

Jahresbericht des SFVS 2011

Dieser Jahresbericht informiert über die wichtigsten Aktivitäten 2011 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.



Führung und Personelles

[Mäder] Der Vorstand hat sich im 2011 bei seinem Vorgehen / Arbeiten an den folgenden Zielsetzungen orientiert:

- 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

Zur Behandlung der Aufgaben hat sich der Vorstand im 2011 zu 7 Sitzungen und einem Workshop getroffen. Daneben haben diverse sog. Bürositzungen stattgefunden, an denen die Arbeiten in den einzelnen Ressorts koordiniert wurden. Das Jahr 2011 hat für unseren Vorstand einige Änderungen gebracht. Die folgenden Mitglieder mussten ihre Rolle finden:

- Felix Kaiser hat die Aufgabe von Sepp Allenspach als Betreuer der Nationalmannschaft übernommen
- Pepe Schäuble ist neu für die Flugschule und die Ausbildung zuständig
- Philippe Kächler vertritt als Nachfolger von Christian Schmid den Kunstflug
- Xappi Mäder hat die Präsidentenrolle im Februar von Mic Blumer übernommen
- Mic Blumer ist weiterhin im Vorstand und kümmert sich um die internationalen Angelegenheiten
- Unterstützt wird der Vorstand durch Urs Brühlmeier, der die AeroRevue bearbeitet und Urs Ribli, der sich um die Internetseite kümmert.

Das gültige Organigramm ist auf der Webseite des SFVS zu finden. Die Zusammenarbeit im Vorstand ist sehr konstruktiv und kollegial. Dies ist umso wichtiger, als dass die Belastung der einzelnen Mitglieder des Vorstandes teilweise sehr hoch ist und diese Aufgabe im Ehrenamt wahrgenommen wird. Die welschen Segelflieger sind in unserem Vorstand untervertreten, und sie sind dies seit Jahren. Alle Aufrufe haben nichts gebracht, die Situation hat sich nicht verbessert.

Wir haben insbesondere bei der Kommunikation ab 2011 einige Anpassungen vollzogen. Wir informieren wesentlich häufiger und in deutscher und französischer Sprache über aktuelles Geschehen, Vorkommnisse und Neuerungen. Dabei nutzen wir unsere homepage www.segelfliegen.ch. Dass unsere Mitteilungen auch weiterhin in deutscher und französischer Sprache publiziert werden, bleibt auch im 2012 eine Priorität. Da für die Kommunikation statt der Printmedien immer mehr Internet und e-Mails verwendet werden, hat sich der Vorstand des SFVS entschlossen, das bisherige 4-seitige Segelflug-Bulletin in der AeroRevue zukünftig auf nur noch 1 Seite zu reduzieren. Dabei sollen im Bulletin nur Headlines und Verweis auf die vollständigen Artikel auf der Website erscheinen.

Die **Segelflugkonferenz 2011** hat in Aigle statt gefunden und wurde von der Segelfluggruppe Bex - Les Martinets hervorragend organisiert. Die Veranstaltung war ein grosser Erfolg und in Anbetracht der für Deutschschweizer relativ langen Anreise, sehr gut besucht.

Mitgliederentwicklung

[Mäder] Sorge bereitet die Tatsache, dass die **Anzahl der aktiven Segelflieger** seit Jahren rückläufig ist. Im Jahr 2011 wurden erfreulicherweise 20% mehr Segelflieger ausgebildet, als in den Vorjahren. Um den Bestand zu halten, müssten jedoch gesamtschweizerisch jährlich ca. 60 Segelflieger mehr ausgebildet werden. Viele Fluggruppen haben in den vergangenen Jahren eigentliche Programme für die Nachwuchsförderung initialisiert und es wird sich zeigen, welcher Erfolg sich dabei einstellen wird.

Politik

[Mäder] Als Nicht-EU Mitglied haben wir keinen Einfluss auf die Bearbeitung der EU-Erlasse auf der politischen Ebene. Wir haben aber die Chance, uns gemeinsam mit unseren europäischen Kollegen für die Interessen einzusetzen. Deshalb arbeitet der SFVS aktiv in der EGU und der AeCS mit René Meier in Europe Air Sports mit. Diese aufwändige Arbeit ist sehr wertvoll und effizient. Unsere Kollegen in den anderen Ländern äussern sich immer wieder höchst positiv über das Wissen und das Engagement, das unsere Schweizer Vertreter haben.

Im Luftraum werden wir auch zukünftig als Segelflieger keine Ruhe haben. Auf Grund der Verkehrszunahme und der Nutzung des unteren Luftraumes durch die Luftwaffe, werden wir weiter unter Druck geraten. Um diesem zu begegnen, müssen wir gute Argumente haben und damit unsere Partner ins Boot zu holen. Nur wenn wir Unterstützung von anderen Beteiligten haben, sind Lösungen umsetzbar. Allerdings werde ich in nach den vielen Gesprächen den Eindruck nicht los, dass auch für die Segelflieger das Transponder Zeitalter kommen wird. Um gewisse Lufträume noch befliegen zu können, wird der Einsatz des Transponders wohl in Zukunft notwendig werden.

Die technische Entwicklung der letzten Jahre erlaubt heute GPS gestützte IFR Anflugverfahren auf Regionalflugplätze. Zurzeit befinden sich zahlreiche Projekte in der Planungsphase. Sollte das BAZL keine solchen IFR Anflüge im Luftraum Golf zulassen, werden wir mit Forderungen konfrontiert, neue CTRs um diese Flugplätze zu schaffen. Entsprechend wichtig ist es, dass das BAZL die Forderung des AeCS umsetzt und IFR Anflüge auch im Luftraum Golf ermöglicht.

Bezüglich der **Finanzen** verweisen wir auf die Jahresrechnung des Schweizerischen Segelflugverbandes. Wolken sehen wir auf uns zukommen, bezüglich der Entwicklung unserer Finanzen. Dies weil die Einnahmen des SFVS auf Grund der rückläufigen Anzahl Mitglieder und der Unterstützung z.B. durch SwissOlympic abnehmen wird. Um alle Möglichkeiten auszuschöpfen, möchte sich der Vorstand im Bereich Sponsoring verstärken und sucht hier tatkräftige Unterstützung.

Rechtliches

[Dünner-Graf] Im Jahr 2011 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. Stellungnahmen zu verschiedenen Notices of Proposed Amendments (NPA) und Anfragen des DAeC eingebracht. Die Vertretung des SFVS erfolgte sodann gegenüber und mit dem AeCS, anderen Verbänden und Mitgliedern.

Im Rahmen der Kompetenzstelle Recht des AeCS erfolgte verschiedentlich ein Austausch bezüglich segelflugspezifischer, aber auch spartenübergreifender Themen, so insbesondere im Rahmen Teilrevision 2 des Luftfahrtgesetzes.

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.

Internationales

[Blumer] Haupttätigkeiten waren im vergangenen Jahr die Stellungnahmen zu den EASA Regulierungsvorschlägen in den Bereichen Operationen, Pilotenlizenzen und Regulierungen der Flugschulen. Dies geschieht jeweils in enger Zusammenarbeit mit dem AeCS und mit den ausländischen Kollegen in der EGU (European Gliding Union). Ende November ist die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zur „Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt“ im EU-Amtsblatt veröffentlicht worden. Hinter diesem komplizierten Titel verbirgt sich die EASA Regulierung der Fluglizenzen. Diese EASA Regulierungen sollen am 8. April 2012 in Kraft treten. Den Mitgliedsländern werden 3 Jahre Frist für die Einführung eingeräumt. Dies gilt auch für die Schweiz. Das BAZL will diese neuen EASA-Regeln, aufgeteilt in verkraftbare Bereiche, in den nächsten Jahren umsetzen.

Die Ausführungsbestimmungen (AMC) sind bei der EASA noch in Arbeit, deshalb können die Änderungen gegenüber der heutigen Segelflugregulierung in der Schweiz nicht definitiv beurteilt werden. Was aber sicher ist, unter EASA müssen alle Segelflugpiloten ein gültiges Medical haben.

Offen sind anfangs Dezember 2011 noch die Vorschriften für die Flugschulen, obwohl die Einführung auch auf den 8. April 2012 vorgesehen ist. Wie die bisherigen Unterlagen aufzeigen, müssen alle Segelflugschulen die Bedingungen einer EASA ATO (Approved Training Organisation) erfüllen. Dies dürfte mit einigen administrativen Arbeiten verbunden sein. Das BAZL will diese Umstellung unterstützen.

Der Vorstand SFVS hat bereits an der Segelflugkonferenz orientiert und will die Gruppen und Schulen bei den zukünftigen Umstellungen beratend unterstützen.

Die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Luftraumes wird aufmerksam verfolgt. Momentan drängen sich noch keine speziellen Aktivitäten auf.

Operationen

Flugschule

[Schäuble] Im vergangenen Jahr 2011 standen die Aktivitäten in der Aus- und Weiterbildung der Segelfluglehrer wiederum unter einem glücklichen Stern. Sämtliche Kurse blieben gänzlich verschont vor Unfall und Vorfall.

Wie ein leichtes Wetterleuchten am Horizont kündeten sich zu Jahresbeginn die noch wenig konkreten Veränderungen aus dem Gesetzgebungs-Prozess der EASA an. Dank regelmässiger Kontakte und der Teilnahme an einschlägigen Konferenzen kann uns Emil Blumer stets auf dem Laufenden halten über die zu erwartenden neuen Ansprüche der Behörden.

Im Laufe des Jahres zeigt sich aber, dass sowohl für unsere Gefässe und Prozesse der Fluglehreraus- und Weiterbildung, wie auch für den Betrieb der Schweizerischen Segelflugschulen keine grundlegenden Neuerungen ins Haus stehen werden.

Für die Akkreditierung der Flugschulen als „Approved Training Organisation“ (ATO) wird die Schaffung von Betriebs-Handbüchern (Operation Manuals, OM) und die genauere Bestimmung des Schulkaders nötig. Das wird eher von administrativer Natur sein.

In verschiedenen Segelfluggruppen der Romandie findet bei den Kadern ein Generationenwechsel statt. Einige Gruppen verzeichnen auch ein Wachstum bei den Schülerzahlen. Das dürften die Gründe für die diesjährige erfreulich grosse Zahl von Fluglehrer-Kandidaten aus der Romandie sein. Diesem erfreulichen Umstand wird dadurch Rechnung getragen, dass einer der beiden Kurse im nächsten Jahr in Französisch angeboten wird.

Theoretisch-pädagogische Fluglehrer-Prüfung Anfang Februar 2011 in Bern

Von vierzehn Teilnehmern an der theoretisch-pädagogischen Fluglehrer-Prüfung wurden letztlich zehn Teilnehmer für den Teaching and Learning Kurs in Bern eingeladen.

Teaching and Learning Kurs, Anfang März 2011 in Bern

Vom 4. - 6. März 2011 besuchten zehn Teilnehmer den methodisch-didaktischen Fluglehrerkurs in der Bundes-Basis auf dem Flugplatz Bern.

In diesem Kurs wurde die Verschmelzung der methodisch-didaktischen Grundlagen von Markus Hösli mit den praxis- und erfahrungsgeprägten Elementen aus anderen

Sparten der Luftfahrt erfolgreich ein Stück weiter vorangetrieben. Weiterhin legte der Kurs viel Gewicht auf die Aktivierung der Kandidaten und auf die gemeinsame Erarbeitung von Optionen für die allseits bekannten Belastungsspitzen und Ressourcen-Engpässe im Ausbildungs-Alltag.

Der grossen Bandbreite von Lerntypen und von individueller Vorbildung unserer Schüler in der Segelflug-Ausbildung wurde durch die Bearbeitung von Fallbeispielen Rechnung getragen.

Das Feedback der Teilnehmer war wiederum sehr positiv. Von einzelnen Teilnehmern wird die Verlängerung des Kurses um einen Tag gefordert. Diesem Postulat stehen die Bedenken an der Miliztauglichkeit einer erweiterten zeitlichen Beanspruchung gegenüber.

Einmal mehr nehmen die Kursleiter mit viel Befriedigung das allgemein hohe intellektuelle Niveau und die hohe Motivation der Teilnehmer zur Kenntnis.

Zusammen mit zwei aufgeschobenen Teilnehmern aus dem Vorjahr wurden insgesamt 12 Kandidaten für die praktische Ausbildung in die Fluglehrer-Kurse in Locarno und Amlikon eingeladen.

Praktischer Fluglehrerkurs, zweite Hälfte Juni 2011 in Locarno

Nach einer Absage wegen Sportunfall erschienen in Locarno fünf Teilnehmer zum Kurs. Alle fünf Teilnehmer schlossen die Ausbildung erfolgreich ab und traten wohl zum letzten Mal in der Geschichte das Praktikum im bisherigen Umfang an.

Die Verschiedenartigkeit der zahlreichen Flugplatz-Benützer in Locarno und die grosse Distanz zu den massgeblichen Organisationen erschwerten die tägliche Koordination im Kursbetrieb. Trotzdem konnte der Kurs in guter Qualität abgeschlossen werden.

Der beruflich bedingte mehrtägige Ausfall eines Experten im Kurs konnte ohne Einbusen aufgefangen werden. Dies war möglich dank des spontanen Einsatzes von Emil Blumer, der dem Kurswesen auch als Stellvertreter stets zur Verfügung steht.

Praktischer Fluglehrerkurs, erste Hälfte September 2011 in Amlikon

Sämtliche sechs eingeladenen Kandidaten erschienen zum Kurs in Amlikon. In Erwartung guten Wetters wurden die Teilnehmer zwei Stunden früher aufgeboten, um dem Flugbetrieb bei den Long-Briefings in geeigneter Weise vorzuzugreifen.

Das Wetter war dann auch entsprechend gut. So konnte das komplette Ausbildungsprogramm ohne jede Abstriche und mit den nötigen Vertiefungen durchgeführt werden. Dazu beigetragen hat das Glück, dass der Kurs die Dienste einer perfekten Kursköchin in Anspruch nehmen durfte. Kam noch dazu, dass ihr Gatte zu jeder Zeit als Windenführer zur Verfügung stand und damit etliche Flüge bei eher tieferer Wolkenbasis für die Windenschulung genutzt werden konnten. Somit war es möglich, sämtliche Teilnehmer bis zur Stufe des Winden-Fluglehrers auszubilden. Der Kurs wurde letztlich von allen Kandidaten erfolgreich mit einem Skilltest beim Segelflug-Inspektor des BAZL abgeschlossen.

Anmelde- und Prüfungs-Prozess für die Kandidaten von 2012

Mit Anmeldeschluss 20. August wurde die Fluglehrer-Ausbildung für 2012 ausgeschrieben, im Internet und durch die Anschreiben der Segelfluggruppen.

Nach Anmeldeschluss begannen dann die Anmeldungen förmlich hereinzuschneien. Insbesondere wurde die unerwartet hohe Zahl von sechs Kandidaten aus der Roman-

die gemeldet. Dieses erfreuliche Engagement aus der französischen Schweiz rief umgehend nach entsprechenden Dispositionen, um die beiden Prüfungen und die Ausbildungs-Kurse in Französisch anbieten zu können. Dank dem Einsatz von Michel Barras konnten sowohl die fliegerische als auch die theoretisch-pädagogische Zulassungs-Prüfung französisch angeboten werden.

Fliegerische Zulassungsprüfung für 2012, Ende September 2011 in Buochs

Während vier Flugtagen wurden in Buochs die Prüfungsflüge für die Zulassung zur Fluglehrer-Ausbildung 2012 durchgeführt. Ein einziger Teilnehmer erfüllte die Bedingungen nicht. Alle übrigen Anwärter wurden zur theoretisch-pädagogischen Prüfung auf Ende Januar 2012 eingeladen.

Theoretisch-pädagogische Zulassungs-Prüfung, Ende Januar 2012 in Bern

Vom 31. Januar bis zum 2. Februar 2012 finden in der Bundesbasis in Bern die theoretisch-pädagogischen Prüfungen statt. Der erste Prüfungstag wird für die Kandidaten aus der Romandie französisch angeboten. Insgesamt sind 13 Anwärter für die drei Prüfungstage eingeschrieben, davon vier Kandidaten und eine Kandidatin aus der Romandie.

Weiterbildungskurse für Segelfluglehrer (WK)

Von den zwei angebotenen Wiederholungs-Kursen konnte der zweite, in Yverdon mangels Teilnehmern nicht durchgeführt werden. Der erste Kurs in Courtelary verlief sehr erfolgreich, - gemessen am Feedback der Teilnehmer. Die Teilnehmer waren wiederum bunt zusammengewürfelt aus allen Regionen der Schweiz. Dies führte zu einem interessanten und fruchtbaren Austausch über die Methoden und Mittel der verschiedenen Schulen.

Eine Ausbildungs-Vrille auf ASK-21, die erst im zweiten Anlauf richtig retabliert werden konnte, führte zu intensiven Diskussionen über Sinn und Zweck des Vrillen-Trainings im Rahmen der Gefahrenweisung in der Grundausbildung.

Die Diskussion wurde auch innerhalb des Vorstands des SFVS und mit dem BAZL-Inspektor eingehend geführt. Zusammenfassend kann man sagen, dass die diesbezüglichen Ziele in der Fluglehrer-Ausbildung unverändert bleiben und dass der Schwerpunkt in der Grundausbildung nach wie vor beim Erkennen, Ausleiten und bei der Prävention der Vrille verbleibt.

Als langjähriger Experte wird Peter Bregg dieses Jahr siebzig werden und er gibt seine Expertentätigkeit damit auf. Glücklicherweise dürfen wir weiterhin auf seine geschätzte Unterstützung zählen bei der Durchführung der Weiterbildungskurse.

Flight Safety

[Bieri] Im Januar fand der Flight Safety Workshop mit den Schwerpunkten „Zusammen fliegen mit Gleitschirmen“ und „Ausweichen bei FLARM-Warnungen“ statt. Gemeinsam entwickelten alle Teilnehmer Richtlinien für das Verhalten in diesen kritischen Situationen.

Die Frühlingsmonate beglückten uns mit gutem Flugwetter. Die Kehrseite der Medaille war eine Häufung von Vorfällen und Unfällen. Überall könnte man sich die Analyse leicht machen und den Fall mit der Ursache „menschliches Versagen“ abhacken. Der Mensch ist aber von Natur aus nicht für das Fliegen geboren; viele Unfälle passieren wegen natürlichem menschlichen Verhalten. Mit dieser Erkenntnis können wir die Unfall- und Vorfalleanalysen weiter entwickeln. Wie können wir unser Verhalten beeinflussen, damit das Fliegen sicherer wird? Das wird ein Thema sein am Safety Workshop 2012.

Im April kippte bei einem Windenstart in Mollis eine DG 800 in ca. 40m Höhe über den rechten Flügel ab. Der Pilot wurde dabei tödlich verletzt. Ausserdem gab es zwei

weitere Unfälle mit zwei Schwerverletzten. Im August hatten wir noch einmal eine Serie von drei Unfällen mit einem Toten und zwei Schwerverletzten. Die Unfälle passierten beim Schleppstart, Eigenstart, Windenstart, zwei bei Aussenlandungen und einer im freien Flug. Es ist eigentlich kein roter Faden sichtbar... ausser eventuell das menschliche Verhalten?

Im Sicherheitsbulletin 2011/1 wurden das Sicherheitsnetz Verein, der Ecolight-schlepp, die Schwerpunktlage und Luftraumverletzungen thematisiert. Im leider kurz darauf folgenden zweiten Sicherheitsbulletin war aus aktuellem Anlass der Windenstart das Hauptthema, zusammen mit Gedanken zur mentalen Vorbereitung vor dem Start (Departure Briefing).

In Fluglehrer-Refreshern wurde erkannt, dass die Vrille in der Gefahreneinweisung mit der ASK-21 ihre Tücken hat. Verbesserungsmöglichkeiten wurden diskutiert, wir nehmen uns am Safety Workshop auch diesem Thema an.

Im November fand das jährliche Treffen mit dem BFU mit Informationen zu den laufenden Unfalluntersuchungen statt.

Die diversen Publikationen des Verbandes scheinen nicht überall wie gewünscht „an der Basis“ anzukommen. Das ist für mich unbefriedigend und wir wollen versuchen, die Kommunikationswege zu verbessern.

Ein Flight Safety Büro im Segelflugverband ist wichtig. Hier laufen die Fäden zusammen und wir haben die Möglichkeit, potentielle Risiken – sofern erkannt – zu entschärfen. Schlussendlich macht aber die persönliche Flugsicherheit jede Pilotin und jeder Pilot selbst, das kann nicht delegiert werden. Ich wünsche euch allen eine sichere Saison 2012.

Flugzeugunterhalt

[Bärfuss] Nach der erfolgreich durchgeführten Materialwarts-Ausbildung mit dem Abschluss der M-Lizenz Prüfung im Jahr 2012 durfte man mit Freude feststellen, dass die erworbenen Kenntnisse auch angewendet wurden. Viele Telefonate anfangs Jahr zeigten aber, dass trotzdem noch Fragen offen sind. Besonders in Bezug auf die Pilot Owner Maintenance bestanden Unsicherheiten über die erlaubten Tätigkeiten und die anzuwendenden Unterlagen. Was immer noch Schwierigkeiten bereitet oder auf Unverständnis stösst, sind die sogenannten Freigabebescheinigungen. Grundsätzlich soll für jede abgeschlossene Arbeit eine Freigabebescheinigung ausgestellt werden. Speziell ist darauf hinzuweisen, dass nach Abschluss sämtlicher Arbeiten, die für den sicheren Betrieb eines Luftfahrzeuges notwendig sind, eine Freigabebescheinigung ausgestellt wird.

Im Juli trafen sich Heinz Bärfuss und Franz Meier (SVFB) zu einer Besprechung betreffend Anforderungen und Ausbildung zum Erwerb des Fachspezialisten-Ausweises S für Arbeiten an Luftfahrzeugen in Holz- und Gemischtbauweise.

Die vom BAZL herausgegebene TM 73.920-12, Wägungsintervalle für Luftfahrzeuge, verlangt eine obligatorische Neuwägung nach 10 Jahren, wenn nicht andere verbindliche Unterlagen eine kürzeres Intervall vorschreiben. Dies führte zu einer regen Benutzung der vom SFVS zur Verfügung gestellten Waagen. Ich danke allen Benutzern für die sorgfältige Behandlung dieser Waagen und für die Organisation der Transporte dieser Geräte von Flugplatz zu Flugplatz.

Viele Fragen sind noch offen betreffend Übernahme der BAZL M-Lizenzen in die Part-M EASA L-Lizenzen. Emil Blumer konnte an der Segelflugkonferenz in Aigle folgende Informationen abgeben:

Entscheid EASA Committee vom Dezember 2010:

„The Agency shall submit an opinion to the Commission including proposals for a simple and proportionate system for the licensing of certifying staff involved in the maintenance of ELA1 before 28 September 2013.“

EASA Part-M GA-Workshop vom 27. Oktober 2011

Die wichtigsten Kritikpunkte durch Stakeholder sind:

- „The format of Part M is too complicated for GA and not easy to understand.“
- „AMC's only in English“

Warten wir also hoffnungsvoll auf diese noch unbekanntenen Erleichterungen. Neben den neuen administrativen Aufgaben dürfen wir aber die sorgfältige Ausführung der Instandhaltungsarbeiten nicht vergessen.



Luftraum

[Oswald] Im Berichtsjahr hat es nur wenige sichtbare Veränderungen der Luftraumstruktur gegeben, dafür aber zahlreiche kleine Änderungen, die vor allem den Segelflug betroffen haben.

Aufgefallen sind auf den neuen ICAO- und Segelflugkarten die Beschränkungsgebiete **LS-R2 Hohgant** und **LS-R3 Speer** sowie die Landschaftsruhezonen. Dank der seinerzeit mit der Luftwaffe ausgehandelten Untergrenze von FL 100 sind die Einschränkungen, die durch die R2 und R3 entstehen, für den Segelflug tragbar.

Im Gegensatz zu den französischen Naturreservaten, wo der Überflug reglementiert ist, entstehen durch unsere **Landschaftsruhezonen** für den motorlosen Flug keinerlei Einschränkungen.

Unsere Westschweizer Kollegen konnten von der Aufteilung der **LS-D19 Bière** profitieren. Dank dieser kleinen Anpassung kann der Flugbetrieb in Montricher auch während der Aktivierung der D19 normal abgewickelt werden.

Ausserdem hat die **CTR und TMA Meiringen** eine Statusänderung auf HX erfahren. Die Aktivierungszeiten haben sich dadurch nicht erhöht.

Für bedeutend mehr Aufregung haben die neuen **Segelflugregelungen** gesorgt. Schon zu Beginn der Streckenflugsaison konnten einige **TSA für Segelflug** (früher Segelflughöhen) nicht mehr wunschgemäss aktiviert werden. Verständlicherweise hat das bei den betroffenen Segelfluggruppen für Unmut gesorgt. In mehreren Meetings mit Skyguide und BAZL wurden Lösungen erarbeitet, welche die Verfügbarkeit der TSAs ab März 2012 erhöhen sollen.

Die Aufhebung der **LS-R für Segelflug** (früher Segelflughöhen) im Mittelland sowie die tiefen Obergrenzen im Jura haben einige Gemüter stark erregt. Zu diesem Thema hat im Oktober ein Erfahrungsaustausch mit Vertretern von BAZL, Skyguide und Luftwaffe stattgefunden. Wir waren zuversichtlich, einige Nachbesserungen aushandeln zu können. Leider wurden alle unsere Forderungen vom BAZL strikte abgelehnt. Begründet wurde diese Ablehnung mit der enormen Zunahme des IFR-Verkehrs von und zu den Regionalflugplätzen sowie der Absicht, die Komplexität des Luftraumes zu verringern und die Verfahren für die Fluglotsen zu vereinfachen.

Ebenfalls abgelehnt wurde ein von uns erarbeitetes Projekt zur Errichtung eines **Wellenfensters** östlich der Luftstrasse A9, welches für Föhnflüge hätte aktiviert werden können. Diese Ablehnung wurde mit erhöhten Luftraumbedürfnissen in Zusammenhang mit dem internationalen Projekt FABEC (Functional Airspace Bloc Europe Central) begründet.

Durch die Aufhebung der Wolkenflugzonen haben sich die Bedingungen für **Wolkenflug** wesentlich verschärft. Von den Anhängern des Wolkenfluges wurden insbesondere die Transponderpflicht, aber auch die Einschränkung, innerhalb einer LS-R für Segelflug keine Wolkenflüge durchführen zu dürfen, beklagt. Mit Vertretern von BAZL und Skyguide wurden vielversprechende Lösungsansätze erarbeitet. Nach eingehender Prüfung kamen die Experten zum Schluss, Skyguide könne die Sicherheit von Wolkenflügen bei gleichzeitigem Betrieb von Segelflugzeugen mit reduzierten Wolkenabständen nicht gewährleisten. Somit bleibt für Wolkenflüge praktisch nur der Jura übrig.

Im Jahr 2012 werden wir von grossen Änderungen verschont. Einige CTRs werden eine Statusänderung auf HX erfahren. Die Auswirkung auf den Segelflug ist unbedeutend. Ausserdem wird es einige kleine Anpassungen bei den LS-R für Segelflug geben.

Umwelt

[Blumer] Für den Segelflug relevant waren die Probleme mit dem Ecolight-Schleppflugzeug MCR 01. Dieses aus der Sicht der Lärmentwicklung und des Benzinverbrauchs günstige Schleppflugzeug war anfangs Jahr wegen technischen Problemen nicht einsatzbereit. Nach einer Modifikation im Bereich des Motors und der Kühlung wurden die MCR wieder zum Schleppen freigegeben. Es ist schade, dass diejenigen Gruppen, die mit der Beschaffung des MCR einen Beitrag zur Entlastung der Umwelt leisten wollten, wegen den technischen Unvollkommenheiten dieses Modells grosse Kosten verkraften müssen.

In Spanien hat die Kollision eines Vogels mit einem Segelflugzeug (Duo Discus) zu einem fatalen Unfall geführt. Es sei damit auf die Gefahr solcher Kollisionen speziell im Alpenraum hingewiesen. Es existiert eine informative Publikation von D. Jenny, Vogelwarte, CH-6204 Sempach über „Kollisionen zwischen Steinadlern *Aquila chrysaetos* und Flugzeugen in den Alpen“ (auf der SFVS Website verfügbar).

Kommunikation

[Schwab] Hauptziel für das **Segelflug Bulletin** war die erfolgreiche Übergabe von Urs Isler an Urs Brühlmeier, sowie die Organisation von verschiedenen Berichten in einem von der AeroRevue vorgegebenen Zeitrahmen. Diese Übernahme ist UB sehr gut gelungen, interessante und unterschiedliche Artikel wurden im Zeitrahmen geliefert und der Verband verfügt bereits über einen Vorrat an Artikeln für 2012. Bedauerlich ist die, nach wie vor mangelhafte Beteiligung aus der Romandie, die trotz des persönlichen Engagements von JS noch nicht gesteigert werden konnte.

Urs Ribi hat die Leitung und Redaktion der FSVV Homepage übernommen. Die Hauptaufgaben entstanden darin, die News auf der Seite aktuell zu halten sowie die Live-Berichterstattung der Teams aus dem Ausland zu gewährleisten. Beides ist mit der aktuellen Internetseite und deren Struktur erreicht worden.

Sport

Junioren - Nationalmannschaft

[Uebersax] Im Jahr 2010 haben wir mit dem Aufbau des Förderungskaders (FÖKA) begonnen. Dieses Kader, das maximal 10 Jungpiloten umfassen kann, startete mit 8 Jungs in die Saison 2011. Erste Erfolge können wir bereits ausweisen, denn es werden 2 Piloten aus dem Förderungskader in die Junioren-Nationalmannschaft (JNM) 2012 aufsteigen.

Seminar auf dem Rumpel bei Olten 29. Januar 2011

Am 29. Januar hat die neue Saison für die JNM und das FÖKA mit einem Seminar begonnen. Wie jedes Jahr wurden an diesem Eröffnungsseminar die Trainings- und Wettbewerbsplanung in Angriff genommen. Unser Hauptaugenmerk für die neue Saison galt natürlich der Junioren-Weltmeisterschaft in Musbach. Aus diesem Grund luden wir den erfahrenen Schwarzwald/Schwäbische Alb Kenner Andreas Allenspach ein, der uns einige gute Tipps über dieses Wettbewerbsgebiet vermitteln konnte.

Frühlingstrainingslager 04.04. - 10.4.2011

Dieses Frühlingstrainingslager wurde im Hinblick auf die Junioren-Weltmeisterschaft durch ein Sommer-Trainingslager in Winzeln ersetzt.

Regionalmeisterschaften

Unsere jungen Piloten haben die Möglichkeit genutzt an verschiedenen RM's Wettbewerbserfahrung und auch Qualifikationspunkte zu sammeln.

RM Gruyères 28.04. - 01.05.2011

In der gemischten Klasse mit 12 Teilnehmern erreichte Maxime Petitpierre aus dem FÖKA den guten 7. Rang.

RM Birrfeld 7./8. und 14./15.5.2011

An dieser RM nutzten 5 Piloten der JNM und 2 Piloten aus dem FÖKA die Gelegenheit um Qualifikationspunkte zu erfliegen. Einigen Jungs gelang es sehr gute Resultate zu erfliegen.

Die Schlussränge waren:

Club-Klasse:	8. Roger Frei, von 21 gestarteten Piloten
Standard-Klasse:	4. Roman Misun, 5. Thomas Kummer, 7. Steven Dünki (FÖKA), 13. Yves Gerster (FÖKA), von 14 klassierten Piloten
15m-Klasse:	7. Reto Frei, in dieser Klasse waren 11 Piloten am Start
18m-Klasse:	4. Patrick Misun, von 10 Teilnehmern

RM Schänis 09. - 13.07.2011

Hervorragender Sieger wurde Andreas Kalberer JNM. Yves Gerster belegte den 6. Rang von 10 gestarteten Piloten.

RM Montricher 04. - 07.08.2011

Maxime Petitpierre erkämpfte sich den sehr guten 4. Schlussrang in einem gemischten Feld von 14 Piloten.

33. Internationaler Hockenheim-Wettbewerb 22. - 30.04.2011

In diesem Jahr kämpften von der Junioren-Nationalmannschaft Roger Frei in der Club-Klasse, Reto Frei, Patrick Misun und Roman Misun in der Standard-Klasse um die Medaillen. Die beiden Brüder Patrick und Roman Misun hatten leider nur ein Flugzeug zur Verfügung, deshalb mussten sie als Team an den Start gehen. Zusätzlich nahm auch Pascal Brunner aus dem FÖKA in der Standard-Klasse teil. Roger Frei belegte in der Club-Klasse den guten 8. Schlussrang von 21 gestarteten Konkurrenten. In der Standard-Klasse erzielten Reto Frei Rang 5, Patrick und Roman Misun Rang 6 und Pascal Brunner Rang 15 von 17 Teilnehmern.

Schweizermeisterschaft der Elite in Hausen a. A. 28.05. - 04.06.2011

An dieser Schweizermeisterschaft der Elite waren 3 Piloten der Junioren-Nationalmannschaft und 1 Pilot aus dem Förderungskader vertreten. In der Standard-Klasse erzielte der Junior Roger Frei den hervorragenden 2. Rang. Steven Dünki aus dem Förderungskader, sein Gebiet ist vorwiegend der Schwarzwald und die Schwäbische Alb, hat zu Trainingszwecken an dieser SM teilgenommen. Er musste mit dem 13. Schlussrang vorlieb nehmen. Das Ziel Erfahrung zu sammeln hat er jedoch erreicht. Lukas Frischknecht ebenfalls aus der JNM kam mit den zum Teil sehr schwierigen Wetterbedingungen nicht zu recht und belegte den letzten Platz des 14 Konkurrenten umfassenden Teilnehmerfeldes.

Junioren-Schweizermeisterschaft Schupfart 10. - 14.06.2011

Die diesjährige Junioren-Schweizermeisterschaft fand unter der Leitung der Segelfluggruppe Fricktal und der Segelluggruppe beider Basel auf dem Flugplatz Schupfart statt. Die Organisatoren führten die Meisterschaft mit hoher Kompetenz und gutem Einfühlungsvermögen durch. Trotz der zum Teil sehr schwierigen meteorologischen Bedingungen, ist es den Verantwortlichen gelungen, während den 5 geplanten Tagen 4 Wertungen zu erzielen.

Das Teilnehmerfeld setzte sich aus 23 Piloten aus 3 Nationen zusammen. Zwei Toppiloten aus Frankreich, der deutsche Meister der Junioren 2010 Sebastian Nägel und die Piloten Michael Harms-Zumbrägel, Roman Meyer auf der Heide und Manuel Matt ebenfalls aus Deutschland. Die Schweiz stellte 9 Piloten aus der Junioren-Nationalmannschaft, 6 Piloten des Förderungskaders und 2 weitere Schweizer Jungtalente. Einige Piloten wollten die JSM als weiteres Training für die kommende JWM nutzen. Aus diesem Grunde war geplant möglichst viele Flüge in den Schwarzwald und die Schwäbische Alb auszuschreiben. Das Wetter machte aber einen Strich durch unsere Rechnung, denn es konnte nur gerade ein Flug bis in die Schwäbische Alb absolviert werden. Gewonnen hat Adrien Henry Frankreich vor Sebastian Nägel Deutschland und Steven Dünki Schweiz. Steven holte sich damit den Junioren-Schweizermeistertitel.

Junioren-Weltmeisterschaft Musbach Deutschland 05. - 20.08.2011

Die 7. Junioren-Weltmeisterschaften wurden in Freudenstadt-Musbach Deutschland ausgetragen. Das Segelfluggelände befindet sich 7 km nordöstlich der Kreisstadt Freudenstadt und verfügt über eine sehr grosse, jedoch für unsere Verhältnisse etwas stark coupierte Piste. In der Standard-Klasse starteten 37 Piloten aus 18 Nationen und in der Club-Klasse waren es 2 Damen und 42 Herren aus 19 Nationen. Die Schweiz nutzte das volle Kontingent aus und entsendete in beiden Klassen je 3 Pilo-

ten. In der Standard-Klasse flogen Thomas Kummer und die Brüder Patrick und Roman Misun. Die Brüder Reto und Roger Frei und Marc Gerber versuchten ihr Glück in der Club-Klasse. Wie schon in der Trainingswoche in Winzeln vom 16. bis 22. Juli, als die Jungs wegen Regenwetter nur gerade zwei kleine Lokalflüge durchführen konnten, ging es in Musbach im gleichen Stiel weiter. Viel Regen und oft sehr starker Wind (bis zu 50 km/h) machte den Junioren sehr zu schaffen.

In der Club-Klasse erreichte Roger Frei den guten 11. Rang. Marc Gerber folgte auf dem 14. Schlussrang und Reto Frei der zu viele Aussenlandungen hinnehmen musste, klassierte sich auf dem 39. Rang. In der Standard-Klasse erkämpfte sich Thomas Kummer den 20. Rang, die Brüder Roman und Patrick Misun erreichten die Ränge 24 und 25.

Kunstflug

[Küchler] **Kunstflug - Schweizermeisterschaft**

Die Segelkunstflug-SM 2011 wurde vom 31. August bis zum 3. September auf dem Flugplatz Buttwil durch die Segelfluggruppe Zürich organisiert. Aufgrund von ausserordentlich weniger Anmeldungen, wurde nur die Klasse Advanced geflogen. Daneben konnte, wie jedes Jahr, ein Espoirs-Wettbewerb durchgeführt werden. Schweizermeister 2011 wurde Manfred Echter (Advanced).

Kunstflug-Internationales

Die bereits etablierte kombinierte Weltmeisterschaft der Klassen Advanced und Unlimited fand in Torun in Polen statt. Das Team Schweiz bestand aus Martin Götz, Stefan Knecht und Fritz Krieger und flog in der Klasse Advanced mit. Nebst guten Einzelergebnissen darf sicher der gute 4. Platz der Schweizer in der Teamwertung der Advanced Klasse erwähnt werden. Leider flog in der Klasse Unlimited kein Schweizer Pilot mit.

Kunstflug-Breitenförderung

Wie jedes Jahr war auch im 2011 der BFK 4 (Kunstflug Grundausbildung) wiederum ausgebucht und es wurde mit 5 Doppelsitzern geschult. Zum ersten Mal fand dieser Kurs nicht im Tessin sondern vom 10. April bis 16. April auf dem Flugplatz Thun statt. Rhythmusgemäss alle 2 Jahre wurde im 2011 auch ein BFK 5 (Einführung Wettbewerbskunstflug) organisiert. Er ging vom 27. März bis 2. April auf dem wiederum durch die RUAG zur Verfügung gestellten Flugplatz Lodrino mit seiner tollen Infrastruktur über die Bühne und fand grossen Anklang bei den Teilnehmern.

Sportkommission

[Frey] Auf Grund der erflungenen Resultate an den Elite Europameisterschaften in Nitra und Pociunai sowie an der Junioren WM in Musbach ist es uns leider auch dieses Jahr nicht möglich Swiss Olympic Cards zu beantragen. Die aktuelle Einstufung ist auch für das kommende Jahr bestätigt worden.

Die **Informationsplattform 12 Bausteine** hat sich bewährt und wird auch von den Mitgliedern vermehrt genutzt um Sportspezifische Informationen zu finden. Wir sind überzeugt mit den 12 Bausteinen ein Informations-Tool zur Verfügung zu haben, welches uns weiterhin einen grossen Nutzen und Vereinfachungen in der Organisation und Durchführung der Trainings bringen wird.

Anpassung der Sportreglemente

[Inäbnit] Die Auswertung des NSFV läuft über das OLC-Portal. Die vorgenommenen Änderungen beim NSFV auf die Saison 2011 ergaben grosse Probleme in der OLC Auswerte-Software. Leider konnte dadurch bis Ende September 2011 keine fehlerfreie Rangliste via OLC erstellt werden. In mühsamer „Handarbeit“ wurden gegen

200 Flüge nachgerechnet und verifiziert, damit mindestens die Rangliste für die ersten 10 in jeder Klasse stimmt.

Für die Saison 2012 wurde nun mit dem OLC-Verantwortlichen Reiner Rose folgendes abgemacht: Der OLC überarbeitet/korrigiert die SW bis Ende Dezember 2011. Im Januar 2012 kontrolliert der SFVS mittels einer zur Verfügung gestellten Test-Software die neue Auswerte-Software des OLC. Im Februar werden noch allfällige Fehler korrigiert. Ab März 2012 müssten, nach heutiger Sicht, die Auswertefehler behoben sein. Wir bitten trotzdem alle Piloten, ihre Flüge, bzw. deren Punktzahlen nächstes Jahr zu verifizieren und allfällige Fehler via E-Mail an marco.schnyder@aeroclub.ch zu melden. Bitte den Auswertefehler beschreiben, die ca. richtige Punktzahl angeben und das IGC-File beilegen.

2553 Safnern, Januar 2012

Xaver Mäder, Präsident SFVS

Redaktion, Druck und Verteilung

Marco Schnyder

Fotos

Xaver Mäder