

## Jahresbericht des SFVS 2014

*Dieser Jahresbericht informiert über die wichtigsten Aktivitäten 2014 des Vorstandes des SFVS. Der Vorstand will hiermit einen Überblick über die vielfältigen Aufgaben und Resultate in den verschiedenen Bereichen vermitteln. Zusätzliche Informationen werden regelmässig auf unserer Website ([www.segelfliegen.ch](http://www.segelfliegen.ch)) publiziert. Insbesondere können dort auch alle Protokolle der Vorstandssitzungen eingesehen werden.*



### Führung und Personelles [Mäder]

2014 traf sich der Vorstand zu 6 Vorstandssitzungen, einer GV, einer Segelfliegerkonferenz und einem zweitägigen Workshop. Die einzelnen Büros haben zusätzliche Sitzungen und Besprechungen abgehalten. Wie mittlerweile üblich werden weitere Besprechungen über die modernen Kommunikationskanäle abgewickelt.

Wir haben seit der GV 2014 vier neue Mitglieder in unseren Vorstand. Matthias Koch amtiert als neu als Leiter der Nationalmannschaft. Beat Straub stellt gemeinsam mit Hildi Schönmann das Coaching unserer Junioren sicher und die Luftraumfragen werden durch Markus Romer und Roland Lüthi behandelt. Leider konnten wir für die Kommunikation keine geeignete Person finden. Diese Tatsache ist bedauerlich und wirkt sich negativ aus. Wir gehen allerdings davon aus, dass sich diese Situation durch den Bezug einer neuen Kollegin entspannen wird.

Die Zusammenarbeit im Vorstand ist gut und die einzelnen Vorstandsmitglieder sind in ihren Fachbereichen hervorragende Fachleute. Der Vorstand wird sehr gut unterstützt vom Zentralsekretariat des AeCS, von den Spezialisten der European Gliding Union (EGU) und von Europe Air Sports (EAS). Auch ausserhalb des Vorstandes werden wir ehrenamtlich von vielen Segelfliegerinnen und Segelfliegern unterstützt. Diese Zusammenarbeit war im 2014 enorm wichtig, denn insbesondere im „Luftraum“ und

im Bereich „Ausbildung“ waren wir auf die Zusammenarbeit mit dem AeroClub und dem Hängegleiterverband angewiesen. Diese Zusammenarbeit funktionierte sehr gut und ich gehe davon aus, dass diese Zusammenarbeit sich noch intensivieren wird.

Im vergangenen Jahr wurden wir geflutet von Vernehmlassungen und mussten zu verschiedensten Fragen Stellung beziehen. Dabei gab es mit der Vernehmlassung zur Anpassung der VVR und SERA besonderen Ärger, indem insbesondere eine Flugplanpflicht und eine Transponderpflicht bei Flügen über 7000ft von allen Luftfahrzeugen gefordert wurden. Mittlerweile wurde die allg. Transponderpflicht fallen gelassen und es wird die Einführung von sog. TMZ in den Anflugräumen der Flughäfen geprüft.

Mit der Vernehmlassung zu SERA hat sich einmal mehr gezeigt, dass wir nur gehört werden, wenn wir uns stark engagieren und unsere Argumente fast leierartigen wiedergeben. Erschreckend hat die Tatsache, dass ein Teil der Medien Schlagworte wie „Transponder = Sicherheit“ unreflektiert aufgenommen haben und erst nach intensiver Auseinandersetzung mit der Materie von dieser einseitigen Position abgerückt sind.

Was meine Kollegin und meine Kollegen im Vorstand ehrenamtlich leisten ist enorm und verdient Dank und Anerkennung. Viele Aufgaben müssten eigentlich durch angestellte Spezialisten erledigt werden, was aus finanziellen Überlegungen nicht machbar ist. Ich bin mir bewusst, dass der zeitliche Aufwand und das Engagement in vielen Bereichen an der Grenze des Zumutbaren für eine ehrenamtliche Tätigkeit sind.

Auf Ende 2013 wurde der „Mister Segelflug im Zentralsekretariat (ZS) des Aeroclubs“ – Marco Schnyder pensioniert. Seit dem 1. Januar 2014 ist nun seinen Nachfolger Christophe Petitpierre in Zentralsekretariat des Aero-Clubs für den Segelflug zuständig. Christophe hat ein sehr umfangreiches Pflichtenheft übernommen und es hat sich bei der Einarbeitung gezeigt, wie viel Wissen und Erfahrung sich bei Marco in all den Jahren angesammelt hat. Mittlerweile können wir auf seine tatkräftige Unterstützung von Christophe zählen – Merci.

Im Vorstand haben auf die GV 2015 einen gewichtigen Rücktritt zu verzeichnen.

**EMIL MIC BLUMER** tritt auf die GV 2015 zurück. Was Mic für den Segelflug geleistet hat ist enorm. Hier eine unvollständige Aufzählung:

- Er war viele Jahre in der Ausbildung als Segelfluglehrer und Experte sowie als Instruktor an den Fluglehrerkursen tätig.
- Er war lange Jahre Mitglied der Segelfluggernationalmannschaft und ist an mehreren Weltmeisterschaften mitgeflogen. Später hat er dann die Rolle des Coachs der Nationalmannschaft übernommen.
- Er hat über Nacht das Präsidium des SFVS übernommen und den Verband während 7 Jahren hervorragend geführt. In den vergangen 4 Jahren hat er sich um zeitintensive Dinge wie Internationales, Ausbildung usw... gekümmert.
- Aus internationaler Ebene war er mehrere Jahre ein sehr aktiver Sekretär der EUROPEAN GLIDING UNION.

Mic hat ein sehr breites Wissen und die nötige Energie die Sachen zu Ende zu bringen. Man kann es ruhig sagen – Mic hat den Schweizer Segelflug geprägt.

Erfreulich war für mich die hervorragende Organisation der Schweizermeisterschaften, der SFK in Grenchen, der regionalen Meisterschaften sowie der BFKs. Ich möchte mich hier bei allen Beteiligten für das grosse Engagement bedanken.

## Part FCL und ATO

### Part FCL [Mäder, Blumer, Schaeuble]

Die Umsetzung des Part FCL ist in vollem Gange. Während der Übergangszeit sind die Schulen, die Gruppen und die Piloten gefordert. Das korrekte Einhalten der unterschiedlichen Lizenzen, Unterbruchslimiten und Bedingungen braucht Aufmerksamkeit.

Das BAZL hat entschieden die gesamte Segelflug-Ausbildung ab 9. April 2015 den EASA Vorgaben anzupassen. Mit einem grossen Aufwand wurden Lehrpläne erstellt, Ausbildungsdokumente entworfen und in die Landessprachen übersetzt. Das Gros dieser Arbeiten wurde im SFVS ehrenamtlich geleistet. Anfangs 2015 sollen die Fluglehrer ausgebildet werden.

Der Vorstand des SFVS erwartet im Bereich der fliegerischen Ausbildung positive Auswirkungen auf die Qualität der Ausbildung und die Transparenz der Ausbildungsanforderungen und Abläufe.

Weniger Begeisterung ernten im theoretischen Bereich die für Motor- und Segelflug identischen Lehrpläne für Gesetzgebung, Menschliches Leistungsvermögen, Meteo und Kommunikation. Es sind keine Vorteile, aber gewichtige Nachteile dieser gemeinsamen Ausbildungsanforderungen und Prüfungsfragen ersichtlich.

### ATO

Bis April 2014 wurde mit einer Zertifizierung aller Flugschulen als „Approved Training Organisation“ (ATO) spätestens bis April 2015 gerechnet. Eine Arbeitsgruppe BAZL/AeCS mit P. Hofer, I. Pecoraio, Ch. Nicca und E. Blumer hat die Grundlagen für diese Zertifizierung anhand der EASA Vorgaben erarbeitet.

Mit der neuen Möglichkeit diese Zertifizierung erst auf April 2018 umzusetzen hat das BAZL richtigerweise die Arbeiten sofort gestoppt. Die EASA wird für die Zertifizierung der kleinen Schulen (RF's) vermutlich eine neue Verordnung liefern. Möglichkeiten für neue Vorgaben wurden u.a. an einem EASA-Workshop in Rom vom Oktober 2014 diskutiert. Die Ideen variieren von einer ATO light bis zum ATO Verzicht für kleine Flugschulen. Was definitiv kommt ist noch offen.

### Internationales [Blumer]

#### Generelles

Die Bearbeitung von Stellungnahmen zu den geplanten Regulierungen der europäischen Luftfahrt beschäftigt uns immer noch. Im vergangenen Jahr mussten über 100 Dokumente gesichtet und bei Vernehmlassungen, sofern für den Segelflug relevant, bearbeitet und kommentiert werden.

Zum Glück beschäftigt sich René Meier, der Spezialist im AeCS und Projekt Manager von Europe Air Sports (EAS) fast vollamtlich mit den EASA-Regulierungen. Mit René sind wir bestens in das europäische Netzwerk der Freizeit-Aviatiker eingebunden. Unsere Beurteilungen für den Segelflug hat René in die Stellungnahmen des AeCS integriert.

Der SFVS ist aber auch ein aktiver Partner in der EGU (European Gliding Union). Mit Markus Gnägi als EGU-Secretary haben wir einen Schweizer Vertreter im EGU Board.

#### Neuausrichtung der EASA

Mehr als eine kleine Überraschung bot die Ankündigung der EASA vor einem zahlreichen Publikum anlässlich der Aero Friedrichshafen 2014.

Die EASA erklärte, dass für die General Aviation in den letzten Jahren vieles falsch gelaufen sei. Der Direktor EASA gab folgende Neuausrichtung bekannt.

- die Regulierung der GA soll neu ausgerichtet werden
- die internen EASA-Abläufe sollen neu organisiert werden
- diese Umstellungen sollen bis 2017 abgeschlossen sein.

Für die Umstellung gilt das Ziel:

**„Simpler, lighter and better rules“ für die GA.**

Den Mitgliedern wurden neue Termine für die Umsetzung der Zertifizierung der Flugschulen und für den Wechsel von nationalen Lizenzen zu EASA Lizenzen gewährt. Das BAZL hat diese Fristenstreckung bis zum April 2018 sofort übernommen.

Dass es die EASA ernst mit der Neuausrichtung meint, zeigte die Mitte Jahr veröffentlichte Vernehmlassung zur Überarbeitung der Basisverordnung 216/2008.

René Meier hat in diesem Zusammenhang zu einer Aussprache in Grenchen eingeladen und Europe Airports (EAS) erarbeitete ein umfangreiches Dokument mit Stellungnahmen. Die EGU wollte ebenfalls eine möglichst einheitliche Stellungnahme der europäischen Segelflieger erstellen unter dem Motto „This is the once-in-a lifetime opportunity“ um unsere Zukunft neu zu gestalten. Dazu wurde ein Workshop in Hannover organisiert an dem der Schreiber teilnahm.

Das Erstellen von konkreten Anträgen war nicht einfach, weil die Segelflieger zum Teil weit entfernt sind von einer einheitlichen europäischen Meinung wie der Segelflug reguliert werden soll.

Das „Hauptübel“ der bisherigen Regulierungen wurde im bisherigen Vermischen der kommerziellen mit der sportlichen Fliegerei erkannt.

Eine klare Trennung der kommerziellen Fliegerei von den sportlichen fliegerischen Aktivitäten ist unbedingt notwendig. Der Grundsatz in der bisherigen Basisverordnung „einheitliche Regulierung“ der Luftfahrt in Europa soll neu durch „den Operationen angepasste risiko-basierte Regulierung“ ersetzt werden.

### **Part M**

Der Part M wird von den Segelfliegern als zu komplex empfunden. Man möchte eine liberalere Anwendung mit mehr Kompetenzen für die Pilot Owner Maintenance. Der massive, vielfach unnötige Aufwand an Administration treibt die Kosten in die Höhe.

Die EASA hat auf Ende November 2014 die neue Verordnung 1321/2014 über die „Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen...“ in Kraft gesetzt. Damit wurden die vielen Korrekturen der letzten Jahre mit einer Neufassung bereinigt, aber Erleichterungen sind auf den ersten Blick wenig sichtbar.

Wir warten immer noch auf den versprochenen Part-M light. Die EASA begründet den Verzug mit zu wenig Personal.

### **EGU Arbeitsgruppe: Nachwuchsgewinnung**

Seit 3 Jahren beschäftigt sich eine Arbeitsgruppe der EGU mit der Nachwuchsgewinnung. Es wurden schon viele Abklärungen und Studien gemacht, eine generelle Lösung ist noch nicht gefunden. Allgemeine, in ganz Europa gültige Ursachen sind vorhanden, Länder-spezifische Unterschiede spielen aber eine ebenso grosse Rolle. Hildi Schönmann verfolgt die Arbeiten der EGU Arbeitsgruppe.

## Büro Operationen

### Ressort-Bericht Ausbildung, für den Jahresbericht 2014 des SFVS (Schaeuble)

In allen direkt zielbezogenen Aktivitäten in der Aus- und Weiterbildung der Segelfluglehrer, sowie in der Breitenförderung der Segelflieger im Alpenstreckenflug durften wir im vergangenen Jahr Erfolgserlebnisse und gute Rückmeldungen von allen Seiten erleben. Der BFK im Kunstflug ist hingegen buchstäblich ins Wasser gefallen. Es gab auch 2014 weder Vorfälle noch Schadenereignisse zu verarbeiten.

Im Experten-Team für die Fluglehrer-Bildung ist eine personelle Konsolidierung dieses Jahr noch nicht gelungen. Es hat ungeplante Abgänge gegeben. Hingegen konnten wir ausgewiesene neue Kollegen gewinnen und teilweise bereits einführen. Dass wir mittlerweile sprachlich auch in Französisch wieder gut aufgestellt sind, ist für uns wichtig und erfreulich.

In Erfüllung der EASA-Vorgaben wurde im vergangenen Winter der *Teaching and Learning Kurs* neu konzipiert und auf vier Tage verlängert. Der Kurs ist nun inhaltlich kompatibel mit den generellen Vorgaben für sämtliche Instruktor-Kategorien.

Der neue *EASA-Praxiskurs für Segelfluglehrer* hat sich ein weiteres Mal bewährt. Trotz aufwendigerem Inhalt zeigt sich, dass der Kurs auch bei durchschnittlichem Wetter gut erfüllt werden kann.

### Umsetzung von EASA-Erfordernissen

Die neuen Vorgaben für die Ausbildung der Segelfluglehrer sind in jeder Hinsicht vollständig umgesetzt worden. Die Programme und Inhalte sämtlicher Ausbildungs-Phasen sind mehrfach überprüft und validiert worden. Auch die Teilnehmer stimmen überein in der Beurteilung der vollständigen Zielerreichung.

Die Programme sind ehrgeizig und werden als sportlich empfunden. Die Themen und Übungen werden als relevant und praxisbezogen erlebt. Das Programm kann aber bei gutem Wetter auch dazu verführen, die Gesamtbelastung der Kursleiter ausser Acht zu lassen. Eine diesbezügliche „Belastungsbremse“ ist angedacht.

Mit einem riesigen Arbeitsaufwand hat der Verband alle neuen Vorgaben in verbindliche Programme verarbeitet für alle relevanten Sparten. Es geht dabei um:

- die Grundausbildung für Segelflieger
- die Ausbildung der Segelfluglehrer
- die Ausbildung im Kunstflug,
- die Ausbildung der Schlepp-Piloten
- die Ausbildung im Wolkenflug
- die Gestaltung der Flugprüfung (Skilltest) für Segelflieger und Wolkenflieger
- die Gestaltung der Flugprüfung (Skilltest) für Fluglehrer
- die Gestaltung der Kompetenz-Überprüfung (Prof.-Check) für Pax-Piloten,

Das BAZL hat die Frist für die Umsetzung sämtlicher EASA-Vorgaben in den Ausbildungs-Belangen auf den kommenden April 2015 festgesetzt. Damit sind diese Ausbildungs-Programme für alle Flugschulen von diesem Datum an verbindlich.

Um die Schulen in der Umsetzung zu unterstützen werden von Januar bis März 2015 Ausbildungskurse für sämtliche Flugschulleiter (CFL) verbindlich angeboten. Die CFL der Schulen sind danach verpflichtet, ihre Fluglehrer in der Umsetzung auszubilden und anzuführen.

Die Überführung der heutigen Flugschulen (RF) in die künftigen ATO nach EASA wurde verschoben auf das Jahr 2018, weil die EASA die massive Kritik am neuen Regelwesen auf der *Stufe Allgemeine Luftfahrt GA* ernst nehmen und entsprechende Änderungen anpacken will.

Verschiedene Mitglieder von Vorstand und Verband haben in den vergangenen zwei Jahren in kompetenter Weise und mit grossem Einsatz an Zeit und Energie die nötigen Unterlagen für alle Ausbildungsbereiche erarbeitet. Auch wurden den Verantwortlichen der Behörde praktikable Umsetzungs-Vorschläge für die neuen Standards vorgelegt.

Dass der Verband dabei auf zwei besonders kompetente und erfahrene Flug-Pädagogen im Ruhestand abstützen konnte, darf man als ganz besonderen Glücksfall bezeichnen. Neben weiteren verdienten und zupackenden Kollegen verdanken wir Mic Blumer und Peter Bregg einen Berg von Kompetenz, Erfahrung und Einsatz in dieser Sache!

### **Theoretisch-pädagogische Fluglehrer-Prüfungen Ende Januar 2014 in Bern**

Sämtliche sechs Teilnehmer an der theoretisch-pädagogischen Fluglehrer-Prüfung hatten bestanden und wurden für den Teaching and Learning Kurs in Bern eingeladen. Wie sich bereits gezeigt hat, ist die tiefe Bewerberzahl für das Ausbildungsjahr 2014 eine Ausnahme-Erscheinung.

### **Teaching and Learning Kurs, Anfang März 2014 in Bern**

Vom 6.-9. März 2014 besuchten sechs Teilnehmer den methodisch-didaktischen Fluglehrerkurs in der Bundes-Basis auf dem Flugplatz Bern.

Der neu konzipierte viertägige Kurs beinhaltet etliche bewährte und bisherige Inhalte; das Lehren und Lernen wurde in Brüssel ja nicht neu erfunden. Andererseits wurden gänzlich neue Inhalte eingeführt in den Bereichen:

- *Ausbildungs-Administration*
- *Lernkontrolle*
- *Human Factors*
- *Threat and Error Management.*

Bei dieser Gelegenheit wurden aber auch einige andere alte Postulate umgesetzt wie:

- *Fallbezogene Übungen in Lernzielsetzung und Flugbesprechung*
- *Situations-Bewusstsein für die Interventions-Schulung im Praxiskurs*
- *Ausbildung von jugendlichen Schülern*
- *EASA-Syllabus Grundausbildung*

Die gedrängte Form des Kurses wurde von den Teilnehmern bis anhin oftmals als Belastung empfunden. Der neue viertägige Kurs erlaubt nun mehr Pausen und einen normalen Zeitpunkt für den Feierabend.

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

## **Praktischer Fluglehrerkurs im Juni 2014 in Amlikon**

Mit sechs eingeladenen Teilnehmern wurde der Kurs in Amlikon unter Einführung eines neuen Experten in drei Klassen durchgeführt. Das Wetter während der beiden Kurs-Wochen war gut und erlaubte die stufengerechte Abfolge der einzelnen Ausbildungsphasen.

Die neuen Elemente wie *Notfall- und Fallschirm-Unterricht* in Theorie und am Flugzeug im Hangar, sowie *Aussenlande-Training* mit dem Schüler auf einem unbekanntem Flugfeld wurden von den Teilnehmern gut aufgenommen. Die Vorverlegung der Streckenflug-Übung mit Schüler, als Vorleistung zum Kurs hat sich bewährt und wurde von allen Teilnehmern erfüllt.

Die Erfahrungen aus dem letzten Kurs wurden inhaltlich umgesetzt. Die Änderungen am Kursprogramm haben sich bewährt. Es zeigt sich dass der Kurs je nach Teilnehmer-Formulierung als „*süffig bis sexy*“ empfunden wird. Dies bringt die Gefahr mit sich, dass bei gutem Wetter mit Aufwind viele Übungen mehrmals wiederholt werden und dass dabei die Kursleiter an die Grenzen der persönlichen Belastung gelangen können. Dies ist bei der Tagesplanung künftig besser zu berücksichtigen.

Kein Wunder, dass unter diesen Bedingungen ein neuer Rekord an Flügen und programmbezogenen Flugstunden eingeflogen wurde (Durchschnitt: 33 Flüge, 9:10'). Ohne die gute Unterstützung durch die Gastgeber und insbesondere die Leistungen der Kursköchin ist so etwas nicht möglich.

Der Kurs wurde von allen Kandidaten erfolgreich mit dem EASA-Skill-Test bei einem aussenstehenden Experten abgeschlossen.

## **Anmelde- und Prüfungs-Prozess für die Kandidaten für das Jahr 2015**

Mit Anmeldeschluss Ende August wurde die Fluglehrer-Ausbildung für das Jahr 2015 ausgeschrieben, im Internet und durch Anschreiben der Segelfluggruppen. Es trafen rechtzeitig *fünfzehn* Bewerbungen ein, was leicht über dem Schnitt der letzten Jahre liegt.

## **Fliegerische Zulassungsprüfung für 2015, Anfang September 2014 in Buochs**

An drei Flugtagen konnten die Flugprüfungen mit kurzen wetterbedingten Unterbrüchen abgewickelt werden, unter der verdankenswerten Unterstützung durch die ansässige Fluggruppe. Unter Berücksichtigung der Prüfungsergebnisse und in der Folge von externen Ereignissen werden 12 Prüfungsteilnehmer für die Theoretisch-pädagogische Prüfung Ende Januar 2015 eingeladen.

## **Weiterbildungskurse für Segelfluglehrer (WK)**

Von den zwei angebotenen einwöchigen Wiederholungskursen (WK für Fluglehrer) konnte der eine mit guter Auslastung in Yverdon erfolgreich durchgeführt werden. Am Kursort Yverdon durften die Kursleiter auf die volle und herzliche Unterstützung der Gastgeber zählen.

Für das Jahr 2015 werden keine Wiederholungskurse (WK für FL) angeboten. Sämtliche Ressourcen wurden gebündelt für die Schaffung und Vorbereitung eines neuen TMG-Fluglehrerkurses. Es kann bereits gesagt werden, dass die beiden Kurse teilnehmer-bedingt durchgeführt werden können. Die Kurse sind auf dem Internet und an die Flugschulen ausgeschrieben worden.

## **Unterstützung durch das BAZL**

Wie in den Vorjahren, war auch im Jahr 2014 in den Bereichen Ausbildung und Sicherheit die Zusammenarbeit mit dem BAZL sehr erfreulich und erfolgreich. Wir möchten hier die konstruktive und

lösungsorientierte gemeinsame Arbeit hervorheben. Die Belastung unserer direkten Partner durch die EASA-Umsetzungs-Prozesse im Amt war zeitweise spürbar hoch. Trotzdem gestaltete sich die Kooperation für kurzfristige Alternativen flexibel und vertrauensvoll.

Andererseits möchten wir die direkte Unterstützung der Fluglehrer-Ausbildung und der Fluglehrer-Weiterbildung erwähnen. Diese Kurse können nur so zu moderaten Kosten für die Teilnehmer angeboten werden. Für den Segelflug als nichtkommerzielle Sparte, hat dies eine besondere Bedeutung. Diese wirksame Form der Zusammenarbeit und Unterstützung möchten wir auf diesem Weg bestens verdanken.

### **Flight Safety [Bieri]**

Im Januar starteten wir mit dem Safety Workshop, in welchem 2014 neben dem Rückblick auf die sicherheitsrelevanten Ereignisse der vergangenen Saison die Schwerpunktthemen Alarmorganisation und Erfahrungen mit SPOT-Trackern bearbeitet wurden. Ein Erfahrungsbericht über eine Kollision gab uns einen Einblick in eine Situation, die wir lieber nie selber erleben möchten. Schliesslich stellte uns Hans Rahmann die Stiftung Mayday vor, die uns bei verschiedensten fliegerischen Notfällen beistehen kann. Auf der Webseite des SFVS stehen alle Unterlagen dieses Workshops zur Verfügung.

Im letzten Jahr gab es einen tödlichen Unfall eines Schweizers in Frankreich. Zwei Beinahe-Zusammenstösse haben uns gezeigt, dass wir trotz FLARM in diesem Bereich weiter dran bleiben müssen. Auch ein Unfall bei einem Windenstart wird am Safety Workshop im Januar aufgearbeitet werden.

Im November hatten wir das alljährliche Treffen mit der SUST. Neben der Diskussion der aktuellen Unfälle und Vorfälle nutzen wir diesen Anlass zum Austausch, wo und wie die Sicherheit verbessert werden kann. Die Zusammenarbeit mit der Unfalluntersuchungsstelle ist hervorragend.

Wir fliegen in der Schweiz in anspruchsvollem Gelände (den Alpen), immer häufiger auch bei anspruchsvollen Bedingungen (es fliegen immer mehr Piloten bei Föhn). Kann damit generell gesagt werden, dass das Risiko beim Fliegen grösser wird? Ich bin der Meinung, es hängt viel mehr davon ab, wie sich jeder einzelne auf seine Flüge vorbereitet. Das Bewusstsein, dass ein Föhnflug höchste Ansprüche stellt, und damit die richtige mentale Einstellung bestimmt zu einem guten Teil, wie viel Risiko eingegangen wird. Das gilt aber ganz generell für alle Flüge! Wenn wir den Flugschülern schon ganz am Anfang der Ausbildung mitgeben können, wie sie sich optimal auf den nächsten Flug einstellen können, dann haben wir einen grossen Schritt in die richtige Richtung gemacht. In diesem Sinn wünsche ich allen genug Zeit, um die Saison 2015 und jeden einzelnen Flug mental vorbereiten zu können, genug Zeit für viele Flüge (auch ein Sicherheitsaspekt) und schliesslich genug Zeit, um die Flüge Revue passieren zu lassen (im Fliegerjargon: für das Debriefing).

### **Flugzeugunterhalt [Bärfuss]**

Die BAZL Prüfertagung Ende 2013 endete mit dem Versprechen, dass die FOCA ARS (externe Prüfer) über die Organisation und Durchführung der zukünftigen Zustandsprüfungen orientiert würden. In einer kurzen Zusammenkunft im März 2014 wurde uns FOCA ARS das neue System vorgestellt. Zukünftig werden alle Zustandsprüfungen durch Inspektoren des BAZLs ausgeführt. Die Zusammenarbeit der FOCA ARS mit dem BAZL wird deshalb auf Ende 2014 beendet und die Verträge gekündigt. Ab 2015 werden die Flugzeughalter wieder 90 Tage im Voraus vom BAZL angeschrieben, um mit dem zuständigen BAZL-Inspektor einen Termin zu vereinbaren. Hat der Flugzeughalter aber mit einer CAMO einen Vertrag, soll

er dem BAZL mitteilen, dass die Kontrollen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit über die CAMO stattfinden.

Im Dezember 2013 zog die EASA die Decision 2013-25R (TBO Verlängerungen) zurück. Auf Grund von sich teilweise widersprechenden TMs in den BAZL Technischen Mitteilungen und einem sehr unglücklichen Flugunfall entstand die neue TM 02.020-35 über die Handhabung von TBO Verlängerungen. Diese wurde im Januar 2014 veröffentlicht. Dass empfohlene Betriebszeiten als verbindlich erklärt wurden, gab einiges zu reden. Mit einer grösseren Veranstaltung im Januar und einem Workshop im Mai in kleinerem Kreise wurde den Betroffenen (Flugzeughalter, Spartenverbände) die Möglichkeit gezeigt, entsprechende Anträge für TBO Verlängerungen zu stellen und diese Bewilligungen in einem individuellen Instandhaltungsprogramm zu integrieren.

Während der Flugsaison haben sich nur sehr wenige um diese individuellen IHPs bemüht. Ab Oktober zeichnete sich dann in vielen Anfragen und Gesprächen mit dem BAZL eine Lösung ab, wie eine Vorlage für ein individuelles IHP aussehen könnte.

Ob mit der Einführung des längst versprochenen Part M die Sache mit den IHPs einfacher wird, steht in den Sternen.

## Luftraum [Lüthi, Romer]

Ab Februar 2014 durften wir, Markus Romer und Roland Lüthi, das Büro Luftraum von Kurt Oswald übernehmen. Als noch arbeitstätige Freizeitsegelflieger war von Anfang an klar, dass wir die auf uns zu kommenden Aufgaben aufteilen müssen. Mit den stets neu dazugekommenen Projekten ergab sich die sinnvolle Aufteilung der Bearbeitung der Projekte nach deren geographischer Betroffenheit sowie unserer „fliegerischen Ansässigkeit“. Mit dieser Aufteilung konnten wir die Geschäfte einigermassen effizient bearbeiten.

- NAMAC: Anfängliche gemeinsame Bearbeitung, später vermehrt durch Roland
- GNSS Bern: Bearbeitung durch Roland
- TMA ZRH (Re-Design): Bearbeitung durch Markus (Vorteil durch Arbeitsort Dübendorf)
- TMA ZRH (Entlastung Luftraum): Bearbeitung durch Markus
- IFR im Golf: Bearbeitung durch Roland
- AIC 007: Gemeinsame Bearbeitung, entsprechend der Aufteilung

Bei all diesen Projekten durften wir immer noch auf die Mithilfe und Beratung durch Kurt Oswald zählen. Ein herzliches Dankeschön an dieser Stelle an Kurt, ohne ihn hätten wir dieses Volumen niemals stemmen können.

Seit Ende April hat das Büro Luftraum eine eigene E-Mail Adresse: [buero.luftraum@sfvs-sfvv.ch](mailto:buero.luftraum@sfvs-sfvv.ch). Diese wird rege benutzt und ermöglicht uns auch den Austausch mit unseren Partnern im Bereich Luftraum.

Das Jahr 2014 war von den folgenden drei grossen Themen geprägt:

- Luftraum Zürich
- Luftraum Bern
- IFR im Luftraum Golf

Beim Luftraum Zürich ging es einerseits darum, den längerfristigen Projektauftrag des Flughafens Zürich zu erfüllen, die TMA Zürich grundsätzlich neu zu gestalten, andererseits um dem Bedürfnis der skyguide gerecht zu werden, eine Entlastung im Luftraum, per sofort herbeizuführen.

Das Projekt Re-Design TMA ZRH wurde durch eine sog. Designergruppe in ca. 5 Workshops abgehandelt. Dazwischen fanden jeweils Abstimmemeetings im grösseren Rahmen statt.

Aktueller Status: Schlussbericht zu Händen des Auftraggebers ausstehend. Wir haben die Möglichkeit, letzte Unstimmigkeiten (vorwiegend Winterthur und insbesondere Amlikon betreffen) in diesem Bericht einzubringen bzw. festzuhalten. Das Ziel eine „Vereinfachung der TMA ZRH“ zu erreichen, wurde definitiv verfehlt. Der Ausgang ist unklar, es bleibt offen, ob der aktuelle Entwurf, oder das gesamte Projekt überhaupt weiterverfolgt wird. Eine Umsetzung möglicher Pläne käme frühestens auf das 2016 zum Tragen (nach dem ordentlichen Genehmigungsverfahren im Laufe des 2015).

Beim Thema Entlastung Luftraum TMA ZRH ging es darum, dass skyguide alle betroffenen Segelfluggruppen (wie auch die PARAs) zu mehreren Treffen „Vereinbarung zwischen Segelfluggruppen und skyguide“ einlud. Dabei wurden die Abmachungen der sog. Letter of Agreements (LOA), ursprünglich vor allem die Operationen betreffend, zur Debatte gestellt. Nachdem sich diese Meetings anfänglich eher als Situationen der „Fait accompli“ präsentierten, entwickelte sich mit jedem weiteren Meeting ein besseres Einverständnis, welches schlussendlich zur Erarbeitung von gangbaren Konsenslösungen führte.

Nachfolgend werden die aktuellen Situationsstände, wie sie für das Jahr 2015 gehandhabt werden festgehalten:

Schaffhausen:

- 4 Meetings
- Anpassungen lateral wie auch bei den Nutzungsbedingungen (u.a. den Höhen) („temporär“ für das 2015, definitive Version ab 2016)
- Situation wird im 2015 als Pilot geprüft

Winterthur:

- 2 Meetings
- Anpassung bei den Nutzungsbedingungen Winterthur OST, LS-T74: 1700 vs. 2000
- Für 2015 kann damit gelebt werden
- Für 2016 werden die Verhandlungen ab März 2015 fortgeführt

Hausen:

- 2 Meetings
- Anpassung bei den Nutzungsbedingungen Albis, LS-T77: 2300 (2000)
- Mit dieser Situation kann gelebt werden

Für den Luftraum Bern wurde im Februar das AIC 001/2014 B publiziert. Darin wurde von Absprachen mit den Verbänden gesprochen, obwohl solche nachweislich erst nach der Publikation stattgefunden hatten. An mehreren Roundtable Gesprächen konnten wir uns später einbringen und Vorschläge einbringen. Als Folge davon wurde im AIC 007/2014 B nochmals die gleiche Anpassung publiziert und die Gespräche von Seiten Flughafendirektion abgebrochen. Gemeinsam mit dem Aero Club, dem Hängegleiterverband und betroffenen Segelfluggruppen wurde eine Einsprache gemacht. Fazit eine Umsetzung von AIC 007/2014 B im Luftraum Bern wird für 2015 nicht gemacht.

Ein weiteres Tagesfüllendes Themengebiet war das Safety Assessment für IFR im Luftraum Golf. Hier geht es vor allem darum ein Betriebskonzept zu erarbeiten unter welchen Bedingungen IFR im (unkontrollierten) Luftraum Golf gemacht werden kann. Besonders schwierig erwies sich hier die Definition von Bedingungen, wie der Übergang vom kontrollierten Luftraum in den unkontrollierten Luftraum vor sich zu gehen hat. Diese Definition konnte noch nicht gefunden werden.

Von den ursprünglich 6 publizierten Änderungen für 2015 wird nun nur eine umgesetzt. Es ist dies die Anpassung des Tieffluggeschliffkorridors im Gotthardgebiet. Die LS-R34 und 44 werden durch vier neue LS-R voraussichtlich LS-R34 a/b und LS-R44 a/b ersetzt, welche tiefere Untergrenzen haben.

Für Streckenflieger interessant zu wissen ist, dass in Deutschland alle Lufträume F aufgehoben und durch Radio Mandatory Zones (RMZ) ersetzt worden sind. Wer hoch bleibt ist davon nicht betroffen, bei Aussenlandungen auf Flugplätzen sollte man sich jedoch vor Saisonbeginn einmal mit den Besonderheiten dieses Luftraumtyps auseinandersetzen. AIC VFR 01/14 der deutschen Flugsicherung zeigt auf, wie das Verhalten in einer RMZ erwartet wird.

## **Umwelt [Blumer]**

Auch im vergangenen Jahr gab es keine speziellen Aktivitäten in diesem Bereich. Wir sind uns bewusst wie sensibel unsere Aktivitäten von der Bevölkerung wahrgenommen werden. Lärm der Schleppflugzeuge oder der Eigenstarter sind für viele Flugplätze ein ständiges Thema.

Das Ressort „Umwelt“ wurde nicht vergessen, aber die zeitintensive Beschäftigung mit dem gesamten Dossier „Internationales“ verhinderte eine vertiefte Berücksichtigung der Umwelt-Belange. Pro-aktive Massnahmen machen nur Sinn wenn diese vom AeCS spartenübergreifend erstellt werden.

## **Büro SPORT**

### **Anpassung der Sportreglemente [Inäbnit]**

Ausser des NSFV und des RM-Grandprix Reglementes ist vorgesehen diesen Winter alle Reglemente wieder einmal auf den neuesten Stand zu bringen. Es wird keine grossen grundsätzliche Änderungen geben, aber gewisse Artikel sind doch etwas verstaubt und müssen der heutigen Zeit angepasst werden.

Die Reglemente werden rechtzeitig auf den Saisonbeginn publiziert!

### **Junioren-Nationalmannschaft und Förderungskader 2014 [Schönmann]**

In eigener Sache

Seit diesem Jahr habe ich Unterstützung von Beat Straub erhalten. Er betreut die jungen Piloten im fliegerischen, technischen und strategischen Bereich. Dies ist eine enorme Entlastung für mich und die jungen Piloten können nun noch viel breiter profitieren. Es bereitet uns beiden grosse Freude, die jungen Menschen auf einem Stück ihres fliegerischen Weges zu begleiten, zu unterstützen und zu beobachten, wie sie sich entwickeln – Mental und Fliegerisch.

Die jungen Männer beweisen allesamt ein hohes Mass an Selbst- und Sozialkompetenz. Es ist sehr erfreulich, wie sie sich mit ihren Fähigkeiten auseinandersetzen, Stärken und Entwicklungspotentiale erkennen und daran arbeiten, sie voranzutreiben. Dabei unterstützen sie sich gegenseitig.

### **Eröffnungsbriefing 01.02.2014**

Wir wurden von einem Junior eingeladen, unser ganztägiges Eröffnungsbriefing auf dem Flugplatz in Altenrhein zu veranstalten. Er sorgte für einen ansprechenden Raum und für das leibliche Wohl. Am Abend wurden alle zum Essen eingeladen. An diesem Briefing hat sich Beat Straub bestens als technischer Coach eingeführt. Themen waren, wie jedes Jahr: Teamgeist und Kommunikation, Pflichten

erfüllen und Verantwortung tragen, Jahresprogramm und Mannschafts- und persönliche Ziele festlegen. Ein wichtiger Teil dieses Briefings war der Vortrag von Thomas Frey über Teamflug. Wie wir später noch sehen werden, ist er bei einigen Junioren auf offene Ohren gestossen. Sie konnten in der vergangenen Wettbewerbssaison dank des Teamfluges etliche Erfolge verbuchen.

### **Skiweekend 21 / 22.03.2014**

Um den Teamgeist weiterzuentwickeln, organisierten zwei Junioren ein Skiweekend auf dem Stoos, welches von vielen Jungpiloten genutzt wurde.

### **Debriefing Olten 08.11.2014**

Das gesamte Elite- und Juniorkader traf sich in Olten zum Rückblick auf die vergangene und zur Planung der kommenden Saison. Nebst vielen interessanten Referaten blieb für die Junioren genügend Zeit, neue Kontakte zu knüpfen, sich mit den erzielten Resultaten auseinanderzusetzen und nicht zuletzt sich von sieben Mitgliedern (alle haben das 25. Altersjahr erreicht) aus der Junioren Nationalmannschaft zu verabschieden.

### **Segelflugkonferenz in Grenchen 22.11.2014**

Die meisten Junioren reisten nach Grenchen, um Vorträgen zu folgen, Neuigkeiten aus der Verbandstätigkeit zu erfahren, Medaillen entgegenzunehmen oder sich einfach gegenseitig auszutauschen. Im Hauptteil der Veranstaltung brachten sie dem Publikum auf eine sehr professionelle Art ihre verschiedenen Tätigkeiten nahe. Daneben bewirtschafteten sie neben vielen anderen Ausstellern einen Stand zur Werbung für den 100er Club und konnten dadurch über 20 Neumitglieder für sich gewinnen.

### **Sportkommission [Frey]**

Leider wurden in diesem Jahr keine herausragenden Resultate an internationalen Wettbewerben erfliegen. Auf Grund der erfliegenen Resultate ist die Anzahl der beantragten Swiss Olympic Cards in etwa gleich geblieben.

### **Segelflugsport (12 Bausteine)**

Die Informationsplattform 12 Bausteine hat sich bewährt und wird auch von den Mitgliedern vermehrt genutzt um sportspezifische Informationen zu finden.

Wir sind überzeugt mit den 12 Bausteinen ein Informations-Tool zur Verfügung zu haben, welches uns weiterhin einen grossen Nutzen und Vereinfachungen in der Organisation und Durchführung der Trainings bringen wird.

### **Einstufung Swiss Olympic**

Der Segelflugverband, war bis Ende des Berichtsjahres in der Einstufung 5. Diese Einstufung wurde erneut bis Ende 2016 bestätigt. Inwiefern sich die Beiträge, die sich durch die Einstufung ableiten, verändern werden ist offen.

Ein vereinfachtes Förderkonzept wurde erstellt und zeitgerecht eingereicht. Dieses Dokument ist geprüft worden und muss auf Wunsch von SO weiter ergänzt werden.

## Sportliche Leistungen [Inäbnit, Schönmann, Koch]

### 1000 km FAI Diplom

1 Schweizer Pilot hat im 2014 das 1000 km FAI-Diplom erfliegen:

- Ernst Hutter (SG Freiburg) am 22.05.2014, 1'008 km, FAI Nr. 630

### Segelflug Schweizermeisterschaft Elite 2014

Die Segelflug Schweizermeisterschaft Elite 2014 fand bei teilweise schwierigen Wetterbedingungen in **Montricher** statt. In allen 3 Klassen konnten jedoch 5 Wertungen geflogen werden.

40 Teilnehmer flogen in 3 Klassen. Schweizermeister wurden folgende Piloten:

- |  |                              |
|--|------------------------------|
| - Gemischte 15m-Klasse (17 Teilnehmer) | Richard Hächler, SG Lenzburg |
| - Gemischte 18m-Klasse (15 Teilnehmer) | Marcel Dünner, SG Cumulus    |
| - Offene Klasse (8 Teilnehmer)         | Markus Gäumann, SG Solothurn |

An der SM der Elite beteiligten sich 5 Junioren. Unsere Junioren haben gezeigt, dass sie absolut mit der Elite mithalten können. Mario Straub wurde Vizeschweizermeister in der Standardklasse, Roger Frei belegte den 3. Rang. Maxime Petitpierre war sehr gut unterwegs bis zum zweitletzten Flug. Er beschädigte bei einer Aussenlandung sein Flugzeug und konnte den letzten Tag nicht mehr für sich verwerten. Dies warf ihn auf den 13. Platz zurück.

### Junioren-Schweizermeisterschaft Birrfeld

Da die JSM im Birrfeld im 2013 in Wasser und Schnee ertrank, fand sie in diesem Jahr nochmals dort statt. 14 Teilnehmer haben sich angemeldet und gegenseitig gemessen. Die Aufgaben waren recht anspruchsvoll. Ein Flug wurde sogar ins Elsass ausgeschrieben - eine Strecke, welche von den Junioren noch nie geflogen wurde. Das Siegertrio: 1. Roger Frei, 2. Mike Hürlimann, 3. Mario Straub.

### Nationaler Segelflugwettbewerb NSFW

Die Auswertung des Nationalen Segelflugwettbewerbs via OLC-Portal funktionierte auch dieses Jahr sehr gut. Es wurden total 3639 Flüge (5 Flüge mehr als 2013!) gemeldet, eine ansehnliche Zahl.

Achtung: im OLC wird über das FAI-Kugelmodell ausgewertet. Diverse andere Programme verwenden das Ellipsoidmodell. Dadurch entstehen Abweichungen. Jedem Wettbewerbsflieger ist bekannt, dass bei Wettbewerben sehr oft die ausgeschrieben Strecken (Auswertung über „See You“) gegenüber dem eigenen Logger teilweise um 100 bis 300m abweichen. Ich bitte euch die Strecken entsprechend mit Sicherheit auszuschreiben, nicht dass das FAI-Dreieck dann beim OLC mit 27.998% eben nicht gewertet wird, obschon 28,002% über See You ausgeschrieben wurden! Dasselbe gilt beim 500m Radius (Beim NSFW muss in den 500m Radius geflogen werden!). Ein Umrunden des Zylinders ist bei FAI gültig, nicht aber beim NSFW.

Deshalb gab es einige Flüge, welche im NSFW nur als h-Flüge gewertet wurden. Der ausgeschriebene Flug muss auch richtig angemeldet werden (Flug um 3 Wendepunkte ist nicht dasselbe wie FAI Dreieck mit Start auf dem Schenkel). Bitte die entsprechenden Reglemente vorher durchlesen.

Der „Nationale Segelflugwettbewerb“, 1. Oktober 2013 - 30. September 2014 wurde gewonnen von:

- |                             |                                  |
|-----------------------------|----------------------------------|
| • Junioren (60)             | Mike Hürlimann, SG Lägern        |
| • Clubklasse (148)          | Peter Stehrenberger SG Bad Ragaz |
| • Standardklasse (148)      | René Schneebeili, SG Knonaueramt |
| • 15m-Klasse (209)          | Jörg Huber, SG Knonaueramt       |
| • 18m-Klasse (278)          | Rainer Cronjäger, SG Knonaueramt |
| • Offene Klasse (120)       | Rainer Cronjäger, SG Knonaueramt |
| • Gruppenwettbewerb (40 SG) | SG Knonaueramt                   |

## Regionalmeisterschaften

In 2014 hatten die Regionalmeisterschaften im Birrfeld und in Buttwil mal wieder richtiges Wetterglück. Es konnte an fast allen Tagen geflogen werden, nur in Buttwil musste 1 Tag bei 5 möglichen neutralisiert werden. So kamen aussagekräftige Wertungen zustande. Im Birrfeld wurde wie gewohnt in verschiedenen Klassen gewertet und das Teilnehmerfeld war über 40 Piloten gross und gut besetzt.

In Buttwil wurden die Teilnehmer in einer Klasse zusammengefasst, aber auch hier gab es eine gute Mischung aus sehr erfahrenen Wettbewerbspiloten und Einsteigern.

## Weltmeisterschaften der Elite

Für die Weltmeisterschaften haben sich in diesem Jahr leider nur wenige Piloten gemeldet. In Finnland (Club, Standard, Doppelsitzer) waren wir nicht vertreten! In Polen flogen Dani Rossier und Maxime Petitpierre in der offenen Klasse und Fredi Zulliger in der 18m Klasse. Bei kurzen Flügen in den jeweils besten Stunden des Tages waren es besonders wichtig im Team zu fliegen und möglichst viele Informationen zur Wetterentwicklung auf der Strecke zu bekommen. Hier hatten wir aufgrund der kleinen Teilnehmerzahl aus der Schweiz erhebliche Nachteile.

Das Team wurde von Hildi Schönmann gecoacht.

## Nationalmannschaft

Einige Mitglieder der Nationalmannschaft sind weiterhin in den unten genannten Wettbewerben mitgeflogen. Im Rahmen des Debriefings im November 2014 wurden die Planungen für die Europameisterschaften 2015 begonnen und erste Überlegungen zur Teilnahme an der WM in Australien 2017 gestartet. Ausserdem wurden verschiedene Ideen diskutiert, die bessere Voraussetzungen für erfolgreiche Teilnahmen an internationalen Meisterschaften schaffen sollen.

## Internationale Wettbewerbe

In 2014 nahmen Piloten an folgenden internationalen Wettbewerben teil:

- Alpe-Adria-Cup
- Rieti, CIM und CITTA
- Klippeneck
- Pribina Cup
- St. Johann

- Hockenheim
- Hahnweide

(die jeweiligen Ergebnisse sind auf [www.soaringspot.com](http://www.soaringspot.com) zu finden)

Die Teilnahme an diesen Wettbewerben ist ein wesentlicher Baustein im Rahmen der Trainingsmassnahmen, da sie hervorragende Möglichkeiten bieten, auf internationalem Niveau Wettbewerbserfahrung zu sammeln.

In Rieti im Rahmen des CIM starteten 6 Piloten. Der Wettbewerb wurde von vielen als Vorbereitung zur EM in 2015 genutzt. Ebenso nutzte Frigg Hauser den direkt an die CIM folgende CITTA als Vorbereitung.

Wie schon gewohnt, startete auch eine grössere Delegation auf dem Klippeneck und beim Pribina Cup. Im Rahmen des Alpe-Adria-Cups und in St. Johann flogen jeweils 2-4 Piloten. Ungewöhnlich war, dass der Hahnweide-Wettbewerb nur von einem Piloten besucht wurde. Dies ist wesentlich der Überschneidung mit der SM zuzuschreiben.

## **Kunstflug [Küchler]**

### **Kunstflug - Schweizermeisterschaft**

Die Schweizermeisterschaft im Segelkunstflug 2014 fand auf dem Flugplatz Locarno-Magadino vom 22. bis zum 24. Mai 2014 statt. Es konnten wiederum gültige Wertungen in den Kategorien Unlimited und Advanced erreicht werden. Auch dieses Jahr leider keine Teilnehmer in der Kategorie Espoirs. Den Titel Schweizer Meister in der Unlimited erflog Jochen Reuter auf Swift S-1 und in der Advanced Manfred Echter auf MDM-1 Fox.

### **Kunstflug-Internationales**

Torun in Polen, ca. 200 km westlich von Warschau, war der Austragungsort der diesjährigen Weltmeisterschaften im Segelkunstflug. In der Advanced Klasse sind Manfred Echter, Martin Götz und Christoph Meier auf dem SAGA-Fox mitgeflogen. In einem Feld von 36 Teilnehmern erreichte Manfred den sehr guten 10. Schlussrang in der Gesamtwertung. Martin flog auf Platz 20 und Christoph auf Platz 25.

### **Kunstflug-Breitenförderung**

Der BFK 4 (Kunstflug Grundausbildung) fand vom 28. April bis 3. Mai in Courtelary statt. Leider hat das Wetter nicht einen einzigen Kursflug zugelassen. Der Kurs wurde am Mittwoch dem 30. April deshalb abgebrochen. Ein Dank geht trotzdem an die Gruppen in Courtelary (SG Biel und GVV Courtelary) für die Bereitschaft den BFK zu organisieren.

Als Alternative wurde den Teilnehmern angeboten, an den Thuner Kunstflugtagen im September dabei zu sein. Dieses Angebot wurde leider jedoch nur von wenigen Teilnehmern genutzt. Herzlichen Dank an die Thuner fürs Einspringen.