
**PROTOKOLL Generalversammlung Segelflugverband der Schweiz
13. Februar 2010 im Hotel Arte in Olten**

Vorsitz	Blumer Emil, Präsident SFVS
Vorstand SFVS	Allenspach Josef Bärfuss Heinz Frey Thomas Germann Arnold Inäbnit Eduard Isler Urs Krenger Georg Mäder Xaver Oswald Kurt Schmid Christian Uebersax Kurt
Gäste	Hofer Patrick, Inspektor BAZL Schwab Joachim, designiertes Mitglied Vorstand SFVS Wyss Jürg, Chefredaktor AeroRevue
Gruppen	34 Gruppenobmänner, bzw. offizielle Gruppenvertreter und 1 Vertreter der Direktmitglieder mit total 273 Stimmen
Protokoll	Marco Schnyder, Sekretariat SFVS
Entschuldigt	Beguelin Victor, Präsident GVV Bex les Martinets Drechsel Stefan, Verbandsarzt AeCS SF Dünner Angelica, Vorstand SFVS Jordi Markus, Präsident SG Thermik Käppeli Mark, Präsident SG Lenticularis Kiser Felix, Generalsekretär AeCS Kormann Alfred, Präsident SG Roche Laager Hans, Präsident Svuol a vela Muottas Lutz Rolf, Präsident FGZO Müller Andy, Revisionsstelle SFVS Neuenschwander Beat, Zentralpräsident AeCS Pasquier Laurent, Präsident GVV Gruyère Peter Rolf, Revisionsstelle SFVS Rossier Denis, Präsident GVV Yverdon Sydler Pierre, Präsident GVV Neuchâtel Wey Peter, Mitglied ZV AeCS – Präsident MFVS Wyss Max, Präsident SG Zürich
Abwesend	13 Segelfluggruppen (Beider Basel - Chestenberg - Courtelary - Leventina - Montagnes Neuchâteloi- ses - Möve - Oberwallis - Pilatus/Luzern - Säntis Aerobatic Fox Enthusiasts - Sud Alpin - Swissair - Ticino - Vaudois)

Beginn der Tagung: 13h35 Ende der Tagung: 16h40

- A. Traktanden GV:**
1. **Begrüssung;** Traktandenliste, Präsenzkontrolle, Wahl der Stimmenzähler
 2. **Genehmigung des Protokolls der Generalversammlung des SFVS** vom 21. Februar 2009 in Olten
 3. **Genehmigung des Jahresberichtes**
 4. **Finanzen**
 - Genehmigung der Jahresrechnung '09
 - Bericht der Revisionsstelle
 - Entlastung des Vorstandes
 - Genehmigung des Budgets '10
 - Festlegung des Mitgliederbeitrags 2011
 5. **Wahlen**
 6. **Personelles** (Ernennung von Ehrenmitgliedern)
 7. **Aufnahme der SG Birrfeld** (rückwirkend auf den 1.1.2010)
 8. **Anträge**
- B. Präsidenten Hearing:**
1. **EASA - CAMO - Certifying Staff**
 - Stand Integration EASA in CH
 - Stand und weiteres Vorgehen CAMO
 - Stand und weiteres Vorgehen Flugzeugunterhalt
 2. **Sport**
 - Konzept Nachwuchsförderung
 - Unterstützung durch SwissOlympic

A. Generalversammlung

Traktandum 1 - Begrüssung, Traktandenliste, Präsenzkontrolle, Wahl der Stimmenzähler

Begrüssung

Emil Blumer eröffnet die Versammlung und heisst alle Teilnehmer herzlich willkommen. Einen speziellen Willkommensgruss richtet er an die Gäste Patrick Hofer (BAZL) und Jürg Wyss (AeroRevue). Entschuldigt sind u.a. Beat Neuenschwander (ZP AeCS), Felix Kiser (GS AeCS) und Angelica Dünner als Vertreterin der Einzelstimmen.

Traktandenliste

Einladung und Traktandenliste zur Generalversammlung wurden fristgerecht verschickt. Zur Traktandenliste gibt es keine Bemerkungen.

Präsenzkontrolle

Gemäss Eingangskontrolle sind 34 von 57 Gruppen und der Vertreter der Direktmitglieder SFVS mit insgesamt 273 von 400 Gesamtstimmen anwesend und stimmberechtigt. Das absolute Mehr für die heutige Versammlung beträgt 137 Stimmen.

Als Stimmenzähler werden einstimmig Felix Schneebeili (SG Knonaueramt) und Michael Geisshüsler (AFG) gewählt.

Traktandum 2 - Genehmigung des Protokolls der Generalversammlung SFVS vom 21. Februar 2009

Das Protokoll der GV vom 21.2.2009 in Olten wurde allen Segelfluggruppen zugestellt und auch auf der Homepage www.segelflug.ch veröffentlicht. Schriftliche Einwände zum Protokoll gingen keine ein.

Das Protokoll wird ohne Bemerkungen einstimmig genehmigt und die Abfassung dem Protokollführer Marco Schnyder verdankt.

Traktandum 3 - Genehmigung des Jahresberichtes

Der ausführliche **Jahresbericht 2009 des SFVS** wurde wiederum schriftlich in deutscher und französischer Sprache verfasst und vorgängig der Generalversammlung allen Obmännern zHd. ihrer Gruppen zugestellt.

Zum vorliegenden **Jahresbericht '09** mit den wichtigsten Informationen aus allen Bereichen gibt es keine Fragen oder Bemerkungen. Der Jahresbericht wird in der vorliegenden Form einstimmig genehmigt. Der Bericht ist auch auf Website des SFVS www.segelflug.ch downloadbar.

Der Präsident erinnert daran, dass die Arbeit im Vorstand des SFVS u.a. wegen der Neuregulierungen durch EASA oder mit den Änderungen der Luftraumstruktur nicht einfacher wurde und von den Vorstandsmitgliedern grossen Einsatz verlangte. Der Vorstand ist bestrebt, weiterhin gute Dienstleistungen anzubieten. Emil Blumer hofft dabei auch auf die Unterstützung der Obmänner und erwartet, dass sie die Informationen aus dem Vorstand unbedingt an ihre Mitglieder weitergeben.

Traktandum 4 - Finanzen

Genehmigung der Jahresrechnung '09

Die detaillierte Jahresrechnung '09 mit dem Budget '10 wurde ebenfalls vor der GV allen Präsidenten per E-Mail zugestellt. Georg Krenger geht deshalb bei seinen **Ausführungen zur Bilanz und Erfolgsrechnung** nur summarisch auf einzelne wichtige Punkte ein, steht aber für Fragen gerne zur Verfügung.

In der Bilanz sind die Ausbildungsunterlagen weiter aktiviert und werden jeweils in Höhe der eingegangenen freiwilligen Zahlungen abgeschrieben. Der Kassier bittet deshalb die Obmänner, bei den Nutzern etwas Reklame für diese freiwilligen Zahlungen zu machen. Diverse Spezialfonds werden in der Jahresrechnung separat aufgeführt. Die verschiedenen zweckgebundenen Rückstellungen sind in den Fonds Flytop, Flugsicherheit etc. enthalten. Weitergeführt wird vorerst auch noch die alte Sportkasse.

Die Erfolgsrechnung wurde mit den drei Kolonnen, gesamte Aufwendungen, Drittfinanzierung und den Aufwendungen, welche abzüglich der Drittfinanzierung (Subventionen) netto in der Betriebsrechnung des SFVS erscheinen, etwas neu dargestellt. Diese Darstellung mit den Gesamtkosten soll aufzeigen, dass die effektiven Kosten alleine über Mitgliederbeiträge und Kurskostengebühren nicht gedeckt werden könnten und dass der SFVS auf Drittbeiträge/Subventionen aus ProAero, 100er-Club und SwissOlympic angewiesen ist.

In der **Rechnung '09** berücksichtigt sind auch die eingegangenen Nachforderungen für die Mitgliederbeiträge '09. Georg Krenger entschuldigt sich nochmals für diesen Fauxpas und widmet allen Mitgliedern (95.7%) ein Kränzchen, welche anstandslos diese Nachforderung von Fr. 20.-- einbezahlt haben. Gegenüber 2008 ergaben sich somit Mehreinnahmen bei den Mitgliederbeiträgen von rund Fr. 40'000.--.

Georg Krenger orientiert anhand von Folien kurz über die Mehreinnahmen und Minderausgaben, welche das Resultat in der Rechnung '09 positiv beeinflussten. Mindereinnahmen ergaben sich aus den Zustandskontrollen. Höhere Ausgaben gab es vor allem bei den Wettbewerbsteilnahmen (Junioren-WM), bei den grossen Teilnehmerzahlen an den Breitenförderungskursen sowie bei den Übersetzungen. Gegenüber dem Vorjahr konnte die Rechnung '09 mit rund Fr. 20'000.-- besser abschliessen. Im Vergleich zum Budget besteht indes ein Mehraufwand von zirka Fr. 6'000.--. Nachdenklich stimmen vor allem die kontinuierlich rückgängigen Mitgliederzahlen. Georg Krenger appelliert deshalb an die Obmänner, alle ihre Gruppenmitglieder dem SFVS zu melden und für die Nachwuchsförderung auch Werbung für den 100er-Club zu machen.

Der Kassier weist darauf hin, dass am Schluss der Rechnung alle Einnahmen und Verwendungen aus den Fonds im Detail aufgeführt sind.

Zur Rechnung '09 gibt es keine weiteren Fragen.

Bericht der Revisionsstelle

In Vertretung beider Revisoren verliert Ruedi Demmerle (SG SH) den **Bericht der Revisionsstelle**. Aufgrund ihrer Prüfung vom 12.1.10 stellten die beiden Revisoren, Rolf Peter und Andy Müller fest, dass die Buchführung und die Jahresrechnung dem Gesetz und der Statuten entsprechen. In die Kontrolle miteinbezogen wur-

de auch die getrennt geführte Buchhaltung für den Breitenförderungskurs Alpen sowie das von Josef Alenspach selbstständig geführte Postkonto der SNM. Die per 31.12.09 abgeschlossene Rechnung schliesst mit einem Gewinn von CHF 30'355.87 ab. Die Revisoren empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Genehmigung der Jahresrechnung 2009 des SFVS

Die Rechnung '09 wird einstimmig genehmigt. Emil Blumer dankt den Obmännern für das Vertrauen und Georg Krenger ganz herzlich für seine grosse Arbeit und die saubere Rechnungsführung.

Genehmigung des Budgets '10

Das **Budget für das Jahr 2010** wurde den Obmännern ebenfalls vorgängig der GV per E-Mail zugestellt.

Zum vorliegenden Budget, welches einen Verlust von Fr. 6'648.-- ausweist bemerkt Georg Krenger, dass die Mitgliederbeiträge mit Fr. 200'000.-- erneut vorsichtig budgetiert wurden. Ausserdem entfallen die Einnahmen aus den Zustandskontrollen. Grössere Beiträge wurden für die Certifying Staff Kurse (Fr. 10'000.--), für Jubiläumsaktivitäten '100 Jahre Luftfahrt Schweiz' (Fr. 15'000.--), für Kommunikation von Fr. 5'000.-- und für den Kongress der European Gliding Union (EGU), welcher jährlich alternierend in einem andern Land und im Februar '10 in Olten stattfinden wird, budgetiert. Auf der andern Seite erwartet der Finanzchef gewisse Einsparungen bei den Wettbewerbsbeschickungen.

Emil Blumer betont nochmals die wichtige Bedeutung der EGU und stellt fest, dass alle Mitglieder im Committee der EGU tage- und wochenweise ehrenamtlich arbeiten und sehr viel für die Segelflieger leisten. Die EGU vertritt auch die Interessen der Segelflieger gegenüber der EASA. EB bittet deshalb um Verständnis für die speziellen Kosten zur Durchführung dieses EGU-Jahreskongresses in der Schweiz.

Das **Budget '10** wird wie präsentiert einstimmig genehmigt.

Die Generalversammlung erteilt dem Vorstand für das Geschäftsjahr '09 einstimmig **Decharge**. Emil Blumer dankt den Obmännern für das dem Vorstand damit entgegengebrachte Vertrauen.

Festlegung des Mitgliederbeitrags 2011

Der Vorstand schlägt der GV vor, die Mitgliederbeiträge für 2011 mit Fr. 80.-- unverändert zu belassen. Seitens der GV gibt es dazu keine Einwände.

Traktandum 5 - Wahlen

Emil Blumer weist darauf hin, dass gemäss den Statuten die Amtsdauer des Vorstands und der Kontrollorgane drei Jahre beträgt. Die nächsten ordentlichen Wahlen finden erst wieder in einem Jahr statt. Seit Jahren besteht aber im Vorstand eine Vakanz für die Vertretung der Romandie. Emil Blumer teilt mit, dass er nach seiner Teilnahme an einem Meeting in Lausanne mit den Vertretern der Westschweizer Segelfluggruppen, aus dem Wallis als positive Überraschung über die Kandidatur von Joachim Schwab erfahren durfte.

Jean-François Bonvin (Voile à voile club Valais) stellt den Obmännern den heute ebenfalls anwesenden Kandidaten als jungen, beruflich erfolgreichen, äusserst sprachgewandten und im VVC Valais seit mehreren Jahren aktiven Segelflieger als bestens geeigneten Repräsentanten der Romandie im Vorstand des SFVS persönlich vor und empfiehlt ihn der GV zur Wahl. Joachim Schwab engagiert sich auch im OK der Air Show Si-on, welche am 16./17.9.2011 stattfinden wird.

Emil Blumer teilt mit, dass der Vorstand heute Morgen Joachim Schwab bereits erstmals zu einer Vorstandssitzung empfangen durfte. Auch der Vorstand des SFVS empfiehlt der GV, der Wahl von Joachim Schwab als Vertreter der Romandie im Vorstand SFVS zuzustimmen.

Joachim Schwab wird einstimmig und mit Akklamation als neues Vorstandsmitglied SFVS gewählt.

Emil Blumer teilt mit, dass **Arnold Germann**, leider ausser Termin, seine Mitarbeit im Vorstand gekündigt hat. Arnold Germann ist seit 1996 Mitglied im Vorstand SFVS und er beschäftigte sich während der ganzen Zeit mit dem Thema Flugsicherheit. Er initiierte u.a. die inzwischen jährlich stattfindenden Flight Safety-Workshops, propagierte die Spiegelfolien, war Kontaktperson zum TSP der OSTIV und nahm regelmässig an deren Meetings teil. Seine Informationen aus der OSTIV liess er immer wieder in die Workshops einfließen. Arnold Germann hat auch das Projekt FLARM von Beginn weg mitbegleitet und er war die treibende Kraft bei der Einführung von Flight Safety Officers in den Gruppen.

Emil Blumer verabschiedet Arnold Germann aus dem Vorstand und dankt ihm im Namen aller anwesenden Vorstandmitglieder und Präsidenten ganz herzlich für das grosse Engagement. Als Anerkennung und als Nachweis für seine freiwillige und ehrenamtliche Arbeit für die Flugsicherheit erhält Arnold Germann ein Diplom.

Emil Blumer macht darauf aufmerksam, dass auch die Segelfluggruppen für verdienstvolle Mitglieder die Unterlagen und Formulare für ehrenamtliche Arbeit im Sekretariat SFVS bei Marco Schnyder beziehen können.

Arnold Germann dankt Emil Blumer und allen Vorstandmitgliedern für die kollegiale Zusammenarbeit. Er zeigt sich aber enttäuscht, dass für die Übernahme seiner Funktion noch kein Nachfolger gefunden werden konnte. Emil Blumer erinnert daran, dass jetzt immer noch die Möglichkeit besteht, geeignete Kandidaten für dieses wichtige Vorstandsamt Flugsicherheit vorzuschlagen. Da der Vorstand auf das Ressort Flugsicherheit nicht verzichten kann, müssten ohne eine neue Kandidatur die Aufgaben im Vorstand umverteilt werden. Wegen fehlender Ressourcen müssten ev. gewisse Dienstleistungen wie BFK, Teilnahme an Luftraumsitzungen, GASCO usw. abgebaut werden. Der Präsident erinnert auch daran, dass es bei den Wahlen 2011 mit den bereits bekannten Rücktritten von Josef Allenspach, Urs Isler und Emil Blumer, noch drei weitere Positionen neu zu besetzen gilt. Der Vorstand ist deshalb ganz dringend auf gute Vorschläge aus den Gruppen angewiesen!

Traktandum 6 - Personelles

Ernennung von Ehrenmitgliedern

Anträge sind keine eingegangen und auch aus dem Vorstand werden keine Vorschläge eingebracht.

Traktandum 7 - Aufnahme der SG Birrfeld

Die neue SG Birrfeld (Fusion SG Aarau und SG Berufsschüler) wird rückwirkend auf den 1.1.2010 ohne Einwände einstimmig in den SFVS aufgenommen. Für das Überleben kleinerer Gruppen erachtet Emil Blumer dies persönlich als einen guten, für Gruppen mit unterschiedlichen Kulturen aber auch als einen mutigen Schritt. Er wünscht der neuen Segelfluggruppe für die Zukunft alles Gute.

Traktandum 8 - Anträge

Anträge an die Generalversammlung sind von Gruppen zeitgerecht keine eingetroffen.

Emil Blumer nutzt deshalb die Gelegenheit, die anwesenden Gruppenvertreter über die folgenden wichtigen und aktuellen Punkte zu orientieren:

100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz

In Gedenken an die ersten Hüpfer und Flüge, welche 1910 in der Schweiz durchgeführt wurden, findet in diesem Jahr mit dem grossen Partner SWISS das Jubiläum '100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz' statt. Der AeCS erwartet damit Aufmerksamkeit in den Medien und in der Bevölkerung für die gesamte Luftfahrt. Auch der Segelflug wird bei den schweizweit, unter dem Dach des AeCS geplanten Aktivitäten seinen Teil beitragen. Der Startevent findet im Rahmen der Delegiertenversammlung des AeCS am 13. März mit einer Gedenkveranstaltung an die Flugpioniere Ernest Failloubaz und René Grandjean in Avenches statt. Im Rahmen dieses Events sind u.a. auch Ballonstarts, der Überflug eines Super-Puma, ein Vortrag von Claude Nicollier zur Entwicklung der Luftfahrt in der Schweiz sowie eine Ausstellung des VHS Luzern mit den Nachbauten der ersten historischen Flugzeuge und Motoren etc. geplant. Emil Blumer empfiehlt allen, welche die Möglichkeit haben, einen Besuch in Avenches abzustatten.

Ausserdem finden während des ganzen Jahres verschiedenste, eigenständige regionale Anlässe statt. In der Woche vom 19. - 26.6.10 ist auch die erstmalige gemeinsame Durchführung von Schweizermeisterschaften aller Luftsportsparten mit anschliessender Schlussfeier in prominenter Umgebung unter der Leitung von René Meier am So, 27.6. in Grenchen geplant.

Am Sa, 24.7.10 findet in Emmen ein 1-tägiges Flugmeeting mit schweizerischen Beiträgen statt. Für die Segelflugaktivitäten sind Oliver Bachmann (Flugdisplay) und Hans Brunner (Static-Display) zuständig.

Vorgesehen sind zudem zwei Segelflugzeug-Ausstellungen im Verkehrshaus in Luzern. Die erste Ausstellung mit Oldtimer-Segelflugzeugen (Organisation Willi Fahrni, OSV) findet am 17./18. April statt. für den 2./3. Okto-

ber ist eine zweite Ausstellung mit modernen Segelflugzeugen geplant. Für die Herbstveranstaltung sucht das Sekretariat SFVS noch Partner, möglichst aus der Region.

Ab März '10 ist ein neuer AeCS-Auftritt mit allen Sparten im VHS geplant. Emil Blumer erhofft sich dadurch beste Werbung für den Segelflug während des ganzen Jahres. Für den Auftritt werden noch gute Fotos und fünf für den Segelflug charakteristische 'Stichworte' gesucht. Alle Obmänner werden gebeten, beim Verlassen des Saales ihr Stichwort auf dem Flip-Chart anzubringen.

Ausbildung Flugverkehrsleiter

Skyguide hat auf Anregung von Emil Blumer entschieden, für sämtliche Flugverkehrsleiter, welche in Ausbildung sind, auch ein Modul Segelflug ins Ausbildungsprogramm aufzunehmen. Der Vorstand hat entschieden, diese Segelflüge nur ab Flugplätzen mit ATC und gemischtem Betrieb wie Altenrhein, Grenchen, Bern, Sion, und Locarno auszuführen. Matthias Bryner (SG Nidwalden) teilt mit, dass auch der Flugplatz Buochs für diese Flüge zur Verfügung steht.

Mit all diesen Flugplätzen sollen bezüglich der Durchführung, Kosten etc. einheitliche Abmachungen getroffen werden. Diese Ausbildungslehrgänge müssten konzentriert (gebündelt) und unter der Woche durchgeführt werden können. Matthias Jauslin weist darauf hin, dass ein Flugbetrieb auch ohne Tower gut funktionieren kann.

Auf Anfrage von René Meier betreffs der Situation Auftraggeber und Auftragnehmer bemerkt Emil Blumer, dass Skyguide der Auftraggeber ist. Auftragnehmer für diese Flüge sollte möglichst eine Gruppe und nicht der Flugplatzhalter sein.

Christoph Schläppi (SG Bern) begrüsst die Idee. Er stellt fest, dass in Bern solche Schnupperflüge mit dem Towerpersonal von Skyguide bereits durchgeführt wurden und dass dies viel zur Verbesserung der Abläufe beitragen konnte. Er empfiehlt dem Gremium, solche Flüge auch auf privater Ebene weiterzuführen.

IACE

Für den Jungfliegeraustausch '10 sind aus Segelfliegerkreisen leider nur zwei Anmeldungen eingegangen. Ein Kandidat davon erfüllte nicht einmal die Voraussetzung der AeCS-Mitgliedschaft. Emil Blumer bedauert dies sehr. Ausserdem musste er feststellen, dass verschiedene Gruppen ihre Schüler erst nach erfolgter amtlicher Prüfung dem AeCS/SFVS als Mitglied melden. In Zukunft sind mit EASA Ausbildungsflüge mit Schülern, welche noch nicht Gruppenmitglied sind, nur noch über den kommerziellen Weg möglich. Der SFVS würde es begrüßen, wenn auch junge Segelflieger in Ausbildung bereits als Mitglied gemeldet und so von den Informationen des SFVS profitieren könnten. Emil Blumer appelliert deshalb an alle Gruppen, ihre Meldepraxis gut zu überdenken.

René Meier macht auch auf die jährlich stattfindende und von IASS gesponserte **International Aerospace Summer School in Cranfield GB** aufmerksam. Er stellt zudem fest, dass die 8 für den Jungfliegeraustausch '10 verfügbaren Plätze noch nicht alle belegt sind. Er ermuntert die Präsidenten, weitere Kandidaten zu suchen und dem AeCS noch zu melden. Das Austauschprogramm '10 in der Schweiz wird durch Grenchen organisiert.

Emil Blumer dankt allen Gästen, Obmännern und Gruppenvertretern für die speditive Erledigung des ersten, statutarischen Teils der Generalversammlung.

Pause

B. Präsidenten Hearing

1. EASA - CAMO - CERTIFYING STAFF

- Stand Integration EASA in der Schweiz
- Stand und weiteres Vorgehen CAMO
- Stand und weiteres Vorgehen Flugzeugunterhalt

Emil Blumer (EB) orientiert eingangs kurz über die Zielsetzung seines heutigen Referates und stellt fest, dass EASA im Grundsatz auf den drei grossen Blöcken basiert:

1. Das Grundgesetz (Basic Regulation, BR) definiert die Kompetenzen der EASA, die Anwendbarkeit und die grundlegenden Anforderungen (Essential Requirements, ER). Es wird vom EU-Parlament und dem Ministerrat erlassen

2. Die Ausführungsbestimmungen (Implementing Rules, IR) werden von der EU-Verkehrs-Kommission erlassen
3. Die Bauvorschriften (Certification Specifications, CS), die akzeptierten Methoden der Umsetzung (Accepted Means of Compliance, AMC) und die Anleitungen (Guidance Material, GM) werden direkt von der EASA erlassen

Für jede neue Verordnung muss die EASA im Internet einen Änderungsvorschlag (NPA) veröffentlichen. Jedermann hat so Gelegenheit zur Stellungnahme. Nach einer Frist von mindestens zwei Monaten werden alle Antworten durch eine Arbeitsgruppe ausgewertet und kommentiert. Eine unabhängige Arbeitsgruppe analysiert die eingegangenen Kommentare, die EASA beantwortet alle einzelne Kommentare und veröffentlicht einen Analysebericht (Comment Response Document, CRD)

Die EASA sendet eine Meinung (Opinion) mit der Endfassung der Verordnung an die EU-Kommission die sie an das EU Parlament und an den Ministerrat übermittelt

Die Kommission, das Parlament und der Ministerrat (die Vertreter der Verkehrs Ministerien) verhandeln (Co-decision Verfahren)

Nach Verabschiedung des Dokuments durch das EU-Parlament wird dieses im Amtsblatt der EU veröffentlicht und danach als Gesetz innerhalb der EU in Kraft gesetzt. Es bestehen indes Möglichkeiten, die Regeln in einzelnen Staaten verzögert anzuwenden. Das ganze Verfahren ist sehr demokratisch aber zeitraubend.

Auch in der Schweiz müssen die EASA -Regulations, , in das schweizerische Gesetz überführt werden. Einzig die Basic Regulations müssen durch den Bundesrat genehmigt werden Als Problem erwähnt Emil Blumer, dass beim Beitritt der Schweiz in die EASA noch eine ältere Basic-Regulation 2003 übernommen wurde. Seit 2008 existiert in der EU ein neu eingeführtes Basisgesetz, welches durch den Bundesrat eingesehen und inzwischen an das Parlament zur Genehmigung weitergeleitet wurde. Das BAZL hofft, diese Regulations mit drei Jahren Verzögerung, 2011 auch in der Schweiz einführen zu können. Aus dieser Situation ergeben sich unterschiedlichste Ansichten und somit gegenüber den Nachbarstaaten einige Probleme für die Schweiz.

Die **Ausführungsbestimmungen** müssen auch von der Schweiz unverändert übernommen werden.

Die **Bauvorschriften** werden als Empfehlung abgegeben und können auf Antrag bei der EASA ev. abgeändert werden. Einige EASA Regulierungen lassen einen Interpretationsspielraum zu. Der SFVS setzt sich beim BAZL für eine konsequente Ausnutzung dieser Spielräume zu Gunsten des Segelfluges ein.

Der **Part-M** (Maintenance) wurde am 28.9.09 in der Schweiz eingeführt. Einfache Unterhaltsarbeiten an Segelflugzeugen die nicht gewerbsmässig eingesetzt werden, können gemäss genauen Vorgaben in einer Tabelle durch den Pilot owner (Gruppen, Privatflugzeugbesitzer) ausgeführt werden. Der Pilot owner muss im Besitze einer Pilotenlizenz für das entsprechende Flugzeug sein.

Bezüglich **Certifying Staff** informiert Emil Blumer, dass sich eine Arbeitsgruppe mit den Erleichterungen zu den ganzen Abläufen im Flugzeugunterhalt befasste. Für nicht kommerziell betriebene ELA-1 Flugzeuge (Fluggeräte unter 1000 kg) sind erleichterte Vorschriften anwendbar. Wie bisher soll es den Certifying Staff (Inhabern der neuen L-Lizenz) möglich sein, innerhalb der Gruppen auch etwas komplexere Unterhalts- und Reparaturarbeiten auszuführen. Nach einem Assessment beim BAZL können Certifying Staff auch zwei Mal hintereinander ein Flugzeug kontrollieren und dem BAZL Antrag für die Ausstellung des ARC stellen. Jedes 3. Jahr ist dieses Zeugnis durch einen BAZL-Kontrolleur auszustellen. Diese Regelung veranlasste den Vorstand des SFVS, eigene Part-M Kurse für Certifying Staff zu organisieren, damit die Gruppen weiterhin ihre Reparaturen und Unterhaltsarbeiten selbstständig ausführen können.

Das BAZL hat die Situation ebenfalls erkannt und sich bereit erklärt, auf Meldung hin allen Personen, die bisher Flugzeug-Unterhaltsarbeiten ausführten, eine befristete Ermächtigung bis Mai 2010 auszustellen. Nach diesem Datum muss eine M-Lizenz Prüfung abgelegt werden. Zur Vorbereitung auf die Prüfung im Fach Gesetzgebung wurden 3-tägige Kurse in Grenchen und Bex organisiert. 20 von 22 Teilnehmern am Kurs 1 in Grenchen haben die Prüfung bereits erfolgreich bestanden. Weitere Zusatzausbildungen zur Vorbereitung auf die später stattfindenden Grundlagen- und Modulprüfungen (z.B. Kunststoff) beim BAZL sollen angeboten und durch Heinz Bärufuss koordiniert werden.

Details für die spätere Umwandlung der M-Lizenz in eine L-Lizenz sind noch nicht bekannt. Emil Blumer erwartet aber keine grossen Differenzen. Die Obmänner werden ersucht, die in ihren Gruppen für Unterhaltsarbeiten zuständigen Personen in der Hierarchie der Gruppe dem Niveau eines Fluglehrers gleichzustellen und sie in ihrer Ausbildung entsprechend zu unterstützen.

CAMO

Wegen fehlender personeller und finanzieller Ressourcen hat der Vorstand des SFVS bereits vor einem Jahr entschieden, vorläufig auf eine eigene CAMO zu verzichten. Auch die Industrie in der Schweiz verzichtete bisher auf die Bildung einer CAMO für den Segelflug. Emil Blumer erwähnt die Möglichkeiten, sich in umliegenden Ländern wie Frankreich (z.B. St-Auban) oder Deutschland (Baden-Württemberg) einer CAMO anzuschliessen.

Allerdings gilt es auch hier, die Kosten sowie unterschiedlichen Strukturen der Prüferorganisation zu beachten. Er stellt auch fest, dass mit der Ausbildung von Certifying Staff das Problem im Moment in der Schweiz weitgehend gelöst ist. Derzeit gilt der Segelflug als nicht gewerbsmässig und deshalb sind die Segelflugzeuge der Flugschulen auch nicht der CAMO-Pflicht unterstellt.

Generell sucht der Vorstand nach machbaren Lösungen, um die Umstellung auf EASA für seine Mitglieder erträglich zu machen. Er will auch alle möglichen Erleichterungen konsequent ausnutzen. Emil Blumer bittet die Gruppen darauf zu achten, dass keine illegalen Unterhaltsarbeiten, welche über die Pilot owner Maintenance hinausgehen, von nicht BAZL ermächtigten Personen ausgeführt werden.

Patrick Degen (SG Biel) erkundigt sich betreffs Handhabung der Auslegungsfragen zu den Maintenance-Listen, welche im Moment nur in englischer Sprache vorliegen. Gemäss Emil Blumer hat das BAZL als Überwachungsbehörde der EASA darüber zu entscheiden.

Auf Anfrage von Roland Hürlimann (SG Lägern) wird bestätigt, dass der Pilot owner Unterhalt in den Gruppen auch nach Mai 2010 bestehen bleibt. Nur weitergehende Arbeiten sind nicht erlaubt.

Bezüglich der korrekten Durchführung der Maintenance und um spezielle Anordnungen nicht zu verpassen erkundigt sich Markus Gnägi (SG Freiburg) über das Prinzip der Hol- oder Bringschuld. Für Emil Blumer gibt es mit EASA nur noch eine Holschuld und die Gruppen müssen sich selbst informieren. Für Markus Gnägi wäre es eine wichtige Aufgabe des SFVS, zuverlässige Informationen darüber an die Gruppen und Mitglieder weiterzugeben. Aus Haftungsgründen lehnen aber Emil Blumer wie auch das BAZL diesen Vorschlag klar ab. Emil Blumer weist darauf hin, dass immer alle verfügbaren Informationen und auch die gültigen Unterlagen in englischer Sprache auf der Homepage der EASA veröffentlicht sind. Die 'Consolidated Version Part-M' soll später auch noch auf einer CD erscheinen. Emil Blumer hofft, dass die rechtlichen Grundlagen einst auch in deutscher Sprache erscheinen.

Emil Blumer weist noch darauf hin, dass René Meier als einziger Vertreter der Kleinluftfahrt und gewähltes Mitglied der EASA in der Auswertegruppe OPS im AeCS der richtige Ansprechpartner für alle Informationen zum Thema Part-M ist. Emil Blumer dankt René Meier für diese grosse Aufgabe und hofft, dass es ihm gelingt, bei seiner Arbeit das Beste für den Segel- und Motorflug herauszuholen.

Informationen BAZL

Patrick Hofer bezieht sich bei seinen Ausführungen auf einen Artikel in der AeroRevue 2/10 sowie auf das wichtige Thema Flight Safety. Er stellt fest, dass es im Segelflug ein ernsthaftes Safetyproblem gibt und dass dringend Handlungsbedarf zur Verbesserung der Unfallsituation in der Schweiz besteht. Patrick Hofer zeigt auf, dass er von Seiten des BAZL bereits Massnahmen dagegen eingeleitet hat.

Wie schon an Safety-Workshops und Fluglehrerkursen informiert wurde, wird das BAZL in Zukunft Audits bei den Segelflugschulen durchführen. Im Rahmen dieser Audits soll gemeinsam nach Lösungen gefunden werden, um die Safety besser in den Griff zu bekommen. Die Idee des Safety Management Systems (SMS) sowie Flytop sollen breiter bekannt gemacht und in den Flugschulen umgesetzt werden.

Bereits im Aufgebot zu den rund 2-stündigen **Audits** sind die zu behandelnden Themen aufgeführt. Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf das Safety Konzept der Flugschule gerichtet und es werden Themen wie

- Organisation des Flugbetriebs, Flugdienstleitung, Einsatz Flarm
- Mindestflugtraining (Trainingsbarometer)
- Checkflüge
- Bedingungen für Streckensegelflug, Alpensegelflug, Segelfluglager
- Funktion und Einbindung der Safety Officer in der Gruppe
- Fehlerkultur innerhalb der Gruppe
- Erkennen von Schwachpunkten
- Dokumentationen für Grund- und Weiterbildung, Einweisungen und Umschulungen

besprochen. Wo nötig werden Lösungen gesucht. Anhand einer 10-Jahres Statistik (Stand 2007), welche leider von der Schweiz angeführt wird, zeigt Patrick Hofer auf, dass es in der Schweiz pro 100'000 Flüge jährlich durchschnittlich 3.39 Tote gab. Dank gezielter Massnahmen in den Gruppen mit SMS und Flytop konnte Schweden die Unfälle auf 0.73 Tote reduzieren. 2008 gab es in der Schweiz sogar 6 tödliche Unfälle mit unterschiedlichen Unfallursachen. Das BAZL hat aber auch den Auftrag, Drittpersonen zu schützen und entsprechende Massnahmen zu ergreifen. Mittels Folien zeigt Patrick Hofer die Entwicklung des Sicherheitsgedankens auf. Früher suchte man nach einem Unfall nach den technischen Ursachen und den Human Factors und machte sich Gedanken über Verbesserungen in der Organisation. Mit dem **Safety Management System (SMS)** sollen Schwachpunkte in den Bereichen Führungsverantwortung, Zuständigkeiten, Kompeten-

zen/Verantwortung, Definition von Prioritäten und Safety Standards etc. bereits im Voraus erkannt und so Unfälle vermieden werden.

Als letzten Punkt stellt Patrick Hofer das praxisorientierte **Trainingsprogramm Flytop** für Vereine, Flugschulen und Piloten zur Vorbeugung von Unfällen vor. Mit den Flytop-Kursen sollen Schwachpunkte erkannt, das Verhalten von Piloten geändert und das Sicherheitsnetz der Gruppen durchleuchtet werden, bevor Unfälle passieren. Patrick Hofer verweist auch auf den leider etwas kurz abgefassten Artikel im Segelflug-Bulletin 2/10 mit sehr positiven Rückmeldungen aus den Segelfluggruppen über die bisher vier durchgeführten Kurse.

Zum Schluss weist Patrick Hofer darauf hin, dass das BAZL die Weiterbildungskurse, Fluglehrerkurse aber auch die Flytop Seminare finanziell unterstützt.

Der Präsident bedankt sich beim BAZL, speziell aber im Namen aller Präsidenten ganz herzlich bei Patrick Hofer für seine sehr gute Unterstützung in Sachen Flugsicherheit und Flight Ops.

2. Luftraum Schweiz

Kurt Oswald stellt fest, dass es diesmal in Sachen Luftraum auch über Positives zu berichten gibt. Er informiert die Obmänner kurz über die Neuerungen, welche auf den 11. März 2010 in Kraft treten werden.

Neue Darstellung auf der Karte

- die Darstellung der Lufträume soll europäisch harmonisiert werden.
- die CTR (neu) wird mit einer gestrichelten Linie dargestellt.
- die Legenden ändern leicht und enthalten Angaben über Luftraumklasse, Ober- und Untergrenze und Funkfrequenz
- die Bezeichnung für die CTR wird neu in einem 4 Letter-Code angegeben.
- die TMA enthält neu die Bezeichnung mit Funkfrequenz sowie Angaben über die Luftraumklasse mit Ober- und Untergrenzen. Im Fall Bern enthält die Karte unterschiedliche Label für die CTR und TMA.
- eine Veränderung gibt es bei den temporären militärischen und zivilen TMAs, welche neu mit einer schmal ausgezogenen Linie und schmalen Farbband dargestellt werden.
- TMAs im LR Echo werden nicht mehr wie bisher mit einer grünen Linie und Farbband, sondern neu mit einer blauen Linie dargestellt.

Neue Höhenangaben

- Die Höhen erhalten eine neue Darstellung mit der Höhe über Grund (generell AGL), den kursiv dargestellten Höhen über Meer (AMSL) und der grau invers aufgedruckten Standarddruck Höhe.
Für die Standardhöhen gibt es zur Einhaltung der Luftraumgrenzen neu eine Korrekturtabelle, welche auf der Segelflugkarte aufgedruckt ist. Das Regional QNH in hPa ist aus dem GAMET (wird mehrmals täglich aktualisiert) oder ev. aus der Segelflugwetterprognose zu entnehmen. Kurt Oswald zeigt anhand eines praktischen Beispiels, wie der Korrekturwert ermittelt werden kann. Er geht davon aus, dass diese Korrekturen in der Praxis nur an einigen wenigen Tagen während der Segelflugsaison zum Tragen kommen. Von der Korrektur betroffen ist die generelle Luftraumstruktur mit
 - Obergrenze LR Echo Mittelland 3050 m
 - Obergrenze LR E Alpen MIL ON 3950 m
 - Obergrenze LR E Alpen MIL OFF 4550 m
 - Untergrenze Airway A9.1 & A9.2
 - Untergrenze Genève TMA 4 - 9
 - sowie bei allen dunkel hinterlegten Höhenangaben

Neue Lufträume

- Zum Schutz der IFR-Anflüge auf Piste 10 gibt es westlich angrenzend an die CTR Altenrhein neu eine kleine TMA SG-Altenrhein mit einer Untergrenze von 1050 m und einer Obergrenze von 1700 m.
- Das schon während der Saison '08/09 versuchsweise für Drohnen-Operationen eingeführte Flugbeschränkungsgebiet LS-R31 Emmen wird neu in der Karte mit einer Untergrenze von 1500 m und einer Obergrenze von 2600 m eingezeichnet und durch das DABS aktiviert. Gemäss Zusicherung der Luftwaffe wird es während den Monaten Juli und August keine Aktivierungen geben. In den Monaten April bis Juni und September/Okttober ist eine Aktivierung nur vormittags vorgesehen. Im Einzelfall ist eine Aktivierung ausnahmsweise auch nachmittags möglich. Mit Bewilligung von Emmen TWR sind indes Durchflüge möglich.

Aus KOSIF wird DABS

- Kurt Oswald erachtet dies als sehr positive Nachricht. Das DABS (Daily Airspace Bulletin Switzerland) enthält alle bisherigen Informationen wie aktive Danger und R-Areas und aktive Schiessgebiete des Heeres. DABS kann bei Bedarf mehrmals täglich aktualisiert werden und wird neu auch alle temporären Luftraum-

beschränkungen berücksichtigen. DABS wird aber keine Informationen über Beschränkungen am Boden enthalten. Das DABS kann gratis auf www.skyguide.ch abgerufen werden.

Die Tempo R-Areas, reserviert für Segelflug, werden mit leichten lateralen Anpassungen auch für 2010 beibehalten, jedoch auf dem DABS nicht berücksichtigt, da sie für den VFR-Piloten keine Einschränkungen bedeuten und ausserhalb der geflogenen IFR-Routen liegen.

Aktivierung der Basel Tango Sektoren

Die bisherigen Aktivierungszeiten von mind. 60 und max. 90 min. führten oft zu vorsorglichen Aktivierungen und lösten bei den Segelfliegern ein Ärgernis aus. Neu wird die Aktivierungszeit auf 30 min. beschränkt. Diese neue Lösung erlaubt der ATC eine höhere Flexibilität. Kurt Oswald erhofft sich dadurch auch eine Reduktion der vorsorglichen Aktivierung und eine bessere Verfügbarkeit des Luftraums für den Segelflug. Seit dem 3.2. bis zum 10.3. läuft eine Testphase. In dieser Zeit werden die Tango Sektoren immer aktiv sein. Der Auto Info Transmitter (AIT) ist im Moment als unzuverlässig klassiert. Nach positivem Abschluss der Testphase wird das neue Verfahren per AIP Supp und NOTAM publiziert. Aus dem AIT wird neu ein ATIS auf 134.675, über welches der Status der Lufträume dauernd angekündigt wird.

Änderungen Südanflüge auf RWY 34 in Zürich

Die assoziierten Lufträume Zürich CTR 2, TMA 14 und 15 sind bisher während den DVO-Zeiten an Randstunden zu fixen Zeiten aktiv. Neu können diese Sektoren für Anflüge auf die Piste 34 bei erwarteten aussergewöhnlichen Wettersituationen wie starker NW-Wind, schlechte Sicht oder tiefe Wolkenbasis auch per Notam und DABS aktiviert werden. Kurt Oswald hat bereits seine Bedenken bezüglich der vorsorglichen Aktivierung angemeldet. Weitere Details sind im Moment noch nicht bekannt.

Verfügbarkeit Segelflugkarten

Kurt Oswald erwartet, dass ab dem 11.3.10 jeder Segelflieger seine neue Segelflugkarte im Cockpit mitführt. Die Segelflugkarte der Schweiz wird pünktlich vor den geplanten LR-Änderungen erscheinen. Die deutschen ICAO Glider Charts werden ebenfalls im März verfügbar sein. Im April wird die Karte von Österreich erscheinen. Die Karte France Alps wird im Mai erhältlich sein. Für Italien gibt es keine speziellen Segelflugkarten. Die beliebten Jeppesen Glider Charts sind veraltet und werden nicht mehr aktualisiert. Für weitere Infos zu den Karten verweist Kurt Oswald auf die Internetseite www.pilotshops.ch.

Kurt Oswald wünscht allen einen guten Start in die neue Segelflugsaison. Die ppt-Folien zum Thema Luftraum werden auf www.segelflug.ch publiziert.

3. Sport

Kurt Uebersax informiert einleitend über den mit der Fa. Muntwyler, Solarcenter in Zollikofen abgeschlossenen **3-Jahres Sponsoringvertrag für die Junioren-Nationalmannschaft**. Er stellt der GV das neue Werbe-panel, die aktuelle Broschüre Solarnews mit einem Beitrag zur Verbindung von Solarenergie und Segelflug sowie die neue Bekleidung der JNM, bestehend aus Jacke, T-Shirt und einem Präsentationstrainer vor. Lanciert wurde auch ein spezieller Wettbewerb mit einem Preis in Form eines Segelflugs, ausgeführt durch ein Mitglied der JNM.

Konzept Nachwuchsförderung - Unterstützung durch SwissOlympic

Trotzdem der Segelflugsport nicht als olympische Sportart eingestuft ist, unterstützt SwissOlympic (SO) finanziell den Segelflugsport. Durch eine gezielte und strukturierte Nachwuchsförderung möchte der SFVS diese Unterstützung durch SO erhalten und wenn möglich verbessern. Als Gegenleistung erwartet SO aber, dass der Segelflug seine Organisation und Nachwuchsförderung ihren Vorgaben anpasst. Diese Voraussetzungen und Anpassungen sind inzwischen erfolgt.

Kurt Uebersax informiert die Obmänner mittels Folien über

- die Ziele und Massnahmen im Segelflugsport, basierend auf den 12 Bausteinen von SO;
- die Aufteilung der verschiedenen AeCS-Ressorts;
- die Organisation des Sportes innerhalb des AeCS;
- die Verbindung des AeCS zu SO mit dem Leiter des Ressorts Sport Felix Kiser und dem AeCS Verbands-trainer René van den Berg;
- die Verantwortlichkeiten im Leistungssport mit einem Chef Leistungssport und Chef Nachwuchs sowie den verschiedenen Nationalkademern SNM Elite, JNM, Segelkunstflug-NM sowie einem Förderungs- und Nachwuchskader.

Bereits im 2008 fand eine Ausbildung für regional zuständige Segelflugtrainer statt. Gesucht wird im Moment noch ein Fluglehrer als Ersatz für Daniel Rossier und Trainer im Raum Westschweiz. Noch vakant ist auch das Traineramt in der Südschweiz.

Die Kaderstruktur sieht folgende Zusammensetzung der Nationalmannschaften vor:

Elite (18), JNM (10), Förderungskader Elite und Junioren (je 10), Nachwuchskader (bis 30) und SKNM (8). Kurt Uebersax weist darauf hin, dass beim Segelkunstflug dringender Nachwuchsbedarf besteht.

Die Wettkampfstruktur sieht dezentrale Wettbewerbe (OLC, OLC Champion, OLC Speed Champion, NSFW) und zentrale Wettbewerbe im Streckenflug und Segelkunstflug (RM, SM, JSM, Int. Wettbewerbe, NSFW, RM, SM) vor.

Für die Grund- und Weiterbildung und für die Talentsichtung und Talentförderung existieren neu auch dezentrale Leistungszentren, welche auf 37 Flugplätzen mit 53 SG/Schulen gebildet werden.

BFK, Segelfluglager, Kunstflug-Trainingslager bilden die Regionalen Leistungszentren des SFVS. Diese Leistungszentren befinden sich auf den Flugplätzen Ambri, Münster, Nötsch, Saanen, Samedan, S. Vittore, Thun, Schänis, Valbrembo und Zweisimmen.

Mit den Flugplätzen Locarno und Siséron verfügt der SFVS auch über zwei Nationale Leistungszentren.

Die ganze Sportorganisation basiert auf speziellen Rahmentrainingsplänen für Physis und Technik-Taktik, einer Trainingsstruktur mit Trainingsumfang, Zielen und einer Zielkontrolle (Zielvereinbarungen mit den Piloten) sowie einer abschliessenden Athletenbeurteilung und Talentselektion anhand vorgegebener Kriterien. Diese einheitliche Beurteilung der Nachwuchspiloten gemäss dem Beurteilungsblatt PISTE bildet auch die Grundlage zum Erwerb der Talentkarten von SO.

Als Nutzen dieser neuen Organisation verspricht sich der SFVS

- eine Erhöhung der Sicherheit durch gezieltes Training;
- Bestleistungen an EM und WM;
- gute Einzel- und Mannschaftsleitungen an internationalen Wettbewerben;
- eine breitere Abstützung des Segelflugsports in der Öffentlichkeit;
- eine bessere Verankerung des Segelflugs bei SO;
- die Unterstützung der Athleten durch Abgabe von Talentcards.

Kurt Uebersax empfiehlt, die Details im 12 Bausteine-Programm von SO auf der Homepage des SFVS unter www.segelflug.ch anzusehen. An selber Stelle sind auch Vorträge z.B. über Alpeneinweisung, Bedingung für Alpenlager etc., aber auch die aktuellen Listen der Nationalkader hinterlegt.

Emil Blumer bemerkt, dass das neue, an den Raster von SO angepasste Konzept viele positive Aspekte mit genau fixierten Zielsetzungen enthält. Er erachtet dies als gute Motivation für junge Nachwuchspiloten. Die guten Resultate der Junioren zeigen, dass dies der richtige Weg ist. Emil Blumer bedankt sich bei Kurt Uebersax für die grosse Arbeit.

Emil Blumer dankt allen Gästen, Präsidenten und Gruppenvertretern für die Teilnahme an der heutigen Generalversammlung und am Präsidenten-Hearing. Er wünscht allen eine gut Heimkehr und eine unfallfreie Flug-saison. Alle Anwesenden sind im Anschluss an die GV noch zum **Apéro**, offeriert durch den SFVS, eingeladen.

Für das Protokoll:



Marco Schnyder

Verteiler:

- Segelfluggruppen des SFVS
- Vorstand SFVS und Zentralvorstand AeCS
- Zentralsekretariat AeCS
- Peter Bregg, Ehrenmitglied SFVS
- Felix Kiser, Generalsekretär AeCS
- Benno Lüthi, Ehrenpräsident SFVS und Redaktion Segelflugzeitung
- Beat Neuenschwander, Zentralpräsident AeCS
- Jürg Wyss, Chefredaktor AeroRevue
- Rolf Peter und Andreas Müller, Revisionsstelle SFVS
- Redaktion Segelflug-Bulletin und Website www.segelfliegen.ch
- Archiv