

Jahresbericht des SFVS 2008

Meine Damen und Herren Präsidenten der Segelfluggruppen, liebe Segelfliegerinnen und Segelflieger

Sie erhalten den Jahresbericht des Vorstandes des SFVS in schriftlicher Form. Dieser Jahresbericht ersetzt die Präsentationen der verschiedenen Ressortvertreter an der GV. Weiter sind mit diesem Bericht alle Gruppen informiert, unabhängig ob eine Teilnahme des Präsidenten an der GV möglich ist oder nicht.



Bild E. Huter

Bericht des Präsidenten

Wir haben in diesem Jahr Höhen und Tiefen erlebt. Schon zu Beginn der Saison konnten extrem gute Streckenflugbedingungen von der Schweiz bis Wien für phantastische Flüge ausgenutzt werden. Drei Flüge über 1000 km, 3 Schweizer Inlandrekorde, 20 Flüge über 800 km und ein Total von über 758'000 km Strecke im Nationalen Wettbewerb sind sportliche Erfolge, die vor wenigen Jahren noch als unmöglich galten. Äusserst erfreulich ist auch die erfolgreiche Integration des Nationalen Wettbewerbes in den OLC.

Auf der anderen Seite haben uns die Unfälle extrem belastet. Wir haben 7 Segelflieger bei Unfällen verloren. Der positive Trend mit abnehmenden Unfällen in den letzten Jahren wurde durch eine uns bisher unbegreifliche Häufung in der vergangenen Saison jäh unterbrochen. Der Vorstand nimmt diese Situation sehr ernst. Wir trauern zusammen mit den Angehörigen.

Bei unserem geliebten Sport haben wir Mitglieder, Kollegen und Freunde verloren.

Bei einem Unfall in Saanen sind mit viel Glück Drittpersonen nicht betroffen worden. Dies hat nicht nur national, sondern sogar international ein grosses Medienecho ausgelöst. Mit dem gleichzeitigen Bekanntwerden der bisher vom BAZL nicht umgesetzten Sicherheitsempfehlungen des BFU zur Wiedereinführung der regelmässigen Kontrollen beim Fliegerarzt, entstand in der Folge ein enormer öffentlicher Druck.

Das Resultat waren die Sofortmassnahmen des BAZL. Wir haben nach reiflichem Abwägen der Vor- und Nachteile beschlossen diese Sofortmassnahmen zu unterstützen um die negativen Schlagzeilen über den Segelflug rasch möglichst aus den Medien wegzubringen. Eine wichtige Rolle spielte dabei auch das Wissen, dass ab 2012 mit der Einführung der EASA Fluglizenzen sowieso wieder jeder Segelflieger eine regelmässige flugmedizinische Kontrolluntersuchung machen muss.

Eine wichtige Rolle spielten dabei auch die sehr guten Beziehungen zwischen dem BAZL-Fachbereich Segelflug und dem SFVS Vorstand. Die ausgearbeiteten Massnahmen können einen kleinen Teil zur Vermeidung von Unfällen beitragen. Eine umfassende Unfallprävention ist aber viel komplexer und bedarf eingehender Analysen durch die Sicherheitsspezialisten.

Leider wurde, trotz unseren Protesten, den erarbeiteten Massnahmen nachträglich durch das BAZL noch eine generelle Meldepflicht von flugsicherheitsrelevanten Vorkommnissen gemäss JAR-Kriterien für alle Segelflieger beigelegt. Diese Kriterien sind für Berufspiloten sicher angebracht, für den Segelflieger sind sie weit übertrieben.

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 Aufwand übersteigt oft die zumutbare Grenze der Freiwilligenarbeit. Der Vorstand traf sich zu 4 Vorstandssitzungen, einer GV, einer Segelfliegerkonferenz und einem Workshop. Die einzelnen Büros haben bei Bedarf zusätzliche Sitzungen und Besprechungen abgehalten.

Etliche Aufgaben müssten eigentlich durch Spezialisten vollamtlich erledigt werden. Dies ist bei unserer finanziellen Lage unmöglich. Wir versuchen zusammen mit dem Zentralvorstand und dem Zentralsekretariat des AeCS, den anderen AeCS Sparten und den Spezialisten der European Gliding Union (EGU) unsere Interessen gegenüber Behörden und Institutionen prioritätsgerecht zu vertreten.

Der Vorstand orientiert sich bei seinem Vorgehen an der Zielsetzung:

- *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*

Wir sind in einer Zeit des Wandels in der gesamten Aviatik. Die Verwaltung und die Benutzung des Luftraumes in Europa soll in den nächsten Jahren verändert werden. Der Flugzeugunterhalt und die Kontrollen der Flugzeuge sind bereits nach EASA geregelt. Eine europäisch geregelte Ausbildung und EASA Lizenzen sollen auch für Segelflieger ab 2012 gelten. Diese Änderungen sind begleitet von enormen Erhöhungen der Gebühren und Kosten der nationalen Aufsichtsbehörden. Die Beschwerden der Gruppen gegen die BAZL Gebühren beim Bundesverwaltungsgericht wurden leider als unbegründet abgewiesen. Durch die anstehenden Veränderungen muss in Zukunft mit Investitionen für Transponder und Funkgeräte mit 8.33 kHz Raster gerechnet werden. Damit wird sich das Segelfliegen in Zukunft massiv verteuern. Ob sich Einsparungen durch die einheitliche europäische Regelung merkbar auswirken kann noch nicht beurteilt werden.

Politik

Die politische Akzeptanz des Segelfluges ist weiterhin ein wichtiges Thema. Wir sind auf die Zusammenarbeit mit dem AeCS, mit der Aerosuisse und international mit der EGU und mit Europe Air Sports (EAS) angewiesen. Zusätzlich müssen alle Mitglieder unterstützen und bei Bekannten und Freunden Lobbying betreiben. Nur der persönliche Kontakt mit Behördenmitgliedern und Politikern hilft uns weiter, alle anderen Mittel haben sich als wirkungslos erwiesen.

Ein wichtiger Schritt ist für uns im 2009 die Abstimmung über die Verwendung der Mineralölsteuer aus Flugtreibstoffen. Wir müssen solidarisch dafür stimmen, dass diese Besteuerung in die Aviatik, und nicht in den Strassenbau zurück fliesst.

Mitgliederentwicklung

Ein grosses Problem ist der jährliche Schwund bei den Mitgliedern. Zwar haben wir im vergangenen Jahr weniger Mitglieder verloren als budgetiert. Gemäss der Übersicht des Kassiers haben 2749 Piloten den Mitgliederbeitrag bezahlt, was einer Abnahme gegenüber 2007 von 65 Mitgliedern entspricht. Mit der Einführung des Medicals ab 60 und der Kostenexplosion bei den BAZL-Gebühren muss für das nächste Jahr mit vermehrten Austritten, speziell der älteren Generation, gerechnet werden.

Viele Gruppen unternehmen grosse Anstrengungen um mehr Nachwuchs zu gewinnen. Es wird aber doch einige Zeit brauchen um den Abwärtstrend bei der Mitgliederzahl zu stoppen.

Führung und Personelles

Seit der letzten GV ist Thomas Frey neu im Vorstand. Er hat sich sehr rasch eingelebt und ist mit seiner Fachkompetenz eine willkommene Unterstützung. Er kümmert sich speziell um die Ausbildung des sportli-

chen Nachwuchses und er arbeitet aktiv an der Beurteilung der EASA NPA mit. Er repräsentiert den SFVS in der Sportkommission des AeCS.

Leider ist die Vakanz der Romands immer noch offen. Die Sprache ist zugegebenermassen ein Problem, nicht unbedingt bei Diskussionen und an Sitzungen sondern viel mehr beim Studium der vielen schriftlichen Unterlagen. Es ist aber der Wille des Vorstandes, die Romands besser in den SFVS einzubinden.

Eine grosse Stütze ist Marco Schnyder im ZS des AeCS. Dank seinem Engagement und seiner Erfahrung laufen die Administration, der NSFV 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 danke ich für die fachkompetente Unterstützung und die stets kollegiale Zusammenarbeit.

Nach Abschluss der Wahlperiode 2008 – 2010 wollen einige Vorstandsmitglieder zurück treten. Es sind dies Joseph Allenspach, Arnold Germann und Urs Isler. Emil Blumer will das Amt des Präsidenten ebenfalls abgeben. Angelica Dünner plant ebenfalls den Austritt aus dem Vorstand, eine weitere juristische Beratertätigkeit würde sie aber bei Bedarf übernehmen. Es geht also darum, frühzeitig geeignete Kandidatinnen und Kandidaten zu suchen.

Finanzen

Entgegen dem sehr pessimistischen Budget, welches einen Fehlbetrag von rund Fr. 17'700 vorgesehen hatte, schliesst die Jahresrechnung 2008 mit einem Überschuss von Fr. 8'883 ab. Aber es ist das gleiche zu bemerken, wie letztes Jahr: fällt der Ertrag der Zustandskontrollen von Fr. 21'000 weg, und das wird ab 2009 der Fall sein, so rutschen wir ins Minus! Grössere Abweichungen zum Budget ergaben sich bei den genannten Erträgen aus den Zustandsprüfungen (im Positiven) und bei den Mitgliederbeiträgen, welche sich positiver entwickelten als budgetiert. Die Aufwendungen im Bereich Ausbildung fielen tiefer aus; einerseits ergab sich ein kleinerer Aufwand für die Breitenförderungskurse, zudem setzen wir für die Amortisation der seinerzeit getätigten Aufwendungen für die Ausbildungsunterlagen nur einen kleinen Betrag ein und zählen weiterhin auf freiwillige Beiträge.

Immer grösseren Wert legen wir auf den Support der Gruppen, hier ergeben sich wachsende Aufwendungen für die Teilnahme von Vorstandsmitgliedern an Besprechungen mit Behörden und der Flugsicherung sowie für die Einreichung von Beschwerden.

Dank einer namhaften Unterstützung aus dem Bundesamt für Sport für die Nachwuchsförderung können wir den Junioren die Teilnahme an Trainingslagern und regionalen Meisterschaften verbilligen.

Ganz erfreulich entwickelt sich der ebenfalls für die Nachwuchsförderung geschaffene Fonds «Peter Schneuwly»; wir konnten aus Mitgliederbeiträgen des

100-er-Clubs und aus Spenden einen Eingang von Fr. 12'260 verzeichnen.

Einen weitem Beitrag an die Nachwuchsförderung leisten die Segelflugveteranen, indem sie Nachwuchspiloten direkt mit finanziellen Beiträgen unterstützen, aber auch indem sie Beiträge an Veranstaltungen für unsere Junioren-Segelflugmannschaft leisten - ein ganz herzliches Dankeschön an dieser Stelle!

Rechtliches

Die Tätigkeit in diesem Bereich war geprägt durch Gerichtsverfahren: Einerseits erfolgte der Abschluss der Luftraumverfahren im Februar bzw. April 2008 vor dem Bundesverwaltungsgericht. Erwartungsgemäss war uns in der Sache leider kein Erfolg beschieden, und die Beschwerdeführer beschlossen, die Urteile nicht an das Bundesgericht weiterzuziehen. Dennoch sind die Beschwerdeführer der Ansicht, dass es wichtig war, für die Sache entschieden einzutreten. Einzig hängig ist soweit bekannt noch das Verfahren Luftraum 2005.

Des Weiteren hat der Vorstand verschiedene Einzelpersonen und Gruppen unterstützt, welche beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen die auf Grund der neuen Gebührenverordnung erhobenen BAZL-Gebühren eingereicht haben. Kurz vor Weihnachten sind auch hier die (ebenfalls negativen) Urteile eingegangen. Der Link auf die Urteile ist auf der Webpage des SFVS aufgeschaltet. Über einen Weiterzug der Urteile ist noch nicht entschieden. Eine Änderung der aus unserer Sicht zum Teil viel zu hohen Gebühren dürfte daher nur auf politischem Weg möglich sein (dies gilt im Übrigen auch für das BAZL, da die Gebührenordnung vom Bundesrat erlassen wird, und deswegen nicht einfach vom BAZL geändert werden kann).

Schliesslich hat der SFVS im Rahmen der Vernehmlassungsantwort des AeCS zur Änderung des Luftfahrtgesetzes eine Stellungnahme abgegeben bzw. die Anliegen des SFVS in die Stellungnahme einfließen lassen.

Internationales

EASA – Eurocontrol - OSTIV

Der Präsident SFVS ist zugleich Vorstandsmitglied der EGU. Er hat an allen Vorstandssitzungen sowie am jährlichen Kongress teilgenommen. Die europäische Zusammenarbeit zur Vertretung der Segelfliegerinteressen ist notwendig und hilfreich. Die EGU hat diverse Vertreter in EASA Arbeitsgruppen senden können. Diese Vertreter bewirken viel mehr als nachträgliche Änderungsanträge. Bei der Umsetzung der EASA Regulierungen sind die Informationen des DAeC sowie der BGA (British Gliding Association) sehr hilfreich. Bei den diversen Meetings für die Planung der zukünftigen Nutzung des Luftraumes werden wir von Günter

SFVS Vorstand

Bertram, DAeC und Francois van Haaff vertreten. Gemäss deren letzten Report wird die Einführung der 8.33 kHz-Abstände für die Funkfrequenzen im Zentrum von Europa (damit auch in der Schweiz) von einigen Stellen bereits auf 2015 angestrebt. Wer ein neues Funkgerät beschafft sollte diese Entwicklung berücksichtigen.

Leider hat dieses Jahr kein SFVS Vertreter den OSTIV Kongress in Lüsse besuchen können. Wir sind ein Mitglied der OSTIV, die Kommunikation und die zeitgerechte Information ist aber nicht deren Stärke.

IGC Jahreskonferenz in Lausanne

Urs Isler, erstmals als offizieller Vertreter der IGC für die Schweiz und Max Bachmann besuchten die Jahreskonferenz in Rom. Der Aero Club von Italien war ein umsichtiger und sympathischer Gastgeber.

EM/WM- Standortvergabe

Die EM 2009 der 15m, 18m und Offenen Klasse wird in Nitra (SLO) stattfinden. Die Junioren werden sich im 2011 in Musbach (GER) zu ihrer WM treffen und bei der Abstimmung zur Frauen-WM 2011 gewann Schweden mit der Nomination von Arboga.

FAI-ATMOS mit Startschwierigkeiten

Die Entwicklung der FAI Online-Plattform, welche in Zusammenarbeit mit der Firma Naviter (SeeYou) entstehen soll, hat keine Fortschritte gemacht. Indessen ist der OLC weiterhin auf Expansionskurs. Die IGC ist gegenüber dem OLC sehr positiv eingestellt.

Grand Prix

Der Grand Prix erhält weiter Rückenwind von der IGC. Dem IGC Bureau wurde die Ermächtigung erteilt mit der Firma Air Sports Limited einen langjährigen Vertrag für die Vermarktung des Internet-Online Trackings bei GP Wettbewerben auszuarbeiten. Die Firma hatte sich am World GP in Neuseeland erfolgreich in Szene gesetzt.

Sporting Code Section 3

Die Sektion Segelflug des Sporting Code (Section 3) soll komplett überarbeitet und in der Formulierung vereinfacht werden. Der deutsche Antrag für die Einführung von 'Continental Records' wurde angenommen.

Standardisierung des Funkprotokolls für Positionsmeldungen

Der italienische Antrag für eine Standardisierung des Funkprotokolls für Positionsmeldungen wurde angenommen. Die FLARM Initianten versuchten mit einem Alternativantrag eine Kompromisslösung zu finden. Die FAI Kommission hat das Anliegen der Italiener nicht unterstützt, aber das Ergebnis der Abstimmung ergab eine andere Meinung.

Wahlen

Für ein weiteres Amtsjahr 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) und Roland Stuck (FRA) bestätigt und als neues Mitglied in diesen Reigen wählte das Gremium den österreichischen IGC-Delegierten Peter Platzer.

Ehrungen

Die Lilienthal-Medaille ging an Derek Piggott (GBR). Derek ist ein Pionier alter Schule und machte sich grosse Verdienste in der Segelflugschulung. Das Pirat Gehriger Diplom wurde nicht verliehen, da keine Nomination vorlag. Die Pelagia Majewska Medaille ging an Maksymiliana Czmiel-Paszyc (POL).

Projekte

Roland Walthert hat die Projektleitung für das Projekt Flüsterschlepp abgegeben. Die Zielsetzung konnte mehrheitlich erreicht werden. Es fehlt noch die Definition des beabsichtigten Labels. Ob und wann dies bei der personellen Umbesetzung der Schweizer Zulassungsstellen verwirklicht wird ist offen.

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 in allen Bereichen den Erwartungen der Schweizer Kunden.

Luftraum

Das Erfreuliche vorweg: Die Ende 2007 hängigen Luftraumprojekte der Luftwaffe - Trainingsräume PC-21 und restricted area Emmen - konnten im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen werden. Für die PC-21 Trainingsräume konnte mit dem damaligen Kommandanten Luftwaffe eine einheitliche Untergrenze von 3050 m (FL100) ausgehandelt werden. Damit sind die Einschränkungen für den Segelflug tragbar geworden.

Gegen die Errichtung einer permanenten restricted area Emmen sind mehrere Einsprachen eingegangen. Daraufhin hat das BAZL entschieden, sie nur temporär, im 2008 während 4 Wochen, zu aktivieren.

Für den Segelflugbetrieb in Grenchen konnte eine für alle Beteiligten zufriedenstellende Regelung gefunden werden. Ähnliche Segelflug-Vereinbarungen sind für St. Gallen-Altenrhein und Sion geplant.

Weniger erfreulich waren die Einschränkungen im Zusammenhang mit der Euro 08 sowie die Handhabung der Bâle TMA Tango-Sektoren.

Euro 08

Trotz hart geführten Verhandlungen ist es uns nicht gelungen, eine Milderung der Einschränkungen durch die Drohnen-Zuführtunnels auszuhandeln. Immerhin kann festgestellt werden, dass die Tunnels ausschliesslich an den Spieltagen in der Schweiz, und nicht wie publiziert an allen Spieltagen der Euro 08, aktiviert wurden.

Bâle TMA Tango-Sektoren

Schon zu Beginn der Saison 08 mussten wir feststellen, dass die Aktivierungszeit der T-Sektoren in keinem Verhältnis zu der effektiven Benützungzeit steht. In Verhandlungen mit der französischen Flugsicherung haben wir diverse Verbesserungsmöglichkeiten für die Handhabung der T-Sektoren vorgeschlagen. Leider wurde bis heute keine einzige Massnahme umgesetzt. Die Verhandlungen gestalten sich als ausserordentlich schwierig, sind doch sowohl französische wie schweizerische Dienststellen involviert. Immerhin hat uns das BAZL einen Dialog mit allen Stakeholdern in Aussicht gestellt. Eine rasche Verbesserung der Situation ist leider nicht in Sicht, wir bleiben am Ball.

Nachfolgend sind einige wichtige Ereignisse chronologisch aufgeführt:

- 11.01. ART-Sitzung in Ittigen
- 22.01. Safety assessment Segelflugbetrieb Grenchen
- 05.02. Meeting bei der Luftwaffe in Bern über die PC-21 Trainingsräume
- 08.02. Meeting mit der Taskforce Pufferzone bei Skyguide in Wangen
- 09.02. Präsentation der geplanten Luftraumanpassungen 08 an der GV des SFVS in Olten
- 21.02 Meeting mit der französischen Flugsicherung in Basel über die Handhabung der T-Sektoren während der SM 08
- 11.03. ART-Sitzung in Ittigen (TMA Zürich, CTR Emmen)
- 17.04. NAMAC-Sitzung in Ittigen (Euro 08, Emmen). Gemäss der Swiss Airspace Policy wird das Gremium National Airspace Management Advisory Committee (NAMAC) erstmals einberufen
- 17.04. Zweites Meeting mit der französischen Flugsicherung in Basel über die Aktivierung der T-Sektoren
- 23.05. NAMAC-Sitzung in Ittigen (Euro 08, CTR Emmen, Grenchen)
- 22.08. NAMAC-Sitzung in Ittigen (CTR Emmen, Grenchen, Anpassung SFZ)
- 19.10. Trainerausbildung in Weissenstein: Vortrag über Luftraumgeschäfte
- 23.10. Präsentation der tempo Segelfluggzonen 2009 im ART in Ittigen
- 11.11. Safety assessment mit Skyguide in Wangen über die neue CTR Emmen
- 13.11. Safety assessment in Grenchen über die neue CTR Grenchen

- 18.11. Sitzung mit Luftwaffe und Skyguide in Bern zur Bereinigung der tempo Segelfluggzonen 2009
- 21.11. NAMAC-Sitzung in Ittigen (Karten, Luftraum 09, tempo SFZ)
- 23.11. Fluglehrer-WK Birrfeld: Vortrag über Luftraumstruktur
- 09.12. Meeting mit Skyguide in Sion: Segelflugvereinbarung für Sion

Für 2009 sind folgende Anpassungen der Luftraumstruktur geplant:

- Ausdehnung der CTR Emmen nach NW
- Leichte Ausdehnung nach Westen und Absenkung der Obergrenze auf 4500 ft der CTR Grenchen
- Anpassung einiger Segelfluggzonen im Mittelland

In diversen Verhandlungen mit den zuständigen Stellen haben wir versucht, die Auswirkungen auf den Segelflug möglichst gering zu halten. Leider müssen wir im Raum Emmen einigen wertvollen Luftraum abtreten. Glücklicherweise bleibt er uns wenigstens an Wochenenden erhalten.

Ausbildung

Fluglehreraus- und Weiterbildung

Die vom BAZL an den SFVS delegierte Segelfluglehrerausbildung begann wie üblich im 2007 mit der praktischen Aufnahmeprüfung in Buochs. Die theoretische Prüfung musste Anfangs Februar abgelegt werden. Anschliessend konnten die qualifizierten Kandidaten den dreitägigen Kursteil „Learning and teaching“ absolvieren.

Da sich insgesamt 14 Teilnehmende für den Fluglehrerkurs qualifizieren konnten, wurden zwei Fluglehrerkurse geführt. Der erste Kurs wurde in Amlikon und der zweite in Locarno durchgeführt. Als Instruktoren standen Emil Blumer, Peter Bregg, Pepe Schäuble, Michel Barras, Patrick Hofer und Xappi Mäder zur Verfügung. 13 Segelfliegerinnen und Segelflieger haben die Ausbildung mit Erfolg abgeschlossen und sind nun als Fluglehreraspiranten im Einsatz.

Die praktischen Prüfungen der Kandidaten für die Kurse 2009 erfolgten im Herbst dieses Jahres wiederum in Buochs. Für die theoretische Prüfung sind nun 14 Kandidaten qualifiziert und wir planen im 2009 zwei Fluglehrerkurse.

Weiterbildungskurse für Fluglehrer

Das BAZL und der Segelflugverband SFVS haben anfangs 2008 beschlossen, Weiterbildungskurse für Segelfluglehrer ins Leben zu rufen. Unter der Leitung von Patrick Hofer und Xappi Mäder wurden in drei intensiven Tagen in Courtelary ein Programm entwickelt, das im Pilotkurs von 15. - 19. September 08 in Raron einer kritischen Beurteilung unterzogen wurde. Der Kurs in Raron wurde von den Teilnehmenden sehr

gut aufgenommen und für das 2009 sind 2 Weiterbildungskurse für insgesamt 18 Segelfluglehrer geplant.

Der Aufbau der Kurse sieht theoretische und praktische Teile vor. 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 Klaptriebwerk.

Unterstützung durch das BAZL und die Segelflugklubs

Alle Kurse wurden mit grosser Unterstützung der Vereine und des BAZL durchgeführt. Die Unterstützung umfasste die Nutzung der Flugzeuge als auch die personelle und finanzielle Unterstützung der Kurse.

Die Zusammenarbeit auf operativer Ebene mit Patrick Hofer war unkompliziert und effizient. Vielen Dank!

Sport

SM08 Grenchen

Der AeCS Regionalverband Grenchen, die Segel- und Motorflugschule Grenchen und die Segelfluggruppe Solothurn haben die SM08 auf dem Regionalflughafen Grenchen gemeinsam durchgeführt. Der ursprüngliche Termin (2. Hälfte Juni) konnte aufgrund der Euro 08, wegen den zu erwartenden Luftraumeinschränkungen, nicht realisiert werden und musste auf den 24. bis 31. Mai 2008 vorverlegt werden.

Dadurch entstanden in der Organisation zusätzliche personelle Engpässe, weil einige kompetente Jungpiloten studienbedingt nicht oder nur in einem geringen Masse eingesetzt werden konnten.

Die Organisation bestand aus 9 Ressorts, für welche sich kompetente Fachkräfte zur Verfügung stellten. Im November 2007 wurde unter der Leitung des OK-Präsidenten mit den Vorbereitungsarbeiten begonnen. Wegen dem intensiven Motorflug- und speziell dem IFR-Verkehr auf dem Flughafen Grenchen mussten zahlreiche Gespräche mit der Regionalflughafen Jura-Grenchen AG und der Skyguide über die Durchführungsmöglichkeiten geführt werden. Es ist keine Selbstverständlichkeit, dass auf einem Regionalflughafen mit IFR-Verkehr und räumlich so engen Verhältnissen die Segelflieger während acht Tagen absolute Priorität haben. Durch allseits guten Willen und gegenseitigem Verständnis wurden Lösungen gefunden, mit denen sich alle Flughafenbenutzer identifizieren konnten.

Weil im Wettbewerbsgebiet sehr enge Luftraumverhältnisse vorherrschen, wurde diesem Thema bereits in der Vorbereitung spezielle Aufmerksamkeit gewid-

met. Es wurden verschiedene Anträge an das BAZL und die französische Luftwaffe gestellt und ein Meeting mit der ATC Basel betreffend der Räume T1, T2 und T3 durchgeführt.

An den Tagesbriefings wurden jeweils spezielle Luftraumbriefings durchgeführt und den Piloten entsprechende Unterlagen abgegeben. Die intensive Beschäftigung mit dem Luftraum hat sich gelohnt, wir hatten nur 2 kleine Luftraumverletzungen innerhalb der CTR Grenchen zu verzeichnen.

Die SMO8 konnte mit 52 Pilotinnen und Piloten in vier Klassen durchgeführt werden. Die Bestückung der Klassen sah wie folgt aus:

- 21 Piloten Standard-Klasse
- 10 Piloten Gemischte Rennklasse
- 11 Piloten 18m-Klasse
- 10 Piloten Offene Klasse

Das langandauernde Tief über der Biskaya und schliesslich noch das Genuatief bescherten uns während des ganzen Wettbewerbs sehr schwierige Wetterbedingungen. Trotz häufig geschlossener Wolkendecke, Landregen und Gewittern ist es gelungen, in der Offenen Klasse und 18m-Klasse je 3 Wertungen und in der Standard-Klasse und Gemischten Rennklasse je 2 Wertungen zu erzielen.

Am Mittwoch dem 28. Mai 2008 wurde aufgrund der meteorologischen Verhältnisse für alle Klassen eine kleine AAT Aufgabe ins zentrale Mittelland ausgeschrieben.

Die Piloten hatten mit sehr unterschiedlichen thermischen Bedingungen zu kämpfen. In der Folge gab es auch viele Aussenlandungen. Dabei kam es leider zu einem tödlichen Unfall, als einer unserer Fliegerkameraden im Luzerner Hinterland landen wollte.

Der tödliche Unfall unseres lieben Kameraden Markus Egli hat uns alle tief betroffen. Nach Rücksprache mit den Hinterbliebenen hat das OK beschlossen, am Donnerstag zum Gedenken an Markus Egli nicht zu fliegen, jedoch die Schweizermeisterschaft zu seinen Ehren am Freitag weiter zu führen. Wir behalten den Vize-Schweizermeister aus dem Jahre 2006 in ehrender Erinnerung.

Schlussrangliste

Offene Klasse

Schweizermeister	Markus Gäumann
2. Rang	Dirk Reich
3. Rang	F. Josef Eder

18m - Klasse

Schweizermeister	Gabriel Rossier
2. Rang	Marcel Dünner
3. Rang	Daniel Rossier

Standard-Klasse

Schweizermeister	Andreas Allenspach
2. Rang	Rolf Friedli
3. Rang	Marc Gerber

Gemischte Rennklasse

Schweizermeister	Felix Schneebeili
2. Rang	Fridolin Hauser
3. Rang	Jürg Haas

Mit Freude stellen wir fest, dass vier Mitglieder der Junioren-Nationalmannschaft Spitzenränge erkämpfen konnten. Allen voran Felix Schneebeili, Schweizermeister in der Gemischten Rennklasse, Jürg Haas 3. Rang in dieser Klasse, Marc Gerber 3. Rang in der Standard-Klasse und Silvan Gacond 4. Rang dieser Klasse.

Der Segelflugverband der Schweiz dankt den Organisatoren, der Regionalflyhafen Jura-Grenchen AG und der Skyguide Grenchen recht herzlich für das Engagement zu Gunsten des Segelfluges.

Nationaler Segelflugwettbewerb NSFW

Die automatische Auswertung des NSFW auf dem Server des OLC ist im 2008 gelungen. Nach einer ausführlichen Sitzung mit den Softwareverantwortlichen konnte die Arbeit vom OLC Team eigenständig ausgeführt werden.

Klaus Annen verabschiedete sich aus dem NSFW Team und Urs Ribi übernahm seine Nachfolge als Kontaktperson. Die Programmierarbeit und insbesondere die automatische Optimierung der Wertung wurden von ihm minutiös kontrolliert.

Am ersten März war die Software bereit für den Start des Online-NSFW. Die letzten Korrekturen wurden im Laufe der Saison vorgenommen. Die Resultate haben ergeben, dass an den Wertungsfaktoren noch optimiert werden kann. Komplette auf eine andere Basis gestellt werden soll der Gruppenwettkampf. In der nächsten Saison soll die OLC League die heutige Gruppenwertung ersetzen. Die OLC Bundesliga ist in Deutschland ein grosser Erfolg und hat in den Segelfluggruppen viel Dynamik ausgelöst. Dies war ausschlaggebend um diese Wertungsformel zu übernehmen.

Kunstflug - Schweizermeisterschaft

Die Segelkunstflug-SM des vergangenen Jahres wurde durch die SM Thun unter der Leitung von Adrian Sieber in hervorragender Art und Weise organisiert und durchgeführt. Leider liessen die Wetterverhältnisse (Nebel, tiefe Wolkenbasis) unter Einbezug des Reservetages nur das reglementarisch verlangte Minimum von drei Wertungen zu. Die Teilnehmerzahlen bewegten sich im Rahmen der vergangenen Jahre.

Es ist erfreulich, dass für die Segelkunstflugmeisterschaften der nächsten paar Jahre bereits durchführende Gruppen gefunden werden konnten.

Jahresbericht Nationalmannschaften

Junioren - Nationalmannschaft

Unser Tätigkeitsprogramm sah für die Saison 2008 folgende Schwerpunkte vor:

Als Vorbereitung auf die neue Saison wurde wiederum ein Trainingswochenende in Magglingen durchgeführt. Ende März haben wir mit dem Flugtraining auf dem Flugplatz Locarno begonnen. Weitere Schwerpunkte stellten den Wettbewerb in Hockenheim, die Schweizermeisterschaft in Grenchen und die Junioren-Schweizermeisterschaft in Dittingen dar. Dazu kamen noch einige Regionale Wettbewerbe und natürlich der NSFW. An den genannten Wettbewerben waren jeweils studien- oder berufsbedingt nicht immer alle Junioren-Nationalmannschafts-Mitglieder (JNMM) vertreten.

Kurz vor Weihnachten, d.h. am 22. und 23. Dezember 2007 bereitete sich die neu zusammengesetzte Junioren-Nationalmannschaft (JNM) bereits wieder auf die Flugsaison 2008 vor. Über dem Mittellandnebel im sonnigen Magglingen waren wir zu Gast bei der Eidgenössischen Turn- und Sportschule. Als Hauptthemen standen die Ernährung während des Fluges, die körperliche Fitness sowie die Teambildung auf dem Programm.

Neben den theoretischen Fächern mussten die Jungs auch ihre körperliche Fitness unter Beweis stellen. Der so genannte Magglingertest zeigte, dass einzelne Piloten die Freizeit bis Saisonbeginn mit Fitnessstraining nutzen müssen.

Trainingslager Locarno

Pünktlich zum Saisonstart trafen sich die Junioren mit ihrem Coach und der Athletenbetreuerin auf dem Flugplatz in Locarno zum geplanten Trainingslager, das vom 29. März bis am 6. April dauerte. Von der JNM nahmen Silvan Gacond, Marc Gerber, Jürg Haas, Stefan Sidler und die beiden Brüder Schneebeli teil. Die anderen 4 Mitglieder der JNM waren leider beruflich oder studienbedingt verhindert.

Mit den Flügen vom Matterhorn bis nach Meran im Südtirol konnten unsere Ziele, Training unter Wettbewerbsbedingungen und üben des Teamfluges, erreicht werden. Nach einer fliegerischen Akklimatisierung wurde an zwei Folgetagen je eine AAT Aufgabe ausgeschrieben. Sieger dieses internen Wettbewerbes wurde Silvan Gacond dicht gefolgt von Felix Schneebeli. Der längste Flug absolvierte Marc Gerber mit 667 km nach OLC Wertung. Mit über 20 Stunden und über 1000 Streckenkilometern, die jeder Pilot in diesem Trainingslager erfliegen konnte, wurde für die kommenden Wettbewerbe eine gute Basis gelegt.

30. Internationaler Segelflugwettbewerb Hockenheim

Als Vorbereitung für die Junioren Weltmeisterschaft (JWM) 2009 in Finnland haben drei unserer Junioren den Hockenheim Wettbewerb genutzt. Das Ziel war das Trainieren der Flachlandfliegerei. Felix Schneebeli erreichte in der Standardklasse den sehr guten 8.

Schlussrang, Marc Gerber belegte in der gleichen Klasse den guten 12. Schlussrang. Mit sehr wenig Trainingsstunden auf der neu sanierten ASW 19b, nahm Stefan Sidler den Wettbewerb in Angriff. Er erreichte in der Clubklasse den 26. Schlussrang von 32 gestarteten Piloten.

SMo8 Grenchen

Die Junioren kämpften hervorragend. Sieger in der Gemischten Rennklasse wurde Felix Schneebeli und die Bronzemedaille holte sich Jürg Haas. Bronze gab es für Marc Gerber in der Standard-Klasse, knapp dahinter platzierte sich Silvan Gacond auf dem 4. Rang.

JSMo8 Dittingen

25 Pilotinnen und Piloten nahmen an der Junioren-Schweizermeisterschaft 2008 in Dittingen teil, davon waren 6 Piloten Mitglieder der Junioren Nationalmannschaft. Stefan Leutenegger unterbrach kurz das Training in Rieti und traf mit dem letzten Zwick an der Geisel gerade noch rechtzeitig zum Start in Dittingen ein. Man kann sagen, er kam sah und siegte. Die übrigen JNM-Mitglieder klassierten sich wie folgt: 2. Rang Dominik Fässler, 4. Rang René Schneebeli, 6. Rang Patrick Misun, 7. Rang Stefan Sidler, 15. Rang Silvan Gacond.

Übrige Wettbewerbe

Insgesamt kämpften an 9 Wettbewerben im In- und Ausland Piloten unserer Junioren - Nationalmannschaft mit. Sie haben sich tapfer geschlagen und trugen zum guten Image unseres Sportes bei.

Nationalmannschaft 2008

Die beiden Weltmeisterschaften in Rieti, Italien (Standard-, Club- und Worldklasse) und Lüsse, Deutschland (15m-, 18m- und Offene Klasse) standen im Berichtsjahr im Mittelpunkt des Interesses. Unsere Erwartungen in die Ergebnisse dieser bedeutenden Wettbewerbe waren gross.

WM Rieti

Werner Danz und Fridolin Hauser nahmen in der Clubklasse, die beiden Junioren Marc Gerber und Stefan Leutenegger in der Standardklasse teil. Auf eine Beschickung der Worldklasse verzichtete der Verband bewusst. Die vier Schweizer Teilnehmer brachten ohne Ausnahme reiche Rieti-Erfahrungen mit. Die WM begann aus Schweizer Sicht vielversprechend: Noch am siebten von elf Wertungstagen lag Werner Danz in Führung. Eine Aussenlandung am achten Tag brachte ihn um die Früchte seiner Anstrengungen. In der Standardklasse mussten die beiden Junioren erfahren, dass die Trauben sehr hoch hängen.

Ergebnisse

Clubklasse (40 Teilnehmer):
17. Werner Danz, ASW 19
20. Fridolin Hauser, ASW 19

Standardklasse (45 Teilnehmer):
25. Stefan Leutenegger, Discus 2b
32. Marc Gerber, Discus 2b

WM Lüsse

Hier schöpften wir das volle Kontingent aus:
In der 15m-Klasse flogen Rolf Friedli und Fredy Zulliger, in der 18m-Klasse Marcel Dünner und Werner Danz und in der Offenen Klasse Markus Gäumann und Dirk Reich.

Rolf Friedli erreichte dank regelmässig guten Leistungen an den acht Wertungstagen den hervorragenden 10. Rang. Die anderen Schweizer Teilnehmer konnten ihre eigenen hochgesteckten Ziele nicht erreichen.

Ergebnisse

15m-Klasse (42 Teilnehmer):
10. Rolf Friedli, ASW 27
25. Fredy Zulliger, ASW 27

18m-Klasse (50 Teilnehmer):
26. Marcel Dünner, ASG 29
45. Werner Danz, Antares 18s

Offene Klasse (36 Teilnehmer):
23. Markus Gäumann, Nimbus 4M
28. Dirk Reich, Nimbus 4M

Andi Leutenegger, SG Winterthur (Rieti) und Pascal Jermann, SG Dittingen (Lüsse) berichteten regelmässig über die Aktualitäten und begleiteten die Teams als souveräne Teamchefs. Herzlichen Dank!

Die **Kunstflug-EM** in Radom-Piastow, Polen wurde von der Schweiz nicht beschickt.

Mitglieder der Nationalmannschaften nahmen an folgenden internationalen Wettbewerben teil

Hahnweide 2008 (Qualifikationswettbewerb DM): Markus Gäumann belegte in der Offenen Klasse den ausgezeichneten 2. Rang. Herzliche Gratulation! In der Standardklasse wurde Edi Inäbnit 10.

Hockenheim 2008 (Qualifikationswettbewerb DM): Drei Junioren (Felix Schneebeili, Marc Gerber und Stefan Sidler) bestritten zusammen mit Andreas Allenspach diesen gutbesetzten Wettbewerb, um Flachlanderfahrungen zu sammeln. Andreas Allenspach wurde 3., Felix Schneebeili 8. und Marc Gerber 12. in der Standardklasse. Stefan Sidler erreichte in der Clubklasse den 26. Rang.

Klippeneck 2008: In der Standardklasse belegten Edi Inäbnit den 8. und Manfred Hahn den 15. Rang.

Das Debriefing vom 8. November 2008 im Hotel Arte, Olten wurde bereichert durch die beiden Referate von Dr. Stefan Drechsel zum Thema „Medizinische Gesichtspunkte der Flugsicherheit“ und Andreas Dupenthaler zu „Sicherheitsstrategien im Segelflug“.

Im IGC-Ranking der Länder konnte die Schweiz leider ihren guten 12. Rang vom Vorjahr nicht halten und fiel auf den 15. Rang zurück. Rolf Friedli schaffte es als einziger unter die ersten Hundert des Rankings (90.). Insgesamt umfasst die Liste per Ende 2008 weltweit 3372 Piloten.

Sportkommission

An mehreren Sitzungen befasste sich die Sportkommission mit der Anpassungen von Reglemente, mit dem Fokus die Organisation und Durchführung von zentralen Meisterschaften zu vereinfachen und mehr Luftraum, sprich auch kontrollierte Lufträume, für die Wettbewerbe ausnutzen zu können ohne die Chancengleichheit zu gefährden.

Trainerausbildung

Weiter sind wir dabei die Unterlagen für die Nachwuchsförderung zu überarbeiten, und haben uns mit der Trainerausbildung sowie der Übernahme der Organisationsstruktur "12 Bausteine" befasst die als Grundlage für die Einstufung des Segelflugsportes bei Swiss Olympic gelten. Ein erster Segelflugtrainer Lehrgang hat im Herbst stattgefunden und wir sind zuversichtlich darauf aufbauen zu können.

Weiter befasste sich die Sportkommission im Berichtsjahr mit den üblichen Geschäften wie die Belange der National- und Juniorennationalmannschaft sowie der Beschickung der Meisterschaften. Am 08.11.2008 wurde in Olten das traditionelle Debriefing der Nationalmannschaften erfolgreich durchgeführt.

Reglementsänderungen

SM Reglement und Anhänge

Im SM Reglement wurden die verlangten Anpassungen vom AeCS eingefügt. Der wichtigste Punkt neben der Definition der Sporthoheit ist hier die Titelvergabe. Den Schweizerbürgern gleichgestellt sind neu Liechtensteinische Staatsbürger sowie Ausländer, welche zum Zeitpunkt der SM mindestens 2 volle Kalenderjahre (1.1.- 31.12.) rechtlichen Wohnsitz in der Schweiz hatten.

Neu muss die Abflugzeit nicht mehr gemeldet werden und die Handstopung der Konkurrenzleitung beim Ziellinienüberflug entfällt. Jeder Pilot muss aber ab 2009 sein Loggerfile der Konkurrenzleitung auf einem Datenträger abgeben. Einfach den Logger bringen ist nicht mehr statthaft.

Für die Flugbeurkundung sind als Sekundärlogger nur noch IGC homologierte Geräte und FLARM (auch nicht IGC homologierte) zulässig. Der alte Anhang 3 wird mit dieser Bestimmung hinfällig.

Der neue Anhang 3 regelt die Luftraumbenützung. Diese wird etwas offener gehandhabt. Man ist sich jedoch bewusst, dass unter Umständen ein Wettbewerbstag im Nachhinein annulliert werden muss

(wenn z.B. ein militärischer TMA (Payerne, Emmen) an einem Sonntag plötzlich unvorhergesehen aktiviert wird und dadurch ein oder mehrere Konkurrenten stark eingeschränkt werden).

Junioren SM Reglement

Neu wird bei der Junioren SM mit Index gewertet. Zulässig sind aber nur Flugzeuge bis max. Index 108 (gemäss Anhang 4)

SNM und Junioren SNM Reglement

Wie im SM Reglement wurde hier die gleiche Regelung (Liechtensteinische Staatsbürger und Ausländer mit mind. 2 vollen Kalenderjahren Wohnsitz in der Schweiz) eingefügt. Dies entspricht auch der FAI-Vorschrift an Welt- und Europameisterschaften.

Kommunikation

Segelflug Bulletin

Das Segelflug-Bulletin hat in seinem zweiten Jahrgang seinen Platz in der Aero Revue gut behauptet. Die Zusammenarbeit mit der Redaktion hat sich konsolidiert und gut eingespielt. Das Bulletin wurde auch im 2008 mehrheitlich von der Basis gestaltet, indem rund 20 Segelfliegerinnen und Segelflieger aktiv für das Bulletin geschrieben haben. Die straffe Formulierung der Texte ist anspruchsvoll und stellt an die Autoren und Redaktion hohe Ansprüche.

Die Vorjahres-Präsenz des Segelfluges in der Aero Revue konnte im 2008 nicht gehalten werden. Es fehlten ausführliche Cover-Stories zum Thema Segelflug und Beiträge ausserhalb des beschränkten Rahmens des Bulletins. Die Redaktion der Aero Revue würde uns dazu den Raum zur Verfügung stellen, aber die Themen und Texte müssen aus der Segelflugszene geliefert werden.

Website www.segelfliegen.ch

Die Website des Segelflugverbandes wurde auch im 2008 gut besucht und dient dem Vorstand als aktuelles Informationsmedium. An Struktur und Technik wurden keine Änderungen vorgenommen, aber die Website wurde wöchentlich mindestens zweimal aktualisiert. Die News-Seite im französischen Teil wird zur Zeit nicht nachgeführt. Hier fehlt es am Engagement aus der Romandie.

Grossen Anklang fanden auch im 2008 die Reportagen aus den internationalen Wettbewerben. Spezielles Lob gilt dem Tagesjournal aus der WM Lüsse, welches Pascal Jermann direkt vor Ort auf die Website geschrieben hat.

Safety

Safetyworkshop 2008

Im 6. Safetyworkshop am 19. Januar in Bern wurden die Unterlagen Startprozedere / Notverfahren bereinigt und an die Teilnehmer verteilt. In der Information über Ecolight als Schlepper wurden über die bisherigen Schlepperfahrungen gesprochen und festgehalten, dass das Flugzeug Grenzen hat und eine seriöse Umschulung wichtig ist. In der Gruppenarbeit wurde ein Leitfaden der Gefahren bei Geschwindigkeitsunterschreitung in verschiedenen Situationen erarbeitet. Das Dokument für ein Safety-Audit in den Gruppen wird auf Schweizerverhältnisse angepasst und zur Selbstauditierung an die Segelfluggruppen verteilt.

BFU-Jahresmeeting

Beim jährlichen Treffen AeCS – BFU wurden auch die Segelflugunfälle speziell besprochen. Es liegen aber noch keine abschliessenden Erkenntnisse über die Unfallursachen vor. Bei einem verunfallten Piloten sind anscheinend Anzeichen von medizinischen Problemen festgestellt worden.

Die Einbindung in die sozialen Strukturen der Fluggruppen bei den Segelfliegern wurde als unfallverhindernd beurteilt. Es scheint, dass der Trend zum eigenen Flugzeug und zur Abkoppelung aus den Gruppen sich negativ auf die Flugsicherheit auswirkt.

Unfälle

Der Rückschlag in unseren Bemühungen im 2008 war katastrophal und hat dem entsprechend Verbreitung in der Presse gefunden. Der „Pressewirbel-Auslöser“ in Gstaad ist durch alle Sicherheitsmaschen in unserem System gefallen. Die ersten Massnahmen sind vorbereitet und werden 2009 eingeführt. Vor einer Tatsache darf man die Augen nicht verschliessen: 2 der tödlichen Segelflugunfälle in den letzten 5 Jahren sind Piloten aus den Altersgruppen 31 bis 50-jährig, die restlichen 17 aus den Altersgruppen 51 bis 88-jährige Piloten.

Technische Inspektion Flugmaterial

Die auf den 28. September 2008 geplante Umsetzung der Verordnung (EG) 2042/2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und die Einführung der vom Bundesrat genehmigten Gebührenverordnung auf den 01. Januar 2008 belastete die Arbeit zusätzlich.

Die Prüfer des SFVS hatten die Aufgabe, alle Segelflugzeuge und Motorsegler mit Klapptriebwerk zu prüfen,

so dass kein Luftfahrzeug nach dem 28. September 08 ohne gültiges ARC am Boden bleiben musste. Dank des grossen Einsatzes aller Prüfer konnten von den 950 aufgeforderten Haltern 878 Luftfahrzeuge geprüft werden. Zahlreiche Luftfahrzeuge wurden verkauft oder aus verschiedenen Gründen stillgelegt. Nur wenige Halter reagierten nicht auf die Prüfungsaufforderung.

Während den Zustandsprüfungen war es nicht einfach, den Unmut der Halter über die nur schwer nachvollziehbaren Gebührenerhöhungen wegzustecken. Im Gegensatz zur pauschalen Abgeltung der durchgeführten Zustandsprüfungen vom BAZL gegenüber dem SFVS wurde neu dem Halter die Zustandsprüfung nach Aufwand verrechnet.

Die geplante Umsetzung des Part M auf den 28. September 08 warf sehr viele Fragen auf bezüglich des Delegationsvertrages BAZL-SFVS. In der Sitzung im Februar 08 konnten viele der Fragen geklärt werden. Gemäss Part M können die Prüfungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nur entweder über eine CAMO oder die nationale Behörde durchgeführt werden. Eine Delegationsmöglichkeit dieser Prüfungen ist im Part M nicht vorgesehen. Deshalb wurde der Delegationsvertrag vom BAZL auf den 31. Dezember 08 termingerech gekündigt.

In einer weiteren Sitzung mit dem BAZL im April hofften Xappi Mäder und ich, unsere Vorstellungen und Gedanken zum Ablauf der zukünftigen Zustandsprüfungen einbringen zu können. An dieser Sitzung wurden wir über den Zeitplan und Inhalt der Umsetzung des Parts M informiert. Zukünftige Prüfer müssen sich über eine entsprechende Qualifikation ausweisen können, u.a. über vertiefte Kenntnisse des Parts M verfügen, was eine mehrtägige Ausbildung erfordert. Vom BAZL kam die Zusicherung, dass es sich an den Ausbildungskosten beteiligen wird. Gewünscht wurde, dass für die Ausarbeitung des Ausbildungsprogramms sich eine Person pro Sparte (SF, MF, Ballon) zur Verfügung stellen sollte. Ein Meeting dieser Personen sollte vor den Sommerferien stattfinden. Diese Zusammenkunft fand nicht statt.

Die bisherigen Prüfer wurden angeschrieben, sich für die Tätigkeit als Prüfer ab 1.1.09 zu bewerben.

Die vom BAZL ausgewählten Prüfer wurden eingeladen, den Ausbildungskurs vom 10. -14. November in Bern zu besuchen. Der Kurs vermittelte Kenntnisse über den Part M, Luftrecht, Ablauf der Zustandsprüfungen und Organisation des Amtes. Die erworbenen Kenntnisse wurden am Schluss des Kurses geprüft. Die externen Prüfer werden vertraglich direkt dem BAZL als FOCA ARS (Airworthiness Review Staff) unterstellt. Die für Segelflugzeuge und Motorsegler mit Klapptriebwerk zuständigen Prüfer sind auf der BAZL-Homepage publiziert.

Neu ist zu beachten:

Ab 1.1.09 werden keine Aufforderungen zur Nachprüfung der Luftfahrzeuge versandt.

Die Nachprüfung kann bis 90 Tage vor dem Ablaufdatum des ARC durchgeführt werden.

Die Prüferliste (FOCA ARS) ist auf der BAZL-Homepage publiziert. Die Prüfung kann dann wie gewohnt mit einem dieser Prüfer vereinbart werden.

Hoffnungsvolle Aussichten

Am 25. September 08 kam die Nachricht, dass die EU die Optout Frist des Parts M für Luftfahrzeuge im nicht-gewerbsmässigen Betrieb bis zum 28. September 09 verlängert. Mit dieser Fristverlängerung soll mehr Zeit zur Umsetzung der Vorgaben zur Verfügung stehen. Am 27. Oktober 08 erschien die Verordnung (EG) 1056/2008. Diese Verordnung kann auf der BAZL-Homepage eingesehen werden. Mit der Umsetzung dieser Verordnung dürfen wir auf einige Erleichterungen im Part M hoffen.

1789 Lugnorre, Januar 2009

Emil Blumer, Präsident SFVS

Autoren

Bericht des Präsidenten: E. Blumer

Politik, Mitgliederentwicklung: E. Blumer

Führung und Personelles: E. Blumer

Finanzen: G. Krenger

Rechtliches: Angelica Dünner-Graf

EASA, Eurocontrol, OSTIV: E. Blumer

IGC: Urs Isler

Projekte: E. Blumer

Luftraum: Kurt Oswald

Ausbildung: Xaver Mäder

Sport:

SM 08 Grenchen / Bericht Junioren: Kurt Uebersax

Nationaler Segelflugwettbewerb: Urs Isler,

NM und Wettbewerbe: Joseph Allenspach,

Reglemente: Edi Inäbnit

Kommunikation: Urs Isler

Safety: Arnold Germann

Technische Inspektion Flugmaterial: Heinz Bärffuss

Redaktion, Druck und Verteilung: Marco Schnyder