

Zusammenfassung der Ergebnisse Workshop SFVS vom 9./10. Dezember 2005 Auberge La Sauge, Cudrefin

Teilnehmer:

Emil Blumer (Vorsitz), Josef Allenspach, Max Bachmann, Heinz Bärzfuss, Gregor Cotting, Léonard Favre (- 10.12. mittags), Edi Inäbnit, Urs Isler, Georg Krenger, Xaver Mäder, Beat Neuenschwander (10.12. mittags), Christian Schmid, Marco Schnyder

Entschuldigt: Arnold Germann, Franz Wild

Ziel des Workshops: In Abstimmung mit den neuen Führungsabläufen im AeCS ab 1.1.06, Leitlinien für die Zukunft des SFVS festlegen.

Beginn Workshop: Freitag, 9.12.05, 14:00 h - Ende Workshop: Samstag, 10.12.05, 16:40 h

Stellungnahme und Vorgehen SFVS zu den einzelnen Themenbereichen

SPORT

Einleitung

Sport ist von grosser Bedeutung und hat in der Gesellschaft einen höheren Stellenwert als irgendeine andere Freizeitbeschäftigung. Leider trifft dies noch nicht unbedingt für den Segelflug zu.

Konsequenzen

Fehlende Akzeptanz, fehlende finanzielle Mittel von SwissOlympic, Desinteresse an der Organisation und Teilnahme an zentralen Meisterschaften.

Stellungnahme

Dem Sportgedanken ist auch im Segelflug mehr Bedeutung beizumessen. Sport muss zu 100% ein Hauptthema sein. Eine Attraktivitätssteigerung ist bei zentralen und dezentralen Wettbewerben herbeizuführen. Die teilweise fehlende Akzeptanz ist zu verbessern.

Weiteres Vorgehen

Der vorliegende Entwurf für ein **neues Sportkommissions-Reglement** muss nochmals überarbeitet werden. Zu klären ist vor allem die Sporthoheit des AeCS bei Nationalen Meisterschaften. Über eine Nutzung gemeinsamer Synergien mit andern Sparten (z.B. Zusammenlegung von SM) ist man eher skeptisch.

Im Hinblick auf die finanziellen Beitragsleistungen von Swiss Olympic ist eine Zusammenarbeit mit dem neuen **Verbandstrainer AeCS** im Rahmen der SO-Bausteine anzustreben.

Vertreter des AeCS in FAI Kommissionen: Gregor Cotting (Delegate IGC), Max Bachmann (Alternate Delegate IGC), Beatrice Gugelmann (CIVA Delegate Gliding)

Finanziell werden die offiziellen **FAI-Klassen** (excl. Motorsegler) und Segelkunstflug unterstützt. Die Unterstützung beschränkt sich auf die Mitglieder der SNM.

Die **Grössen der heutigen Nationalmannschaften** SNM, JNM und SKNM erachtet man als vernünftig, es gibt keinen Grund zur Änderung. Eine Klassenaufteilung innerhalb der SNM drängt sich nicht auf und macht auch keinen Sinn. Die **Junioren-NM** wird als eigenständige NM beibehalten. Eine spezielle **Damen-NM** wird nicht geführt (Integration in SNM und JNM). Für das **Coaching und die Betreuung der Nationalmannschaften** werden Personen ge-

sucht, die bereit sind, diese Aufgabe zu übernehmen. Max Bachmann und Josef Allenspach nehmen sich mit Unterstützung des Vorstands der Sache an und erstellen eine Liste mit potentiellen Freiwilligen. Für organisatorische Belange ist ev. der Verbandstrainer einzubeziehen.

Der SFVS leistet **finanzielle Unterstützung** für:

- Beschickungen EM und WM der FAI-Klassen. Nenngelder und Spesen für offizielle TL.
- Organisationsbeitrag SM
- Beschickungsbeiträge an SNM-Piloten für SM und internationale Wettbewerbe (max. 2)
- Beitrag über Sekretariatspauschale an den NSFV (zusätzlich bezahlt er die Medaillen)
- 'Freiwillige' Teilnehmergebühren Online Contest.
- Förderungsbeitrag Grand Prix National: Erkenntnisse aus Versuch 'Online-Verfolgung' SM Bern abwarten.
- World Grand Prix (Unterstützung in SNM Reglement schaffen)
- Akro Welt- und EM: Nenngeld und Spesen Teamleitung
- Akro SM: Organisation und Beitrag an SKNM-Piloten

Wettbewerbsliste: Das IGC-Ranking zeigt klar auf, dass sich die Resultate der Frauen-WM und der Junioren-WM deutlich abheben. Ausserdem werden, im Gegensatz zur Praxis in der Schweiz, die Ratings nicht vor, sondern erst nach dem Wettbewerb erstellt. Für 2006 beschliesst der Vorstand, die Wettbewerbsliste Segelflug wie folgt anzupassen:

- | | |
|--|--------|
| • EM, WM, World Grand Prix | 100/50 |
| • Vor-EM, Vor-WM, Junioren-WM, Frauen-WM | 90/50 |
| • Junioren-SM, Grand Prix National | 80/50 |

Die SNM-Leitung macht bis Ende 2006 einen konkreten Vorschlag, ob ev. analog dem IGC-Ranking, auch in der Schweiz künftig die Einstufungen nachträglich erfolgen sollten.

Nachdem der Vorstand Mühe hat, Organisatoren, aber auch Teilnehmer für SM zu finden, werden neue **Organisationsformen von Schweizermeisterschaften** diskutiert. Für 2007 will der Vorstand prüfen, ob SM weiterhin im bisherigem Rahmen, oder, z.B. aufgeteilt nach Klassen und aufgeteilt auf verschiedene Plätze, oder ev. alternierend je zwei Klassen pro Jahr, ausgetragen werden sollten. Aspekte wie zentrale SM-Website, Weitergabe know-how der Konkurrenzleitung, fester Turnus, Bildung Kompetenzzentrum, zentrale Auswertung à la OLC sind abzuklären. Die Durchführung einer SM mit 4 Klassen ist in der Schweiz noch auf ca. 10 Plätzen möglich. Im Moment sind keine Massnahmen nötig. Das Thema wird als Diskussionspunkt für die GV '06 aufgenommen.

Sportfinanzierung über 20% der Mitgliederbeiträge sowie zusätzliche Quellen SOA, 100er-Club etc.

FLGHT SAFETY

Einleitung

Sehr nachdenklich stimmen die vielen **fatalen Segelflugunfälle** in der Schweiz. Eine Statistik der EGU über die letzten 10 Jahre zeigt, dass berechnet pro 100'000 Starts, die Schweiz bei den 'Fatal accident rates' vor Oesterreich und Frankreich mit Ø 4,8 tödlichen Unfällen pro Jahr, in Europa absolut an der Spitze liegt. Glücklicherweise gab es dieses Jahr keinen fatalen Segelflugunfall in der Schweiz. Ein Schweizer verunglückte jedoch im Ausland tödlich. Flugsicherheit ist ein zentrales Anliegen mit hoher Wichtigkeit und grosser Dringlichkeit! Kurzfristiges Gesamtziel ist das Erreichen einer Trendwende bei den fatalen Unfällen.

Konsequenzen

Segelfliegen wird als sehr gefährliche Sportart empfunden. Fatale Unfälle halten Interessen-

ten vom Segelfliegen ab oder veranlassen aktive Segelflieger dazu, den Segelflugsport aufzugeben.

Stellungnahme/Massnahmen

Sicherheitsseminare des SFVS, welche bisher sehr gut besucht wurden, sprechen Mitglieder an, geben jedoch keine Garantie, dass das Gelernte an die einzelnen Mitglieder in den Gruppen weitergegeben wird.

Der Vorstand muss aktiv zu einer besseren Sicherheitskultur beitragen. Piloten, die Vorfälle hatten, dürfen nicht mit einem Startverbot bestraft werden! Fehler sind zu analysieren und zu besprechen. Als Konsequenz ist ein Flugtraining mit Fluglehrer viel wertvoller als Verbote.

Die Referate und vorbereiteten Präsentationen aus den Safety Workshops sollen in geeigneter Form und 2-sprachig abgegeben und so ausgelegt werden, dass Sie vom SafetyOfficer in den Gruppen direkt weiter benutzt werden können.

Auch in allen Kursen des SFVS muss die Sicherheitskultur noch vermehrt gepflegt werden. Beachtenswert ist auch das schwedische Modell mit der Überprüfung gewisser Sicherheitsstandards auf den Flugplätzen.

Hilfreich könnte auch eine vorstandsinterne aktuelle Übersicht aller bekannten Unfälle sein.

Eine Liste mit den bekannten/offiziellen Unfällen besteht bereits seit Jahren. Es ist jedoch schwierig, Daten über die nicht gravierenden Unfälle zu bekommen.

Weiteres Vorgehen

- Organisation weiterer Safety Workshops, jeweils vor Beginn der Saison
- Teilnahme an den OSTIV TSP Konferenzen
- Pflege regelmässiger Kontakte zu BFU und CASO
- Anstrengungen der Unfallprävention für Flüge in den Alpen verstärken
- Bereitstellen von Vorträgen und Ausbildungsunterlagen
- Veröffentlichung 'Merkblatt sicheres Alpensegelfliegen' von Rudolf Stüssi auf der Homepage des SFVS (M. Schnyder klärt Möglichkeiten ab)
- Verbesserung und Pflege der Safety Kultur in den Gruppen, Ausbildung nicht Bestrafung!
- Investition der SPL-Gelder in Unfallprävention und **Finanzierung von Safety Projekten über 2% der Mitgliederbeiträge.**

Auf Empfehlung des BFU hat der SFVS der CASO seine Stellungnahme zu den Themen Fallschirm-Tragpflicht, Wiedereinführung Medical und Obligatorium FLARM bereits schriftlich eingereicht.

GRUPPENARBEITEN

Gruppe 1 - **Medical nach EASA** : Cotting, , Bachmann, Blumer, Inäbnit

Gruppe 2 - **BFK-Konzept** : Krenger, Bärzfuss, Mäder, Schmid

Gruppe 3 - **Kommunikation** : Isler, Allenspach, Favre

Die Erkenntnisse aus den Gruppenarbeiten werden bei späterer Behandlung der Themen mitberücksichtigt.

LUFTRAUM

Einleitung

Das Thema wird als sehr wichtig und mit hoher Dringlichkeit eingestuft. Emil Blumer beurteilt einführend kurz die Sachlage und stellt fest, dass die GA in Sachen Luftraum etwas überfahren wurde und erst spät realisiert hat, was genau abläuft. Auch der SFVS war darauf nicht optimal vorbereitet.

In autonomer Arbeitsweise, beginnend in Genf mit Bernard Tissot, ZRH A. Hunziker und R. Beck, und BS Gregor Cotting wurden die Probleme, leider teils ohne Führungsaufsicht und Begleitung durch AeCS/SFVS, vorwiegend regional gehandelt. Mit der neuen Strategie des AeCS und mit GASCO sollen die Abläufe schweizweit und besser koordiniert werden.

Auf die von Dieter Nussbaumer (Skyguide) initialisierte Frage, 'Sind **Segelfluggzonen** noch zeitgemäss oder gibt es eine bessere Lösung?', erwartet Gregor Cotting zuhanden des ART vom Vorstand eine Beurteilung und ein klares Statement aus heutiger Sicht.

Konsequenzen

Segelfluggzonen sind international nicht üblich. Die Luftwaffe erachtet sie bei ihren An- und Abflügen als hinderlich. Gemäss Luftwaffe schränken sie die MIL IFR-Bewegungen ein.

Stellungnahme/Massnahmen

Segelfluggzonen sind auch in Zukunft notwendig. Segelfluggzonen erlauben die Benutzung des Luftraumes mit herabgesetzten Wolkenabständen. Temporäre Segelfluggzonen erlauben die Benutzung mit kleinen Wolkenabständen mit Luftraum-Benützungsbedingungen Echo während MIL OPS. Im Gegensatz dazu handelt es sich bei Segelfluggräumen um Räume im kontrollierten Luftraum.

Weiteres Vorgehen

Der SFVS macht ein Antwortschreiben, welches erläutert, weshalb Segelfluggzonen notwendig sind. Er prüft dabei auch Möglichkeiten für eine Vereinfachung der Segelfluggzonen. Die Antwort bezieht sich ausschliesslich auf permanent publizierte und nicht auf temporäre Segelfluggzonen. Die neuen Bedürfnisse der Luftwaffe werden dabei in Betracht gezogen.

Statement :

- Der Schweizer Luftraum ist sehr eng und es gibt starke Einschränkungen durch kontrollierten Luftraum.
- Nach dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit sollen Einschränkungen nur dort, wo dringend nötig, erfolgen. Wer Einschränkungen will, hat diese klar zu begründen.
- Die Einführung von Segelfluggzonen war damals dank zuvorkommender weitsichtiger Behörden unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit möglich. In den letzten Jahren wurden dem Segelflug, auch in Segelfluggzonen, neue Einschränkungen auferlegt.
- Unter optimaler Ausnutzung der Thermik bieten Segelfluggzonen etwas mehr Operationshöhe zum Gelände und tragen so zur Sicherheit und zur Verbesserung der sportlichen Tätigkeiten bei.
- Der Segelflug kann mit der jetzigen Lösung leben. Falls Vereinfachungen gewünscht werden, erwartet der SFVS begründete Vorschläge.

Luftraum ZRH 2006: Mit der Verbesserung TMA 6 im Westen auf neu 1700m und mit der erweiterten TMA 4B 5500 ft, welche per SUP nochmals auf 6500 ft angehoben werden soll, erachtet der Vorstand SFVS die Situation für 2006 als gelöst. Für 2007 muss aber eine Lösung gefunden werden.

Die **Zone ILS 34 Basel** kommt frühestens 2007. Gregor Cotting hofft auf Zustimmung des BAZL für temporäre ON/OFF-TMA's.

Der Vorstand nimmt das vorliegende **Positionspapier des DAeC** von Günter Bertram zur Luftraumsituation und zum Luftraumhandling in Deutschland zur Kenntnis. Er begrüsst die darin erwähnte Flugplatzkategorisierung aufgrund von IFR-Verkehrszahlen (Anzahl der IFR-Starts/Landungen pro Jahr) und die vorgeschlagenen Luftraummassnahmen, welche in gewisser Weise auch für die Schweiz wegweisend sein könnten. Als Beispielhaft erwähnt Emil Blumer auch die sehr transparente und offene Kommunikation zwischen den Luftraumpartnern in Deutschland.

Neue Luftraumbezeichnungen: FL 195 in ganz Europa auf LR C geeinigt. LR Alfa wird es

nicht mehr geben. LR Charly mit Clearance Einflug möglich. Vorgeschlagene Höhen im Mittelland FL 100 und Alpen FL 135 werden diskutiert. Keine festen Grenzen in Europa. Für die Schweiz ist die Sache positiv. In Zukunft will man sich anfänglich auf drei Luftraumtypen N (Intended traffic, mit Flugplan), K (known, TP obligatorisch) und U (unknown) beschränken. In einer späteren Phase gibt es nur noch die Lufträume K und U.

Transponder Emil Blumer empfiehlt, nur Transponder 'Mode S' einzubauen. Ab März '09 werden alte Transponder nicht mehr zugelassen. Relativ teure Checks sind alle zwei Jahre nötig. Im Moment sind nur einzelne, für die Segelflugzeuge geeignete Transponder, auf dem Markt. Auch diese Transponder strapazieren die Stromversorgung beachtlich.

Funk 8.33 MHz: Das Thema ist im Moment noch nicht aktuell. Clearance für Höhenflüge mit alten Anlagen wird weiterhin möglich sein.

Die Aussprache AeCS/BAZL (Daniel Gschwind) hat anlässlich des Treffens vom 8.12.05 stattgefunden.

Vertreter SFVS/AeCS in den AG und WS:

Zentrale Stelle im SFVS für Luftraum-Angelegenheiten ist immer Gregor Cotting.

TMA ZRH:	Das Advisory Board und im Moment auch die TaskForce sind aufgehoben. Bearbeitung bei Bedarf durch Mitglieder des ART. Der Beizug eines zusätzlichen Experten ist möglich. Der AeCS hat im ART einen Sitz.
ILS Basel:	Gregor Cotting
CTR Bern:	Edi Inäbnit
TMA Genf:	Léonard Favre
Temp. SF Zonen:	Gregor Cotting
ART	Beat Neuenschwander (Vertreter AeCS)
CASO	Rudolf Iten mit Direktiven des SFVS

KOMMUNIKATION

Einleitung

Eine gute Kommunikation ist für den SFVS äusserst wichtig. Dem Ressort Kommunikation im Vorstand des SFVS wird eine sehr hohe Bedeutung beigemessen. Auf Printmedien wie AeroRevue oder Segelflug-Bulletin kann nicht verzichtet werden, da über die Homepage des SFVS im Internet im Moment erst etwa 20 - 30% der Mitglieder erreicht werden. Beide Infokanäle, Segelflug-Bulletin und Homepage sind wichtig.

Das Segelflug-Bulletin ist ein attraktives Periodikum, das in der Segelflugszene auch gut akzeptiert ist. Fakt ist jedoch, dass das Segelflug-Bulletin wegen der fehlenden Redundanz und personellen Ressourcen (Redaktion, Verlag, Layout) ein etwas risikobehaftetes Konstrukt darstellt. Zu prüfen ist, ob das Segelflug-Bulletin in der heutigen Form als Beilage in der AeroRevue beibehalten werden soll oder ob es geeignete Alternativen gäbe. Z.B. Möglichkeiten einer Integration mit dem neuen Layout in die AeroRevue ab Juni '06 (Spezialseiten SFVS mit Informationen aus dem Vorstand) oder Integration in das deutsche Magazin „Segelfliegen“ etc..

Konsequenzen

Für den Vorstand steht eine umfassende Information seiner Mitglieder im Zentrum. Er setzt für die Öffentlichkeitsarbeit erhebliche finanzielle Mittel ein. Der Vorstand stellt auch das Segelflug-Bulletin nicht in Frage, er erkennt aber ein gewisses Risiko. Die hohen Kosten für das Bulletin könnten bei einer Reduktion des Umfangs von derzeit 100 auf neu 40 Seiten nur unwesentlich reduziert werden. Das Segelflug-Bulletin erhalten mit der AeroRevue, mit wenigen Ausnahmen, nur die Mitglieder des SFVS.

Stellungnahme - Weiteres Vorgehen

Der Vorstand sieht beim Segelflug-Bulletin im Moment keinen direkten Handlungsbedarf. Er will auch für 2006 wieder Fr. 35'000.-- darin investieren. Nachdem die AeroRevue zum 100-jährigen Jubiläum Mitte nächstes Jahr ein neues Erscheinungsbild bekommt, möchte man mit dem Redaktor der AeroRevue, Jürg Wyss, Möglichkeiten einer Kooperation prüfen. Eine Zusammenarbeit mit dem deutschen Magazin „Segelfliegen“ wird erst in zweiter Priorität in Betracht gezogen.

Die Aktualität auf www.segelflug.ch ist bereits sehr gut und wäre nur mit einem grösseren Mehraufwand zu verbessern. Die Attraktivität könnte mit guten Dienstleistungen (z.B. Meteo-service) und interessanten Kurzbeiträgen (Forum) noch gesteigert werden. Grosse Änderungen im Internet drängen sich im Moment nicht auf.

Ein Newsletter (bei Bedarf) an die Präsidenten wäre aufwändig, könnte aber ein interessantes zusätzliches Infomittel sein.

Es ist geplant, dass die AeroRevue ab Sommer '06 komplett zweisprachig erscheint und Beiträge aller Sparten enthalten soll.

EASA - EGU - LICENSING

Einleitung

Die EGU wurde durch die EASA aufgefordert, Ausführungsbestimmungen (Implementing Rules) für die zukünftige EASA-Lizenz zu erstellen. Der Bereich **Medical** konnte noch nicht abschliessend behandelt werden, da die unterschiedliche Praxis der flugmedizinischen Tauglichkeitsabklärung für Segelflieger in den diversen europäischen Ländern es sehr schwierig macht, eine einheitliche Regelung zu finden.

Die heutige Regelung der flugmedizinischen Untersuchungen umfasst zum Teil eine strikte Verwendung der ICAO- oder JAR Medical 2 Untersuchung und zum Teil die sehr liberalen und auf der Selbstverantwortung der Piloten basierenden Regelung in England und in der Schweiz.

Gegen den bereits 2004 an der EGU-Konferenz durch Emil Blumer eingebrachten Vorschlag, das Modell der Schweiz zu übernehmen, hatte England mit Erfolg das Veto eingereicht. Emil Blumer möchte nun nebst den bereits vorliegenden Vorschlägen von Dr. Saundby (UK) und des DaeC mit einem neuen Vorschlag, der eine Erstuntersuchung bei Beginn der Ausbildung wie bisher und Nachuntersuchungen bei Erreichen des 50, 60, 65, 70 Altersjahr und anschliessend alle zwei Jahre, einen Kompromiss finden.

Die eingehenden Vorschläge sollen am 21./22.1.2006 in einem EGU-Workshop bearbeitet, später in der EGU verabschiedet und an die EASA weitergeleitet werden. Emil Blumer geht davon aus, dass bei einem EASA-Beitritt der Schweiz, alle Regelungen übernommen werden müssten.

Die Auswirkungen einer Untersuchung beim Fliegerarzt auf die Flugsicherheit werden diskutiert. Das Geld, welches für flugmedizinische Kontrollen aufgewendet werden muss, könnte vielleicht besser für regelmässige Kontrollflüge (Vrillentrainings) verwendet werden.

Der Vorschlag von Dr. Saundby (UK), die Tauglichkeit für Piloten derjenigen der Fahrzeuglenker-Tauglichkeit gleichzustellen, und diese durch den Club-, bzw. Hausarzt entscheiden zu lassen, gefällt nicht. Die absolute Minimallösung wäre eine Erstuntersuchung bei Beginn der Ausbildung und anschliessend Selbstverantwortung des Piloten (heutige Schweizer Lösung), die schlechteste Lösung ein JAR-Medical 2 mit obligatorischen regelmässigen Kontrolluntersuchung. Diverse Kompromisslösungen werden diskutiert.

Die **Maintenance für die General Aviation** ist noch nicht geregelt. Sie soll in Zukunft nach EASA-Norm durchgeführt werden. Auch hier nimmt sich eine Arbeitsgruppe dem Part M an.

Konsequenzen

In Zukunft gäbe es mit der EASA-Lizenz und der ICAO-Lizenz zwei Lizenztypen für die Segelflieger. Die EASA-Lizenz unterscheidet sich vor allem wegen dem erleichterten Medical. Die ICAO-Lizenz ist weltweit gültig. Theorie und praktische Ausbildung wären bei beiden Lizenzen praktisch gleich.

Stellungnahme

Unter Berücksichtigung der Meinungen aus der Gruppenarbeit stellt sich der Vorstand des SFVS mit 6 Ja, 3 Nein und 1 Enthaltung hinter den schriftlich vorliegenden Kompromissvorschlag von Emil Blumer, welcher mit Unterstützung von Dr. René Maire und Dr. Stephan Drechsel ausgearbeitet wurde. Der Vorstand SFVS legt bei einer erleichterten Variante Wert auf folgende Grundsätze:

- ein Segelflugzeug fliegen darf nur, wer sich physisch und psychisch fit fühlt.
- die grundsätzliche Flugtauglichkeit soll weiterhin durch einen AME bei Beginn der Ausbildung nach einheitlichen Beurteilungskriterien abgeklärt werden.
- die Beurteilung der Flugtauglichkeit ist primär eine eigenverantwortliche Aufgabe jedes Piloten. Die Beurteilungskriterien müssen aber dem Pilot bekannt sein.
- das Ziel aller regelmässigen ärztlichen Kontrolluntersuchungen ist der Erhalt der Flugtauglichkeit.

Weiteres Vorgehen

Der Vorschlag wird noch heute durch Emil Blumer an die Verantwortliche der EGU für Licensing & Medical, Frau Dr. Meike Müller eingereicht.

FÜHRUNG

Info Strategie AeCS

Einleitung

Beat Neuenschwander und Emil Blumer informieren kurz über die neuen **Strategie des AeCS**, welche auf einem 5 Säulen-Modell mit 10 Leitsätzen basieren und deren Umsetzung auf den 1.1.06 vorgesehen ist. Die offizielle Kommunikation erfolgt zu Beginn des nächsten Jahres.

Der Aero-Club der Schweiz ist als wichtigster anerkannter und legitimer Luftsport Dachverband im In- und Ausland für die allgemeine Luftfahrt in der Schweiz zuständig.

Die Spartenverbände des AeCS behalten ihre Autonomie weiterhin bei. Es soll jedoch immer gemeinsam und im Gesamtinteresse der Sache vorgegangen werden.

Konsequenzen

Die Neuorganisation im Zentralvorstand und Zentralsekretariat werden Einfluss auf die Arbeitsgruppen und Kommissionen (neue Schnittstellen, Zuständigkeiten) haben. Nur Kommissionen mit ständigen Aufgaben sollen bestehen bleiben. Für alle übrigen Angelegenheiten ist die Bildung und der Einsatz von Expertengruppen vorgesehen.

Verantwortliche Ressorts AeCS

- Ressort Internationales: Emil Blumer
- Ressort Luftraum Peter: Wey
- Ressort Infrastruktur (Militärflugplätze): Hanspeter Jermann
- Ressort Kommunikation: Jörg Wyss (Leitung Beat Neuenschwander), Mitglieder Marc Robert ZS, Hs Frieden (Fachtechnisches)
- Ressort Nachwuchs (Jugend, JULA, IACE): Christian Horni
- Ressort Sport: Felix Kiser, Stephan Heinrich mit je einem Vertreter aus allen Sparten
- Ressort Umwelt: Felix Kiser

Vertreter des SFVS in den AeCS-Ressorts

- Internationales: Emil Blumer (Ressortleiter)
- Infrastruktur/Militärflugplätze: Georg Krenger und Peter von Burg
- IGC: Gregor Cotting (Delegate), Max Bachmann (Alternate Delegate)
- Luftraum: Gregor Cotting, Stv. ? (geeignete Personen werden gesucht)
- Information: Urs Isler
- Sport: Max Bachmann

Expertenlisten

- Unfallprävention: Arnold Germann
- Sportkurse: Richard Schneider, Marco Schnyder. 3. Vertreter ist noch vakant
- Recht: Angelica Dünner-Graf (vorbehältlich Wahl durch die GV SFVS '06)

Aktionen gegen Mitgliederschwund**Einleitung**

Der seit Jahren feststellbare, kontinuierliche Mitgliederschwund (jährlich ca. 60 - 90) ist für den Vorstand höchst bedenklich. Bei gleicher Entwicklung dürften in 10 Jahren dem SFVS nur noch gerade 2000 Mitglieder angehören. Der Vorstand misst diesem 'brennenden' Problem grösste Bedeutung und Dringlichkeit bei. Der Mitgliederschwund hat auch Konsequenzen für die Vereine und hat für diese Strukturprobleme, z.B. bei der Beschaffung und beim Unterhalt von Gruppen- und Schleppflugzeugen, zur Folge.

Der Vorstand muss sich darüber Gedanken machen, wie er die Vereine besser unterstützen kann und mit welchen Massnahmen der Verband und die Gruppen diesen Mitgliederschwund abschwächen könnten? Der SFVS hat dringend Nachwuchs nötig.

Konsequenzen/Stellungnahme

Abbau jeglicher Hürden für den Nachwuchs. Ausbildung möglichst junger Fluglehrer (Abbau der 200h-Hürde ?). Generell soll beim Nachwuchs vermehrt die Freude am Fliegen vermittelt werden.

Weiteres Vorgehen

In einer ersten Phase ist noch keine grosse Hilfestellung des Verbandes möglich. Sie beschränkt sich vor allem auf gute Publikationen und Informationen. Für den Vorstand ist es sehr wichtig, dass die frisch brevetierten SegelfliegerInnen nach der Ausbildung weiter betreut und aktiv gefördert werden.. Erfahrungsgemäss bleibt auch nach dem Brevet der Fluglehrer noch die Bezugsperson.

Der Vorstand möchte auch erfahren, weshalb gewisse Vereine weniger Nachwuchsprobleme kennen als andere. Ev. kann er auch Empfehlungen an Vereine für interne Bedingungen, wie z.B. Anzahl h für Umschulung auf leistungsstärkere Flugzeuge etc., abgeben. Besonders wichtig ist auch ein freundlicher Erstkontakt mit potentiellen Mitgliedern auf den Flugplätzen, z.B. mit dem Angebot kostengünstiger Schnuppertage mit Praxis und Theorie. Beim AeCS In Diskussion ist derzeit auch das Thema einer neuen Jugendmitgliedschaft.

Die Gruppenpräsidenten und/oder Cheffluglehrer sollen zu einem speziellen Erfahrungsaustausch zum Thema Nachwuchs eingeladen werden. Die Obmänner werden an der GV '06 durch Xaver Mäder informiert.

Führungsablauf: Keine Änderung

Sitzungsablauf wie bisher mit Sitzungen weiterhin in Olten. Keine Telefonkonferenzen, gezielte Informationen auch via e-Mails.

Das Problem der Archivierung der Mail ist nicht gelöst und Möglichkeiten sind noch zu prüfen.

Auch über eine bessere Nachvollziehbarkeit aller ausgeführten Aufgaben, z.B. mittels elektronischer Aktivierung, machen sich Emil Blumer und Marco Schnyder noch Gedanken.

AUSBILDUNG

Einleitung

Die Wichtigkeit der Ausbildung ist unbestritten. Der SFVS besitzt eine eigene Segelflugschule mit Xaver Mäder als Cheffluglehrer. Der Vorstand erkennt gewisse Ausbildungslücken nach Erhalt des Segelfliegerausweises bis zum Streckenflug. Die meisten Segelfluggruppen bieten Grundkurse an. Fraglich ist, ob diese Möglichkeiten auch genutzt werden. Beliebt und bewährt haben sich die Segelfluglager. Trotz 'Göttisystem' besteht in den Gruppen oft ein Sozialisierungs- bzw. Integrationsproblem für Neumitglieder.

Konsequenzen

Der SFVS möchte die Streckenflugausbildung den Gruppen überlassen und sein Angebot der Breitenförderungskurse auf den Gebirgsflug und Kunstflug beschränken.

Die Wettbewerbsausbildung (BFK 3) ist bei der JNM grundsätzlich gut aufgehoben. Der Vorstand ist bereit, weitere Mittel in die JNM zu investieren.

Weiteres Vorgehen

Das **BFK-Konzept**, BFK 1 (Gebirgseinweisung) und BFK 2 (Streckenflug Alpen) wird wie von Georg Krenger vorgeschlagen, unter dem Aspekt der Sicherheit weiterhin durch den SFVS durchgeführt. Die Ausschreibungen erfolgen sofort und werden auch im Internet publiziert. Der BFK 1 wird weiterhin durch den SFVS subventioniert (Kosten für Instruktion, Doppelsitzer, Infrastruktur und Administration). Der Kurs 2 muss selbsttragend sein, es werden neu kostendeckende Kursgelder erhoben. Es ist zu prüfen, ob die Kurse im Rahmen der SwissOlympic-Bausteine ev. mitfinanziert werden könnten.

Fluglehrerkurse: Aufgrund der Erfahrungen wurden bereits dieses Jahr gewisse Umstellungen vorgenommen, die sich grundsätzlich bewährt haben. Weitere Anpassungen drängen sich im Moment nicht auf. Xaver mäder möchte ev. bei einem Crewwechsel in einigen Jahren neue Impulse setzen.

Diverse Kandidaten sind ohne Abmeldung nicht zur praktischen Prüfung für angehende Segelfluglehrer erschienen. Die Einführung eines Nenngeldes wird deshalb geprüft.

Die **Theorie-Refresher** sind durch die Segelfluggruppen durchzuführen. Der SFVS steht für Referate zur Verfügung.

Das **Konzept BFK 2006** wird, wie von Georg Krenger vorgeschlagen, akzeptiert. Der Wettbewerbsbereich (BFK 3) wird via Junioren abgedeckt.

Flugzeugunterhalt - Ausbildung

Die letzten, durch das BAZL organisierten Kurse haben 1997/98 stattgefunden. Mit grossem Erfolg wurde im November erstmals ein SFVS-Materialwartkurs mit 10 Teilnehmern durchgeführt. Bereits im Januar '06 wird ein zweiter Kurs stattfinden. Nachdem offenbar ein Bedürfnis in den Gruppen besteht, sollen diese Kurse in regelmässigen Abständen stattfinden.

Emil Blumer orientiert kurz über die neuesten Vorstellungen der EASA zum Thema **Maintenance**. Details sind in einem Dokument zusammengestellt und können im Internet unter www.easa.com (1292.doc) eingesehen werden. Die Maintenance soll noch vereinfacht werden. Wichtig ist, dass alle Gruppen ausgebildete Leute haben, die über das Flugzeugreparaturwesen informiert sind. Materialwarte, die den Werkstattkurs besucht haben, sollten ein Attest erhalten. Eine Kursbestätigung wird neu auch für Fluglehrerkurse abgegeben.

Xaver Mäder wünscht sich ein Corporate Identity und professionelleres Layout für **Foliensätze des SFVS** (z.B. Ausbildungslektionen). Xaver Mäder und Emil Blumer machen Vorschläge.

Zusammenarbeit mit BAZL

Das gute Einvernehmen ist unbedingt weiter zu pflegen. Der SFVS will anstehende Probleme möglichst mit ihm bekannten Partnern im fairen Rahmen lösen. Auch im Bereich Zusammenarbeit Materialprüfungen, Ausbildung drängen sich keine Änderungen auf. Der SFVS schätzt die gute Zusammenarbeit.

DIVERSE

SwissOlympic

Vorgesehen ist ein Gespräch zwischen dem ZP des AeCS, Beat Neuenschwander und dem neu gewählten Präsidenten von SwissOlympic, Jürg Schild und Adrian Amstutz sowie auf Fachebene über Verbandstrainer und Stefan Heinrich vorgesehen.

Neues Reglement Sportkommission AeCS

Als rechtlich unabhängiger Verband im Gesamtgebilde des AeCS kann der Vorstand des SFVS das neue Reglement, wie vorliegend, nicht akzeptieren. Dieses Reglement würde den SFVS zu stark einschränken. Noch zu klären ist auch das Thema Sporthoheit.

Spesenpraxis AeCS

Der Vorstand erwartet, dass der Aero-Club der Schweiz seine Spesenpraxis ändert und neu auch für die Spesen der FAI Alternate Delegate aufkommt.

WM-Beschickungen 2006

Auf Vorschlag der SNM-Leitung und unter Berücksichtigung der SNM-Punkte bestätigt der Vorstand folgende Piloten:

WM in Schweden (Termin Voranmeldung 31.12.05)

Yvonne Schwarz	Lak 17	18m
Markus Gäumann	Nimbus 4M	Offene Klasse
Danz	DG 800	18m
Edi Inäbnit	(Discus)	Standard

Clubklasse-WM in Vinon (Termin Voranmeldung Ende Januar '06)

Dieter Mühlethaler	Libelle H 301
Werner Danz	ASW 19
Stefan Knecht	LS4 od. Cirrus (Reservepilot)

Da der Veranstalter nur zwei Piloten akzeptiert, kann die Bewerbung von Alois Bissig (Elfe) nicht berücksichtigt werden.

Weltklasse-WM in Vinon - keine Bewerbungen

Junioren Vor-WM 'Spaghetti Glide' in Rieti

Standardklasse: Stefan Leutenegger, Felix Schneebeili, Dominik Fässler (Reserve)
 Clubklasse: Stefan Sidler, René Schneebeili, Pascal Heer (Reserve)

Im Hinblick auf die Junioren-WM '07 erachtet die SNM-Leitung die Teilnahme an der Vor-WM in Rieti als sehr wichtig. Sie hat auch Kontakt zu Simon Leutenegger als 'Junior-Advisor'.

Für die Durchführung eines **Nationalen Grand Prix 2006** hat sich noch kein Organisator gemeldet. Der Vorstand konzentriert sich vor allem darauf, für 2007 einen Veranstalter zu finden (ev. in Mollis). Er hofft zudem, dass die **SM 2007** in Schänis ausgetragen werden

kann.

FINANZIERUNG DER RESSORTS aus Mitgliederbeiträgen SFVS:

A	20%	Sport
B	2%	Safety
C	2% +	Luftraum
D	25%	Kommunikation
E	20%	Ausbildungskurse/BFK (Fluglehrerkurse selbsttragend, BFK)
F	40%	Administration
Total	110%	(Deckung der Mehrkosten über externe Mittel (SPL, Bund etc.))

PENDENZEN:

Sport

- Reglement Sportkommission Vorstand SFVS
- Übernahme Spesen Alternate Delegate durch AeCS (Antrag an AeCS) Emil Blumer
- National Grand Prix (Unterstützung, Online-Verfolgung) Vorstand SFVS
- Unterstützung Wettbewerbe: Reglement schaffen, Termin bis Ende 2006 Vorstand SFVS
- Änderung Wettbewerbsliste überdenken bis Ende 2006. Ev. anpassen an IGC-Ranking, nachträgliche Einstufung. Vorstand SFVS
- Austragungsmodus SM; Alternativen Vorstand/Umfrage GV '06

Flight Safety

- Zusammenstellung aller Segelflugunfälle z.Hd. Vorstand Arnold Germann
- Abklärung Veröffentlichung 'Merkblatt Alpensegelfliegen' auf Homepage Marco Schnyder

Luftraum

- Antwortschreiben zHd. ART betr. Segelflurzonen Gregor Cotting

EASA

- Antwort SFVS betr. EASA-Medical Emil Blumer -10.12.05

Kommunikation

- Bei Bedarf Newsletter an Obmänner Urs Isler
- Kontakt mit Jürg Wyss über Möglichkeiten Integration SF nach neuem Layout. Urs Isler

Führung

- Expertenliste: Gesucht Vertreter SFVS Ressort Umwelt und 3. Sportexperte Vorstand SFVS
- Stellvertreter Gregor Cotting Luftraum (Gregor) Gregor Cotting
- Nachwuchsprobleme, Information Obmänner Xaver Mäder GV '06
- Abgabe Attest an Werkstattleiter Heinz Bärffuss
- Corporate Identity für Foliensätze SFVS; Mustervorlage Mäder / Blumer Termin anfangs 2006.
- Elektronische Archivierungsmöglichkeiten, Abklärungen Emil Blumer, Marco Schnyder