

Jahresbericht des SFVS 2010



Dieser Jahresbericht informiert über die wichtigsten Aktivitäten 2010 des Vorstandes des Schweizerischen Segelflugverbandes (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.

Büro Führung und Dienste

Zielsetzungen

[Blumer] Der Vorstand orientiert sich bei seinem Vorgehen an den 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 Zielsetzungen als erreicht betrachten, auch wenn nicht immer alles perfekt abgelaufen ist.

100 Jahre Luftfahrt Schweiz

[Blumer] Das Jahr 2010 stand im Zeichen der Feiern von 100-Jahre Luftfahrt Schweiz. Der Aero-Club der Schweiz hat die Gesamtleitung dieses Anlasses übernommen. Es ging darum, in der Öffentlichkeit auf die Verdienste der Luftfahrtpioniere hinzuweisen und die heutigen vielfältigen aviatischen Tätigkeiten aufzuzeigen.

Der Segelflugverband der Schweiz hat sich an den diversen Aktivitäten beteiligt. Das Hauptereignis für uns waren die gemeinsamen Meisterschaften aller Sparten, die gleichzeitig, aber auf verschiedenen Plätzen ausgetragen wurden.

Die Streckenflug Schweizer Meisterschaft wurde in Yverdon durch Denis Rossier und sein Team der GVV Yverdon, und die Kunstflug Schweizer Meisterschaft wurde in Langenthal durch die SG Oberaargau unter der Leitung von Roland Lüthi organisiert und durchgeführt.

Am Flugmeeting in Emmen war uns Petrus nicht wohlgesinnt. Die Anzahl Zuschauer blieben unter den Erwartungen. Der Bereich Segelflug hat in Bezug auf die Vorbereitungen und die Durchführung aber einwandfrei geklappt. Oli Bachmann, Präsident der SG Olten und Hans Brunner, SG Obwalden, zeichneten für die Flugvorführungen und die statische Ausstellung verantwortlich.

Das Verkehrshaus der Schweiz hat uns im Zusammenhang mit 100 Jahre Luftfahrt Schweiz die Möglichkeit offeriert an zwei Wochenenden unsere Fluggeräte zu präsentieren. Willi Fahrni führte zusammen mit den Kolleginnen und Kollegen der Oldtimer Segelflug-Vereinigung Schweiz die Oldtimerausstellung durch, und Marco Schnyder zusammen mit den regionalen Gruppen, unterstützt durch Segelflieger aus der ganzen Schweiz, zeigte anlässlich der Ausstellung im Herbst die ganze Palette der heutigen Fluggeräte.

Einen phantastischen Höhepunkt bildete der Grand Prix St. Moritz in Samedan. Die 16 Teilnehmer, darunter einige der weltbesten Piloten aus fünf Nationen, waren von der Organisation und von der aussergewöhnlichen fliegerischen Kulisse begeistert. Adrian Blum, Max Lamm und Bruno Minder gelangen eine perfekte Abstimmung der Aufgabenausschreibung zu den Wetterbedingungen. Fridolin Hauser verpasste einen Podestplatz nur knapp und Reto Frei, der jüngste Teilnehmer, zeigte eine sehr gute Leistung. Dieser Grand Prix wurde weltweit am Internet verfolgt.

Der Vorstand dankt allen Kolleginnen und Kollegen die sich an all diesen Aktivitäten beteiligt haben ganz herzlich.

Mitgliederentwicklung

[Blumer] Die Anzahl Mitglieder im vergangenen Jahr ist praktisch unverändert geblieben. Im Jahre 2009 hatten wir 2578 zahlende Mitglieder. Im Jahre 2010

hat sich der Bestand auf 2521 verringert. Die Zahlen des BAZL über gültige Lizenzen zeigen aber eine massive Abnahme in den letzten 2 Jahren. Im Jahre 2008 waren noch über 2600 gültige Segelflugglizenzen registriert. Im laufenden Jahr fiel diese Zahl auf unter 2300. Die Gründe dieser Abnahme dürften vor allem beim obligatorischen Medical ab 60 sowie bei den enorm gestiegenen Gebühren liegen. Weil doch viele der nicht mehr aktiven Segelflieger Mitglieder bleiben, hat sich diese Abnahme noch nicht voll auf unseren Mitgliederbestand ausgewirkt.

Politik

[Blumer] Die politische Akzeptanz des Segelfluges bleibt auch weiterhin ein wichtiges Thema. 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.

Der AeCS hat in der letzten Zeit sehr aktiv ein politisches Netzwerk aufgebaut, das auch für uns Segelflieger sehr nützlich ist.

Bei den Bemühungen der Gemeinde Raron zur Aufhebung des Flugplatzes hat sich gezeigt wie wichtig ein gutes Verhältnis zwischen den Flugplatzbetreibern und den umliegenden Gemeinden ist. Dies ist explizit eine Aufgabe der Gruppen und der Flugplatzbetreiber, der SFVS kann höchstens unterstützen.

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.

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.

Der Vorstand traf sich zu 5 Vorstandssitzungen, einer GV, einer Segelfliegerkonferenz und einem zweitägigen Workshop. Die einzelnen Büros haben zusätzliche Sitzungen und Besprechungen abgehalten.

Anlässlich des Workshops haben wir uns gefragt, ob wir das Richtige auch richtig tun. Nach einer eingehenden Analyse kamen wir zum Schluss, dass nur ein ehrenamtlich organisierter Vorstand die vielen Aufgaben kosteneffizient zu lösen vermag. Die Aufgaben sind aber auf viele Schultern zu verteilen damit die Belastung verkraftbar bleibt.

Deshalb sollen in Zukunft die Aufgaben in den Büros angepasst, und die Kommunikation modernisiert und verbessert werden.

Auf die GV 2011 haben die Vorstandsmitglieder Urs Isler und Sepp Allenspach ihren Rücktritt angekündigt. Urs Isler ist seit 1999 Vorstandsmitglied. Dank seiner Vielseitigkeit konnte er überall wo es schwierige Entschiede zu treffen gab eingesetzt werden. Urs hat die aufwendige Integration des Nationalen Segelflugwettbewerb in den OLC durchgeführt, und er vertrat die Schweiz als Delegierter in der IGC. Sein Hauptgebiet war aber die Kommunikation, die ihn zeitlich enorm beansprucht hat. Er betreute unsere Website und er amtete als Redaktor des Segelflugteils in der AeroRevue. Was es braucht um in einer monatlich erscheinenden Zeitschrift jedes Mal 4 Seiten mit einem qualitativ guten Text zu füllen können wir nur erahnen. Wie alle anderen Vorstandsmitglieder hat er alle diese Aufgaben ehrenamtlich erledigt. Die Arbeitsbelastung von Urs war enorm hoch. Der SFVS verliert mit Urs einen sehr engagierten Schaffer und einen hoch motivierten Kollegen.

Sepp Allenspach, im Vorstand seit 2001 ist verantwortlich für die Nationalmannschaft. Seit Sepp diesen Posten versieht, sind Proteste und Einsprachen gegen Selektionsentscheide für die Europa- und Weltmeisterschaften verschwunden. Mit seiner aussergewöhnlichen Sozialkompetenz hat er sich bei den Piloten, aber auch im Vorstand Respekt und Anerkennung verschafft. Mit Sepp verliert der Vorstand einen sehr zuverlässigen und engagierten Kollegen.

Als Präsident hat der Schreibende seinen Rücktritt auf die GV 2011 angekündigt. Nach sieben Jahren Präsidentschaft in einer Phase der grossen Veränderungen ist es Zeit für einen Wechsel. Der Segelflugverband ist ein Sportverband. Für die Leitung eines Sportverbandes braucht es keinen AHV-Bezüger, es braucht dazu eine jüngere Person, die mit neuem Elan den Verband in die Zukunft führt. Ein sehr fachkompetenter und kollegialer Vorstand sichert seine volle Unterstützung zu.

Sofern die GV dies wünscht ist der abtretende Präsident bereit im Vorstand ins zweite Glied zurück zu treten und dort eine Aufgabe zu übernehmen.

Finanzen

[Krenger] Die Jahresrechnung 2010 schliesst mit einem Gewinn von Fr. 23'047 ab. Einnahmen von Fr. 204'991 steht ein Betriebsaufwand von Fr. 183'595 gegenüber (das Ergebnis wird durch einen Netto-Kapitalertrag von Fr. 1'678 verbessert).

Der Ertrag setzt sich aus Fr. 202'791 (!) für Mitgliederbeiträge (entspricht 2'535 Mitgliedern) und einem Beitrag aus der Benutzung der SFVS-Waagen von Fr. 2'200 zusammen. Beim Aufwand zählen wir Fr. 96'637

für die Verbandstätigkeit und Fr. 86'958 für die Administration zusammen. Diese Zahlen verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Aufwandsposten (in % der Mitgliederbeiträge): Sport 18%, Ausbildung 9%, Sicherheit 1%, Support der Gruppen 2%, Kommunikation 17%, Zusammenarbeit 1%, Diverses 1%, Administration 43%, Gewinn 11%.

Zum Aufwand für die Verbandstätigkeit, den wir aus eigenen Mitteln bestritten haben, kommen noch Fr. 57'966 aus Beiträgen Dritter (z.B. Fonds Nachwuchsförderung „Peter Schneuwly“, Beiträge Bundesamt für Sport, Beiträge SWISS OLYMPIC) hinzu, gesamthaft haben wir also für Verbandsaktivitäten Fr. 154'605 aufgewendet.

Die Entwicklung des Mitgliederbestandes wurde schon weiter oben erwähnt. Es zeigt sich, dass die Erhöhungen des Jahresbeitrages notwendig waren, um die sinkende Mitgliederzahl zu kompensieren. Damit können wir auch weiterhin einen Gewinn erzielen, was es uns ermöglicht, unsere Aktivitäten auf einem angemessenen Niveau zu halten.

Rechtliches

[Dünner-Graf] Im Jahr 2010 war der SFVS im Bereich Rechtliches vor allem mit Stellungnahmen und Vernehmlassungen tätig.

Dabei hat der SFVS die schweizerischen segelflugspezifischen Anliegen in verschiedenen Anfragen und Vorlagen aus der Schweiz und dem EU-Raum und von befreundeten internationalen Verbänden, wie z.B. Stellungnahme zu verschiedenen NPA's eingebracht.

In der Schweiz hat der SFVS bei der Erarbeitung der Stellungnahmen des AeCS zur Verordnung über den Flugsicherungsdienst und zur neuen Aussenlandverordnung mitgewirkt und die Anliegen des SFVS einfließen lassen.

Die Vertretung des SFVS erfolgte sodann gegenüber und mit dem AeCS (z.B. bezüglich der Vertretung der Interessen des SFVS im Rahmen der Statutenänderung des AeCS), anderen Verbänden, Mitgliedern (z.B. bezüglich Kontrollen der technischen Akten durch die Oberzolldirektion).

Viele Direkt-Anfragen von Mitgliedern des Verbandes wurden an Fürsprecher Peter Häberli, welcher für sämtliche Sparten des AeCS die Gratis-Rechtsauskunft des AeCS betreibt, zur Bearbeitung weitergeleitet.

Schliesslich ergab sich im Rahmen der Kompetenzstelle Recht des AeCS verschiedentlich ein Austausch bezüglich segelflugspezifischer, aber auch spartenübergreifender Themen.

Internationales

EGU - EAS und EASA

[Blumer] Der SFVS war Gastgeber des diesjährigen Kongresses der European Gliding Union (EGU). Die Delegierten aus 17 Mitgliedsländern trafen sich am 27./28. Februar in Olten. Der SFVS profitiert ausserordentlich von der Zusammenarbeit der Segelflieger in Europa. Markus Gnägi, Präsident der Segelfluggruppe Freiburg und General Secretary der EGU sorgt für eine direkte Anbindung des SFVS an die EGU. Auch Europe Air Sports (EAS), die europäische Vereinigung aller Aero Clubs, ist ein wichtiger Partner. EAS ist nicht nur im SSCC Board der EASA vertreten, sondern verfügt zusätzlich über beste Kontakte zu wichtigen politischen Stellen in der EU. René Meier, Fachbereichsleiter Internationales im AeCS ist gleichzeitig auch Projektmanager bei EAS. Damit sind wir Schweizer als nicht EU-Mitglied doch bestmöglich in allen Gremien vertreten, die Einfluss auf die Gestaltung der neuen europäischen Luftfahrt-Gesetzgebung haben.

Zu Beginn des „EASA-Rulemaking“ hat der SFVS selbständig Stellung zu den vielen Aufforderungen für Stellungnahmen der EASA (NPA/CRD) gemacht. In der letzten Zeit haben wir uns der Stellungnahme des AeCS angeschlossen. Die Bereiche des Schweizer Segelfluges und die Bedürfnisse der EGU werden in die Stellungnahmen des AeCS aufgenommen und mit den Stellungnahmen von EAS abgeglichen. Mit diesem Zusammenschluss kann die Fülle der Stellungnahmen einigermassen bewältigt werden.

Kurt Oswald hat am EGU Airspace Meeting in Frankfurt teilgenommen und dabei die neuesten Ideen und Pläne zur zukünftigen Luftraumgestaltung in Europa erfahren. Spezialisten der EGU / EAS nehmen an den wichtigen europäischen Meetings zur zukünftigen Luftraumgestaltung teil. Damit sind wir immer aus erster Quelle informiert. Wir verfolgen zusammen mit unseren europäischen Partnern die Entwicklung der Harmonisierung des europäischen Luftraumes und der Zusammenlegung der heutigen nationalen Zuständigkeiten in europäische Luftraumblocks (SES) sehr aufmerksam.

IGC Jahreskonferenz in Lausanne

[Isler] An der Jahreskonferenz in Lausanne waren Urs Isler und Thomas Frey sowie Delegierte aus weiteren 32 Ländern anwesend. Beschlossen wurde:

WM - Standortvergabe 2013

Die Junioren WM wird nach Polen vergeben.

Der Zuschlag für die Damen WM geht an Issoudun (FR)

EM Standortvergabe 2011

Die 16. Europameisterschaften werden für Flugzeuge

mit starren Flügeln in Nitra (Slowakei) und für die Klappenflugzeuge in Pociunai (LIT) ausgetragen.

Selektionskriterien an Weltmeisterschaften beim Überschreiten der maximalen Teilnehmerzahlen

Zugestimmt wurde einem deutsch-niederländischen Vorschlag, dass für die Selektion des zweiten und dritten Piloten nicht das Piloten Ranking sondern das Landes-Ranking der IGC massgebend sein soll.

20m Doppelsitzerklasse an den Weltmeisterschaften

Einem Antrag von Norwegen für die Einführung der 20m Doppelsitzerklasse an Weltmeisterschaften wurde angenommen. Bisher flogen die Doppelsitzer nur an Europameisterschaften.

Dezentraler IGC Wettbewerb

Die IGC war bis heute am Dezentralen Wettbewerb nicht involviert. Das soll sich ändern und es wird ein Regelwerk für einen weltweiten 'FAI Triangle Cup' als Online-Contest ausgearbeitet. Für die Übernahme der Organisation und der Online-Rangierung wird eine Ausschreibung lanciert.

13.5 m Klasse

Die Einführung der 13.5 m Klasse geht ins zweite Jahr und soll die World-Klasse ersetzen. Sie wird ohne Index gewertet und Wasserballast ist nicht erlaubt.

Nächstes IGC Plenarmeeting: 04. / 05. März 2011 in Lausanne.

Kommunikation

Segelflug Bulletin

[Isler] Das Segelflug-Bulletin in der AeroRevue ging im 2010 ins vierte Jahr und hat seinen festen Platz in der AeroRevue gefunden. Die Zusammenarbeit mit der Redaktion funktionierte sehr gut und die Texte für die zehn Ausgaben konnten zu den festgesetzten Terminen geliefert werden. Die Möglichkeiten in der AeroRevue die Rubrik 'Sport' zu nutzen wurde nicht wahrgenommen. Hier könnte über die Landesmeisterschaften, oder über Internationale Wettbewerbe berichtet werden. Auch das Angebot einer Cover-Story über den Segelflug wurde nicht genutzt. Es fehlten die Redaktoren.

Website: www.segelfliegen.ch

Weiterhin ist die Website des Segelflugverbandes gut besucht. Die Technik ist allerdings nicht mehr ganz auf dem neusten Stand und so ist für 2011 eine neue Website in der Projektierung. In Zukunft werden drei bis vier Personen für die Inhalte der Website verantwortlich sein.

Grossen Anklang fanden wiederum die Online-Berichtserstattungen aus den internationalen Wettbewerben. Die Reportagen von den Weltmeisterschaften wurden von Daniela Gerber in Prievidza (SLO) und Marc Ger-

ber in Szeged (HUN) direkt auf die Website geschrieben.

Romandie – Meeting der Präsidenten und Fluglehrer

[Schwab] Am 11. Dezember fand in Bex ein Meeting mit den Fluglehrern und Präsidenten der verschiedenen Clubs statt. Dabei wurden die Highlights der Aktivitäten während der Saison 2010 erklärt. Es kam leider auch zu einigen Vorfällen und einem Unfall sowie zu einer Kollision zwischen einem Flugzeug und einem Vogel.

Generell ist der Trend zum Rückgang der Lizenzen auch in der Romandie festzustellen.

SM Yverdon: Ausführlich berichtet wurde über die SM in Yverdon mit besonderen Details über die Rettungsarbeiten und beeindruckenden neuen Erfahrungen mit den Suchmöglichkeiten der FLARM Daten.

CR Bex: Leider mit nur einem Wertungstag dank eines Wetterfenster von 2 Stunden. Es gab keine Unfälle und die Stimmung war trotz des schlechten Wetters sehr gut.

Kommende Wettbewerbe:

2011 Gruyère und Montricher (Vaud)

2012 Bex und Neuchâtel

2013 Sion und Montricher (Genève)

FSVV: Orientierung über die Aktivitäten des Vorstandes durch den Präsidenten.

OFAC: Orientierung durch Patrick Hofer und Diskussionen zu der Part M Prüfung bezüglich der Übersetzungsproblematik. Gabriel Rossier bedankt sich gleichzeitig für die gute/schnelle Reaktion des Verbands und des OFAC bei der Organisation trotz Schwierigkeiten.

Segelflieger Promotion: Das gemeinsame Ziel ist es, mehr Piloten in den Clubs zu gewinnen. Es gibt unterschiedliche Ansätze der Gruppen; man kann aber kein gemeinsames Geheimrezept ausmachen. Um eine erste Vorstellung des Segelfliegens zu vermitteln, bieten sich Simulator Einführungen an und sollten angeboten werden.

Die Leitung dieses jährlichen Treffens wurde von Didier Küttel an Gabriel Rossier übergeben.

Technische Inspektion Flugmaterial

[Bärfuss] Mit der definitiven Einführung des EASA Part M Ende September 2009 standen die Halter (Gruppen wie Private) von Luftfahrzeugen vor dem Problem, wer welche Instandhaltung (Umfang) und wer was in den Technischen Akten unterschreiben (freigeben) darf. Die Deklaration zum Instandhaltungsprogramm, herausgegeben vom BAZL, sollte die Instandhaltung SFVS Vorstand

gemäss Part M, „pilotownermaintenance“ ermöglichen. Erst mit der Revision dieser Deklaration (06.08.2009) ist dann auch der berechtigte Halter auf dieser Deklaration namentlich aufgeführt. Im Rahmen der jährlichen Zustandsprüfungen 2010 musste leider festgestellt werden, dass zahlreiche Halter diese neue Fassung nicht beantragt hatten.

Die Instandhaltung nach Part M, „pilotownermaintenance“, ist im Umfang sehr eingeschränkt. Viele der bisher durchgeführten Instandhaltungsarbeiten konnten so nicht mehr korrekt freigegeben werden, es fehlten die entsprechenden Berechtigungen. Mit dem BAZL konnte eine grosszügige, zeitlich beschränkte Lösung gefunden werden: Materialwarte mit entsprechenden Erfahrungen konnten eine provisorische, nicht verlängerbare M-Lizenz beantragen mit der Bedingung, im 2010 die M-Lizenzprüfung abzulegen. Dank dieser einmaligen Lösung konnten die Instandhaltungsarbeiten 2009/2010 Part-M konform durchgeführt und freigegeben werden (Unterschrift in den technischen Akten von M-Lizenz Trägern).

Für die zahlreichen M-Lizenz-Interessenten organisierte der SFVS mit dem SVFB eine erste Kursreihe zum Modul „Vorschriften“ im Januar und Februar 2010. Direkt anschliessend an diese Kurse konnten die Teilnehmer die BAZL-Prüfung zu diesem Modul ablegen. Die noch fehlenden Module wurden dann zum Teil im Selbststudium und mit einer weiteren Kursreihe im April, Mai, Juni erarbeitet. Vor allem das Modul „Kunststoffbauweise“ wurde in Zusammenarbeit mit der Firma Ruppert-Composite intensiv besprochen. Wiederum stellten sich die BAZL-Prüfungsleiter zur Verfügung die Abschlussprüfungen anschliessend an die Kurse vor Ort durchzuführen. Bis Ende Juni konnten über 60 neue M-Lizenzen ausgestellt werden. Herzlichen Dank an die Verantwortlichen vom BAZL, SVFB, SFVS und Ernst Ruppert.

Die Module „Holz- und Gemischtbauweise“, wie auch das Modul „Motor und Propeller“ standen auf der Wunschliste von zahlreichen neuen M-Lizenzträgern. Ein Dutzend Interessenten fand sich im August im Birrfeld ein um Fragen zum Modul „Holz- und Gemischtbauweise“ zu besprechen. In der ersten Septemberwoche fanden diese Erweiterungsprüfungen statt.

Viele Fragen sind noch offen: Einführung der ELA 1 Regulierungen, Übertragung von nationalen M-Lizenzen in EASA Lizenzen, Pflichten und neue Rechte der Certifying Staff, Marktwettbewerb mit Preisdruck zwischen CAMO-Plus Betrieben und nationaler Behörde.

Es bleibt zu wünschen, dass Segelfliegen immer noch Sport bleiben kann und darf.

Büro Luftraum

[Oswald] Das Berichtsjahr ist von zahlreichen kleinen Änderungen geprägt worden, grosse Anpassungen der Luftraumstruktur sind ausgeblieben. Einzig in der Ostschweiz ist zum Schutz des Linienverkehrs nach St. Gallen eine neue kleine TMA errichtet worden.

ICAO- und Segelflugkarte

Die wichtigste Neuerung hat es bei der Darstellung der Lufträume auf den Flugkarten gegeben. An einer Arbeitssitzung mit Vertretern von BAZL und Skyguide ist das Konzept vorgestellt worden. Während den anschliessenden Korrekturlesungen der Segelflug- und ICAO-Karten sowie des VFR-Guides haben wir versucht, unsere Vorschläge einzubringen. Die Karten der Schweiz entsprechen nun den Vorgaben der ICAO. Dem Ziel, die Lufträume international einheitlich darzustellen, sind wir einen Schritt näher gekommen. Leider halten sich noch nicht alle Nachbarstaaten an die Vorgaben.

Luftraum Datenbank

Seit nunmehr zwei Jahren versuchen wir vergebens die Luftraumdaten von Skyguide im gängigen OpenAir-Format zu beziehen. Die Koordinaten der Lufträume müssen deshalb weiterhin mühsam von Hand in die Luftraum Datenbank übertragen werden. Wir bleiben am Ball und geben nicht auf bis Skyguide in der Lage ist, uns die Daten elektronisch zu liefern.

Aus KOSIF wurde DABS

Nach einigen Verzögerungen ist das Daily Airspace Bulletin Switzerland (DABS) im März 2010 eingeführt worden. Es handelt sich um eine Aufwertung des seit Jahren bekannten KOSIF. Nebst den aktiven Schiess-, Gefahren- und Flugbeschränkungsgebieten werden nun alle luftraumrelevanten Beschränkungen, wie temporäre TMAs etc., bildlich dargestellt. Damit ist die seit Jahren geforderte Aufwertung des KOSIF umgesetzt worden.

Bâle TMA Tango Sektoren

Per Ende März 2010 ist die Aktivierungszeit der Tango-Sektoren von 60 - 90 Minuten auf max. 30 Minuten verkürzt worden. Von dieser Massnahme haben wir uns eine grössere Flexibilität der ATC im Umgang mit der Aktivierung und somit eine massive Reduktion der vorsorglichen Aktivierungen erhofft. Die Auswertung der Statistik für die Zeit von April bis Mitte Juni hat gezeigt, dass keine Verbesserung der Situation eingetreten ist. Seit Mitte Juni konnte ein erheblicher Rückgang der vorsorglichen Aktivierungen festgestellt wer-

den. Leider werden wir in dieser Angelegenheit vom BAZL nicht unterstützt. Wir sind auf den Goodwill der französischen Beamten in Basel angewiesen.

Temporäre Flugbeschränkungsgebiete für die Luftwaffe

Während dem Berichtsjahr mussten wir eine wahre Flut von temporären Flugbeschränkungsgebieten zu Gunsten der Luftwaffe hinnehmen. Bis 2009 wurden tempo R-Areas ausschliesslich für Trainings und Vorführungen der Patrouille Suisse errichtet. Nun wurde auch für jedes Training und jeden Einsatz des PC-7 Teams eine R-Area gefordert, sogar für Filmaufnahmen über den Churfürsten, und das mitten in der Segelflugsaison. Die grossflächigen, mehrtägigen R-Areas während des WEF in Davos und des Frankophonie-Gipfels in Montreux haben den Segelflug kaum behindert, da beide Ereignisse ausserhalb der Segelflugsaison stattgefunden haben.

Ausblick

Im Hinblick auf eine europaweite Vereinheitlichung der Luftraumstruktur ist das BAZL bestrebt die bestehenden Differenzen zur ICAO auszumerzen. Unsere helvetischen Sonderlösungen für Segelflug wie Segelflugszone, Segelflugaum, Wolkenflugzone haben ausgedient und werden in ICAO konforme Lösungen überführt. Für die Umsetzung ist der SFVS frühzeitig einbezogen worden, unsere Wünsche konnten jedoch nur teilweise berücksichtigt werden.

Aus den bekannten Segelflugszonen werden Flugbeschränkungsgebiete für Segelflug. Neu stehen sie von 1. März bis 31. Oktober durchgehend zur Verfügung. Die Zonen im Mittelland sind den veränderten Bedürfnissen der Luftwaffe sowie der zivilen Benutzung einiger Militärflugplätze zum Opfer gefallen.

Die Segelflugaum werden in TSA für Segelflugzeuge umbenannt. An deren Handhabung ändert sich nichts. Die Wolkenflugzonen werden aufgehoben. An deren Stelle tritt ein neues Verfahren für Wolkenflug.

Für die nähere Zukunft zeichnen sich grössere Anpassungen der Luftraumstruktur ab. Der SFVS wird sich weiterhin mit grossem Engagement für den Erhalt von möglichst viel frei zugänglichem Luftraum einsetzen.



Fluglehreraus- und Weiterbildung

[Mäder] Das Jahr 2010 verlief für die Flugschule des SFVS sehr erfreulich. Sowohl die Fluglehreraus- als auch die Fluglehrerweiterbildung konnten unfallfrei und mit gutem Erfolg durchgeführt werden.

Die Flugschulaktivitäten begannen mit den Theorieprüfungen Anfangs Februar in Bern. Von den ursprünglich 15 Kandidaten haben schlussendlich 1 Kandidatin und 11 Kandidaten die Voraussetzungen für die Fluglehreraus- und Weiterbildung erfüllt und den Kurs „learning and teaching“ Ende Februar 2010 absolviert.

Der erste Fluglehrerkurs fand im Juni in Amlikon statt und 5 Teilnehmer haben den Kurs mit Erfolg abgeschlossen. Alois Lüthold wurde an diesem Kurs neu als Instruktor eingesetzt und dank seiner grossen Erfahrung gelang ihm der Einstieg bestens. Während dieses Kurses durften wir den CASO-Stellvertreter, Damian Nussbaumer begrüßen. Sein Interesse galt

der Debriefing-Kultur und dem Windenstart-Betrieb und er zeigte sich sehr zufrieden mit dem Erlebten.

Der zweite Fluglehrerkurs begann am 22. August ebenfalls in Amlikon. Dieser Kurs hätte ursprünglich in Locarno durchgeführt werden sollen, musste jedoch wegen der Belegung des Luftraumes im Tessin durch das Militär eher kurzfristig verschoben werden. Auch diesen Kurs konnten 5 Kandidaten mit Erfolg abschliessen.

Leider mussten im 2010 zwei Kandidaten aus beruflichen Gründen kurzfristig den Kursbesuch ins 2011 verschieben. Dem gegenüber haben insgesamt 3 Fluglehrer mit ausländischem Ausweis nach dem Besuch einer Kurswoche die Bedingungen für den Erhalt des Schweizer Fluglehrerausweises erfüllt.

Auch im vergangenen Jahr fanden zwei Fluglehrer Weiterbildungskurse in Courtelary und Raron mit je acht Teilnehmern statt. An diesen Kursen wurden wie gewohnt sowohl reine Segelflugzeuge als auch selbst-

startende Flugzeuge eingesetzt. Die Erfahrung der Kurs-Teilnehmer war sehr unterschiedlich und auch in dieser Konstellation hat sich das gedrängte Kursprogramm bestens bewährt.

14 Piloten fanden sich im September an der praktischen Fluglehreraufnahmeprüfung in Buochs ein. Alle Kandidaten konnten die Prüfung mit Erfolg absolvieren.

Rückblickend ist für die nächsten Jahre zu beachten: Fluglehrerkurse in Locarno sind in den Monaten August und September kaum durchführbar, weil die Selektion der Luftwaffe in dieser Zeit im Tessin stattfindet. Entsprechend haben wir im 2011 den Kurs in Locarno im Juni eingeplant.

An den Weiterbildungskursen ist immer wieder feststellbar, welche Schwierigkeiten die Berechnung des Schwerpunktes machen. Diesem Thema müssen wir auch zukünftig Beachtung schenken, da die Schwerpunktlage doch immer wieder in den Unfallberichten leider negative Erwähnung findet.

Da das Weiterbestehen des Flugplatzes Raron stark in Frage gestellt ist, wird der Weiterbildungskurs im nächsten Jahr in Yverdon geplant.

Personelles:

Seit Ende 2010 steht Susanne Lütolf als Instruktorin nicht mehr zur Verfügung da sie den Segelflugsport aufgibt. Damit verlieren wir eine kompetente Experte und Instruktorin aber auch eine sehr engagierte Persönlichkeit.

Flight Safety

[Bieri] Ich habe das Ressort Flight Safety im Frühling übernommen. Schwerpunktmässig beschäftigten mich in diesem Jahr Konflikte zwischen Segelfliegern, Gleitschirmfliegern und Fallschirmspringern. Es zeigte sich, dass es im uns zur Verfügung stehenden Luftraum immer enger wird für die Luftsportler. Wir müssen uns arrangieren und es geht nicht ohne gegenseitige Rücksichtnahme. Als Streckenflieger können wir unseren Beitrag leisten, indem wir Flugplätze mit Fallschirm-Sprungbetrieb meiden oder uns auf der Flugplatzfrequenz melden. In einem ersten Safety Letter habe ich versucht, die Segelflieger im Bezug auf diese Situationen zu sensibilisieren.

Büro Sport

SM 10 Yverdon

[Allenspach] Vom 19. bis 26. Juni war die Segelfluggruppe Yverdon Gastgeberin der Schweizer Segelflugmeisterschaften. 49 Piloten stellten sich in vier

Leider gab es an der Schweizermeisterschaft in Yverdon einen tödlichen Unfall. Die Untersuchung des Unfalles durch das BFU ist immer noch im Gang. Es zeichnet sich ab, dass es sich hier um einen medizinischen Fall handeln könnte. Als erstes Fazit können wir daraus lernen, dass auch für gesunde, junge Leute das Fliegen gefährlich werden kann, wenn man sich nicht fit fühlt. Auch die gegenseitige Kontrolle an Wettbewerben (Hilfsleute, Coach, etc.) und im Verein kann eventuell einen Unfall verhindern. Trotz einer grossangelegten Suchaktion dauerte es fast einen Tag, bis das Flugzeug gefunden werden konnte. Mit dem FLARM bestehen technische Möglichkeiten, auf gespeicherte Positionen zurückzugreifen und so ein vermisstes Flugzeug eventuell schneller zu finden. Hier gilt es, zu optimieren, um in Zukunft jede Möglichkeit zu nutzen.

Im Sommerlager in Münster gab es einen Zusammenstoss zwischen einem Gleitschirm und einem Segelflieger am Hang nördlich des Flugplatzes, der für beide Piloten tödlich endete. Die Flugbedingungen waren anspruchsvoll, alle geschleppten Segler kamen nicht weg und dazu kamen ein paar Gleitschirme, die sich auch noch in den Pulk mischten. Das Fliegen unter diesen Bedingungen muss sicher als sehr anspruchsvoll bezeichnet werden und kann einzelne Piloten an ihre Grenzen bringen. Ein Detail war auch, dass beim abgestürzten Segelflugzeug der Schwerpunkt sehr weit hinten lag.

Beim jährlichen Treffen SFVS mit dem BFU wurden wir über die laufenden Untersuchungen zu den oben erwähnten Unfällen informiert.

Eine SWANS-Meldung über eine – aus Sicht der Gleitschirmflieger – kritische Begegnung beim Eggishorn führte zu einer Aussprache der Beteiligten unter der Leitung des BAZL, zusammen mit den Safety-Verantwortlichen des Segelflug- und des Gleitschirmverbandes. Dieses Treffen verlief sehr positiv und zeigte einen grossen gegenseitigen Informationsbedarf auf.

Die Erkenntnisse aus diesen Meetings bewogen uns, das Thema „Segelflug – Gleitschirm“ am Safety-Workshop im Januar zu bearbeiten. Wir hoffen, Empfehlungen ausarbeiten zu können, wie wir unsere Aufwände in Zukunft gemeinsam sicherer nutzen können.

Klassen der Herausforderung. Nach verregnetem Beginn besserte sich das Wetter, und es konnten fünf schöne Wertungen im Jura im Mittelland und in den Alpen bei besten Bedingungen erfolgen werden. Überschattet wurde die SM durch einen tödlichen Unfall.

Nach einem neutralisierten Tag wurde der Wettbewerb fortgesetzt. Der Tagessieger der Offenen Klasse konnte am 4. Wertungstag bei einer Aufgabe über 363.4 km einen Schnitt von 140.5 km/h erfliegen, was für Schweizer Verhältnisse eher ungewöhnlich ist.

Die Schweizer Meister 2010 sind:

Standardklasse: Felix Schneebeili

15m Klasse: Fridolin Hauser

18m Klasse: Marcel Dünner

Offene Klasse: Markus Gäumann

Ein Kompliment und ein herzlicher Dank für die erfolgreiche Durchführung der Meisterschaft und das sachdienliche Krisenmanagement gehen an die GVV Yverdon.

Nationaler Segelflugwettbewerb NSFW

[*Isler*] Die automatische Auswertung des NSFW auf dem Server des OLC hat auch im 2010 einwandfrei funktioniert. Der Gruppenwettkampf auf der Basis der OLC-Liga wurde zum zweiten Mal mit Erfolg durchgeführt. Die Segelfluggruppen auf den ersten fünf Plätzen betrieben die Liga-Fliegerei mit Enthusiasmus und grossem Einsatz. Die Entscheidung für den zweiten Rang fiel dadurch erst in der letzten Runde. Diese Art der NSFW Gruppenwertung ist aber in Gefahr. Der OLC hat beschlossen, dass für die Liga Wertung der freie Flug in einem Kreis von 15 km Radius um den Startflugplatz beginnen muss. Diese Regelung bringt grosse Standortnachteile für die Mittelland-Flugplätze. Dass für die NSFW Gruppenwertung diese Regelung nicht gelten soll, konnte bis Ende Dezember 2010 mit dem OLC nicht vereinbart werden.

Durch die Einführung der 'OLC-Plus' Wertung (eingeschlossenes FAI-Dreiecke gibt zusätzliche Punkte) musste der Bewertungsfaktor des h-Fluges (OLC-Flug) angepasst werden. Im 2011 wird er mit dem Faktor 0.8 bewertet.

Kunstflug - Schweizermeisterschaft

[*Schmid*] Die Segelkunstflug-SM wurde im vergangenen Jahr im Rahmen der gemeinsamen Schweizermeisterschaften aller Sparten von der SG Oberaargau unter der Führung von Roland Lüthi durchgeführt. Bei besten Verhältnissen und dank hervorragender Organisation konnten in allen Kategorien je 5 Wertungsflüge durchgeführt werden.

Schweizermeister 2010 wurden Martin Götz (Advanced) und Christian Schmid (Unlimited).

Kunstflug-Internationales

Im vergangenen Jahr wurden erstmals Weltmeisterschaften in der vor einem Jahr eingeführten Kategorie Advanced durchgeführt. Die Schweiz war an dieser WM in Finnland mit einem Team von 4 Piloten vertreten.

Kunstflug-Breitenförderung

Der Segelkunstflug-BFK musste wegen Unbenutzbarkeit der Graspiste von Locarno nach Lodrino verlegt werden. Dank guten Wetterbedingungen und dem grossen Entgegenkommen der RUAG konnten alle 18 Teilnehmer ihren fliegerischen Horizont erheblich erweitern.

Jahresbericht Nationalmannschaften

[*Allenspach*] 2010 fanden zwei Weltmeisterschaften statt. In Prievidza, Slowakei kürten die Standard-, Club- und Worldklasse, und in Szeged, Ungarn die 15m-, 18m- und Offene Klasse ihre Weltmeister.

WM Prievidza, Slowakei:

Die Schweiz entsandte eine kleine Delegation an diese WM: Stefan Leutenegger und René Schneebeili starteten in der Standardklasse, Ingrid Stirnimann amtierte als Teamchefin, Daniela Gerber als Berichterstatlerin. Insgesamt konnten 11 Wertungen erfolgen werden. Ein 7. (Stefan Leutenegger) und ein 9. Tagesrang (René Schneebeili) waren die besten Ergebnisse der Schweizer. Im Schlussklassement belegten Stefan Leutenegger den 25. und René Schneebeili den 26. Rang. Überschattet wurde der Wettbewerb durch einen tödlichen Unfall, sowie eine Kollision, nach der aber beide Piloten landen konnten.

WM Szeged, Ungarn:

Erstmals in der Geschichte des Segelfluges wurden max. 150 Teilnehmer in drei Klassen (15m-, 18m- und Offene Klasse) eingeladen. Schliesslich nahmen dann 143 Pilotinnen und Piloten teil. Leider konnten sowohl die Organisatoren als auch das Wetter (8 Wertungen in der Offenen Klasse, 7 Wertungen in der 15m- und 18m-Klasse) mit den hohen Erwartungen nicht Schritt halten. Auch der Einbezug des serbischen Luftraumes sollte sich als nicht gerade hilfreich erweisen (Grenzübertrittsproblem bei Aussenlandungen).

In der 15m-Klasse erfolgte sich der Junior Jürg Haas den 18. Rang (4. Tagesrang in der 6. Wertung). Andreas Allenspach konnte sich mit Rang 23 noch in der ersten Hälfte halten (Tagesrang 9 ebenfalls in der 6. Wertung).

Rolf Friedli (7. und 6. Tagesrang) und Marcel Dünner (9. und 4.) konnten sich im Schlussklassement der 18m-Klasse die guten Ränge 14 und 16 erfliegen.

Markus Gäumann wurde in der Offenen Klasse im Gesamten 14. (beste Tagesränge 5. und 10.). Dirk Reich wurde 30. (bester Tagesrang 7.).

An Stelle des erkrankten Felix Kaiser übernahm kurzfristig Marc Gerber in verdankenswerter Weise die Aufgabe des Teamchefs.

Mitglieder der Nationalmannschaften nahmen an folgenden internationalen Wettbewerben teil:

Hockenheim 2010: Andreas Allenspach (3. Rang), Jürg Haas (4. Rang) in der 15m-Klasse, Edi Inäbnit (12. Rang) in der Standardklasse.

Hahnweide 2010: Edi Inäbnit (5. Rang), Standardklasse, Markus Gäumann (15. Rang) Offene Klasse.

Klippeneck 2010: Manfred Hahn (1. Rang), Edi Inäbnit (10. Rang) in der Standardklasse, Fredy Zulliger (17. Rang) in der 18m-Klasse.

Coppa Internazionale del Mediterraneo 2010 in Rieti: Felix Schneebeili (2. Rang) in der Doppelsitzerklasse.

Das Debriefing 2010 der Nationalmannschaften fand am 7. November statt. Schwerpunkt war das Referat von Prof. Anne Wirz-Justice, Basel zum Thema „Schlaf, Chronobiologie, Leistung“.

Im IGC-Ranking der Länder belegt die Schweiz Platz 18. Felix Schneebeili (Rang 187), Werner Danz (201) und Stefan Leutenegger (212.) sind die bestklassierten Schweizer. Insgesamt umfasst die Liste per Ende 2010 weltweit 4756 Piloten.

Junioren - Nationalmannschaft

[*Uebersax*] Als gegen Ende 2009 die neue Junioren-Nationalmannschaft aufgrund der Leistungspunkte feststand, begannen wir mit den Vorbereitungsarbeiten für die Saison 2010. Als Erstes wurde das neue Tätigkeitsprogramm sowie die Trainings- und Wettbewerbsplanung in Angriff genommen.

Seminar auf der Froburg 19. Dezember 2009

Bereits noch Ende Dezember 2009 führten wir ein Seminar am bekannten Wendeort, dem Swisssender auf der Froburg bei Olten durch. Es wurden die persönlichen Ziele sowie die Trainings- und Wettbewerbsplanung festgelegt. Unser Hauptziel war Training unter Wettbewerbsbedingungen. Aus diesem Grund planten wir an möglichst vielen Wettbewerben im In- und Ausland teilzunehmen. In Vorbereitung auf die Junioren-Weltmeisterschaft 2011, die in Musbach bei Freudenstadt stattfinden wird, konzentrierten wir uns hauptsächlich auf das Wettbewerbsgebiet im Süddeutschen Raum (Schwarzwald und Schwäbische Alb).

Trainingslager Locarno 02. bis 11. April 2010

Nach der offiziellen Saisonöffnung am 29. März auf dem Flugplatz Gheid in Olten wurden die Osterferien für ein Trainingslager in Locarno genutzt. Das gute Wetter in der zweiten Wochenhälfte, unterstützt durch den Nordföhn, bot für uns sehr gute Wettbewerbsbedingungen. Es konnten Flüge bis zu 500 km geflogen werden.

RM Birrfeld 24./25. April und 01./02. Mai 2010

Wie immer war die Standard-Klasse mit total 18 Teilnehmern gut besetzt. Von der Junioren-Nationalmannschaft waren fünf Piloten mit dabei. Der beste Jungpilot war Patrick Misun, er gewann die Bronzemedaille. In der 15m-Klasse kämpfte Jürg Haas um die Medaille, auch er belegte am Schluss den 3. Rang.

Junioren-Schweizermeisterschaft Schaffhausen (JSM) 08./09. und 13. bis 16. Mai 2010

Die JSM wurde gemeinsam mit einer Regionalmeisterschaft auf dem Flugplatz Schaffhausen durchgeführt. Unser Ziel war, möglichst viel Erfahrung im Süddeutschen Raum zu sammeln. Aufgrund der schlechten Wetterverhältnisse konnten aber nur 3 kleinere Flüge absolviert werden. Neun Piloten der Junioren-Nationalmannschaft nahmen teil, gewonnen hat Marc Gerber. Auf den Plätzen 2 bis 5 folgten alles Nachwuchspiloten, die u.a. mit diesen guten Resultaten den Sprung in die Junioren-Nationalmannschaft schafften.

32. Internationaler Hockenheim-Wettbewerb 22. bis 29. Mai 2010

Die Junioren-Nationalmannschaft war mit 3 Piloten am Start. In der Club-Klasse die Brüder Reto und Roger Frei und in der 15m-Klasse Jürg Haas. Die Club-Klasse Piloten konnten an 5 Tagen um die Podestplätze kämpfen. Roger erreichte den sehr guten 7. Schlussrang und Reto schaffte es von insgesamt 27 Teilnehmern auf den guten 10. Rang. Die 15m-Klasse konnte wetterbedingt nur 4 Wertungstage ausnutzen. Jürg Haas erreichte den hervorragenden 4. Schlussrang.

Schweizermeisterschaft der Elite in Yverdon 19. bis 27. Juni 2010

An dieser Schweizermeisterschaft der Elite waren auch 4 Piloten der Junioren-Nationalmannschaft vertreten. Leider wurde die Meisterschaft von einem tödlichen Unfall überschattet. Am vierten Tag stürzte unser Junior Tobias Ender mit seinem Flugzeug ab. Der Grund des Absturzes ist nicht bekannt, vermutet wird ein gesundheitliches Problem. Tobias war ein lebenswürdiger engagierter junger Pilot mit sehr guten fliegerischen Fähigkeiten, wir werden ihn stets in ehrender Erinnerung behalten.

Weltmeisterschaft Szeged 24. Juli bis 08. August 2010

Der Junior Jürg Haas hat sich für diese Weltmeisterschaft qualifiziert. Er nahm zusammen mit dem Elite-Pilot Andreas Allenspach in der 15m-Klasse teil. Er belegte von 27 teilnehmenden Nationen und total 49 Konkurrenten den ausgezeichneten 18. Schlussrang.

47. Internationaler Hotzenwaldwettbewerb 31. Juli bis 8. August 2010

Thomas Kummer und die Brüder Patrick und Roman Misun nutzten diesen Wettbewerb um Qualifikations-

punkte für die Junioren-Weltmeisterschaft zu sammeln. Sieger wurde Roman Misun mit einer LS-4, die Silbermedaille erlangte Patrick Misun auf einer ASW-28 und den 7. Schlussrang erreichte Thomas Kummer ebenfalls auf einer ASW-28.

Deutsche Segelflug Meisterschaft der Junioren (DSMJ) 09. bis 20. August 2010

Der Höhepunkt der Saison 2010 sollte eigentlich die DSMJ werden. Weil es einerseits für die Deutschen Jungpiloten ein Qualifikationsturnier war und für die anderen Nationen quasi die Vor-WM darstellte, konnten aus Platzgründen leider nur zwei unserer Piloten teilnehmen. Das Wetter war nicht optimal, schwache Thermik und vielfach tiefe Basis liessen nur wenige Wertungen mit eher kürzeren Flügen zu. Reto Frei erreichte in der Club-Klasse von 40 Piloten den 29. Rang und Patrick Misun in der Standard-Klasse von 35 gestarteten Piloten den 24. Schlussrang.

Sailplane GP St. Moritz 22. bis 28. August 2010

Dieser Internationale Grand Prix wurde zum ersten Mal auf dem Flugplatz Samedan ausgetragen. Der Junior Reto Frei nahm zusammen mit dem Elite Pilot Fridolin Hauser an diesem Wettbewerb teil. Am Start waren 16 Piloten. Reto, der am letzten Tag noch von Tilo Holighaus überholt wurde, erreichte den hervorragenden 8. Schlussrang.

Anpassung der Sportreglemente

[Inäbñit] Folgende Reglemente wurden angepasst:

- Wettbewerbsliste für Nationalmannschaftspunkte
- Der Alpe Adria Cup wird neu von 70 auf 80 Punkte gesetzt.

- Coppa Velino Rieti, Concours internationale Issoudun und Bailleau sowie Coupe du monde de vol à voile Vinon werden auf 70 Punkte zurückgestuft.
- Neu aufgenommen mit 50 Punkten wird der Baron Hilton Challenge CH (im OLC).
- Gestrichen, da nicht mehr aktiv, oder mehrere Jahre nicht mehr von CH-Segelfliegern bestritten werden Benelux Contest, Freiburger Segelflugwoche, Dolomiten-Cup, Fayence und die australischen Wettbewerbe.

Qualifikationskriterien für die Schweizermeisterschaften

Neu werden mehr Piloten aus den RM's für die SM zugelassen. Zudem wird der Baron Hilton Challenge Schweiz als Qualifikationsturnier zugelassen.

Qualifikationssystem mit Leistungspunkten

Die Umrechnung der Punkte aus den Grand Prix Wettbewerben wird nun, wie provisorisch im 2009 festgelegt, definitiv ins Reglement aufgenommen.

Reglement für die Schweizer Junioren Nationalmannschaft

Die Qualifikationsperiode für die Junioren Nationalmannschaft wird von einem Jahr auf zwei Jahre erhöht (wie bei der „normalen“ Nationalmannschaft mit Faktor 1,0 bzw. 0,7).

Nationaler Segelflugwettbewerb NSFW

Infolge Änderungen im OLC-Reglement entfallen im NSFW-Reglement die „aat“- (Assigned Area Task) und die „d“-Flüge (FAI-OLC Flug). Bei der Disziplin „h“ (OLC Flug) wird der Faktor 0,95 auf 0.8 geändert.

1789 Lugnorre, Januar 2011

Emil Blumer, Präsident SFVS

Redaktion, Druck und Verteilung

Marco Schnyder

Fotos

Xaver Mäder, E. Blumer