



LTB Newsletter Sommer 2017

Liebe Kunden,

bevor wir uns in die Sommerpause verabschieden möchten wir euch mit diesem „LTB-Newsletter“ ein paar Informationen zu verschiedenen Themen geben von denen wir denken, dass sie für euch interessant sind:

- Urlaubszeit im LTB
- Betriebsferien der Hersteller
- Termine für Winterarbeiten
- Funkgeräte-Umstellung
- Service-Schreiben der Fa. SCHROTH
- Selbstbehalt und Versicherungssummen
- Ausländische Versicherungen
- Verstärkung gesucht

Wir wünschen euch eine tolle Sommerzeit mit erlebnisreichen Flügen und guter Erholung.

Herzliche Grüsse
Peter und Martina mit Team

URLAUBSZEIT IM LTB

Wir machen Pause – und sind daher in folgenden Zeiten nicht (bzw. nur per Mail, aber nicht täglich) erreichbar:

03.-07.07.2017

24.07.-11.08.2017

Ab dem 14.08.2017 sind wir zu unseren Geschäftszeiten gerne wieder erreichbar.

BETRIEBSFERIEN DER HERSTELLER

Auch manche Hersteller machen Sommerpause.

Hier einige Ferienzeiten zur Info:

Schempp-Hirth: 21.08.-08.09.2017

Schleicher: 24.07.-11.08.2017

DG: immer jemand erreichbar

Lange: immer jemand erreichbar

Tost: immer jemand erreichbar

Winter: 31.07.-18.08.2017

Solo: immer jemand erreichbar



TERMINE FÜR WINTERARBEITEN

Unser Terminkalender für die kommende Herbst-/Wintersaison hat sich in den letzten Wochen schon gut gefüllt. Besten Dank dafür!

Neue Termine können wir wieder ab Oktober anbieten. Einzelne Lücken gibt es vorher noch – abhängig davon, was für Arbeiten durchzuführen sind.

Wenn ihr euer Flugzeug über die Wintermonate zu uns bringen möchtet ist es also ratsam, dass ihr baldmöglichst einen Blick in den Kalender werft und uns Bescheid gebt.

Bitte informiert uns möglichst detailliert über die durchzuführenden Arbeiten, damit wir die Dauer entsprechend planen können. So ist es für uns auch besser möglich, euch einen Abholtermin zu nennen. Bedenkt bei eurer Planung auch z.B. Einstelltermine fürs Winterlager oder Vorführtermine für den Anhänger, damit es da nicht eng wird..

Für uns wird es immer dann schwierig, wenn zusätzlich zu den angemeldeten Arbeiten weitere to dos auftauchen („ach wenn der Flieger grad bei euch ist, dann macht doch noch...“). In diesem Fall behalten wir uns vor, den vereinbarten Abholtermin zu verschieben, da sich sonst andere eingeplante Aufträge verzögern würden.

Das wäre nicht fair – hier wollen wir besser werden und möchten mit eurer Unterstützung daran arbeiten. Danke für euer Verständnis!

Unser Tipp: Verwendet das Auftragsblatt auf unserer Webseite und lasst uns dieses vorab per Mail zukommen (<https://www.ltb-peterneukom.ch/downloads/>).

FUNKGERÄTE

Die Umstellung der Funkgeräte auf das 8.33kHz-Frequenzraster steht zum 01.01.2018 wohl in der Tat an.

Wer noch kein entsprechendes Funkgerät beschafft oder bestellt hat sollte sich frühzeitig über Liefertermine informieren.

In Webshops sind aktuell meist noch einzelne Geräte mit geringerer Lieferzeit verfügbar (hier aber bitte vor dem Kauf das Vorgehen im Servicefall klären → Gerät wird im Ausland gekauft, wird dann Service in der CH angeboten?).

Die Hersteller (z.B. Becker) geben auf Nachfrage aber schon Liefertermine Ende November 2017 an – bei Bestelleingang jetzt!

Regelmässig werden wir ausserdem nach unserer Meinung zu dem kombinierten Gerät Flugfunk / Transponder von AIR Avionics gefragt. Grundsätzlich ist die Idee sehr gut – Platz sparen im Instrumentenbrett ist immer von Vorteil. Wir sind bezüglich dieser bereits lange angekündigten Lösung regelmässig mit AIR Avionics in Kontakt – aktuell haben wir auf Nachfrage die Information erhalten, dass AIR Avionics keinerlei verbindliche Angaben über Produktions- und Auslieferbeginn der AIRcom Flugfunkgeräte macht. Zwar steht die Zulassung der Bedieneinheit AIRcontrolDisplay wohl kurz bevor, das Funkgerät wird aber in einem komplett eigenen Verfahren zugelassen und hierzu bekommen wir keine genaueren Aussagen.

AIR Avionics möchte in Kürze selbst über die Situation informieren. Daher ist es für Interessierte sicher ratsam, ab und zu mal dort auf der Webseite vorbeizuschauen.



SERVICE-SCHREIBEN DER FA. SCHROTH

Achtung – wichtig für alle, die mit Gurtsystemen von SCHROTH unterwegs sind!

Bereits zu Beginn dieses Jahres hat die Firma SCHROTH ein Serviceschreiben veröffentlicht (<https://www.schroth.com/en/segments/aviation/service/service-information-letters-sil.html>), in dem auf eine reduzierte Lebensdauer von Gurtsystemen hingewiesen wird, wenn diese für Kunstflug verwendet werden.

Wenn ihr jetzt denkt „das betrifft mich nicht weil ich mache keinen Kunstflug“, dann solltet ihr dennoch weiterlesen und bei Unklarheiten am Besten bei SCHROTH direkt nachfragen (Kontakt findet ihr in dem Link oben).

Hier ein paar Facts, die wir von SCHROTH so bestätigt bekommen haben:

- Betroffen sind die Gurtsysteme mit den Teilenummern 4-01..., 4-02..., 4-03... und 4-04... (die Nummern findet ihr auf den Schildchen an den Gurten direkt und auch auf der dazugehörigen Form 1) – das sind genau die Muster, die wir in unseren Segelflugzeugen verwenden...
- Aktuell ist es nur ein Service-Schreiben mit unverbindlichem Charakter. Es ist allerdings eine EASA AD in Vorbereitung, mit dieser die Fristen verbindlich werden.
- Selbst wenn mit einem Segelflugzeug kein Kunstflug gemacht wird, gelten die 5Jahre Lebensdauer für dort verbaute Gurte der oben genannten Systeme, wenn das Flugzeug grundsätzlich für Kunstflug zugelassen ist (wenn also zB im Handbuch Kunstflugfiguren beschrieben sind)! Diese Aussage können wir ehrlich gesagt in dieser Form nicht recht glauben, SCHROTH scheint sich hier auf die ganz sichere Seite begeben zu wollen. Es wurde uns aber so bestätigt.
Wir interpretieren das nun so: Ist ein Segelflugzeug nur dann für Kunstflug zugelassen wenn zusätzliche Instrumente eingebaut sind (z.B. ein G-Messer), diese aber aktuell nicht eingebaut sind, gilt das Flugzeug nicht als für Kunstflug zugelassen. Also haben die dort verwendeten Gurtsysteme eine Lebensdauer von 12Jahren. Gibt es eine solche Ergänzung der Ausrüstung als Bedingung für Kunstflug nicht und ist Kunstflug im Handbuch beschrieben, gilt eine Lebensdauer von 5Jahren.
- Wie gesagt, seid hier bitte wachsam und nehmt im Zweifel selbst Kontakt mit SCHROTH auf. Solltet ihr andere Aussagen erhalten, lasst es uns bitte wissen!

Unser Rat:

Checkt unbedingt die Nummern eurer Gurtschlösser – auch wenn das Serviceschreiben keinen verbindlichen Charakter hat. Eine EASA AD dazu wird kommen und spätestens dann müsst ihr sowieso reagieren.

Alle Angaben ohne Gewähr!

Eine Rücksprache mit eurer CAMO / eurem Prüfer ist sicher ratsam.

SELBSTBEHALT UND VERSICHERUNGSSUMMEN

Klar - ein hoher Selbstbehalt lockt erst einmal mit einer geringen Versicherungsprämie. Im Schadensfall entpuppt sich dies aber möglicherweise schnell als Nachteil für den Kunden. Nämlich genau dann, wenn die Schadenssumme knapp unter dem Selbstbehalt liegt und der Schaden bzw. die Reparatur dann selbst bezahlt werden muss.

Hier lohnt es sich auf jeden Fall, beim Versicherer gelegentlich eine Vergleichsofferte mit niedrigerem Selbstbehalt einzuholen um die Prämien zu vergleichen.

Durch die zunehmende Transparenz auf dem Versicherungsmarkt ist das Prämienniveau unserer Beobachtung nach in den letzten Jahren deutlich gesunken. Daher ist es für den Flugzeughalter/-eigentümer meist sinnvoller, einen geringeren Selbstbehalt zu wählen (auch bei einer dann etwas höheren Prämie) um dann im Schadensfall auf die Versicherungsleistung zurückgreifen zu können.



Auch die Höhe der gewählten Versicherungssumme pro Flugzeug sollte von Zeit zu Zeit überprüft werden. Eine Anpassung der Versicherungssumme an den aktuellen, realen Marktwert des Flugzeugs führt in der Regel zu einer Ersparnis bei der Prämienhöhe.

Ausserdem ist es ratsam zu prüfen – dies gilt vor allem beim Abschluss einer neuen Versicherung –, ob Wettbewerbsflüge aus dem Versicherungsumfang explizit ausgeschlossen sind.

Bitte versteht diese Ausführungen als Denkanstoss – wir diskutieren mit Kunden öfters über diese Themen und denken, es ist richtig, sich von Zeit zu Zeit damit auseinanderzusetzen.

AUSLÄNDISCHE VERSICHERUNGEN

Neben den bekannten Versicherern mit Sitz in der Schweiz kommen immer mehr ausländische Versicherungen auf den Markt, die mit vermeintlich günstigen Prämien locken. Hier ist es aus unserer Sicht unumgänglich, sich genauestens mit den Versicherungsbedingungen auseinanderzusetzen und das „Kleingedruckte“ zu studieren.

So ist z.B. oftmals keine freie Werkstattwahl möglich – heisst, der Versicherer bestimmt, wo der Schaden repariert wird (bei den einschlägigen „grossen“ Versicherungen mit Sitz in der Schweiz entscheidet dies der Flugzeughalter/-eigentümer). Auch wird meist nur die günstigste Variante einer Reparatur bezahlt (im Rahmen eines Telefongesprächs wurden wir von einer ausländischen Versicherung kürzlich dazu angehalten, „mit dem billigst möglichen Verfahren“ zu reparieren. Die Nachhaltigkeit der Reparatur interessiert sie nicht).

Auch sollte geprüft werden, bei welchen Fällen Selbstbehalt anfällt und bei welchen nicht. Auch hier haben wir Unterschiede zu den Versicherungen mit Sitz in der Schweiz festgestellt.

Ein weiterer Punkt ist sicherlich die Erreichbarkeit des Bearbeiters und die Abwicklung des Schadensfalls, was sich als aufwändiger und komplizierter herausstellt als wir es von Schweizer Versicherungen kennen.

Ihr merkt - wir haben in den letzten Monaten leider keine guten Erfahrungen mit ausländischen Versicherungen gemacht.

Neben den oben angeführten Punkten vor allem deshalb nicht, weil unser Qualitätsverständnis und unsere Philosophie, Reparaturen nachhaltig und werterhaltend durchzuführen nicht zu der Arbeitsweise und den Vorgaben dieser Versicherungen passen.

Selbstverständlich lassen wir euch auch in Zukunft nicht im Regen stehen, wenn der Schaden mit einer ausländischen Versicherung abzuwickeln ist. Allerdings behalten wir uns in diesen Fällen vor, das Vorgehen im Vorfeld individuell mit dem Kunden abzustimmen um zu einer für ihn und uns passenden Lösung zu gelangen (etwa hinsichtlich Ersatzteilbeschaffung, Art der Reparatur, Kommunikation zur Versicherung, Vorgehen bei der Bezahlung, ...).

VERSTÄRKUNG GESUCHT

Ab Herbst / Winter 2017 suchen wir Verstärkung. Wer also jemanden kennt der jemanden kennt.... Wer sich für eine Mitarbeit bei uns interessiert sollte handwerklich und technisch begabt sein, Kenntnisse im Segelflugzeugbau (idealerweise auch mit Struktur- und Lackierarbeiten) mitbringen und an der abwechslungsreichen Arbeit in unserem kleinen LTB interessiert sein. Beginn nach Absprache ab Oktober / November 2017 in Vollzeit.

Wenn ihr jemanden wisst, der Interesse habt – gebt gerne unseren Kontakt weiter!