

Protokoll der 92. Generalversammlung der Segelfluggruppe Lenzburg

Freitag, 7. März 2025, 19:30
Landgasthof zu den drei Sternen Brunegg

Eingeladen	Anwesende Mitglieder	Absolutes Mehr
Alle Mitglieder	38 (39) ¹	20

Traktanden

1. Begrüssung
2. Protokoll der letztjährigen GV
3. Genehmigung Jahresbericht 2023 des Obmannes
4. Mutationen
5. Kassa- und Revisorenbericht 2023
6. Mitgliederbeiträge
7. Budget 2025
8. Wahlen
9. Ehrungen
10. Fliegerische Anlässe
11. Gesellschaftliche Anlässe
12. Flugzeugbeschaffung, Anträge und Umfrage

¹ Zu Beginn der Versammlung 38 stimmberechtigte Aktivmitglieder. Nach der Wahl gem. Traktandum 8 dann 39 stimmberechtigte Mitglieder. Zum Zeitpunkt der Abstimmung zur Flugzeugbeschaffung aber wieder 38 stimmberechtigte Aktivmitglieder, da ein Mitglied die Versammlung vorzeitig verliess. Das absolute Mehr betrug in jedem Fall 20.

1. Begrüssung

Der Obmann Christian Abegg eröffnet um 19:31 Uhr die 92. Generalversammlung und begrüsst die anwesenden Mitglieder, die Ehrenmitglieder Georg Mathis, Bruno Guidi und Nationalrat Mathias Jauslin.

Zu Ehren des verstorbenen Ehrenmitglieds Willi Kohler hält er eine Schweigeminute ab.

Gemäss zirkulierten Präsenzlisten sind 38 Aktivmitglieder anwesend (inklusive Vorstand), plus Kandidat Timo Tresch. Das absolute Mehr beträgt somit 20. ¹

Der Obmann stellt fest, dass die Einladung mit beigelegter Traktandenliste, das GV-Protokoll 2024, der Jahresbericht des Obmanns 2024 und die Jahresrechnung 2024 am 23. Februar 2025 termingerecht mehr als 10 Tage vor der Versammlung publiziert bzw. versandt wurden (siehe auch www.sglenzburg.org).

Es sind keine schriftlichen Anträge eingegangen. Zur vorgelegten Traktandenliste gibt es keine Anmerkungen.

Der Vorstand schlägt Aurelio Vasalli und Werner Siegrist als Stimmzähler vor, dies wird von der Versammlung ohne Gegenstimme akzeptiert.

Der Obmann entschuldigt das kranke Vorstandsmitglieder Regula Zingg. Entschuldigt haben sich zudem Patrick Meyer, Chris Meyer, Roland Rebmann und Fabian Romer.

2. Protokoll der letztjährigen GV

Das Protokoll der letztjährigen GV 2024 wird von der Versammlung einstimmig genehmigt.

3. Jahresbericht 2024 des Obmannes

Der Obmann führt anhand einer Präsentation durch den Jahresbericht. Er fasst die letzte Saison zusammen. Der Obmann würdigt die Flugleistungen und wirbt im speziellen für WeGlide. Die SGL hat im NSFV den 13. Platz erreicht. Er blickt zurück auf die 2024 durchgeführten Lager und dankt den Lagerleitern.

Die SGL durfte ein Segelflugzeug bei der Hochzeit von Muriel Koch und Jan Hess auf Schloss Hallwil aufstellen.

Christian übergibt das Wort an den Materialwart Livio Aschwanden, welcher kurz auf die kleineren Schäden des letzten Jahres eingeht und nochmals das Schadenmeldetool der Webseite erklärt. Leider wurden nicht ganz alle Schäden gemeldet. Flugzeuge für Lager sollen in Zukunft via Material- oder Flugzeuglager entgegengenommen und zurückgebracht werden. Leider gab es bei den LX-Displays in der Vergangenheit einige Brandflecken, zur Vermeidung stehen Abdeckungen zur Verfügung. Er bittet alle Mitglieder, sorgfältig mit dem Material umzugehen, insbesondere mit den Gurten. Die neuen Fallschirmtücher sollen bitte wenn nötig selbstständig gewaschen werden. Der Obmann dankt allen Flugzeug- und Materialwarten.

Der Obmann zeigt die Flottenauslastung des letzten Jahres. 2024 waren an sechs Tagen alle Flugzeuge in der Luft, die totale Auslastung war nochmals tiefer als 2023. Analog 2023 war wiederum lediglich beim Ventus die Auslastung höher als im Vorjahr, die Doppelsitzer wurden ebenfalls nochmals deutlich weniger geflogen.

Er präsentiert die Ziele für 2025 und weist darauf hin, dass zwingend kontinuierlicher Mitgliederzuwachs notwendig ist.

Der Arcus M von Mark Käppeli ist 2024 leider abgestürzt, mit zwei Todesfällen.

Der Jahresbericht wird von der Versammlung einstimmig genehmigt.

4. Mutationen

Der Obmann informiert über folgende Mutationen:

- Von Gruppenpilot zu Aktivmitglied nichtfliegend: Christian Abegg, Christian Anner, Richard Hächler, Jörg Muff, Angelika Stückler
- Aktivmitglied nichtfliegend zu Passivmitglied: Markus Schönbucher
- Privatpilot zu Privatpilot light: Marcel Panholzer
- Austritte: Werner Gut, Patrick Meyer, Till Moosberger
- Verstorben: Willi Kohler

2024 wurde Timo Tresch als Kandidat in die Gruppe aufgenommen.

5. Kassa- und Revisorenbericht 2024

Der Kassier Thomas Naegeli präsentiert die Erfolgsrechnung und geht auf die wichtigsten Punkte ein. Auf Seite Ertrag betragen die Einnahmen wie konservativ budgetiert 63'100 CHF, diese sind leider rückläufig. über Budget waren die Zinserträge und die übrigen Einnahmen, resultierend aus den Helfereinsätzen bei der von der AFG organisierten RM Birrfeld 2024 und von gespendeten Kautionen von Patrick Meyer, Werner Gut und Jörg Muff. Zudem haben mehrere Mitglieder auf die Rückerstattung der Beiträge für die Sammellizenz der DWD verzichtet. Beim Aufwand sind die Aufwände für die Flugzeuge gestiegen, v.a. wegen den höheren Preisen für Boxen und Hangarplätze. Der Haubenblitzer von 1L, die Reparatur der Haube von 2L und die Wartung und Reparatur von EDS-Geräten haben zu weiteren Kosten geführt. Die Anzahlung an den Ventus wurde wertberichtigt. Leider gab es Fremdwährungsverluste beim Wechsel von CHF in EUR, da der Eurokurs im Laufe des Jahres gesunken ist.

Der Kassier bedankt sich für das Vertrauen in den letzten 16 Jahren und wünscht seinem Nachfolger Matthias Kramer alles Gute.

Die Revisoren Thomas Rutz und Markus Thomas Meier präsentieren den Revisorenbericht. Sie haben die Arbeit des Kassiers teils eingehend, teils stichprobenartig geprüft und für gut befunden, die Buchhaltung ist sehr sauber geführt. Der Reingewinn beträgt 28'591.63 CHF, das neue Eigenkapital 312'227.01 CHF.

Der Revisorenbericht wird von der Versammlung einstimmig angenommen und der Vorstand damit entlastet.

6. Budget 2025

Das Budget 2025 wird vom zukünftigen Kassier Matthias Kramer vorgestellt. Er weist darauf hin, dass die Einnahmen durch die Beiträge der Aktivmitglieder von rund 63 kCHF auf budgetierte 47 kCHF sinken. Dies bei erwarteten leicht steigenden Ausgaben, damit resultiert konservativ budgetiert ein kleiner Verlust von 1'400 CHF.

Die Versammlung nimmt das Budget 2025 einstimmig an.

7. Mitgliederbeiträge

Die Mitgliederbeiträge wurden das letzte Mal 2022 angehoben. Der Vorstand schlägt vor, die Mitgliederbeiträge um 4% anzupassen, auf folgende Tarife. Es sollen aber keine Anpassungen bei Kategorie B+ gemacht werden:

Kategorie	Beschreibung	2023	2024
A	Gruppenpilot	2'000.-	2'080.-
B	Nachwuchspilot (Piloten in Ausbildung, bis 27 J. alt)	900.-	930.-
B+	Nachwuchspilot bis 21 J. (neu, ohne Ausbildungsnachweis)	500.-	500.-
C	Privatpilot	860.-	890.-
D	Privatpilot light	470.-	490.-
E	Nichtfliegend aktiv	100.-	100.-
K	Kandidaten	100.-	100.-
P	Passivmitglied	30.-	30.-

Der Antrag wird von der Versammlung mit 36 Ja-Stimmen und zwei Enthaltung angenommen.

Matthias weist darauf hin, dass in Zukunft Massnahmen auf Seite Erträge oder Ausgaben nötig sind, wenn die Anzahl Aktivmitglieder nicht wieder gesteigert werden kann.

Er erklärt, dass in Zukunft das Buchhaltungssystem digitalisiert und modernisiert wird und die Mitglieder neu Rechnungen mit Einzahlungsscheinen mit QR-Code per Mail erhalten werden. Er bittet die Mitglieder, die QR-Einzahlungsscheine zu verwenden und damit laufende Daueraufträge möglichst zu stoppen.

8. Wahlen

Thomas Rutz tritt gemäss dem Zweijahreszyklus als Revisor zurück.

Marcel Lüdin wird einstimmig neu als Revisor gewählt.

2025 ist ein Vorstands-Wahljahr. Regula Zingg Weber und Thomas Naegeli verlassen den Vorstand auf eigenen Wunsch.

Christian Abegg, Livio Aschwanden, Matthias Kramer, Markus Romer und Michael Wegmann stellen sich wieder zur Wahl.

Christian Abegg stellt sich zur Wahl als Obmann.

Der Tagespräsident Georg Mathis führt durch die Wahl und bedankt sich beim Vorstand.

Alle Vorstandsmitglieder werden einstimmig wiedergewählt.

Der Obmann wird ebenfalls einstimmig wiedergewählt.

Der Kandidat Timo Tresch stellt sich vor und wird einstimmig in die Gruppe aufgenommen.

9. Ehrungen

Der Obmann Christian Abegg ehrt und bedankt sich bei Patrick Meyer, welcher nach 30 Jahren aus der SGL austritt und unter anderem 5 Jahre lang Obmann war.

Er bedankt sich bei Regula Zingg Weber und Thomas Naegeli, welche nach 5 bzw. 16 Jahren aus dem Vorstand austreten.

Er bedankt sich auch bei Jörg Muff, welcher viele Jahre lang die Statistik geführt hat und das Amt in den nächsten Jahren abgeben möchte, aber sicher noch 2025 die Statistik machen wird.

Er ehrt die Jubilare:

- 10 Jahre: Christian Abegg, Christian Anner, Felix Keller, Marcel Panholzer, Patrik Scherrer, Christoph Schwarz, Angelika Stückler
- 20 Jahre: René Dubs, Thomas Naegeli
- 25 Jahre: Ernst Hunziker, Fredy Martinelli
- 40 Jahre: Walter Christen, Markus Romer

10. Fliegerische Anlässe

Nächster Termin ist das Saisonstartbriefing, dieses findet am 15. März 2025 statt.

Am 17. März 2025 findet ein online Luftraumwebinar statt, organisiert vom Aeroclub Schweiz.

Die Lagerdaten und alle weiteren Anlässe sind bzw. werden wie üblich auf der Webseite publiziert.

Am Freitag, 9. Mai 2025 findet die GV AeCA in der Maintenance statt.

Stefan Siegrist erwähnt, dass man sich für die Flugdienstleitereinsätze anmelden soll, ansonsten muss er Mitglieder einteilen.

Peter Keller erwähnt, dass vom 2. bis 16. August vier SGL-Mitglieder am Lager in Münster teilnehmen.

Anfang Mai findet die RM Birrfeld 2025 statt, vorab findet der Streckenflug-BFK im Birrfeld statt, es werden noch Anmeldungen entgegengenommen. Der OK-Präsident René Dubs motiviert die Mitglieder, an BFK und RM teilzunehmen.

11. Gesellschaftliche Anlässe

Am 26. April findet die Flugplatzputzete Birrfeld statt.

Alle weiteren Anlässe sind bzw. werden wie üblich auf der Webseite publiziert.

12. Flugzeugbeschaffung, Anträge und Umfrage

Der Obmann erläutert, dass 2024 die Beschaffung eines Ventus 3 Performance beschlossen wurde und nun noch die Wahl des Antriebs offen ist. Er erläutert, weshalb der Vorstand den Elektromotor vorschlägt und verweist auf das von Markus Romer erstellte Übersichtsblatt.

Es findet eine angeregte Diskussion statt, welche im Folgenden kurz zusammengefasst ist:

Georg Mathis hinterfragt die Lieferfristen gemäss Faktenblatt mit Ablieferung des Ventus E im Frühjahr 2026. Livio Aschwanden verweist darauf, dass dies die Angaben von Schempp Hirt sind. Richard Hächler bittet die Mitglieder einerseits darauf zu vertrauen, andererseits auch die Lieferfristen nicht zu stark zu gewichten, sondern basierend auf den Bedürfnissen zu entscheiden.

René Dubs fragt nach dem Batteriemangement, der Obmann nimmt Stellung und erläutert, dass es bereits Lösungen dafür gibt. Richi Hächler teilt die Erfahrungen von Olten, Mark Käppeli erläutert die mögliche technische Lösung, welche demnächst verfügbar ist.

Adrian Frei fragt nach der Handhabung im Lager, und erwähnt, dass der Motor von Arcus M nicht warmlaufen gelassen werden muss und meint, dass das Blatt zugunsten des Elektroantriebs erstellt wurde. Markus Romer nimmt Stellung und weist darauf hin, dass der Grundgedanke entscheidend ist, was in Zukunft gewünscht ist. Der Obmann erläutert, dass der Vorstand der Meinung ist, dass mit etwas Umdenken der E-Antrieb die Bedürfnisse erfüllt und nicht zwingend mit Eigenstart gestartet werden muss.

Aurelio Vassalli erwähnt, dass für die Eigenstart-Recency mehrere Eigenstarts nötig sind.

Bruno Guidi meint, dass die Reichweite nicht ausreichend ist. Richi Hächler erläutert, dass es nicht der Hauptzweck ist, mit dem Elektroantrieb in thermikgünstige Gebiete fliegen. Er bittet die Aktivmitglieder, welche den Ventus 3 nutzen werden, ihre Meinungen zu teilen.

Adrian Frei weist darauf hin, dass gemäss seiner Erfahrung die Leistung des E-Antriebs nicht genügend ist für die Leistungsfliegerei.

Markus Thomas Meier meint, dass er erwartet, dass er mit seinem Flautenschieber nach einem Schlepp an den Chestenberg oder die Gisliflüh noch eine gewisse Strecke überbrücken kann und der E-Antrieb diese Bedürfnisse erfüllt. Thomas Rutz unterstützt dies.

René Dubs erwähnt, dass der E-Antrieb zwar diese Erwartungen deckt, nicht aber Eigenstarts mit 1'000 Hm und späteres Steigen z.B. in Münster ermöglicht und man sich dessen bewusst sein muss.

Georg Mathis erwähnt, dass er sich enthalten wird, er prinzipiell den Elektroantrieb befürwortet, die Batterieleistung aber heutzutage noch nicht ausreicht und insbesondere im Winter nicht ausreicht. Er schlägt vor, einen Arcus M als Ersatz vom Arcus T zu beschaffen.

Richi Hächler erwähnt, dass der zwar E-Antrieb ein Kompromiss ist, aber grundsätzlich die Bedürfnisse deckt.

Ruedi Gautschi erwähnt, dass die letzten 30 Jahre der Lärm immer ein Thema war, und sich jetzt auch eine Gelegenheit ergibt, die Weichen für die Zukunft zu stellen.

Timo Tresch erwähnt, dass vor einer langen Diskussion ein Stimmungsbarometer aufgenommen werden soll.

Aurelio erwähnt, dass der Propeller den Lärm auslöst.

Der Obmann gibt vor, dass heute ein Entscheid für einen Antrieb gefällt werden soll.

René Dubs meint, dass die Erwartungen abgeglichen werden müssen, er lieber einen Benziner hätte, aber den Elektro als Kompromiss akzeptieren wird.

Benno Kündig bestätigt dies, Elektro wird die Zukunft sein, es muss aber die Möglichkeit für die Schulung vorhanden sein, welches mit dem Benziner einfacher ist, weil mehrere Starts möglich sind.

Richi Hächler erläutert, dass auch mit dem E-Antrieb mehrere Starts pro Tag möglich sind.

Benno fragt nach dem Preis, Thomas erwähnt, dass die Preise vergleichbar sind, der Unterhalt beim Benziner aber sicher teurer ist.

Der Obmann erwähnt, dass die AFG auch einen Elektroflieger bestellt hat und man mit der AFG zusammenarbeiten kann.

Mathias Kramer erwähnt, dass heute selten an einem Tag ein Flugzeug geteilt werden muss und das neue Flugzeug für 30 Jahre beschafft wird, und deshalb ein Benziner nicht die Zukunft darstellen wird.

Marcel Panholzer erwähnt, dass er als «Petrolhead» die Vorteile des E-Antriebs sieht, insbesondere die Möglichkeit der Optimierung in Zukunft.

Matthias Jauslin teilt seine Erfahrungen mit dem Elektro-Antares und weist auf die einfache Bedienung hin. Er weist aber auch darauf hin, dass es ihm in Zweisimmen nicht für einen zweiten Start reicht und er dort schleppt, es mit dem Elektromotor aber möglich ist, einen höheren Pass zu übersteigen. Als Flautenschieber ist der Elektroantrieb ideal, der Unterhalt ist aber nicht zu vernachlässigen. Das Fernsteuern der Batterie ist aber sicher unproblematisch.

Aurelio meint auch, dass er sich enthalten wird, erwähnt, dass der Ventus M vor ein paar Jahren besser und günstiger gewesen wäre, er jetzt aber den Elektro empfiehlt.

Livio fragt bei Matthias nach dem Unterhalt, Matthias erwähnt, dass er jetzt nach 18 Jahren die Batterien ersetzen muss. Der Motor selber ist aber wartungsarm, es ist eine Kontrolle nötig, der Motor muss aber bei Fehlern zum Hersteller. Problematisch ist die Elektronik.

Mark Käppeli teilt seine Erfahrung, und bestätigt Matthias, er weist auf den grösseren Wartungsaufwand bei seinem Arcus M hin. Er erwähnt auch, dass der Ventus E mit einer oder zwei Batterien geflogen werden kann. Er ist zufrieden mit seinem Elektroantrieb.

Matthias erläutert nach Nachfrage von Adrian, dass seine Batterien nach 18 Jahren keine 10% Kapazität verloren haben, dies aber von den Ladezyklen und dem Vorheizen abhängig ist.

Mark erwähnt, dass ein Vorheizen nicht möglich ist, die Batterien aber herausgenommen und gewärmt werden können.

Aurelio fragt nach dem Brandrisiko, wenn die Batterien herunterfallen. Livio erläutert, dass Schempp Hirt dies als nicht realistisches Szenario sieht, aufgrund des Batterielayouts.

Marcel Panholzer fragt nach dem Preis eines Akkus, Livio meint ca. 20 kCHF.

Der Obmann erläutert noch, dass ein Eigenstart ähnlich viel Kosten soll, wie ein Schlepp, damit keine Nachteile für Piloten ohne Eigenstartberechtigung entstehen, z.B. mit Minutenpreis für den Motor oder einer Pauschale. Dies gilt aber für E und M gleichermaßen.

Marcel Lüdin erwähnt, dass er in der Batteriebranche arbeitet, und bei Überlast die Batterie brennen kann. Bei vielen Zyklen ist eine Lebensdauer von 20 Jahren nicht realistisch, eine verdoppelte Performance in 10 Jahren ist nicht realistisch, das Lade-Handling ist nicht zu vernachlässigen, bei unter 80% Kapazität muss die Batterie entsorgt werden. Er sieht Vor- und Nachteile.

René Dubs erklärt, dass Überlast durch die Elektronik abgefangen wird. Livio bestätigt dies, er hat dies beim Hersteller angefragt. Mark Käppeli bestätigt, dass dies beim JS auch der Fall ist.

Livio erwähnt, das Schempp Hirt davon ausgeht, in den nächsten 2 – 3 Jahren ein Batteriepack mit 20% mehr Leistung zu zertifizieren.

Jan Hess bestätigt mit seiner Erfahrung, dass die Hersteller ein «abfackeln» absichern und er diesbezüglich keine Bedenken hat.

Der Obmann schliesst die Diskussion und stellt den Antrag, abzustimmen, einen Ventus 3 Performance mit Elektromotor zu beschaffen. Es wird kurz diskutiert, ob separat die Stimmen für die beiden Antriebsarten zu zählen sind. Aurelio weist darauf hin, dass gemäss Statuten ein absolutes Mehr nötig ist.

Der Obmann stellt den Antrag, einen Ventus 3 Performance mit Elektromotor zu beschaffen.

Der Antrag wird mit 24 Ja-Stimmen angenommen, bei 10 Enthaltungen und damit 4 Gegenstimmen.

Die SG Lenzburg beschafft sich damit einen eigenstartfähigen Ventus 3E Performance mit Elektroantrieb.

Der Obmann erläutert, dass zusätzlich der Ersatz des Arcus T durch einen Arcus M sinnvoll wäre, um wie erwähnt die Eigenstartschulung zu ermöglichen. Aufgrund der Mitgliederzahl können aber derzeit nicht die vollen Kosten von ca. 380'000 CHF aufgebracht werden und deshalb ein Beschluss für die Beschaffung eines Arcus M nicht sinnvoll sei. Eine Beschaffung soll deshalb bei Bedarf an einer Herbstversammlung beschlossen werden.

Richi Hächler meint, dass bei den aktuellen Flugstunden zwei Doppelsitzer nicht sinnvoll und zu teuer sind, auch wegen den Hangarkosten. Ein Arcus M würde entsprechend die Kosten weiter steigern, weshalb mehr Mitglieder und Beiträge dafür nötig wären.

Der Obmann erläutert weiter, dass aufgrund der sinkenden Mitgliederbeiträge auch zuviele Einsitzerplätze vorhanden sind. Da aktuell ein Interessent für die LS-8 BE vorhanden ist, welcher 50'000 CHF bezahlen würde, schlägt der Vorstand vor, BE zu verkaufen.

Für den Ventus 2cx bestände zudem die Möglichkeit, einen FES-Antrieb nachzurüsten und das Flugzeug so zu modernisieren.

Thomas Rutz fragt nach, ob die 50'000 CHF versteuert werden müssen, Matthias Kramer erklärt, dass damit eine Wiederbeschaffungsreserve geschaffen werden kann, damit muss es nicht versteuert werden.

Christoph Streuli fragt nach, ob derselbe Preis nicht auch in einem Jahr erzielt werden könnte. Livio und Richi bezweifeln dies.

Der Obmann stellt den Antrag, die LS-8 BE zu verkaufen.

Der Antrag wird mit 31 Ja-Stimmen angenommen, bei 5 Enthaltungen und damit 2 Gegenstimmen.

13. Diverses

Der Obmann informiert, dass 2025 ein Bristel zur Verfügung steht. Es muss noch geklärt werden ob der Robin HB-EUP in Zukunft wegfällt.

Weiter sucht der Schweizer Segelflugverband Unterstützung, per 1. März fand im Birrfeld ein Wechsel von Airmanager auf Flying Fleet statt. Unter Anliegen des Obmanns 2025 ist eine Info des AeCA von Ephraim Friedli publiziert.

Der Obmann schliesst die 92. Generalversammlung der SG Lenzburg um 22:31 Uhr.

14. Anhänge

Die Präsenzliste ist als Anhang angehängt.

Der Jahresbericht des Obmanns sowie die Jahresrechnung sind auf der Webseite der SGL unter Downloads abgelegt.

Unterschriften und Anhang folgen

.....
Protokoll: Michael Wegmann

.....
Obmann: Christian Abegg