

das Neueste von
DeltaKilo

EIN NACHRICHTENBLATT DES LUFTSPORTVEREINS ALBGAV E. V. ETTLINGEN

199. Ausgabe

36. Jahrgang

Ettlingen, den 05.03.2010

Seite 1

LSV Albgau e.V. Postfach 10 05 54 76259 Ettlingen

Aus dem Inhalt:

Fliegen und Funken Frankreich	Seite 2
Language-Proficiency Test	Seite 2
Abstimmung /Motorflugzeug	Seite 2/3
Abstimmung Zwecksporthaus	Seite 4
„Alte Herren eröffnen die Saison“	Seite 4
Bezirkstagung	Seite 5
Aus Herberts Geschichtsbuch	Seite 5
Überlegungen zu Segelflugzeugkauf	Seite 6

Termine: siehe auch Homepage / Service

Einladung zur Hauptversammlung des Luftsportvereins Albgau

am Freitag den 19. März 2010
um 19:30h in der Gaststätte
Zum kleinen Griechen - Alemannenweg 16
76275 Ettlingen – Bruchhausen

Tagesordnung:

1. Begrüßung kurzer Rückblick und Ausblick
2. Ehrung verdienter und langjähriger Mitglieder
3. Verleihung des Albgau-Pokals
4. Bericht der Ressorts: Ausbildung, Segelflug, Motorflug
5. Kassenbericht
6. Abstimmung über einen evtl. Ersatz der Katana – Antrag siehe Seite: 2 und 3
7. Abstimmung zu den gebundenen Mittel für ein Zwecksporthaus –siehe Seite 4
8. Anträge, Sonstiges

Wir gratulieren nachträglich im Februar unserem Mitglied

Martin Harald zum 50. Geburtstag
Beate Schwedes zum 60. Geburtstag
Werner Mamier zum 60. Geburtstag
Wolfgang Dalmus zum 65. Geburtstag
Arnd Heidecke zum 65. Geburtstag
Wido Kumberg zum 70. Geburtstag

Im März gratulieren wir:

Werner Flick zum 60. Geburtstag
Günter Hell zum 65. Geburtstag
Dieter Frey zum 70. Geburtstag
Unserem Ehrenmitglied:
Anton Albert zum 84. Geburtstag
Herbert Schuler zum 84. Geburtstag

und unserem Förderer Erich Ochs gratulieren wir zum 88. Geburtstag

wir wünschen allen Geburtstags“kindern“ viel Glück und Gesundheit auch im neuen Jahr

Liebe Mitglieder,

wenn man denkt, man hat Probleme gelöst, kommen neue. Und wie in letzter Zeit immer wieder von Seiten der Politik. Haben Politiker gegen uns (die Allgemeine Luftfahrt) etwas oder ist es schierer Aktionismus und Klientelpolitik?

Nach dem Messebau, der weiterhin den Karlsruher Bürgern erhebliche Steuergelder auffrisst und uns zum Umzug gezwungen hat, kamen Medical, ZÜP, EASA mit IHPs, Lizenzierungen und im technischen Bereich dem Kompetenzverlust unsere „altgedienten erfahrenen“ Werkstattleiter, die ohne gültiges Medical nicht mehr Wartungen durchführen dürfen. Mit dieser Logik müsste eine Hebamme immer im gebärfähigen Alter sein, um ihren Beruf ausüben zu können, und ein Arzt müsste die jeweilige Krankheit selbst haben, um sie behandeln zu können. Und jetzt kommt das „Language Proficiency“. Die AZF und BZF müssen jetzt mit Sprachtests „erhalten“ werden. Da hilft es nicht, dass die meisten ein viel besseres Englisch sprechen als manche „Landesväter“, die an solchen Entscheidungen beteiligt sind. Da könnte man ja sagen: „da siehst Du wie schwer das ist“. Das muß jetzt geprüft werden, und eine Prüforganisation aufgebaut werden. Gilt natürlich nicht für EU-Kommissare. Jetzt beruhige ich mich wieder und verweise auf die Flugakademie am 26.3. Das hilft aber auch nicht, denn wer nach Frankreich fliegt, dem nützt Englisch nur „periphär“. Daher findet am 6. 3. auch eine Kurs dafür statt. Die Irritationen bezüglich der Gurte, die alle ausgetauscht werden sollten, weil die Papiere der Firmen lt. EASA nicht i.O. waren (aber überhaupt kein Anzeichen zu Defekten vorlagen), ist inzwischen beigelegt. Die AOPA schreibt dazu am 26.2.2010: Das Ergebnis in Kürze: die PAD 10-010 ist hinfällig, alle Betriebe dürfen weiterhin Gurte Instand setzen, kein Gurt muss ausgetauscht, kein Flugzeug gegroundet werden.

Es geht aber weiter: die Landeplatzlärmverordnung trifft unsere Katana – siehe dazu den Antrag unten, und die Stadt Ettlingen hat unser Projekt im Baggerloch einseitig fallen gelassen. Siehe auch einen Antrag unten. Wir haben also ein paar richtige Brocken in der Versammlung zu beschließen. Und wir werden auf der Versammlung erfahren, wie das Jahr 2009 abgeschlossen werden konnte.

Ich hoffe, dass Ihr Euch mit den folgenden Information vorab auseinander setzt und wir zu „weisen“ Beschlüssen finden und ich freue mich auf eine ruhige Versammlung. Für Fragen zu den Themen stehen natürlich auch vorab alle Vorstandsmitglieder zur Verfügung jsk

Fliegen und Funken in Frankreich

zu diesem Thema setzt Carl M. Falck am Samstag den **06.03.2010 um 15:30h** nach dem Unterricht für PPL die Reihe unserer Flugakademie fort, mit Hinweisen zur Flugplanung, zu Lufträumen und zum französischen Sprechfunk. Wo? im Casino am Flugplatz.

und der nächste Termin steht auch schon fest:

Language-Proficiency Test

Einladung zur Flugakademie am Freitag den **26.03.2010 um 19:30**

Das Thema an diesem Abend betrifft alle Inhaber eines Sprechfunkzeugnisses BZF-I oder AZF.

Alle diese Personen müssen bis zum 31.12.2010 einen „Language-Proficiency Test“ kurz LP-Test absolvieren.

Der Abend soll über die Anforderungen und den Ablauf eines solchen Tests informieren.

Jeder Teilnehmer kann bei einem Probelauf seinen eigenen Kenntnisstand überprüfen um sich für den Ernstfall vorzubereiten.

Hoher Besuch am Segelflugplatz

Am Samstag den 20. 3. 2010 wollen wir ganz offiziell die Saison beginnen und habe zu einer Infoveranstaltung die OBs von Karlsruhe, Ettlingen und Rheinstetten eingeladen.

Winterarbeiten 2009 /2010.

Die erforderlichen Winterarbeiten sind voll im Gange. Werkstattbetrieb ist vorerst immer am Mittwohabend in der LSG-Werkstatt am Segelflugplatz. Somit entfallen teilweise die Fahrten nach Huttenheim. Zu den erforderlichen Arbeiten zählen auch die jeweiligen Flugzeuganhänger, sowie die Seilrückholfahrzeuge und der Startwagen. Für die Schleppwinde ist Detlev Wittber zuständig. Für die Fahrzeuge wird empfohlen, sich derer an den Samstagen anzunehmen. Der hierfür verantwortliche Dieter Trappenberg wird bei Bedarf entsprechende Anweisungen erteilen (H.F.)

Ersatz Motorflugzeug?!

Wie Ihr evtl. wisst, haben wir mit unserer Katana ein Problem: sie entspricht seit dem 1.1.2010 nicht mehr dem "erhöhten Lärmschutz". Die neuen Bedingungen für die *Landeplatz Lärmschutzverordnung* ist für alle Flugplätze mit mehr als 15000 Bewegungen/Jahr verbindlich. Baden/Airport ist zwar kein Landeplatz, aber es gelten analog die gleichen Bedingungen. Hier der relevante Ausschnitt:

NfL I 257 / 09

Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden

-
- II.2.1.5 Beschränkungen an Sonn- und bundeseinheitlichen Feiertagen. An Sonn- und bundeseinheitlichen Feiertagen von 06:00 bis 09:00 Uhr und von 20:00 bis 22:00 Uhr ist der Flugbetrieb für Luftfahrzeuge unter 2.000 kg MTOM bzw. nicht ansässige Luftfahrzeuge auch über 2.000 kg bis 5.700 kg untersagt.
- II.2.1.6 Beschränkungen für Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge: Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge dürfen darüber hinaus an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig weder starten noch landen.
- II.2.1.7 Ruhezeiten für Platzrundenflüge: Montags bis freitags vor 07:00 Uhr sowie zwischen 13:00 und 15:00 Uhr; und samstags, sonntags und an Feiertagen nach 13:00 Uhr dürfen Platzrundenflüge mit Propellerflugzeugen unter 2.000 kg MTOM nur mit erhöhtem Schallschutz durchgeführt werden.
.....

Für diejenigen, die nicht im Thema sind, sei empfohlen das Stichwort „Landeplatz-Lärmschutzverordnung“ in eine Suchmaschine einzugeben. Es ist alles ausführlich und mit Kommentaren im Netz.

Was haben wir bisher dazu unternommen und herausgefunden:

Die Anfrage bei Diamond ergab:

..... Leider können wir von unserer Seite keine weitere Maßnahme durchführen, da dies nur über eine Minderung der Startleistung ginge und dies aus Gründen der Sicherheit nicht praktikabel ist. Hier ist nicht der Hersteller gefragt, sondern die Politiker, die solche Verordnungen ohne Hintergrundwissen erlassen.....

Wir haben uns einer Anfrage bei der Politik DaeC und AOPA angeschlossen und uns als Betroffene "registrieren" lassen. Wir haben selbst einen Antrag beim RP gestellt. Die Antwort im wesentlichen:

...Darüberhinaus können gem. **Abs. 3** nur ganze Flugplätze von dem Geltungsbereich ausgenommen werden. Das müssten die Flugplätze beantragen. Voraussetzung wäre, dass "die Einschränkungen der VO unter Berücksichtigung der besonderen Umstände an einem Landeplatz zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm nicht erforderlich sind....."

Wir haben Anfragen bei Schalldämpferherstellern getätigt. Konkrete oder versprechende Antworten liegen nicht vor: eine Absage und ein Hersteller will sich evtl. damit befassen.

Wir haben uns nach anderen Flugzeugen in der Klasse VLA umgeschaut und sind bei Aquila fündig geworden. Dieses Flugzeug entspricht den Auslegungen der Katana, aber unterschreitet den seit 1.1.2010 geforderten Wert um 0,7 dB

Wir wollen an dieser Stelle noch nicht aufgeben, aber die Schulung ist durch die zeitliche Einschränkung wesentlich gefährdet und daher haben Hartmut Eble, Klaus Angermeier und ich uns entschlossen in der Hauptversammlung den folgenden Antrag zu stellen:

"Wenn Diamond oder/und wir selbst über Zulieferer keine Lösung für einen "erhöhten Lärmschutz" ausfindig machen können, und auch keine Lösung absehbar ist, wird die Katana verkauft und wir kaufen eine Aquila A 210 in ähnlicher (auf der Hauptversammlung vorgeschlagener) Ausrüstung. Die Kosten dafür werden wir noch ermitteln, wobei der Kauf sicher nicht vor dem Abschluss eines Verkaufes erfolgen kann."

Die Katana ist für andere (und wäre auch für uns) sicher weiterhin ein sehr schönes Flugzeug: sofern sie nicht in D zur Schulung eingesetzt wird oder nicht in deutschem Besitz ist (mit nicht-deutscher Zulassung können alle Plätze, für die diese Einschränkungen gelten, trotzdem angefliegen werden, denn für Auswärtige gelten die ICAO-Richtlinien. Die AOPA schreibt dazu:

„... In zahlreichen Gesprächen mit Vertretern von Luftfahrtbehörden, an denen auch AOPA-Vizepräsident Dr. Klaus-Jürgen Schwahn maßgeblich beteiligt war, konnten jedoch keine belastbaren Lösungen erreicht werden.... Die LLV sieht solche Ausnahmeregelungen vor, die Entscheidungskompetenz liegt bei den Ländern. Auch die Flugplatzbetreiber können dort Ausnahmen von der LLV beantragen.....“

(Den Antrag werden wir bei Baden-Airpark auch noch stellen).

In PuF schreibt Dr. Elmar Giemulla:

Die LLV verstößt gegen höherrangiges deutsches Recht und ist somit insgesamt rechtswidrig. Dabei ist es eher zu einem Nebenergebnis geworden, dass die LLV erwartungsgemäß auch gegen den EG-Vertrag verstößt.

.....

Wir sehen wieder einmal nach ZÜP und Datenspeicherung: ...jedem Staat bleibt es überlassen seine eigenen Bürger zu transsalieren.
jsk.

Zwecksporthaus in Ettlingen (in Fliegerkreisen als „Werkstatt“ im Sprachgebrauch)

Im Jahre 2002 hatten wir einen Beschluss gefasst, in Ettlingen ein Zwecksporthaus zu bauen. Die Stadt Ettlingen hatte unseren Antrag aufgenommen und im Stadtrat/Sportausschuss unser Anliegen im Baggerloch umzusetzen. Zeitliche Hindernisse haben wir in der Vergangenheit hingenommen und verstanden. Die jetzige Absage, weil wir angeblich zurückgezogen haben (ohne jegliche Rücksprache), ist schon ein Hammer. Siehe dazu diverse Artikel in der BNN. Die Stadt zeigt sich jetzt bemüht, aber es ist keine Fläche oder Lösung in Sicht. In „eingeweihten Kreisen“ spricht man nun von einem Planungshorizont von 2019-2020. Wir sollten darüber abstimmen, ob die Gelder, die dafür vorgesehen waren und laut Beschluss fest gebunden waren, freigegeben werden sollen.

Wir müssen nicht zwangsläufig die Gelder sofort anderweitig ausgeben, aber wir wären in unserer weiteren Entwicklung frei.

Zur Abstimmung sollte daher kommen:

„Die Zweckbindung für den Bau eines Zwecksporthauses ist aufzuheben – oder eben nicht“
jsk

Baustunden

zu den Baustunden sei an dieser Stelle auf die Geschäftsordnung hingewiesen:

§ 10 Baustunden

- (1) Jedes aktive Mitglied hat innerhalb eines Kalenderjahres Baustunden zur Erlangung der
- Startberechtigung mit eigenem Flugzeug*
 - Startberechtigung für die unter § 10 b) in der Gebührentabelle aufgeführten Flugzeuge*
 - Startberechtigung für alle Vereinsflugzeuge*

zu erbringen. Flugschüler haben die für c) erforderlichen Baustunden zu leisten.

.....

Eine erste Abrechnung wird Ende März erfolgen. Dabei wird die Startberechtigung festgestellt.

Wegen des großen Festes im September und den laufenden LSG-Arbeiten sind auch für das Jahr 2010 10 Sonderbaustunden zusätzlich zu leisten. Weitere Einzelheiten dazu in der GO und der

Gebührenordnung. Dabei sei auch auf die Möglichkeit hingewiesen, dass Baustunden zum verbilligtem Satz gekauft werden können und sofern sie erbracht werden, wieder gutgeschrieben werden können. Nicht erbrachte Leistungen werden dagegen mit dem erhöhten Satz belastet.

Die Planungen für das **Flugtag-Wochenende am 18/19. September** laufen auf hohen Touren. Wer sich bei der Planung noch beteiligen will kann sich auch noch einbringen. Einfach bei einem der Vorstandsmitglieder oder bei Harry melden.

...und jetzt auch mal wirkliche Fliegen!!!

Die "alten Herren" haben am Mittwoch den 3.3. die Flugsaison 2010 eröffnet. Bei nicht gerade frühlingshaften Temperaturen, einem böigen Nordostwind und teilweise guter Thermik wurden die ersten Starts auf der ASK21 gemacht. Vielleicht ist damit der Winterschlaf überwunden und die Lust zum Fliegen wieder geweckt. GB



...und um den Nachwuchs kümmert sich Kalman:



Das 15. Altherrenfluglager wird dieses Jahr gemeinsam mit den alten Herren des FSV 1910 Karlsruhe durchgeführt. Als Termin haben wir den

17.- 21. Mai 2010, dies ist die Woche vor Pfingsten, eingeplant. Da haben wir alle 3 Doppelsitzer zur Verfügung, außerdem steht die Dimona zur Verfügung. Für einen Tag ist F Schlepp mit der FK 9 vorgesehen. Wegen der internen Planung wäre eine Teilnehmer-Voranmeldung von Vorteil. Zum Abschlussabend hat Heinz Rübin ein Grillessen vorbereitet.



330 Jahre mit viel fliegerischer Erfahrung repräsentieren die Vier: Herbert, Anton, AGU und Hans

Bezirkstagung

Der Ort der BWLV-Bezirkstagung ist jetzt bekannt: Flugplatz Lahr, Gebäude B140, 1. OG, Fritz-Rinderspacher Str. 9, 77933 Lahr

Der BWLV kündigt an:

In diesem Jahr können wir den Vereinsvertretern zur Bezirkstagung in Lahr ein weiteres Veranstaltungshighlight anbieten. Seit November 2009 wird am Black Forest Airport Lahr die weltbekannte Connie (Breitling Super Constellation) vom ansässigen SCFA-Maintenance Team grundüberholt und gewartet. Für die Teilnehmer der Bezirkstagung besteht im Anschluss an die Bezirkstagung die Möglichkeit, einen Blick in den Wartungshangar zu werfen und hierbei interessante Eindrücke dieser fliegenden Rarität zu sammeln. Für die Besichtigung der Super Constellation bittet die Super Constellation Flyers Association um einen kleinen Beitrag von 5.- € zur Instandhaltung des Luftfahrzeugs. Die Besucher erhalten hierfür eine kleine Erinnerung an die Connie.

Themen der Tagung:

- Aktuelle Gesetzesvorhaben, insbesondere EASA- Verfahren
- Informationen zur Arbeit des BWLV / der Verbände (DAeC) sowie Verbandsthemen
- Informationen zu Ausbildungsfragen

- -Informationsaustausch mit den Landesluftfahrtbehörden beziehungsweise Regierungspräsidien zu aktuellen Themen
- Luftraumstruktur: Änderungen, Situation, Neuregelungen 2010
- Versicherungsfragen: Neuregelungen im Rahmenvertrag BWLV-Allianz-Versicherung. Aktuelles zum „Kompakt-Versicherungspaket für BWLV-Vereine“
- Informationen zum Thema „CAMO“ und LTB



Herbert berichtet

Im Jahre 1967 führten wir das erste Deutsch-Französische Segelfluglager in Ailertchen im Westerwald durch. Wir hatten unsere Rhönlerche dabei und unsere 14 meter Ka 6. Unser Bob Trappenberg hatte alles vorzüglich organisiert, zum ersten Male hatten wir einen französischen Flugschüler zu Gast. Unser Bertrand Delouvin aus Epernay machte zusammen mit Dieter Frank seinen ersten Alleinflug. Wir hatten eine vorzügliche Vollverpflegung von der Bundeswehr. Und ein ökonomischer Gottesdienst am Flugplatz ist uns heute noch in guter Erinnerung. Nebenbei besuchten wir den Drachenfels und den Kölner Dom.

Im Jahr 1968 und auch 1969 führten wir wieder schöne Pfingstfluglager durch, selbstverständlich mit den damals üblichen Abschluss-Grillfesten. Doch wir wollten auch mal wieder ein schönes Urlaubsfluglager machen im Sommer und so liefen die Vorbereitungen für ein Fluglager in Feldkirchen in Kärnten-Österreich.

Im Jahr 1970 führen wir mit also mit Ka8 und zwei Ka 6 nach Feldkirchen. Als wir eintrafen waren wir zuerst erstaunt über die schönen Flugplatzanlagen, aber dann stellten wir fest, es waren nur Attrappen, welche für den Film „unsere Pauker gehen in die Luft“, noch aufgebaut waren. Leider war das Wetter nicht gerade das Beste und so waren wir mehr zu Fuß in den Bergen und bei den Pfifferlingen unterwegs. Wir hatten unsere Zelte am Osiacher See aufgeschlagen. Dann kam leider ein sehr schwarzer Tag für uns. Herbert Schuler war mit seiner Ka 6 zuerst gestartet und war schon wieder auf dem Rückflug mangels Thermik. Inzwischen war Uwe Seits mit der Ka 8 im Schlepp gestartet. Der Schleppflug flog von unter in die Heimwärts gleitende Ka 6. Das

Schleppflugzeug und die Ka 6 stürzten sofort ab, während die Ka 8 landen konnte. Wir hatten damals noch keine Funkgeräte, sonst hätte Uwe wahrscheinlich warnen können. Herbert Schuler landete mit seinem Fallschirm neben der Unglücksstelle. Der Schlepppilot war leider Tod, und mit einer Beerdigung ging ein schön begonnener Urlaub unglücklich zu Ende.

In diesem Jahr begann bei unserem Verein der Motorsegelflug. Wir kauften uns einen Scheibe-A-Falken. Hans Zeithaml war unser Fluglehrer und in kurzer Zeit hatten mit seiner Hilfe über 20 Piloten Ihren Schein.

Das Jahr 1971 begann mit einem Osterfluglager in Blaubeuren. Herbert und Bob flogen mit dem A-Falken zu Besuch, jedoch mit Hindernissen. Schon vor dem Start lief der Motor nicht richtig rund. Doch unser Wart beruhigte uns, wir könnten fliegen. Doch nach einer Stunde, der Motor blieb stehen. Der Motor lief nur noch mit Anlasser und der ging nur mit Handzug. Bob begann zu schwitzen und ich brachte mit Mini-Thermik den Falken ca 20 km zurück zum Wächtersberg. So musste im Segelflug auf dem Wächtersberg eine Segelflug-Notlandung gemacht werden. Nach dem Durchblasen und der Reinigung der Benzinleitung konnte der Weiterflug stattfinden. Der Heimflug war kein Problem. Von diesem Tage an wurde nur noch mit einem Leder getankt. Wir waren wider um eine Erfahrung reicher.

Das Jahr 1972 brachte uns dann einen B-Falken, wir hatten den A-Falken verkauft. In diesem Jahr fuhren wir zu einem Sommerurlaub nach Samedan. Siegbert hatte trotz Querschnittslähmung seinen Schein und machte die Überführung nach Samedan. Nach intensiver Einweisung verlebten wir schöne Tage und überflogen die Bergwelt des Oberengadin mit unserer Ka 6 und dem B-Falken.



Fliegerbücher des LSV-Albgau Wir haben in unserem Büro-Container eine kleine Bibliothek eingerichtet. Es handelt sich ausnahmslos um interessante Bücher aus dem Nachlass verstorbener Mitglieder. Im Anhang ein Auszug der vorhandenen Bücher. Wer ein Interesse hat am Lesen dieser Bücher hat. Kann sich über ein Vorstandsmitglied Bücher ausleihen. Wer weitere Bücher zur Verfügung stellen will möge sich bei Herbert Frank melden.

Vorschlag: Neuanschaffung eines Segelflugzeuges folgende Überlegungen haben mich dabei bewegt.

1. sollte der Vorschlag mit dem Vereinszweck in Einklang stehen:

§ 1 Zweck des Vereins

(1) Der Verein hat den Zweck den Luftsport zu fördern, insbesondere auch die Jugend für diesen

Sport zu begeistern und im Rahmen von flugsportlichen Veranstaltungen den Kontakt zu den Mitgliedern wie auch zu ausländischen Flugsportfreunden zu fördern und zu festigen.

(2) Der Verein verfolgt durch die Förderung des Luftsports ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke

(4) Der Vereinszweck soll durch folgende Mittel erreicht werden:

a) Gewährleistung eines regelmäßigen und geordneten Flugbetriebs,

b) Ausbildung von Luftfahrtpersonal nach den gesetzlichen Richtlinien in Theorie und Praxis,

c) Teilnahme an den Leistungswettbewerben des Luftsports,

.....

Die m.E. für die Auswahl eines Flugzeuges nicht relevanten Teile des §1 habe ich hier weggelassen.

2. Gerade im Verein sollte Teamfliegen möglich sein, und die Flugzeuge sollten dies ermöglichen.

3. Es sollten Flugzeuge sein, die von möglichst vielen Piloten genutzt werden können, um eine hohe Auslastung zu erreichen und damit auch erschwinglich zu sein.

4. Es sollte ein Flugzeug sein, in dem auch größere Piloten Platz finden – die durchschnittliche Körpergröße sollte berücksichtigt sein.

5. Möglichst breites Einsatzgebiet.

6. Wertbeständigkeit

Mit diesen Kriterien habe ich seit einiger Zeit bereits gesucht – Friedrichshafen – Segelfliegertage etc.

Mein Lösungsvorschlag ist die SZD 59:

Dieses Flugzeug ist in der Clubklasse einsetzbar, kann von Anfängern geflogen werden. Ist mit der großen Fläche fast der LS4 gleichzusetzen und ist sicher mit LS4 für Teamfliegen geeignet. Darüber hinaus ist die Maschine auch für Kunstflug hervorragend geeignet und könnte diesen Bereich erweitern. Das Cockpit ist wirklich geräumig und lässt sich für jede Größe hervorragend einrichten.

Was meint Ihr dazu?

Als zusätzliches Flugzeug – nein – die Auslastung spricht nicht dafür. Bei den großen Themen die wir klären müssen, soll dies zu diesem Zeitpunkt nur eine Anregung für weitere Überlegungen sein. jsk