

Jahresbericht des SFVS 2013

Dieser Jahresbericht informiert über die wichtigsten Aktivitäten 2013 des Vorstandes des SFVS. Der Vorstand will hiermit einen Überblick über die vielfältigen Aufgaben und Resultate in den verschiedenen Bereichen vermitteln. Zusätzliche Informationen werden regelmässig auf unserer Website (www.segelfliegen.ch) publiziert. Insbesondere können dort auch alle Protokolle der Vorstandssitzungen eingesehen werden.



Führung und Personelles [Mäder]

Die vielfältigen Aufgaben und Tätigkeiten des Vorstandes zielen im wesentliche darauf ab, dass wir Segelflieger unseren Sport in der immer enger werdenden Schweiz weiter betreiben können. Dies unabhängig, ob wir uns nun als Plauschflieger, Kilometerjägerin im OLC, Wettbewerbspilot an nationalen und internationalen Wettkämpfen oder als Kunstflugpilotin betätigen.

Was meine Kollegin und meine Kollegen im Vorstand ehrenamtlich leisten ist enorm und verdient Dank und Anerkennung. Viele Aufgaben müssten eigentlich durch vollamtliche 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.

2013 traf sich der Vorstand zu 6 Vorstandssitzungen, einer GV, einer Segelfliegerkonferenz und einem zweitägigen Workshop. Die einzelnen Büros haben zusätzliche Sitzungen und Besprechungen abgehalten. Die Zusammenarbeit im Vorstand ist gut und die einzelnen Vorstandsmitglieder sind in ihren Fachbereichen hervorragende Fachleute. Diese Fachkompetenz wird von unseren Partnern anerkannt und je nach Position mehr oder weniger geschätzt. 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 unterstützt. Speziell erwähnen möchte ich Urs Ribi, welcher im 2013 die Webseite des SFVS mit riesigem Aufwand erneuert hat. Die Webseite präsentiert sich heute modern und übersichtlich und wir nutzen nun eine gut funktionierende und auch von Laien handhabbare Webseite.

Zu unserer Freude hat Hildi Schönmann ab dem Herbst mit Beat Straub eine wirkungsvolle Unterstützung bei der Betreuung der Junioren erhalten. Diese Unterstützung ist notwendig, denn die Betreuung unserer Junioren ist sehr wichtig, jedoch auch mit grossem Aufwand verbunden. Im Vorstand haben auf die GV 2014 drei Rücktritte zu verzeichnen.

- Joachim Schwab der im 2010 als Vertreter der welschen Segelflugkollegen in den Vorstand gewählt und sich mit viel Elan und Energie um die Kommunikation gekümmert hat. Joachim war mit dem Aufbau einer eigenen Firma sehr stark beschäftigt und musste erkennen, dass diese berufliche Entwicklung ein Amt im Vorstand unrealistisch macht.
- Kurt Oswald wurde an der GV im 2007 in den Vorstand des SFVS gewählt. Er hat das schwierige Amt des Hüters des Luftraumes für uns Segelflieger übernommen. Für dieses Amt als Hüter des Luftraumes war er durch seine vielfältigen Vorkenntnisse als Linienspilot prädestiniert. Kurt mit seiner sachlichen Art hat viel dazu beigetragen, dass unsere Meinung bezüglich Luftraum nicht nur gehört sondern auch aufgenommen wurde.
- Felix Kaiser hat vor drei Jahren das Amt des Leiters der Nationalmannschaft (Elite) übernommen und sich um die Beschickung der Wettbewerbe und um die vielen Fragen, die sich um und aus der Nationalmannschaft ergeben haben, gekümmert. Die Arbeit von Felix erfolgte meist im Hintergrund – Sie war jedoch effektiv und zielführend.

Auf Ende 2013 wurde der „Mister Segelflug im Zentralsekretariat (ZS) des Aeroclubs“ – Marco Schnyder pensioniert. Er war seit 1977 im ZS des AeCS zuständig für die Sparten sekretariate Modellflug / Segelflug. Er hat in dieser Zeit vieles geleistet und vieles erlebt. Marco war unser Auskunftsbüro und seine Hilfsbereitschaft war und ist sprichwörtlich. Marco hat seit dem 1. Dezember seinen Nachfolger Christophe Petitpierre eingearbeitet - herzlich Willkommen

Part FCL und ATO [Mäder, Blumer, Schaeuble]

Die EU-Verordnung 1178/2011, die die Pilotenlizenzen und die Ausbildung der Piloten regelt, muss bekanntlich bis am 8. April 2015 in der Schweiz übernommen wer-

den. Alle Segelflugschulen müssen entsprechend bis am 8. April 2015 ATO zertifiziert sein.

Wurde das Kürzel EASA noch vor Jahresfrist als Wetterleuchten am Horizont erkannt so hat die beherzte Umsetzung der neuen Standards in der Schweizer Segelfliegerei klare Konturen angenommen. Mehr noch, - es lässt sich bereits eindeutig sagen, dass die neuen Anforderungen als positive Impulse für Sicherheit und Qualität, wie auch als Mehrwert für die künftigen Segelfliegerinnen und Segelflieger empfunden werden.

EASA sieht ja nicht nur klare Weisungen für die Fluglehrerausbildung vor. In erster Linie gibt es eine neue Regelung für den Betrieb der Flugschulen, grundlegende Änderungen für das Lizenzwesen, sowie eine verbindliche Systematisierung und Erweiterung der Grundausbildung.

- „Amtlicher Segelflieger“ wird künftig, wer die Kompetenzen zum Mittelland-Streckenflug auch ausserhalb des Trichters erworben hat. Für den Fluglehrer erweitert sich der Instruktionsbereich damit deutlich, sowohl vor dem ersten Flug des Schülers, wie in der theoretischen Begleitung der praktischen Arbeit und nach dem ersten Alleinflug, wenn es um Thermik und Strecke geht.
- Die Ausbildung im Kunstflug wird grundlegend neu geregelt. Der Figurenkatalog in der Basisschulung wird wesentlich erweitert und die Kompetenzbeurteilung geht in die Verantwortung der Schulen.
- Auch der Einsatz von „Motoren“ im Segelflug wird mit neuen Augen gesehen. So werden die Anforderungen für den TMG-Fluglehrer angehoben, sowie die Ausbildung auf dem Eigenstarter und die Ausbildung zum Schlepp-Piloten neu beschrieben.

Über alles gesehen, wird die Fliegerei nicht neu erfunden. Die wesentlichen neuen Anforderungen werden allgemein als sinnvoll und als zeitgerechte Innovation empfunden.

Aktueller Stand

Die Umschreibung der heutigen nationalen Piloten-Lizenzen in Part FCL Segelfluglizenzen verläuft ohne grosse Probleme. Die Kenntnisse der Piloten über die Bestimmungen im Part FCL sind auf einem erfreulichen Stand.

Ursprünglich waren wir (BAZL und SFVS) überzeugt, dass sowohl die Umstellung der Flugschulen als auch die Anpassungen der praktischen Segelflugausbildung auf das Frühjahr 2014 vollzogen werden kann. Soweit sind wir nicht gekommen, denn die Vorarbeiten waren umfangreicher und die Grundlagen der EASA für die ATO Dokumentationen lagen noch nicht in der gewünschten Form vor.

Wir sind aber nicht untätig geblieben und haben die Grundausbildung und die Kunstflugausbildung bereits den EASA Vorgaben angepasst. Die weiteren Ausbildungsbereiche sind weit fortgeschritten. Ebenfalls angepasst und in zwei Kursen erfolgreich angewendet wurde die praktische Fluglehrerausbildung. Momentan sind wir dabei, die theoretische Fluglehrerausbildung zu überarbeiten.

Was ist noch zu tun.

Wir werden ein Musterdossier (ATO) erstellen, das wir den Flugschulen zur Verfügung stellen können. Damit können wir die einzelnen Flugschulen entlasten und diese werden in der Lage sein termingerecht die ATO Unterlagen für ihre Flugschule bereit zu stellen.

Der SFVS hat, ausser dem Fach „Meteorologie“, für alle Fächer Ausbildungsgrundlagen im Internet gratis zur Verfügung gestellt. Damit diese Unterlagen auch den EASA-Vorgaben genügen braucht es ein paar Anpassungen, welche im Laufe des nächsten Jahres durchgeführt werden müssen.

Schlussbemerkung zum Thema EASA

Der SFVS sieht es als seine Aufgabe, die Umsetzung der neuen Standards massgeblich zu unterstützen und zu prägen. Die Plausibilitätskontrolle in der Umsetzung ist nur möglich, wenn hier proaktiv mitgearbeitet wird. So haben denn verschiedene Mitglieder von Vorstand und Verband 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 Umsetzungswege für die neuen Standards vorgelegt.

Die Zusammenarbeit zwischen Behörde und Verband gedeiht in partnerschaftlichem Verständnis von Verantwortung und Vernunft. Wir vertrauen natürlich darauf, dass dieses wichtige Momentum über das Implementierungs-Datum vom 15. April 2015 hinaus erhalten bleibt.

Wir können heute sagen, dass der Schweizer Segelflug in der innovativen Umsetzung der EASA-Standards am weitesten fortgeschritten ist. Neben weiteren verdienten und zupackenden Kollegen verdanken wir Mic Blumer und Peter Bregg einen Berg von Kompetenz, Erfahrung und Einsatz in dieser Sache!

Wenn im 2014 in jeder Flugschule 1 – 2 Mitglieder mit einer „positive winning attitude“ zusätzliche Aufgaben übernehmen, können wir gemeinsam die Neuerungen ohne grosse Probleme umsetzen.

Internationales [Blumer]

Generelles

Die Bearbeitung von Stellungnahmen zu den geplanten Regulierungen der europäischen Luftfahrt beschäftigt uns immer weniger. Die wichtigen Bereiche sind abgeschlossen und befinden sich bereits in der Einführung.

Wir arbeiten aber weiterhin sehr eng mit René Meier, dem Spezialisten im AeCS und Projekt Manager von Europe Air Sports (EAS) zusammen. Mit René sind wir bestens in das europäische Netzwerk der Freizeit-Aviatiker eingebunden. Der SFVS ist aber auch ein aktiver Partner in der EGU (European Gliding Union). Markus Gnägi kann als EGU-Secretary unsere Bedürfnisse direkt im EGU Board einbringen und den Informationsfluss sicherstellen.

Standardised European Rules of the Air (SERA)

Die EU hat mit der Verordnung (EU) No 923/2012 die standardisierten Regeln im europäischen Luftraum in der EU auf den 4. Dezember 2012 in Kraft gesetzt. Die allgemeinen Luftverkehrsregeln und die ICAO-Luftraumkategorien A bis G sind unverändert geblieben. Hingegen hat das BAZL entschieden die Zone der freien Zirkulation (LR Golf) den europäischen Regeln anzupassen und ab März 2015 neu auf 900 m/M resp. 300 m/Gnd fest zu legen. Diese Anpassung bedeutet nicht nur für uns Segelflieger einen Rückschritt, deshalb hat der AeCS dem BAZL mit einem ausführlich begründeten Schreiben beantragt bei der EU eine Ausnahmegewilligung zu erwirken.

In SERA fehlen die konkreten Regeln für den Segelflug fast vollständig. Zum Bei-

spiel fehlen Regeln für den Hangflug und die diversen Vortrittsregeln. Diese Bereiche sollen national festgelegt werden. Wir nehmen an, dass die bestehenden Vorschriften in der Schweiz unverändert übernommen werden.

Einführung der Flugfunk Frequenzabstände 8.33 kHz

Die EU Verordnung No 1079/2012 wurde am 17. November 2012 im Amtsblatt der EU publiziert. Diese Verordnung legt fest, dass ab dem 17. November 2013 die Gerätehersteller sicherstellen müssen, dass die neu produzierten Funkgeräte über den 8.33 kHz Frequenzabstand verfügen. Weiter dürfen ab dem 31. Dezember 2017 nur noch 8.33 kHz Funkgeräte betrieben werden.

Büro Operationen

Flugschule [Schaeuble]

Die Aktivitäten in der Aus- und Weiterbildung der Segelfluglehrer sowie in der Breitenförderung der Segelflieger im Kunst- und Alpenstreckenflug standen im vergangenen Jahr 2013 wiederum unter einem glücklichen Stern.

Es sind weder Vorfälle noch Unfälle zu verzeichnen. Das ist höchst erfreulich, liegen doch einige der Ausbildungsbereiche zwecks Förderung von Sicherheitsaspekten bewusst im Grenzgebiet der Flug-Envelope.

Die im letzten Bericht angekündigte Wachablösung unter den Experten für die Fluglehrerausbildung und die Fluglehrerweiterbildung läuft erfolgreich an. Es konnten kompetente neue Kollegen aus der Romandie und aus der Deutschschweiz für die Mitarbeit gewonnen werden.

Pünktlich auf den Fluglehrerkurs I in Locarno war der neugeschriebene Kurs nach EASA zum Lackmüstest bereit. Mit sieben Teilnehmern, bei durchschnittlichem Wetter und unter sehr erschwerenden lokalen Einschränkungen, konnten wertvolle Erkenntnisse gewonnen und für den folgenden Kurs umgesetzt werden.

Im Fluglehrerkurs II in Amlikon kam das angepasste Programm erneut auf den Prüfstand. Ohne jede Einschränkung, unter optimaler Unterstützung durch die gastgebende Fluggruppe und bei durchschnittlichem Wetter konnten weitere Anpassungen erkannt werden. Insbesondere zeigte sich, dass unter geeigneten lokalen Bedingungen das ganze ambitionöse Programm im gewohnten Zeitrahmen umgesetzt werden kann.

Theoretisch-pädagogische Fluglehrer-Prüfungen Ende Januar 2013 in Bern

Sämtliche Teilnehmer an der theoretisch-pädagogischen Fluglehrer-Prüfung haben bestanden und wurden für den Teaching and Learning Kurs in Bern eingeladen.

Teaching and Learning Kurs, Anfang März 2013 in Bern

Vom 8.-10. März 2013 besuchten elf Teilnehmer den methodisch-didaktischen Fluglehrerkurs in der Bundes-Basis auf dem Flugplatz Bern. Im Hinblick auf die neuen Anforderungen wurden bereits einige Ausbildungs-Module angepasst für diesen Kurs. Das Feedback der Teilnehmer war wiederum sehr positiv.

Die gedrängte Form des Kurses wird gelegentlich als Last empfunden. Andererseits sind allen die Grenzen für den Aufwand für unsere „Miliz-Fluglehrer“ wohlbekannt. Trotzdem kann nicht ausgeschlossen werden, dass die zusätzlichen neuen Themen zu einer Kursverlängerung auf vier Tage führen werden.

Einmal mehr nehmen die Kursleiter mit viel Befriedigung das allgemein hohe intellektuelle Niveau und die hohe Motivation der Teilnehmer zur Kenntnis. Zusammen mit einem aufgeschobenen Teilnehmer aus dem Vorjahr wurden insgesamt zwölf Kandidaten für die praktische Grund-Ausbildung in die Fluglehrer-Kurse in Locarno und Amlikon eingeladen.

Praktischer Fluglehrerkurs im Mai/Juni 2013 in Locarno

Ein Romand, eine Deutschschweizerin und fünf Deutschschweizer traten den praktischen Kurs in Locarno an. Der Kurs wurde gemischtsprachlich geführt. Wegen eines überraschenden Krankheitsfalles im Kursleiterteam mussten verschiedene Experten mit Kurzeinsätzen einspringen. Das verursachte zwar etwas Unruhe im Kurs, bereicherte aber andererseits die Vielseitigkeit der Materie.

Erstmals wurde der Kurs von allen Teilnehmern mit einem anspruchsvollen Skilltest nach EASA abgeschlossen. Das Leistungsbild dieser Prüfung lieferte wertvolle Hinweise für die Anpassung des erstmals durchgeführten neuen Kurses.

Die Verschiedenartigkeit der zahlreichen Flugplatz-Benutzer in Locarno und eine für den Segelflug suboptimale Regelung für den Luftraum erschwerten den täglichen Betrieb erheblich. Die lokalen Auflagen waren derart einschnürend, dass auch die Kurskosten unnötig in die Höhe sprangen.

Trotz charmanter und hilfreicher Betreuung durch die gastgebende Fluggruppe in Locarno sehen wir uns gezwungen, künftig auf andere Flugplätze mit weniger Einschränkungen auszuweichen. Eine gute Lösung für das Jahr 2014 konnte bereits vereinbart werden.

Praktischer Fluglehrerkurs im August 2013 in Amlikon

Mit fünf eingeladenen Teilnehmern und einem Wiedereinsteiger wurde der Kurs in Amlikon in zwei Klassen durchgeführt. Das Wetter während der beiden Kurswochen war eher durchschnittlich bis gut. Für alle Flugübungen mit hohen Wetteransprüchen stellte sich jeweils rechtzeitig das nötige Wetterfenster ein. Mit einer aufwendigen Variantenplanung und einigen „Feuerwehr-Übungen“ wurden die Launen des Wetters pariert. So konnte das komplette neue EASA-Ausbildungs-Programm ohne jede Abstriche und mit den nötigen Vertiefungen durchgeführt werden. 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.

Mit Spannung hatten wir das Ausbildungsergebnis des neuen Kurses in der zweiten Auflage erwartet. Es zeigte sich klar, dass das ambitionierte Programm auf einem Flugplatz ohne unnötige Einschränkungen und mit entsprechender Unterstützung der Gastgeber vollumfänglich erfüllt werden kann, - ohne Verlängerung der bisherigen Kurszeit von zwei Wochen. Dazu beigetragen hat das Glück, dass der Kurs die Dienste einer perfekten und sehr flexiblen Kursköchin in Anspruch nehmen durfte. Die gastgebende Segelflug-Gruppe bot zudem jede gewünschte Beweglichkeit im Einsatz des Windenbetriebs und des zusätzlichen Schleppflugzeugs. Somit war es möglich, fünf von sechs Teilnehmern bis auf die Stufe des Winden-Fluglehrers auszubilden.

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

Anmelde- und Prüfungs-Prozess für die Kandidaten für das Jahr 2014

Mit Anmeldeschluss Ende August wurde die Fluglehrer-Ausbildung für das Jahr 2014 ausgeschrieben, im Internet und durch Anschreiben der Segelfluggruppen. Es trafen ungefähr rechtzeitig sechs Bewerbungen ein, was im Vergleich der letzten Jahre eindeutig unter dem Schnitt liegt.

Fliegerische Zulassungsprüfung für 2014, Anfang September 2013 in Buochs

Fünf Teilnehmer konnten die Flugprüfung trotz schlechten Wetters gleichentags erfolgreich abschliessen. Ein weiterer Teilnehmer erfüllte seine Flugprüfung ausserterminlich.

Weiterbildungskurse für Segelfluglehrer (WK)

Beide angebotenen einwöchigen Wiederholungskurse (WK für Fluglehrer) konnten mit guter Auslastung erfolgreich durchgeführt werden. Sowohl in Schänis wie auch in Yverdon durften die Kursleiter auf die volle Unterstützung der Gastgeber zählen.

Für das Jahr 2014 wurden bereits je ein Kurs in Schupfart und in Yverdon geplant und ausgeschrieben. Diese Kurse werden neben der klassischen Auffrischung die gute Gelegenheit bieten, sich vertieft mit den EASA-Regeln und dem neuen Segelflieger-Lehrgang nach EASA vertraut zu machen.

Unterstützung durch das BAZL

Wie in den Vorjahren, war auch im Jahr 2013 in den Bereichen Ausbildung und Sicherheit die Zusammenarbeit mit dem BAZL sehr erfreulich und erfolgreich. Hervorheben möchten wir einerseits die konstruktive und lösungsorientierte gemeinsame Arbeit, welche sich insbesondere auch in schwierigen Situationen bewährt hat.

Gerade in der kreativen Umsetzung der neuen EASA-Standards können mit einer Kooperation auf hohem Niveau viel Qualität und Mehrwert für die Flug-Sicherheit erzielt werden.

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]

Das Jahr begann mit dem Flight Safety Workshop im Januar in Bern. Schwerpunktthemen waren ein Überblick über Ortungssysteme und Risikomanagement. Zum Risikomanagement erarbeiteten die Anwesenden ein Risikobarometer, das dem Piloten helfen soll, vor und während dem Flug die zu erwartenden Risiken zu erkennen und zu „managen“. Das Werkzeug steht im Safetybereich des Segelflugverbandes zur Verfügung.

Auch im 2013 blieben wir in der Schweiz nicht von Segelflugunfällen verschont. Zusammenstoss mit Notabsprung, Motorausfall nach dem Start, Bruch des Bremsklappengestänges, Strömungsabriss in Hangnähe... die Unfälle in diesem Jahr hatten die verschiedensten Ursachen. Zwei Piloten überlebten leider ihren Unfall nicht,

fünf Flugzeuge wurden zerstört und eines schwer beschädigt. Im Weiteren beschäftigen mehrere Beinahezusammenstösse die Untersuchungsbehörden. Unsere technischen Hilfsmittel werden immer besser und es lohnt sich, hier dran zu bleiben. SPOTs werden immer mehr genutzt und bilden mit den ELT eine gute Basis, um bei Unfällen zeitgerecht reagieren zu können. Powerflarm, ein Gerät, welches Flugzeuge mit FLARM und / oder Transpondern erkennen kann, hätte vielleicht helfen können, die Kollision im Jura zu vermeiden..? Am Safety Workshop 2014 ist die Verbesserung der persönlichen Alarmorganisation immer noch ein Thema. Im Laufe des Jahres haben wir drei Sicherheitsbulletins zu verschiedenen aktuellen Themen publiziert. Auch diese Bulletins (und alle jene, die in früheren Jahren geschrieben wurden) sind auf der Webseite abrufbar. Die meisten Safety-Themen bleiben über Jahre aktuell und auch „alte“ Publikationen können bei der Vorbereitung auf die neue Flugsaison helfen!

Flugzeugunterhalt [Bärfuss]

Mit der Kostenverfügung zur Erhebung der Jahresgebühr für laufende Aufsichtstätigkeiten erhielten Halter von privat betriebenen Luftfahrzeugen ein Blatt mit wichtigen Informationen. Diese betrafen Neuerungen bei den Nachprüfungen der Luftfahrzeuge: „Prüfer mit der entsprechenden Berechtigung dürfen nur noch für zugeordnete Gebiete von 50 km um ihren Wohnort herangezogen werden. Derselbe Prüfer darf ab 2014 nur noch 2 aufeinanderfolgende Nachprüfungen durchführen.“ Für einige Flugzeughalter ist diese Neuregelung kein Problem. Für andere Flugplätze, eher in Randregionen, war eine Lösung doch schwieriger zu finden. An der letzten GV des SFVS im Februar 2013 wurden diverse Lösungsansätze von den Fluggruppen und uns präsentiert. Die Flugzeughalter haben in der Folge vernünftige und auch kostengünstige Prüfungsvarianten gefunden.

Viele Segelflugzeuge sind nun in einer sog. „überwachten Umgebung“ einer CAMO und müssen nur alle 3 Jahre durch den Prüfer vor Ort kontrolliert werden, was den Aufwand und die jährlichen Kosten deutlich reduziert. Diese CAMOs sind meist in Deutschland domiziliert. Das BAZL hat keinen Einfluss auf die Arbeit der Prüfer oder die CAMO. In diesen Fällen ist das BAZL ausschliesslich Registerführer, denn die Mitarbeitenden des BAZL dürfen jährlich das ARC aus Deutschland im Dossier des Flugzeuges ablegen.

2010 fanden Ausbildungskurse statt zum Erwerb der M-Lizenz für erfahrene Materialwarte von Segelfluggruppen. Eine Umfrage Anfangs 2013 bestätigte die Vermutung, dass das Interesse an diesen Ausbildungskursen immer noch sehr gross ist. Im Oktober 2013 konnte ein neuer, zweiteiliger Kurs mit 24 angemeldeten Teilnehmern starten. Für die Gestaltung der Kursteile waren die Instruktoren Ernst Ruppert, Dominik Stephani und Heinz Bärfuss verantwortlich. Damit die Kursteile mit den entsprechenden Prüfungen abgeschlossen werden konnten, wurden die Termine mit dem zuständigen BAZL-Prüfungsleiter abgestimmt. Für die gute Zusammenarbeit mit Herrn Th. Hammes danke ich. Die Prüfungen am Schluss der Kurse bestanden fast alle Teilnehmer erfolgreich.

Nach wie vor sind von der EASA verschiedene Neuerungen in Bezug auf Unterhalt und Lizenzen für Instandhaltungspersonal in Vorbereitung, allerdings ist der zeitliche und inhaltliche Rahmen für die Umsetzung unbekannt. Wie rasch aber die EASA reagieren kann, wenn die Argumente der Interessenvertreter stark genug sind, zeigt das Beispiel der Decision 2013-25R (TBO Verlängerungen). Diese wurde kurzerhand ausser Kraft gesetzt bis eine bessere Lösung ausgearbeitet sei.

Luftraum [Oswald]

Von den ursprünglich drei in Aussicht gestellten Anpassungen der Luftraumstruktur mussten wir schlussendlich lediglich die Absenkung der Emmen TMA 5 hinnehmen. Durch diese scheinbar kleine Änderung wird der Segelflug im fraglichen Gebiet an Werktagen massiv erschwert.

Während dem Berichtsjahr haben wir uns mit folgenden Projekten auseinandergesetzt:

An einem Meeting mit allen Stakeholdern wurde das neue Konzept Flugberatung Schweiz vorgestellt. Die seit Jahren vertrauten AMIE-Säulen werden nach und nach von den Flugplätzen verschwinden und durch PC-Terminals ersetzt. Leider wurden die hohen Erwartungen der User an das neue SKYBRIEFING nicht erfüllt, denn inhaltlich ändert sich gegenüber Homebriefing wenig. Fazit: Alter Wein in neuen Schläuchen!

In Sion soll ein ziviles GNSS gestütztes Anflugverfahren auf Piste 25 eingeführt werden. Im Mai wurden wir über das Projekt informiert. Es soll keine zusätzliche TMA errichtet werden, hingegen müssen voraussichtlich einige LS-R für Segelflug angepasst werden. Die Einführung ist für März 2015 vorgesehen.

Der Flughafen Bern soll mit einem GNSS Anflugverfahren von Süden her angefliegen werden können. Die öffentliche Anhörung des Betriebsreglements und des dafür vorgesehenen Luftraumes wird im Januar 14 erfolgen. Die Umsetzung ist für März 2015 vorgesehen.

Die Umsetzung von SERA (Standardised European Rules of the Air) hat auch Auswirkungen auf die Luftraumstruktur. Die Amtsleitung BAZL hat entschieden, per März 2015 die Obergrenze von Luftraum Golf von heute generell 600 m AGL auf 900 m AMSL bzw. 300 m AGL abzusenken. Im Kapitel „Internationales“ wird näher darauf eingegangen.

Am 19.09.2013 wurde die öffentliche Anhörung über die geplanten Luftraumänderungen per März 2014 eröffnet. Die CTR Emmen soll zu Gunsten eines GNSS-Anfluges nach Buochs erweitert werden, die Betriebszeit der CTR Sion soll in HX geändert werden. Ausserdem sollen die Schiessgebiete des Heeres schrittweise in Restricted Areas umgewandelt werden. In einer ersten Phase sollen die LS-D12, 14, 15, 18 und 19 als Restricted Areas publiziert werden. Gegen dieses Ansinnen haben der AeCS und SFVS Einsprache erhoben. Gemäss dem Entscheid der Amtsleitung vom 02.12.13 werden die Anpassung der CTR Emmen und die Betriebszeit der CTR Sion per 06.03.2014 umgesetzt, hingegen wird auf die Umwandlung der Schiesszonen in R-Areas vorerst verzichtet. Dafür kommt die bereits vor einem Jahr angekündigte LS-D5 Eriswil auf die Karte 2014.

Der Fast Zusammenstoss zwischen einem Segelflugzeug und einer A340 im Anflug nach Zürich vom August 2012 hat ein sehr grosses Aufsehen erregt. Im März hat die SUST über das vorläufige Untersuchungsergebnis informiert. Ohne dem noch ausstehenden Untersuchungsbericht vorgreifen zu wollen rufen wir alle Segelflieger auf, die Luftraumgrenzen strikte einzuhalten. Es gilt die Nulltoleranz. Einen solchen Vorfall können wir uns nicht mehr leisten!

Umwelt [Blumer]

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

Der AeCS plant eine professionelle Betreuung des gesamten Umwelt-Dossiers. Wir werden uns so gut wie möglich einbringen.

Windstromanlagen sollen in den nächsten 30 Jahren massiv ausgebaut werden. Geplant sind etwa 600 Windturbinen modernster Bauart. Keine Freude daran haben nebst den Umweltschützern auch die Segelflieger, denn diese Anlagen können je nach Standort ein ernsthaftes Problem bei der Ausnutzung von Aufwindgebieten oder bei eventuellen Aussenlandungen bedeuten.



Büro Sport

Anpassung der Sportreglemente [Inäbnit]

Anlässlich des Grandprix an der RM in Bellechasse (SG Fribourg) wurde das GP-Reglement aus dem Jahre 2007 überarbeitet und allen Neuerungen im internationalen Reglement (FAI/IGC) angepasst. An allen anderen Reglementen (ausser einer redaktionellen Anpassung im Reglement für die Teilnahme an WM/EM) wurden keine Änderungen vorgenommen. Alle Reglemente können von der Homepage www.segelflug.ch heruntergeladen werden.

Junioren – Nationalmannschaft und Förderungskader 2013 [Schönmann]

In eigener Sache

Nun habe ich also die Feuertaufe als Juniorencoach hinter mir. Wir haben eine intensive und erfolgreiche Saison hinter uns. Es bereitet mir grosse Freude, die jungen Menschen ein Stück ihres fliegerischen Weges zu begleiten, zu unterstützen und zu beobachten, wie sie sich entwickeln.

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 26.01.2013

Wir wurden von drei Junioren eingeladen, unser ganztägiges Eröffnungsbriefing auf dem Flugplatz in Dittingen zu veranstalten. Die drei sorgten für einen ansprechenden Raum und für das leibliche Wohl. Am Abend wurden alle zum Fondueplausch eingeladen. Themen waren: Teamgeist und Kommunikation, Pflichten erfüllen und Verantwortung tragen, Jahresprogramm und Mannschafts- und persönliche Ziele festlegen.

Abendseminar Mentales Training 26.03.2013

Eine beträchtliche Schar Jungpiloten hat sich am 26.03.2013 abends in Olten eingefunden zum mentalen Training. Es wurde durchgeführt vom Sport-Mental-Trainer Matthias Stäubli. Sie haben sich dort das Rüstzeug geholt, um in kniffligen Situationen einen kühlen Kopf bewahren zu können. Auch haben sie gelernt, wie man seine Leistungen durch mentale Fitness steigern kann. Natürlich reicht da ein Abend nicht aus. Die Piloten sind nun angehalten, das Gelernte regelmässig zu trainieren und anzuwenden.

Debriefing Olten

Unser Debriefing haben wir im November in Olten durchgeführt. Dabei hat jeder Pilot für sich überprüft, ob er die Ziele, die er sich im Januar steckte, erreicht hat und was die Gründe fürs Erreichen, bzw. nicht-Erreichen sind. Auch hat ein beträchtlicher Teil der Junioren am Debriefing der Elite teilgenommen.

Sportkommission [Frey]

Mit grosser Genugtuung wurden die erflungenen Leistungen an den internationalen Wettbewerben unserer Piloten zur Kenntnis genommen. Insbesondere die Bronze Medaille an der Junioren WM von Maxime Petitpierre stellte aus sportlicher Sicht ein Highlight dar.

Auf Grund der erflungenen 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, im Moment Einstufung 5, wird die entsprechenden Beiträge bis Ende Oktober 2014 fix erhalten. Anschliessend sind die Beiträge davon abhän-

gig, ob ein Leistungssportkonzept existiert oder nicht. Falls nicht würde die Einstufung per Ende 2014 wegfallen und somit auch die Unterstützungsbeiträge durch Swiss Olympic. Die Swiss Olympic Cards für unsere Athleten könnten ebenfalls nicht mehr beantragt werden.

Demgegenüber muss erkannt werden, dass der SFVS, mit seinen begrenzten personellen Ressourcen, nicht in der Lage sein wird den grossen Aufwand zu erbringen, welcher für die Erstellung eines Leistungssportkonzeptes erforderlich wäre. Man hat sich daher entschieden auf die Erarbeitung eines Leistungssportkonzeptes und die daran gekoppelten Beiträge zu verzichten.

Sportliche Leistungen

1000 km FAI Diplom [Inäbnit]

2 Schweizer Piloten haben im 2013 das 1000 km FAI-Diplom erfliegen:

- Roland Hürlimann (SG Lägern) am 15.5.13, 1015 km, FAI-Nr. 606
- Rene Schneebeli (SG Knonaueramt) am 18.5.13, 1006 km, FAI-Nr. 607

Neuer Weltrekord eines Schweizer Piloten [Inäbnit]

Im Sommer 2013 wurden zwei, von Jean-Marc Perrin geflogene Weltrekorde, von der FAI homologiert: Weltrekord vom 20.12.2012, geflogen in Argentinien über eine gerade Strecke von 1401,4 km in der 15m-Klasse und im gleichen Flug Weltrekord über eine gerade Strecke zu einem Ziel, ebenfalls über 1401,4 km in der 15m-Klasse.

Neue Schweizerrekorde [Inäbnit]

Der Weltrekordflug von Jean-Marc Perrin ergab auch total 4 neue Schweizerrekorde, 2 in der 15m-Klasse (analog Weltrekord) und im gleichen Flug für die Schweiz auch noch 2 in der Offenen Klasse (mit dem 15m-Klasse Flugzeug).

Ein weiterer Schweizerrekord flog Dirk Reich / Leo Caminada in Bitterwasser (Namibia) am 31.12.2012: Geschwindigkeit von 157,99 km/h über eine Ziel-Rückkehrstrecke von 500 km in der Offenen Klasse.

Segelflug Schweizermeisterschaft Elite 2013 [Kaiser, Schönmann]

Die Segelflug Schweizermeisterschaft Elite 2013 fand bei nicht optimalen Wetterbedingungen in **Amlikon** statt und es gab es nur 1 bzw. 2 Flüge.

35 Teilnehmer flogen in 3 Klassen. Schweizermeister wurden folgende SNM-Mitglieder:

- | | |
|------------------------|------------------------------|
| - Gemischte 15m-Klasse | Manfred Hahn, SG Friedberg |
| - Gemischte 18m-Klasse | Rolf Friedli, SG Oberaargau |
| - Offene Klasse | Markus Gäumann, SG Solothurn |

An der SM der Elite beteiligten sich 6 Junioren. Unsere Junioren haben gezeigt, dass sie durchaus mit der Elite mithalten können. Simon Gantner wurde Vize-Schweizermeister in der gemischten 15m Klasse. Mario Straub belegte Platz 5, Jonas Langenegger Platz 11, Lars Buchs Platz 13 und Yves Gerster Rang 17. Beat Scherrer versuchte sich in der gemischten 18m Klasse und wurde 11.

Junioren-Schweizermeisterschaft Birrfeld [Schönmann]

Die JSM sollte in diesem Jahr in Birrfeld stattfinden, kombiniert mit der RM. Zwei Wochenenden waren dafür vorgesehen: 20./21. und 27./28. April. Das Wetter war uns allerdings alles andere als hold. Am ersten Wochenende mussten wir uns sogar durch den Schnee ins Birrfeld kämpfen, keine Chance auf einen Flug. Auch das 2.

Wochenende war geprägt durch nasses, kaltes Wetter. Fazit: Kein einziger Flug und daher keinen Junioren-Schweizermeister 2013.

Nationaler Segelflugwettbewerb NSFV [Inäbnit]

Die Auswertung des Nationalen Segelflugwettbewerbs via OLC-Portal funktionierte auch dieses Jahr sehr gut. Es wurden total 3634 Flüge gemeldet, eine ansehnliche Zahl.

Der „nationale Segelflugwettbewerb, 1. Oktober 2012 - 30. September 2013 wurde gewonnen von:

- | | |
|-----------------------------|----------------------------------|
| • Junioren (43) | Andreas Kalberer, SG Bad Ragaz |
| • Clubklasse (159) | Peter Stehrenberger SG Bad Ragaz |
| • Standardklasse (133) | Bert Schmelzer, SG Knonaueramt |
| • 15m-Klasse (210) | Andreas Kalberer, SG Bad Ragaz |
| • 18m-Klasse (250) | Rolf Friedli, SG Oberaargau |
| • Offene Klasse (104) | Ralph Bader, SG Basel Fricktal |
| • Gruppenwettbewerb (39 SG) | SG Knonaueramt |

Ein einziger Flug (FAI Dreieck 25/28%) wurde gemäss den NSFV Regeln nicht richtig akzeptiert und musste händisch korrigiert werden. Da die OLC-SW die grösste effektiv geflogene Strecke berechnet (beim OLC kann man ja frei fliegen) und nicht die angemeldeten theoretischen Wendepunkte zur Streckenberechnung bezieht, kann bei sehr knapp ausgelegter Strecke und bei einem Wenden anfangs des 500m Radius die Strecke eben etwas zu kurz ausfallen. So ergab es bei besagtem angemeldeten FAI Dreieck-Flug nur 27,998 % und nicht die mindestens 28,0 % welche gefordert sind.

Wir bitten die Piloten die angemeldeten Strecken nicht „metergenau“ zu wählen, so dass ein Abdrehen innerhalb des 500m Radius bereits zum Problem wird. Es erspart den Piloten und Auswertern Nerven und Arbeit! Für die nächste Saison wird keine Änderung im Reglement vorgenommen.

Regionalmeisterschaften [Kaiser, Schönmann]

Grand Prix Bellechasse (RM)

Diese RM wurde als GP ausgeschrieben. Leider liess das Wetter nur eine Wertung zu. Sieger ist Emil Blumer

Von den Junioren haben in Bellechasse 2 Piloten teilgenommen: Christophe Loy flog auf den erfreulichen 3. Rang, Steven Dünki musste sich mit dem 7. Rang zufrieden geben.

Championat Romand Sion (RM)

In Sion konnten 2 Wertungen geflogen werden. Erfreulich, dass Maxime Petitpierre als Junior alle anderen Piloten hinter sich liess und den 1. Platz erflog. Als weiterer Junior belegte Sylvain Rota Platz 8.

Die *RM Birrfeld* wurde zusammen mit der Junioren-SM ausgeschrieben. Hier hat das Wetter nicht mitgespielt und es gab keine Wertung.

Junioren Weltmeisterschaften Leszno 28.07. – 10.08. [Schönmann]

Die Junioren traten an mit dem Maximum, 3 Piloten in der Standardklasse (total 36 Piloten), 3 Piloten in der Clubklasse (total 48 Piloten). Um es vorweg zu nehmen, unsere Jungen brillierten wie noch nie. In der Clubklasse belegte Maxime Petitpierre

den hervorragenden 3. Schlussrang, nachdem er die Rangliste bis zum letzten Tag angeführt hatte. Unterstützt wurde er von Mario Straub, der 23. wurde und Yves Gerster, welcher auf dem 28. Rang abschloss. In der Standardklasse flog Roger Frei auf den undankbaren 4. Platz. Sein Bruder Reto belegte Rang 10 und Roman Misun wurde 20. Das gute Resultat war nur möglich durch konsequentes Teamfliegen, sich in der Luft und mit der Bodenstation austauschen, Informationen weitergeben. Im Nationencup wurden wir 3. und liessen Segelfluggationen wie Deutschland, Belgien, und, und, und hinter uns.

Europameisterschaften der Elite [Kaiser]

An der **EM in Vinon** herrschten an 9 Wertungstagen teilweise recht schwierige Bedingungen. Die Schweizer Piloten haben sich sehr gut geschlagen und folgende Resultate erreicht:

15m Klasse: Fridolin Hauser (SG Lägern) 12. Platz.
18m-Klasse: Pierre-Alain Desmeules (GVV Gruyere) 13. Rang
Werner Danz (SG Glarnerland) 14. Rang
Offene: Daniel Rossier (GVV Yverdon) 7. Rang
Dirk Reich (SG Knonaueramt) 13. Rang

Das Team wurde von Erwin Müller betreut.

An der **EM in Ostrow** wurde an 10 Tagen geflogen. Unsere Piloten waren leider nicht so erfolgreich.

Rene Schönmann (SG Basel Fricktal) 28. Rang in der Standard-Klasse
Edi Inäbnit / Christian Walter (SG Bern) 22. Rang in der Doppelsitzerklasse.

Als Coach hat Hildi Schönmann das Team begleitet.

Internationale Wettbewerbe [Kaiser, Schönmann]

Piloten der Segelflug-Nationalmannschaft sowie Junioren-Nationalmannschaft und des Förderungskader nahmen auch im 2013 an diversen Wettbewerben im Ausland teil. Die wichtigsten Ergebnisse sind:

13. Pribina Cup Nitra, 30.03. – 06.04.

Nomen est Omen. Obwohl alles andere als abergläubisch, hat die Zahl 13 den Veranstaltern wohl kein Glück gebracht. Die 13. Edition des **Pribina Cups** ist ohne einen einzigen Start beendet worden. Schnee und Hochwasser haben es verunmöglicht, den Wettbewerb durchzuführen. Trotzdem haben 2 Junioren bis zum bitteren Ende ausgeharrt: Mario Straub und Yves Gerster. Sie wollten sich das Rüstzeug für die JWM in Polen holen und Teamflug trainieren.

Der *Hotzenwald-Wettbewerb* wurde mit nur 1 Wertung abgeschlossen. Jaro Misun (SG Dittingen) belegte den 2. Rang in der 15m-Klasse.

Den *Alpe Adria-Cup* in Feldkirch gewann Werner Danz (SG Glarnerland).

Hahnweide 03.05. – 11.05.

An diesem Wettbewerb nahmen von unseren Junioren 2 Piloten teil. Roger Frei startete in der Standard-Klasse und belegte den 4. Schlussrang bei einem Feld von 25 Piloten. Reto Frei flog in der Doppelsitzerklasse zusammen mit Matthias Koch, sie wurden 13. von 26 Teilnehmern.

Sehr beliebt bei unseren Piloten sind die Wettbewerbe auf dem *Klippeneck* (12 Schweizer Teilnehmer) und *Rieti* (6 Schweizer Teilnehmer). An beiden Wettbewerben erreichten unsere Piloten Spitzenplätze.

Auf dem *Klippeneck*:

- 15m-Klasse: Manfred Hahn (SG Birrfeld) 1. Rang
- 18m Klasse: Marcel Dünner (SG Cumulus) 1. Rang
Fredy Zulliger (SG Basel Fricktal) 2. Rang
- Offene: Guido und Susi Halter (SG Säntis) 4. Rang

Fabian Schefer und Simon Gantner, beide aus dem Förderkader haben unsere Junioren auf der Klippeneck vertreten. Beide konnten auf dem guten 8. Schlussrang abschliessen, Fabian in der Standardklasse, Simon in der 15m Klasse.

In *Rieti* gab es folgende Resultate in der Offenen Klasse:

- Stefan Leutenegger (SG Knonaueramt) 1. Rang
- Dirk Reich (SG Knonaueramt) 3. Rang
- Felix Schneebeili (SG Knonaueramt) 4. Rang.

Kunstflug [Küchler]

Die Schweizermeisterschaft im Segelkunstflug 2013 fand auf dem Flugplatz Courtelary vom 4. bis zum 6. Juni 2013 statt. Dieses Jahr konnten gültige Wertungen in der Kategorie Unlimited und Advanced erreicht werden. Leider gab es trotz der Top-Organisation durch die beiden Gruppen SG Biel und GVV Courtelary keine einzige Anmeldung in der Kategorie Espoirs. Den Titel Schweizer Meister in der Unlimited erflog Marius Fink auf Swift S-1 und in der Advanced Martin Götz auf MDM-1 Fox.

Kunstflug-Internationales

Oripää in Finnland, ca. 50 km nordöstlich von Turku, war der Austragungsort der diesjährigen Weltmeisterschaften im Segelkunstflug. Martin Götz auf dem SAGA-Fox war leider der Einzige Teilnehmer aus der Schweiz und flog in der Kategorie Advanced mit. Martin wurde tatkräftig durch Beatrice Echter als Team-Supporterin unterstützt. Unter sehr schwierigen organisatorischen Umständen und mit oft unfliegbarem Wetter wurden in der Advanced 3 Programme geflogen. Martin Götz erreichte den guten 11. Schlussrang von 40 Teilnehmern in der Gesamtwertung.

Kunstflug-Breitenförderung

Der BFK 4 (Kunstflug Grundausbildung) fand, quasi als Hauptprobe für die SM, vom 29. April bis 5. Mai in Courtelary statt. 12 Teilnehmer und 5 Fluglehrer absolvierten ein Total von 119 Flügen auf 5 verschiedenen Flugzeugtypen. 8 erfolgreiche ACR Prüfungen und eine Erweiterung höherer Kunstflug sind die Bilanz des diesjährigen BFK's. Besonders erfreulich ist die Teilnahme mehrerer Welscher Piloten, was dazu führte, dass der Kurs zweisprachig durchgeführt wurde.

Im 2013 fand vom 3. bis 8. Juni auch ein BFK 5 (Weiterbildung Segelkunstflug) statt. Da die Woche vorher der Platz in Schänis überflutet war, musste erst die Reinigung der Piste abgewartet werden. Die Wartezeit wurde sinnvoll mit Briefings und Theorieunterricht überbrückt. Ab Dienstag konnte dann intensiv geschult und trainiert werden. Zwei Fluglehrer der SAGA bildeten die Anwärter für den Höheren Kunstflug auf der ASK 21 der ASSAG aus und überwachten die Trainingsflüge auf dem SAGA-Fox. Am Ende der Woche konnten zwei Schüler die Erweiterung Höherer Kunstflug abschliessen. Einer legte zusätzlich die Prüfung für das Leistungsabzeichen Bronze ab.

Redaktion:

Der Vorstand des Segelflugverbandes, sowie Christophe Petitpierre