

Jahresbericht des SFVS 2009

Dieser Jahresbericht informiert über die wichtigsten Aktivitäten 2009 des Vorstandes des SFVS. Der Vorstand will hiermit einen Überblick über die vielfältigen Aufgaben und Resultate in den verschiedenen Bereichen vermitteln. Zusätzliche Informationen werden regelmässig auf unserer Website (www.segelfliegen.ch) publiziert. Insbesondere können dort auch alle Protokolle der Vorstandssitzungen eingesehen werden.



Bericht des Präsidenten

[Blumer] Gesamthaft betrachtet dürfen wir auf ein erfolgreiches Jahr zurück blicken. Sehr gute

Wetterbedingungen im Frühjahr und im August haben zu einer enormen Steigerung der Anzahl Flüge und auch der Teilnehmer im Nationalen Segelflugwettbewerb (NSFW) geführt. Dies zeigt,

dass trotz abnehmender Mitgliederzahlen die fliegerischen Aktivitäten, mindestens im Streckenflug, zugenommen haben. Gleichzeitig haben gegenüber dem Vorjahr die gravierenden

Unfälle massiv abgenommen. Wir hoffen diese Tendenz halte auch in den nächsten Jahren an.

Die nachfolgenden Berichte zeigen die vielen Aufgaben die der Vorstand in den vergangenen Monaten bearbeitet hat. Was meine Kollegin und meine Kollegen im Vorstand ehrenamtlich leisten ist enorm und verdient Dank und Anerkennung. Der Vorstand traf sich zu 5 Vorstandssitzungen, einer GV, einer Segelfliegerkonferenz und einem zweitägigen Workshop. Die einzelnen Büros haben zusätzliche Sitzungen und Besprechungen abgehalten.

Viele Aufgaben müssten eigentlich durch vollamtliche Spezialisten erledigt werden. Dies würde den Segelflug zusätzlich verteuern. Deshalb bleibt uns keine andere Wahl als motivierte Kolleginnen und Kollegen zu suchen die bereit sind ehrenamtlich viel Arbeit zu leisten. Wir sind uns aber bewusst, dass der zeitliche Aufwand und das Engagement in vielen Bereichen an der Grenze des Zumutbaren für eine ehrenamtliche Tätigkeit sind.

Wir werden aber auch unterstützt vom Zentralvorstand und dem Zentralsekretariat des AeCS, den anderen AeCS Sparten und was die internationalen Regulierungen betrifft von den Spezialisten der European Gliding Union (EGU) und von Europe Air Sports (EAS).

Der Vorstand orientiert sich bei seinem Vorgehen an den nachfolgenden, seit drei Jahren unveränderten Zielsetzungen:

Den Segelflug in der Schweiz erhalten und fördern.

Chancen auswerten und Gefahren frühzeitig erkennen
Probleme überlegt angehen und lösen.

Mit den finanziellen Mitteln haushälterisch umgehen.

Offen und transparent informieren

Gesamthaft gesehen können wir die Zielsetzung als erreicht betrachten, auch wenn nicht immer alles perfekt abläuft.

Politik

[Blumer] Die politische Akzeptanz des Segelfluges bleibt auch weiterhin ein wichtiges Thema. Alleine sind wir machtlos. Einzig die Zusammenarbeit mit dem AeCS, mit der Aerosuisse und international mit der EGU und mit Europe Air Sports (EAS) gibt uns die Möglichkeit unsere Bedürfnisse einzubringen. Zusätzlich müssen alle Mitglieder unterstützen und bei Bekannten und Freunden Lobbying betreiben. Nur der persönliche Kontakt mit Behördemitgliedern und Politikern hilft uns weiter, alle anderen Mittel haben sich als wirkungslos erwiesen.

Die Abstimmung über die Verwendung der Mineralölsteuer aus Flugtreibstoffen ist für uns positiv verlaufen. Ebenso hat der Einfluss der Aerosuisse und des AeCS bei der Behandlung der Luftfahrtrevision im Parlament erste positive Folgen gezeigt.

Mitgliederentwicklung

[Blumer] Die Anzahl Mitglieder im vergangenen Jahr ist praktisch unverändert geblieben. Zwischen dem 31. Dezember 2008 und dem 31. Oktober 2009 hat sich der Mitgliederbestand von 2846 auf 2835 nur leicht reduziert. Etliche Gruppen konnten ihren Bestand im laufenden Jahr sogar erhöhen.

Die Auswirkungen auf unsere Mitgliederzahlen wegen des obligatorischen Medicals für Piloten ab 60 werden sich aber erst in den nächsten Jahren zeigen. Die nachfolgende Grafik zeigt die Alterspyramide der Schweizer Segelflugpiloten 2008.

Führung und Personelles

[Blumer] Die Aufteilung der Vorstandsarbeit auf diverse Büros hat sich grundsätzlich bewährt. Die anstehenden Aufgaben können effizienter erledigt werden und die Anträge aus den Büros an den gesamten Vorstand sind ausgereift und vereinfachen die Entscheide des gesamten Vorstandes.

Leider ist die Vakanz eines Vertreters der Romandie immer noch offen. Wir stellen aber ein vermehrtes Interesse der welschen Kollegen an unserer Vorstandsarbeit fest und diverse Kollegen haben uns spontan bei Übersetzungsarbeiten etc. unterstützt.

Eine grosse Stütze ist Marco Schnyder im ZS des AeCS. Dank seinem Engagement und seiner Erfahrung laufen die Administration, der NSFW und die FAI- und

Rekordfluganmeldungen reibungslos. Auch René Meier als Spezialist für Internationales und Luftraum setzt sich voll für den SFVS ein. Dem ZV und allen Mitarbeitern im ZS danken wir für die fachkompetente Unterstützung und die stets kollegiale Zusammenarbeit.

Arnold Germann hat auf die GV 2010 als Vorstandsmitglied und Spezialist Flight Safety demissioniert. Arnold war seit 1996 im Vorstand. Er hat massgeblich zur Schaffung der Flight Safety Seminare beigetragen, und er hat regelmässig die Workshops des OSTIV Training - und Safety Panels besucht und die Erkenntnisse aus diesen Workshops in unsere Unfall Präventionsanstrengungen einfliessen lassen. Wir danken Arnold für seinen Einsatz und seine gute Kameradschaft innerhalb des Vorstandes. An der GV 2010 muss ein neues Vorstandsmitglied gewählt werden. Alle Präsidenten sind aufgefordert geeignete Kollegen zu finden und zur Mitarbeit im Vorstand zu animieren.

Auf den Abschluss der Wahlperiode wollen die folgenden Vorstandsmitglieder an der GV 2011 zurücktreten:

- Joseph Allenspach, Betreuung Nationalmannschaft
- Urs Isler, Kommunikation, OLC, IGC
- Emil Blumer, Präsident

Finanzen

[Krenger] Dank der Erhöhung des Jahresbeitrages von Fr. 60.- auf Fr. 80.- konnten wir unseren Ertrag aus den Mitgliederbeiträgen von Fr. 165'706.- im Jahr 2007 auf Fr. 206'216 für 2009 steigern. Dies gibt dem Segelflugverband den nötigen Spielraum, um trotz zurückgehenden Beiträ-

gen von Dritten unsere Leistungen beibehalten zu können. In diesem Zusammenhang dürfen wir unseren Mitgliedern ein Kränzchen winden: Von jenen, welchen zuerst noch der alte Jahresbeitrag verrechnet wurde, haben fast 96% die Nachforderung von Fr. 20.- anstandslos beglichen.

Gesamteinnahmen aus Mitgliederbeiträgen, Zustandskontrollen, freiwilligen Zahlungen für die Ausbildungsunterlagen und Kursgeldern von total Fr. 235'991.- steht ein Betriebsaufwand von Fr. 263'000.65 gegenüber. Nach Zinsertrag, Spesen und Steuern resultiert ein Verlust von Fr. 26'758.73. Der Segelflugverband kann also seine Aufwendungen, primär für Sport (38% des gesamten Betriebsaufwandes), Ausbildung (13.3%), Support der Gruppen (1.7%), Kommunikation (11.7%) und Administration (32%) nicht aus eigenen Mitteln decken. Aus dritten Quellen erhielten wir die folgenden Beiträge: Fonds Nachwuchsförderung «Peter Schnewly» 16861.70, aus dem Spezialfonds Flüsterschlepp noch Fr. 676.60, aus dem Fonds SWISS OLYMPIC 16'901.00, aus dem Fonds Bund SWISS OLYMPIC Fr. 8'000.00 und aus dem Subventionsfonds PRO AERO Fr. 10'634.20.

Unter Einrechnungen aller Fondsentnahmen von total Fr. 57'114.60 ergibt sich ein Schlussergebnis mit einem Gewinn von Fr. 30'355.87. Somit haben wir den budgetierten Gewinn von Fr. 37'122.00 um Fr. 6'766.- verpasst. Die grössten Differenzen ergaben sich bei folgenden Posten: Dank des Ertrages aus den Zustandskontrollen verzeichneten wir auf der Einnahmenseite ein Plus von Fr. 14'241.-. Deutlich über Budget liegen aber die folgenden Aufwandsposten: mit 17'356.- die Beschickung der Junioren-

Weltmeisterschaft (hohe Transportkosten), dies wurde nur zum Teil durch Minderaufwendungen in anderen Bereichen des Sportes kompensiert, und mit Fr. 13'403.- die Breitenförderungskurse (BFK) (Grund hohe Teilnehmerzahlen, nur zum Teil kompensiert durch höhere Teilnehmerbeiträge).

Rechtliches

[Dünner-Graf] Im Jahr 2009 erfolgte der Abschluss der Gerichtsverfahren bezüglich des Luftraums Zürich mit dem Rückzug der Beschwerde Luftraum 2005 durch die Beschwerdeführer und einer Kostenrückerstattung durch das Bundesverwaltungsgericht. Der Rückzug erfolgte gestützt auf die Beurteilung, dass die Chancen für dieses Verfahren nach den vorausgegangenen Bundesgerichts- und Bundesverwaltungsgerichtsentscheiden noch deutlich geringer geworden sind und die Ressourcen für neue Massnahmen eingesetzt werden sollen.

Im Februar hat die Präsidentenkonferenz den neuen Statuten des SFVS zugestimmt. Die neuen Statuten wurden nötig, um die Statuten an die letzten Änderungen der AeCS-Statuten anzugleichen. Den Präsidenten der dem SFVS angeschlossenen Gruppen wurde ein Wortlaut zur Aufnahme in die Gruppenstatuten zur Verfügung gestellt, welche die Anbindung der Gruppenstatuten an die neuen Statuten des SFVS sicherstellt.

Des Weiteren haben wir Stellung genommen zu verschiedenen Anfragen und Vorlagen aus dem EU-Raum und von befreundeten internationalen Verbänden, wie z.B. im Bereich cloud flying oder

Stellungnahme zu verschiedenen NPA's.

Eine Unterstützung erfolgte im Bereich Rechtliches auch mit den anderen Mitgliedern im Bereich Zusammenarbeit mit dem BAZL bezüglich der Schaffung von certifying personnel, insbesondere bezüglich der Übergangsregelung.

Schliesslich hat der SFVS im Rahmen der Vernehmlassungsantwort zur „Ausscheidung von Landschaftsruhezonen für die zivile Luftfahrt“ eine Stellungnahme abgegeben bzw. die Anliegen des SFVS in die Stellungnahme einfließen lassen.

Internationales

EGU - EASA

Die General Aviation ist für viele Bürger der EU ein wichtiger Teil ihres Lebens und die Teilnahme und die Freude an den fliegerischen Aktivitäten sollte nicht durch komplexe Regulierungen erschwert werden.

Quelle NPA 14-2006, Seite 9

[Blumer] Am jährlichen Kongress der EGU wurde der zurücktretende General Secretary, Emil Blumer, durch Markus Gnägi, Präsident der Segelfluggruppe Freiburg ersetzt. Unsere aktive Teilnahme im Board der EGU bringt sehr viele Vorteile. Wir sind sehr gut informiert und können unsere Bedürfnisse direkt einbringen. Die EGU hat diverse Vertreter in EASA Arbeitsgruppen entsenden können. Diese Vertreter bewirken viel mehr als nachträgliche Änderungsanträge.

Am 28. September 2009 trat auch in der Schweiz der EASA Part M für die General Aviation vollumfänglich in Kraft. Speziell für den

Segelflug ergeben sich dadurch zum Teil einschneidende Änderungen. Bei der Einführung mussten wir feststellen, dass die grundlegenden Kenntnisse über EASA und deren Auswirkungen auf die gesamte Luftfahrt in der Schweiz leider noch mangelhaft sind. Der Vorstand hätte offensichtlich noch mehr und umfassender orientieren können, der gleiche Vorwurf muss aber auch dem BAZL gemacht werden. Zwar hat das BAZL jährlich ein bis zweimal mit den EASA – Newsletter orientiert, aber diese Orientierungen waren meistens nur für Fachleute verständlich. Wegen der fehlenden verständlichen Kommunikation über die Neuerungen in der Schweiz gab es viel Ärger und Fehlinterpretationen bei der Umsetzung in der Schweiz. Wobei der Sonderfall Schweiz als EASA Mitglied aber nicht EU-Mitglied auch bei den Juristen zu unterschiedlichsten Ansichten führt. Dass in der Schweiz immer noch eine Basisverordnung der EASA gültig ist, die in der EU schon vor anderthalb Jahren wieder abgeändert wurde, veranschaulicht die Unsicherheit in Bezug auf die Rechtsgrundlagen.

Kurt Oswald hat am EGU Airspace Meeting teilgenommen und dabei die neuesten Ideen und Pläne zur zukünftigen Luftraumgestaltung in Europa erfahren. Wir verfolgen zusammen mit unseren europäischen Partnern diese Entwicklung sehr aufmerksam. Wir werden orientieren sobald die heutigen Pläne konkret werden.

IGC Jahreskonferenz in Lausanne

[Isler] An der Jahreskonferenz in Lausanne waren Urs Isler und

Thomas Frey anwesend. Beschlossen wurde:

- Die WM 2012 der 15m, 18m und Offenen Klasse wird nach Uvalde (USA) vergeben. Beworben hatte sich auch Narromine (Australien).
- Die WM 2012 der Standard, Club und World-Class geht nach Argentinien. Es gab für diese Veranstaltung keine Konkurrenzbewerbung.
- Das Projekt ATMOS (Online Plattform der FAI analog OLC) ist sistiert
- Der 'Barron Hilton Soaring Cup' wird eingestellt.
- Der Grand Prix Final findet im Januar 2010 in Chile statt
- Der deutsche Vorschlag für die Reglementierung der 'Continental Records' wurde angenommen. Abgrenzung von Europa zu Asien ist der 61° Meridian.
- Anstelle der heutigen World-Klasse soll eine 13.5 m Klasse eingeführt werden. Die Reglementierung wird im laufenden Jahr bearbeitet.

Für zwei Jahre wurden wiedergewählt: Bob Henderson (NZL) als Präsident, Peter Eriksen (DEN) als Sekretär und Eric Mozer (USA) als 1st. Vice-Präsident.

Als Vice-Präsidenten wurden Göran Ax (SWE), Visa Matti Leinikki (FIN), Brian Spreckley (GBR), Roland Stuck (FRA) und Peter Platzer bestätigt.

Die Lilienthal-Medaille ging an Roland Stuck

Das Pirat Gehriger Diplom ging nach Neuseeland an Max Stevens.

Die Pelagia Majewska Medaille wurde an eine Pilotin der USA, Doris Grove, vergeben.

Projekte

[Blumer] Das Projekt Flüsterschlepp ist für den SFVS abgeschlossen. Unterdessen sind mehrere Ecolight-Schlepper im Einsatz. Die Vorteile dieser Schleppflugzeuge, gute Schleppleistungen bei gegenüber den herkömmlichen Schleppflugzeugen massiv reduziertem Treibstoffverbrauch und einem kleineren Lärmpegel sind unbestritten. Leider entspricht die bisherige Fertigungsqualität des zum Schleppen gut geeigneten französischen Musters MCR nicht den Erwartungen der Schweizer Kunden.

Luftraum

[Oswald] Das Berichtsjahr war geprägt von zahlreichen Meetings mit unseren Verhandlungspartnern BAZL, Luftwaffe, Skyguide und der französischen Flugsicherung in Basel. Bewährtes wurde immer wieder in Frage gestellt, so zum Beispiel die seit Jahren bewilligten „Tempo Segelflurzonen während MIL ON“. Schliesslich konnte mit der Umbenennung in „Tempo Restricted Area“ eine neue, ICAO-konforme Lösung gefunden werden.

Basel TMA Tango-Sektoren

An zwei Meetings im März mit den zuständigen Stellen wurde vereinbart, die Aktivierungszeit der Tango-Sektoren von heute 60 bis 90 Min. auf 30 Min. zu verkürzen. Diese Massnahme soll die Flexibilität der ATC vergrössern und eine deutliche Reduzierung der vorsorglichen Aktivierungszeiten ermöglichen. Leider ist das Projekt bei den französischen Behörden liegen geblieben und

deshalb noch nicht umgesetzt worden. Nun hoffen wir auf eine Verbesserung der Situation ab April 2010.

Restricted Areas der Luftwaffe

Bei den temporär bewilligten R-Areas Emmen, Hohgant und Speer konnte festgestellt werden, dass die Luftwaffe die Aktivierungszeiten auf ein absolut notwendiges Minimum beschränkt und die Bedürfnisse der Segelflieger weitgehend berücksichtigt hat. Erfreulicherweise kann festgestellt werden, dass sich die Luftwaffe an die mit uns getroffenen Vereinbarungen gehalten hat.

Segelflugbetrieb in Grenchen

Rechtzeitig zu Beginn der Saison konnte eine neue Segelflug Vereinbarung zwischen Skyguide, Flughafen Grenchen und den Segelfluggruppen abgeschlossen werden. Nach der Einführung der neuen IFR-Abflugverfahren per 3. Juni konnten dann nur noch 2 der 3 Segelflurzonen BB aktiviert werden, was den Segelflugbetrieb behindert hat. Zur Bereinigung der Situation haben im November neue Verhandlungen stattgefunden. Das Resultat steht bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

Ausblick

Erfreulicherweise sind für 2010 nur geringfügige Anpassungen der Luftraumstruktur zu erwarten.

Die R-Area Emmen wird zwar auf der Karte erscheinen, soll jedoch in den Monaten April bis Juni sowie September/Oktober nur vormittags und Juli/August gar nicht aktiviert werden.

Zum Schutz der IFR-Anflüge nach St. Gallen soll westlich der CTR

eine kleine TMA errichtet werden.

Die Darstellung der Lufträume auf der ICAO- und Segelflugkarte soll international harmonisiert werden. Auf den Karten für 2010 sind geringfügige Anpassungen zu erwarten.

Skyguide und BAZL haben sich zum Ziel gesetzt, die Luftraumstruktur der Schweiz bis März 2012 ICAO-konform zu gestalten. Anpassungen sind für unsere speziellen Segelflug-Lufträume wie Segelflurzonen, Wolkenflurzonen, Segelflurzonen und Segelflurzonen zu erwarten. Für deren Erhalt werden wir uns mit allen Kräften einsetzen.

Ausbildung

Fluglehreraus- und Weiterbildung



[Mäder] Die vom BAZL an den SFVS delegierte Segelfluglehrerausbildung verlief im gewohnten Rahmen.

In zwei Fluglehrerkursen konnten insgesamt 12 neue Fluglehrer ausgebildet werden. Der erste Kurs wurde in Amlikon und der zweite in Locarno durchgeführt und als Instruktoren wurden Susanne Lütolf, Emil Blumer, Peter Bregg, Pepe Schäuble, Simon Maurer, Michel Barras, Patrick Hofer und Xappi Mäder eingesetzt. Alle 12 Fluglehrerkandidaten haben die Ausbildung mit Erfolg abgeschlossen und sind nun als Fluglehrerasspiranten im Einsatz.

Die praktischen Prüfungen der Kandidaten für die Kurse 2010 erfolgten im Herbst dieses Jahres wiederum in Buochs. Für die theoretische Prüfung sind nun 15 Kandidatinnen und Kandidaten qualifiziert und wir planen im 2010 zwei Fluglehrerkurse.

Da in den nächsten Jahren einige Kursinstruktoren "pensioniert" werden, musste auch hier Nachwuchs gesucht und ausgebildet werden. Mit Simon Maurer und Alois Lüthold konnten zwei neue Instruktoren gefunden werden.

Weiterbildungskurse für Fluglehrer

Das BAZL und der Segelflugverband SFVS führen seit 2008 5-tägige Weiterbildungskurse für Segelfluglehrer durch. Die beiden Kurse in Courtelary und Raron waren ein voller Erfolg und die 9 Kandidaten konnten ihr theoretisches und praktisches Wissen wieder auf den neusten Stand

bringen. Die Theorieblöcke umfassen u. A. „Lernen in Theorie und Praxis“ das Fach „Human Performance and Limitations“ aber auch die Auseinandersetzung mit dem Thema Stress beim Fliegen. Die praktischen Ausbildungsblöcke widmen sich den Fragen der Grundschulung, den abnormalen Fluglagen und den Segelflugzeugen mit Klapptriebwerk. Mit diesem Angebot können wir auch für gestandene Fluglehrer eine effiziente und wirkungsvolle Weiterbildung anbieten. Nun bleibt es den Fluglehrern überlassen, wie Sie dieses Ausbildungsangebot nutzen.

Unterstützung durch das BAZL und die Segelflugklubs

Im 2009 wurden die ersten Audits der Segelflugschulen durch das BAZL durchgeführt. Über diese Audits erfolgt eine eigentliche Qualitätskontrolle der Flugschulen.

Die Audits verliefen effektiv und sind der Sache dienlich. Leider sind die Audits mit zusätzlichen Kosten verbunden, was uns zu einer Intervention beim BAZL Direktor veranlasst hat. Dank der grossen Unterstützung der Vereine und des BAZL konnten wir im 2009 unsere Kurse / Weiterbildungen effizient und kostengünstig durchführen. Die Zusammenarbeit auf operativer Ebene mit Patrick Hofer vom BAZL war unkompliziert und effizient. Vielen Dank!



Sport

SM09 Schänis

[Isler] Schänis Soaring ist kurzfristig für die Organisation der Schweizermeisterschaft 2009 eingesprungen. Das Know How aus dem Jahr 2007 und eine gleiche Belegung der Ressorts erlaubten eine schlanke Organisation. Es war vereinbart, dass keine aufwendige PR und Medienarbeit geleistet würden. Die hohen Erwartungen für grosse Streckenflüge in den Hochalpen konnten auch diesmal nicht erfüllt werden: Die Wetterbedingungen liessen fünf Flüge zu, wobei nur ein Flug in die Berge ausgeschrieben wurde. Die Schweizermeistertitel wurden in einer gemischten Standard/15m Klasse und einer Offenen/18 m Klasse verliehen. Das Feld umfasste nur 30 Teilnehmer.

Die Abwicklung der Meisterschaft, wie auch die Bewirtung in der Festwirtschaft, funktionierten reibungslos und die Meisterschaften konnten in einem Rahmen abgewickelt werden bei dem auch die Geselligkeit nicht zu kurz kam. Die Segelflieger von Schänis hatten die Organisation bestens im Griff und es gebührt ihnen unser Dank für die grosse Arbeit.

Nationaler Segelflugwettbewerb NSFW

Im Reglement wurde für die Saison 2009 der Wertungsfaktor bei c-Flügen von 1.1 auf 1.0 herabgesetzt. Diese Korrektur hat sich als richtig erwiesen und bewirkte eine Aufwertung der ausgeschriebenen Dreieckflüge.

Die automatische Auswertung des NSFW auf dem Server des OLC hat auch im 2009 einwandfrei funktioniert.

Der Gruppenwettkampf auf der Basis der OLC-Liga wurde zum ersten Mal durchgeführt und ist bei den Segelfluggruppen gut angekommen. Die Leistungsbeurteilung über die Geschwindigkeit und die Punkteregelung über die 19 Wochenenden führten zu einem spannenden Verlauf. Die Klassierung an der Spitze war bis zur letzten Runde offen. Der neue Gruppenwettbewerb hat noch nicht alle Segelfluggruppen erreicht und eine lebhaftere Beteiligung wäre erwünscht.

Eine Reglementsänderung für 2010 drängt sich in der Geschwindigkeitswertung bei c-Flügen auf. Mit der aktuellen Regelung wird die Geschwindigkeit bei kleinen Distanzen zu hoch bewertet. Zur Auswahl stehen eine Anpassung der Mindestdistanz oder eine distanzabhängige Geschwindigkeitswertung. Die Reglementsänderung wird bis Ende Februar 2010 eingeführt und rückwirkend auf die eingereichten Flüge ab Oktober 2009 angewendet.

Kunstflug - Schweizermeisterschaft

[Schmid] Die Segelkunstflug-SM wurde im vergangenen Jahr durch die SG-Bad Ragaz organisiert. Bei guten Bedingungen konnten in den beiden Kategorien Promotion und Elite je 4 Durchgänge absolviert werden. Gleichzeitig fand ein Nachwuchswettbewerb der Kategorie Espoirs statt. Die Teilnehmerzahlen bewegten sich dank einigen Gastpiloten aus Deutschland und Oesterreich auf dem Niveau des Vorjahres.

Internationales

An der Kunstflug-WM in Budweis, Tschechien waren keine Schweizer Piloten am Start. Die Schweiz stellte aber mit Philippe

Kühler (Chief Judge) und Martin Götz (Scoring Officer) zwei wichtige Personen in der Organisation.

Im Oktober beschloss die CIVA, die bisher nur national existierende Kategorie „Advanced“ international zu anerkennen, und für 2010 die erste WM in dieser Kategorie auszuschreiben. Dies bedingt, dass sämtliche Schweizer Kunstflugreglemente der neuen Situation angepasst werden.

Der Segelkunstflug-BFK in Locarno war auch im vergangenen Jahr mit 21 Teilnehmern voll ausgebucht und konnte unter guten Bedingungen durchgeführt werden.

Nationalmannschaften

Nationalmannschaft 2009

[Allenspach] 2009 fanden zwei Europameisterschaften statt. In Nitra, Slowakei trugen die 15m-, 18m- und Offene Klasse und in Pociunai, Litauen die Standard-, Club-, Worldklasse und Doppelsitzer ihre Wettbewerbe aus.

EM Nitra

Werner Danz (18m), Marcel Dünner (18m) und Markus Gäumann (Offene Klasse) vertraten die Schweiz. Trotz durchgezogenem Wetter konnten 9 Wertungen geflogen werden. Werner Danz war infolge eines Flugzeugschadens gezwungen, nach sechs Tagen die Heimreise anzutreten. Mit unter anderem zwei topten-Tageswertungen wurde Marcel Dünner am Schluss 18. im 31-köpfigen Teilnehmerfeld, Markus Gäumann konnte mit sechs topten-Tagesplatzierungen schliesslich den guten 9. Rang unter 24 Teilnehmern erreichen.

EM Pociunai

Auch hier nahmen nur drei Schweizer teil: Stefan Leutenegger in der Standardklasse, René Schneebeli in der Doppelsitzerklasse und Edi Inäbnit in der Clubklasse. Die Wetterbedingungen erlaubten 13 Wertungen. Stefan Leutenegger wurde im Schlussklassement 11. (25 Teilnehmer), René Schneebeli 12. von 15 und Edi Inäbnit 21. bei 29 Teilnehmern.

Felix Kaiser, SG Basel (Nitra) und Hildi Schönmann, SG Fricktal (Pociunai) begleiteten die Teams in verdankenswerter Weise als Teamchefs und berichteten regelmässig über den Verlauf der Wettbewerbe.

Mitglieder der Nationalmannschaften nahmen an folgenden internationalen Wettbewerben teil:

Hockenheim 2009: Andreas Allenspach (2. Rang), Edi Inäbnit (7. Rang) in der Standardklasse, Marcel Dünner (3. Rang) in der 18m-Klasse.

Hahnweide 2009: Edi Inäbnit (7. Rang), Standardklasse.

Klippeneck 2009: Manfred Hahn (2. Rang), Andreas Allenspach (7. Rang) und Rolf Friedli (8. Rang) in der Standardklasse, Fredy Zulliger (13. Rang) in der 18m-Klasse.

Das **Debriefing 2009** der Nationalmannschaften fand am 31. Oktober statt. Schwerpunkt war das Referat von Olivier Liechi: *Meteorologische Streckenflugplanung mit dem Wetter-Browser*.

Im IGC-Ranking der Länder verlor die Schweiz leider wiederum 2 Ränge und figuriert nun auf Platz 17. Stefan Leutenegger auf Rang 172 und Rolf Friedli 194.

sind die bestklassierten Schweizer. Insgesamt umfasst die Liste per Ende 2009 weltweit 3929 Piloten.

Junioren - Nationalmannschaft



[Uebersax] Zum Jahresbeginn wurde gemeinsam das Tätigkeitsprogramm für die kommende Saison 2009 erarbeitet. Unser Hauptziel war eine gute zielgerichtete Vorbereitung für den Saisonhöhepunkt, die Junioren-Weltmeisterschaft in Räyskälä, Finnland. Bei dieser Vorbereitung ging es u.a. darum das Wettbewerbsttraining zu fördern, indem die Jungs an Regionalen-, Nationalen-, und Internationalen Wettbewerben mitfliegen sollten. Leider mussten die meisten Piloten wegen ihres Studiums, beruflichen Auslandsinsätzen und Rekrutenschule das Training auf das absolute Minimum beschränken.

Trainingsweekend in Magglingen

Am 20. und 21. Dezember 2008 traf sich die Junioren-Nationalmannschaft (JNM) wiederum in Magglingen zur Vorbereitung der kommenden Saison. Hauptthemen waren Ziele 2009, Sicherheit im Streckensegelflug, Fliegen in Finnland und Fitness.

Trainingslager Sisteron

Das Gros der JNM und einige Piloten aus dem Nachwuchskader nahmen an diesem Trainingslager teil. Die Ziele die wir uns gesteckt hatten waren das Training unter Wettbewerbsbedingungen und

das Trainieren des Teamfluges. In der 2. Wochenhälfte wurde das Wetter so schlecht, dass wir die Zeit in die Auffrischung der theoretischen Kenntnisse investieren konnten.

Austrian Gliding Grand Prix

An diesem Grand Prix der in Feldkirchen stattfand, nahm Jürg Haas mit seiner ASW 27 teil. Von den 12. Konkurrenten erreichte Jürg den 11. Schlussrang. Er musste feststellen, dass die Lorbeeren in dieser für uns neuen Wettbewerbsart sehr hoch hängen.

Junioren-Schweizermeisterschaft in Kägiswil

Zum ersten Mal wurde die JSM von einem Inneralpinen Flugplatz aus durchgeführt. Das Teilnehmerfeld zählte 24 Piloten, davon eine Frau und 5 Kollegen aus dem Nachbarland Deutschland. Es konnten drei anspruchsvolle Wettbewerbsflüge durchgeführt werden. Sieger wurde Marc Gerber, dicht gefolgt von Jürg Haas und Patrick Puskeiler aus Deutschland.



Schweizermeisterschaft der Elite Schanis 6. bis 13. Juni 2009

An dieser Schweizermeisterschaft der Elite waren auch 4 Piloten der Junioren-Nationalmannschaft vertreten. Alle 4 starteten in der gemischten 15m/Standard Klasse. Felix Schneebeli wurde Vize-Schweizermeister, Jürg Haas erflog den guten 9. Rang, der Junge Nachwuchspilot Roger Frei erreichte Platz 12 und Silvan Gacand wurde 15. von insgesamt 17 klassierten Piloten.

46. Internationaler Hotzenwaldwettbewerb

Wie alle Jahre fand im Hochschwarzwald, nahe der Schweizergrenze der Internationale Hotzenwaldwettbewerb statt. Patrick Misun und Roger Frei nutzten diesen Wettbewerb um Qualifikationspunkte für den Verbleib in der JNM zu sammeln. Patrick Misun erreichte mit einer ASW 28 den 5. Schlussrang und Roger Frei holte mit einer DG-300 den 8. Schlussrang.

Junioren-Weltmeisterschaft Räyskälä Finnland

Der Höhepunkt der Saison 2009 war zweifellos die Junioren-Weltmeisterschaft in Räyskälä. Sowohl in der Club- wie auch in der Standard-Klasse konnten wir mit dem vollen Kontingent an den Start gehen. In der Club-Klasse stellten sich Reto Frei, Silvan Gacond und Matthias Lüthi der Konkurrenz. In der Standard-Klasse waren es Marc Gerber, Jürg Haas und Felix Schneebeili. An 9 Wettbewerbstagen konnten unsere Jungs ihr Können unter Beweis stellen. Unsere Piloten erliefen einige gute Tagesränge. Neben 9 Plätzen in den Top Ten hat Felix Schneebeili sogar einen Tagessieg erreichen können. Schlussränge:

Club (total 46 Piloten und 19 Nationen.)

26. Matthias Lüthi

27. Silvan Gacond

36. Reto Frei

Standard (total 36 Piloten und 16 Nationen.)

13. Felix Schneebeili

14. Jürg Haas

23. Marc Gerber

Mit dem 13. Rang von Felix und dem 14. Rang von Jürg haben wir gerade noch den Klassenerhalt bei Swiss Olympic geschafft. Herzliche Gratulation.

Spitzensport

[Frey] Auf Grund der erliefenen Resultate an den Europameisterschaften in Nitra (Slowakei) und Pociunai (Litauen) ist es uns leider nicht möglich *Swiss Olympic Cards* zu beantragen.

Trainingskonzept der 12 Bausteine

Ein zweitägiges Trainerseminar wurde noch Ende 2008 auf dem Weissenstein durchgeführt und dabei die Grundlage für die Organisationsstruktur der 12 Bausteine (Basisdokument SwissOlympic für die Einstufung der Sportarten) erarbeitet.

Bei zwei weiteren Treffen der SF-Trainer in diesem Jahr konnten die Bausteine mit Inhalten gefüllt werden. Die Aufschaltung als Link auf der Homepage des SFVS ist vollzogen.

Wir sind überzeugt mit den 12 Bausteinen ein Informations-Tool zur Verfügung zu haben, welches uns künftig einen grossen Nutzen und Vereinfachungen in der Organisation und Durchführung der Trainings bringen wird.

Einstufung SwissOlympic

Der Segelflugsport ist trotz grosser Anstrengungen (12 Bausteine) bei Swiss Olympic von der Stufe 4 auf die Stufe 5 zurückgestuft worden. Aufgrund unserer Reklamationen ist der Einstufungsentscheid sistiert worden. Erneute Auflagen seitens Swiss Olympic an den SFVS konnte mit der Fertigstellung des Nachwuchsförderungskonzeptes erarbeitet, und in November 09, auch eingereicht werden. Der Entscheid bezüglich der definitiven Einstufung des Segelfluges ist zurzeit immer noch ausstehend.

Kommunikation

Segelflug Bulletin

[Isler] Das Segelflug-Bulletin hatte auch im dritten Jahr in der Aero Revue seinen festen Platz. Die Zusammenarbeit mit der Redaktion funktionierte sehr gut und die Texte für die zehn Ausgaben konnten zu den festgesetzten Terminen geliefert werden. Das Bulletin wurde auch im 2009 mehrheitlich von der Basis gestaltet, indem rund 20 Segelfliegerinnen und Segelflieger aktiv geschrieben haben. Der beschränkte Platz erfordert eine straffe Formulierung und ein Redigieren war oft notwendig. Dies führte auch zu Enttäuschungen bei den Autoren indem die Texte nicht in der ursprünglichen Form veröffentlicht werden konnten.

Website: www.segelfliegen.ch

Weiterhin ist die Website des Segelflugverbandes gut besucht und zur aktuellen Information unentbehrlich geworden. Neu eingefügt wurde die Rubrik 'Segelflugsport', die auf Druck von Swiss Olympic erstellt werden musste. Swiss Olympic gibt einer Sportart nur dann eine finanzielle Unterstützung, wenn deren normierte Abläufe und Strukturen für die Ausbildung und Förderung des Nachwuchses befolgt werden. Dazu gehören auch Vorgaben in Kommunikation, Information und Administration.

Grossen Anklang fanden wiederum die Online-Berichte aus den internationalen Wettbewerben. Die Reportagen von den Europameisterschaften wurden von Felix Kaiser aus Nitra und Hildi Schönmann aus Pociunai direkt auf die Website geschrieben.

Flight Safety



Safetyworkshop 2009

[Germann] Am 7. Safetyworkshop vom 24. Januar in Bern wurde die vorläufige Unfallanalyse 2008 besprochen. Es gibt keinen roten Faden in all den tödlichen Unfällen ausser, dass fast alle in den Alpen passiert sind und die Piloten über 50 Jahre alt sind. In den letzten fünf Jahren sind von 19 tödlichen Unfällen 17 Piloten in der Altersgruppe 50 bis 88 Jahre. Es ist erwiesen, dass ein älterer Pilot deutlich mehr aktuelles Training braucht als ein junger und das wird oft nicht eingehalten.

Als Sofortmassnahme hat das BAZL festgelegt, dass ab 1.03.09 jeder Pilot ≥ 60 Jahre für die Lizenzerneuerung ein Medical und einen Kontrollflug mit einem Fluglehrer benötigt.

Als weitere Massnahmen werden Flytop vorgestellt und in den Gruppenarbeiten Check Alpensegelflug und Anforderungen Lager Alpen erarbeitet.

BFU-Jahresmeeting

Beim jährlichen Treffen SFVS mit dem BFU wurden die Analysen und Voranalysen der Unfälle 2008/2009 besprochen:

- Einer der tödlichen Unfälle ist auf gravierende medizinische Probleme des Piloten zurückzuführen
- Generell stellt man fest, dass die Angaben im Handbuch den

Piloten unbekannt sind oder vergessen wurden (Zuladung, Geschwindigkeiten für Schlepp- und Windenstart, Schwerpunkt usw) und dies kann gravierende Folgen haben.

- Es gibt Probleme beim Windenstart mit den leichten Kunststoffseilen und starken Winden
- eine extreme Beschleunigung kann ein unkontrolliertes Aufklippmoment bewirken, wenn die Leistung nicht entsprechend dosiert wird.
- Hohes Gras kann bei Windenstart zum Unfall führen.

Meeting TSP (Training and Safety Panel) OSTIV in Holland

Das Meeting der europäischen Länder plus USA und Kanada vom 22. bis 24. 8. 2009 verabschiedete folgende Massnahmenvorschläge:

- Benutzen und Entwickeln von Safetymanagement für Wettbewerbe.
- Refresherseminare für alle Piloten alle 2 Jahre
- Benutzung von ADS-B, FLARM für Segelflugzeuge und General Aviation
- Ältere Piloten > 50 Jahre sollten mehr Training und Checkflüge haben
- Simulatoren für Flugtraining und periodische Checks sollten benutzt werden
- Benutzung von Motorsegler (TMG) für Fast Track Soaring Training (FTST)
- Human Factor Training benutzen (z.B. Fly-Top)
- I'SAFE (Pilot pre-flight check)

Technische Inspektion Flugmaterial

[Bärfuss] Auf Ende 2008 wurde der Delegationsvertrag zwischen BAZL und SFVS aufgehoben. Für die periodischen Zustandsprüfungen ist nun ab Januar 2009 wieder das BAZL zuständig. Durchgeführt wurden diese Prüfungen durch die neu direkt dem BAZL unterstellten externen Mitarbeiter FOCA ARS (Airworthiness Review Staff).

Diese Prüfer rekrutieren sich aus ehemaligen SFVS-Prüfern und neuen Bewerbern, die alle zusammen im November 2008 eine mehrtägige Ausbildung absolvierten. 2009 organisierte das BAZL für diese FOCA ARS zwei Weiterbildungstage (6. Mai und 11. Nov.) Inhalt dieser Tagungen waren die Neuerungen betreffend definitiver Einführung des Part M, ELT-Pflicht, Pilot/Owner Maintenance, Ausstellen und Verlängerung der ARCs und der Zusammenarbeit mit der Oberzolldirektion.

Die Halter erhalten ab Januar 2009 keine Prüfaufforderungen mehr und sind für eine rechtzeitige Prüfungsanmeldung selber verantwortlich. Die Möglichkeit, bis 90 Tage vor Ablauf des Lufttüchtigkeitszeugnisses die Prüfung zu organisieren, könnte noch besser genutzt werden.

Die Befürchtung, dass vielleicht nicht alle Segelflugzeuge rechtzeitig geprüft werden könnten, hat sich nicht bestätigt. Mit dem grossen Einsatz aller Prüfer konnten die Prüftermine geplant und eingehalten werden.

Leider war die neue Gebührenverordnung nach wie vor ein Diskussionsthema, das die Prüfearbeit manchmal in die Länge zog.

Der Part M ist nun seit dem 29.09.2009 auch in der Schweiz verbindlich. Bei der EASA ist die Umsetzung der darin enthaltenen Erleichterungen betreffend ELA 1 Luftfahrzeugen noch in Bearbeitung. Damit die Segelfluggruppen den Unterhalt des Gruppenmaterials korrekt nach Part M durchführen und in die Technischen Akten eintragen dürfen, konnte mit dem BAZL eine Übergangslösung gefunden werden. Ausgewiesene Materialwarte erhielten einen befristeten M Ausweis, mit der Auflage, im Frühjahr 2010 die geforderte Prüfung für diesen Ausweis abzulegen. Der Segelflugverband bemüht sich, eine zielgerichtete Ausbildung für diese Prüfung zu organisieren.

Die im letzten Jahr (08) erstellte Deklaration zum Instandhaltungsprogramm von SF und MS musste auf der letzten Seite noch durch die Angaben ergänzt werden, wer als Pilot/Owner den Eigenunterhalt ausführt. Im Part M ist nun genau definiert, welche Arbeiten unter diese Erlaubnis fallen.

Es ist zu hoffen, dass bei einem unfallfreien Flugbetrieb der jährliche Unterhalt nach wie vor in Eigenverantwortung ausgeführt werden kann.

Was die Zukunft bringt? Die EASA verlangt hohe Beiträge für einen Musterbetreuer. Dies wird dazu führen, dass es auch in der Musterbetreuung noch Überraschungen geben wird.

1789 Lugnorre, Januar, 2010

Redaktion, Druck und Verteilung

Marco Schnyder

Fotos

Xaver Mäder, M. Hösli, R. Stuck, E. Blumer und div.