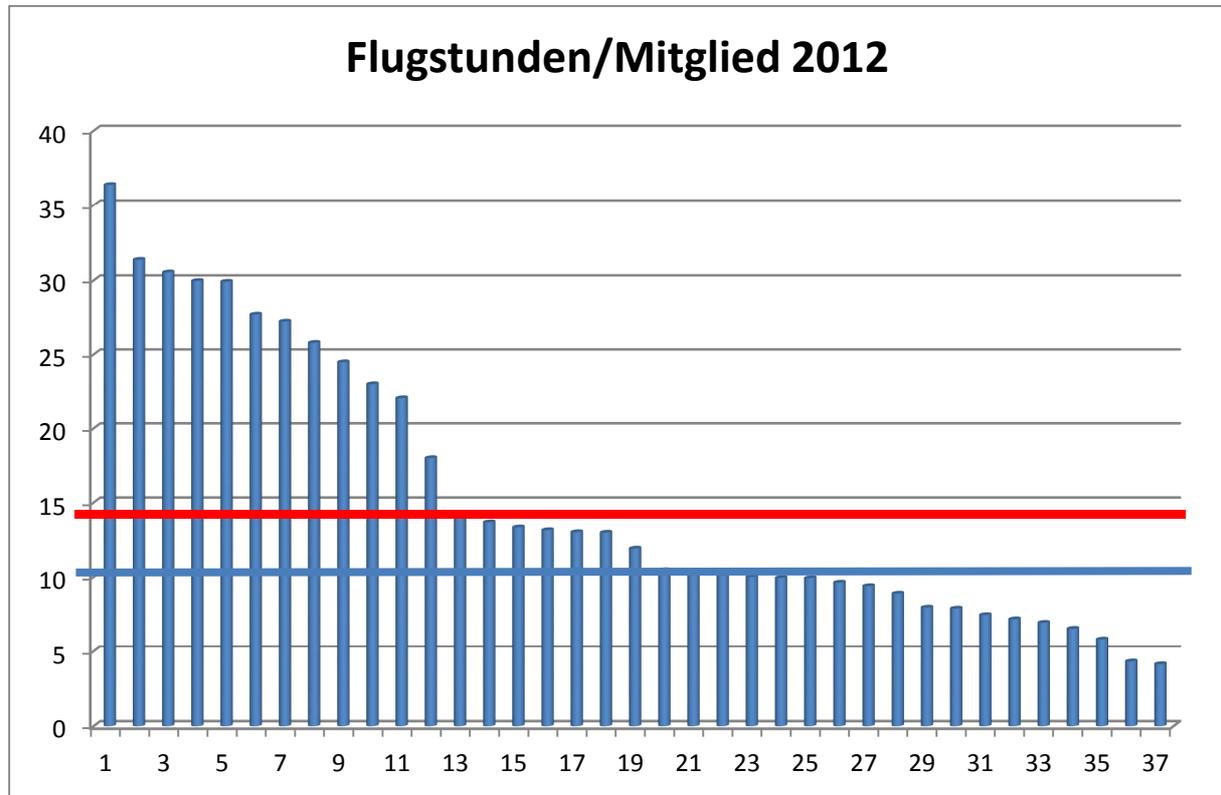
### Stunden/Flugzeug:



Stunden bis 10.09.	2011	2012	2013
D-EDEB	168	163	102
D-EDHB	122	114	101
D-EDQB	114	180	139

Dieses Jahr recht wenige Stunden, vermutlich wg. schlechtem Frühjahr und Winter. Das können die folgenden Jahre zeigen.

## Stunden/Pilot:



## 2. Entwicklungsmöglichkeiten

**D-EMPC** soll wg. der überlegenen Fähigkeiten als Schulflugzeug, aber auch als „low-end/low-cost“ Mitgliederflugzeug („unser Ultraleicht mit der Festigkeit eines E-Klasse Flugzeugs“) erhalten bleiben. Notwendig ist u.E. eine Überarbeitung der Instrumentierung und des Cockpits (GPS...) sowie evtl. eine Neulackierung im Rahmen der Flächen-SID. Die Kosten hierfür diese sind bisher unklar. Der Motor wird demnächst fällig – Kosten incl. Einbau ca. 18.500 €.

Die Varianten im übrigen aus unserer Sicht:

1. Nichts ändern ...
2. Ein Flugzeug weniger

+ Fixkosten / FKP niedriger (ca. 150 Euro)	- Luxus der de facto ständigen Verfügbarkeit eines Flugzeugs auch an Wochenenden reduziert
D-EDQB + relativ neu und lange Motorlaufzeit	- de facto 2 Sitzer
D-EDHB + gute Zelle	- aber Motor fällig,- Farbgebung altbacken, - Cockpit/Interieur erneuerungsbedürftig

3. Flugzeugpark aufwerten und damit für Mitglieder und Interessenten attraktiver machen. Diese Varianten sind jeweils mit oder ohne Verkauf eines Flugzeugs denkbar.

1. D-EDHB aufwerten/notwendige Aufrüstungen durchführen: Innen 3-8, Auspuff 1.8, Motor 20, Lackierung 8-16, Flächen, Gurte =>> **33-46 k€ + X**

+ günstigste Lösung	- Doch wieder ein altes Flugzeug mit Problemen beim Weiterverkauf
---------------------	---

2. D-EDHB gegen Archer III mit Garmin 700 oder -1000 Cockpit oder konventionelles Cockpit austauschen =>> Neu 280k€ ./ . 60k€ HB Verkauf ./ . 40k€ gespart für notwendige Aufrüstung =>> **180 k€ (NEU!)**

+ Repräsentatives und neues Flugzeug mit guten Verkaufsmöglichkeiten	- teure Lösung
--	----------------

**ODER** Bj 2003 130k€ ? ./ . 100 =>> **30 k€ ??**

3. D-EDHB gegen C-182 (Turbo?) austauschen. Neu nicht mehr zu haben. Gebraucht 240k€ oder mehr ./ . 60+40k€ HB =>> **140k€**

+ „echter“ 4-Sitzer+Gepäck (Zuladung 310 kg vollgetankt(350l))	- Nicht so einfach zu fliegen wie die Archer
+ Ausflüge nach Süden über die Alpen besser möglich	- Teurer im Betrieb s.u.
+ Repräsentatives und fast neues Flugzeug	- „Wieder nur für die IFR-Piloten und wir müssen zahlen?“
+ + Motorbedienung lässt sich nachvollziehen	
Wartungskosten 182er/172er/PA28 lt. W. Gockenbach im wesentlichen identisch	Betriebskosten: C182 verbraucht 45l@140kn d.h. 15l mehr als C172 = 40 Euro mehr

4. C182 von Interessenten in der Abteilung kaufen und finanzieren lassen. Abkoppeln der Kosten von der Abteilung.

5. Cirrus o.ä. u.E. im Verein allenfalls in Variante 4 darstellbar.

### **3. Vorschlag des Vorstands:**

1. Die finanziellen Möglichkeiten werden von Kassierer M. Braun mündlich erläutert.
2. Rational ist Variante Zwei. Fliegerisch interessant ist Variante drei. Ob Glas- oder konventionelles Cockpit muss entschieden werden. Beides sollte die Mitgliederversammlung entscheiden!
3. Variante 4 und 5 steht für interessierte Mitglieder jederzeit offen.
4. Falls allgemein oder durch Varianten 4 und 5 Absinken der Stundenzahlen auf EB/HB anpassen des Flugzeugparks in den Folgejahren (z.B. Verkauf der QB)