

Generalversammlung 8. Juni 2018

Obwohl zur Generalversammlung rechtzeitig eingeladen wurde, war die Zahl der teilnehmenden Mitglieder mit 25 recht bescheiden. Wir fragen uns im Vorstandsausschuss, woran dies gelegen hat. War es die Form der Einladung per Email? War es die verlangte Anmeldung zum Nachtessen? War es der Versammlungsort im AAZ auf der Allmend Luzern?

Mit Pascal Stadelmann konnte der Vorstandsausschuss unterjährig komplettiert werden und Pascal wurde an der GV einstimmig gewählt. Der Vorstandsausschuss setzt sich wie folgt zusammen:

René Notter	Präsident
Sascha Sandi	Kassier
Roger Steiner	Aktuar
Pascal Stadelmann	SB Flpl. Luzern-Beromünster
Thomas Käslin	SB Flpl. Buochs
Franco Callegari	SB Flpl. Kägiswil

Die Jahresrechnung schloss mit einem Gewinn von CHF 11'177.41, wovon CHF 11'000.00 dem Flugförderungsfonds zugewiesen wurden. Damit konnte der Fonds stabil gehalten werden und weist einen Betrag per Ende 2017 von CHF 40'467.00 auf. Davon verfügbar sind jedoch lediglich noch CHF **34'467.00**, da die 2017 an die Kosten der Umnutzung des Flugplatzes Kägiswil gesprochenen CHF 15'000.00 erst 2018 ausbezahlt wurden.

Den Teilnehmern wurde ein Überblick über die bisherigen Kosten für die Umnutzung des Flugplatzes Kägiswil in einen zivilen Flugplatz gegeben. Die Grafik «Wer hat das Geld bekommen» zeigt auf, wie sich die bisher aufgewendeten CHF 185'728.00 aufteilen, an die der AeCZS aus dem Flugförderungsfonds insgesamt CHF 43'000.00 geleistet hat.

Die Zahl unserer Mitglieder nimmt stetig ab und weist nun einen Bestand von 706 Mitglieder auf. Bedenkt man, dass wir vor 6 Jahren 932 waren, so verlieren wir im Schnitt pro Jahr ca. 37 Mitglieder.

Flugförderungsfonds

2017 konnten wir der SGP an ihre Kosten der Hangarsanierung von über CHF 700'000.00 einen Beitrag von CHF 5'000.00 leisten. Ebenfalls an die Kosten der Infrastruktur des PCB von ca. 75'000.00 leisteten wir einen Beitrag von CHF 5'000.00. Weitere CHF 1'000.00 setzten wir für die Unterstützung der AeCZS Teilnehmer am Theoriekurs 2017/18 ein.

Grundbedürfnisse der GA

Zugang zu Luftraum

- Gemeinsamer / **Gleichberechtigter** / Paralleler Zugang zum Luftraum mit Business / Commercial Aviation (denn falls nur exklusiver Zugang möglich ist, zieht oft GA "den Kürzeren")
- Möglichst flexibler und freier Zugang zum Luftraum bzgl. Zeit, Ort, Thermik, Meteo etc.
- Vorhandene Kapazitäten flexibler nutzen dank technischen Lösungen

Flugplatz-Infrastruktur und deren Nutzung für GA ausbauen

- Genügend dichtes "Netz" von für GA nutzbaren Flugplätzen
- Gute Erreichbarkeit von Zentren aus
- Start- und Landemöglichkeiten möglichst überall und nicht über die technischen Anforderungen hinausgehend (keine Überregulierung, grosse Flexibilität)
- Zugang zu Landesflughäfen (z.B. für Ausbildungszwecke)

Sicherheit

- Sichtbarkeit mittels technischen Lösungen erhöhen ("sehen und gesehen werden", Kollisionswarnung etc.)
- Reduktion Workload im Cockpit: Realtime Zugang zu Information während des Flugs ("Push")
- **NSP (skyguide) "Service Provider" unterstützt GA ähnlich wie in UK**

Verhältnismässige Regulierung der GA

- Regulierung und Vorschriften den Spezifika der GA entsprechend (keine one-size-fits-all Regulierungen zum Nachteil der GA)
- Verhältnismässige Anforderungen bzgl. Technik-Einsatz
- "einfacher" Zugang zum Flug (bzgl. Vorbereitung und Durchführung des Flugs)
- Keine Benachteiligung der Schweizer Fliegerei durch strengere Regulierung gegenüber dem Ausland: Keine striktere Regulierung als EASA in der CH / kein freiwilliges "darüber hinausgehen" (liberaler Weg) und nationalen Spielraum den man innerhalb des internationalen Regulierungswerks hat zu Gunsten der Schweiz nutzen
- Grenzübertritt: Zoll- und handelstechnische Gleichberechtigung mit anderen Verkehrsteilnehmenden (Boden, Wasser): Reduzierung der Hindernisse & Auflagen, die nur für Luftraum gilt
- Technische Lösungen/Vorgaben nicht nur auf kommerzielle Fliegerei zugeschnitten

Kosteneffizienz

- Möglichst kostengünstige Nutzung des Luftraums
- Gerechte und transparente Verteilung der für und um die Fliegerei anfallenden Kosten
- Stärkere Betrachtung der Fliegerei als "Service Public" --> Teilweise Kostenübernahme durch die öffentliche Hand (**Luftraum ist öffentliches Gemeingut und gehört allen! Keine Bevorzugung einzelner LR Nutzer.**)
- Kostengünstige technische Lösungen bevorzugen (open-source)

Nachwuchsförderung niederschwellig ermöglichen

- Grosszügige Möglichkeiten für Ausbildung und Training (Zugang zu entsprechenden Lufträumen, Infrastruktur etc.)
- Schaffung von geeignetem Übungsumfeld (Sicherheit etc.)

Schaffung von Rahmenbedingungen zur Förderung von Kreativität und Innovation

Nächste Termine: