

Jahresbericht 2020



SEGELFLUGVERBAND DER SCHWEIZ
FEDERATION SUISSE DE VOL A VOILE
FEDERAZIONE SVIZZERA DI VOLO A VELA

Jahresbericht des SFVS 2020



Dieser Jahresbericht informiert über die wichtigsten Aktivitäten des Vorstandes des SFVS im 2020. Der Vorstand will damit einen Überblick zu den verschiedenen Bereichen vermitteln. Zusätzliche Informationen werden regelmässig auf unserer Webseite (www.segelfliegen.ch) publiziert. Insbesondere können dort auch alle Protokolle der Vorstandssitzungen eingesehen werden.

Rückblick des Präsidenten SFVS

Die vergangenen zwölf Monate waren wie bei den wahrscheinlich meisten von uns stark durch die nach wie vor anhaltende Pandemie geprägt.

Obwohl die Luftfahrt und damit auch der Segelflug teilweise sehr stark davon betroffen war, können wir dennoch auf eine erfolgreiche Flugsaison zurückblicken. So war uns doch nach dem Frühjahrs-lockdown das Wetter auch im Sommer weiterhin gut gesinnt und viele von uns konnten grossartige Streckenflüge durchführen. Was dennoch sehr stark eingeschränkt war, waren sicherlich die normalerweise rege durchgeführten Auslandsferien mit dem Segelflieger und der Wettbewerbsflug. Sämtliche nationalen und internationalen Wettbewerbe wurden abgesagt und verschoben.

Seitens Verband starteten wir normal ins 2020 – das dachten wir jedenfalls! Anfangs März, als der nahezu komplette Vorstand und die Vereinsvertreter in Olten an der Generalversammlung waren, führte Pepe Schäuble in Bern den Teaching & Learning Kurs für angehende Fluglehrer durch. Drei Tage später kam dann die unschöne Nachricht. Sechs Teilnehmer und zwei Familienangehörige erkrankten an COVID19 mit unterschiedlich schwerem Verlauf. Zum Glück sind heute alle wieder wohl-auf!

Die anschliessende Phase war für uns alle schwierig. Einerseits waren etliche Flugplätze geschlossen und viele Vereine stellten aus Solidarität zu unseren Mitmenschen den Flugbetrieb ein, so dass nur wenige Segelflieger den nahezu leeren Luftraum und das schöne Frühjahrs-wetter geniessen konnten. Andererseits herrschte viel Unklarheit über die jeweils aktuell geltenden Vorschriften. Hier merkte man, dass wir alle inklusive den Behörden mit einer noch nie dagewesenen Situation konfrontiert wurden. Seitens SFVS unterstützen wir bestmöglich, indem wir die vorhandenen Informationen und Vorgaben auf den Segelflug adaptierten und aufbereiteten, um diese dann unseren Mitgliedern weiterzugeben. Dabei verfolgten wir immer dasselbe Ziel – keine zusätzlichen Einschränkungen aussprechen als diejenigen, welche aktuell seitens Behörden gelten.

Die Mitglieder des Vorstandes haben in dieser Zeit nebst dem an etlichen weiteren anspruchsvollen Dossiers gearbeitet und diverse Stellungnahmen, Verhandlungen und Gespräche geführt und eingereicht. Mit Themen wie einer weiteren Umstellung im Bereich der EASA Gesetzgebung für die Flugschulen, Fluglehrer und Unterhaltspersonal, einschneidende Anpassungen an den Luftraumstrukturen, die beiden leidigen Themen „english only“ und Transponderpflicht wie auch das Thema Flugplanpflicht haben wir uns, um nur einige Beispiele zu nennen, in den vergangenen 12 Monaten beschäftigt.

Umso erfreulicher war dann der Entscheid im Herbst von Swiss Olympic, dass wir auch in der kommenden Vierjahresperiode weiterhin in der Klasse 4 eingestuft sind und damit organisatorisch wie finanziell weiterhin profitieren können. Der Dank dafür geht einerseits an unsere Sportler und andererseits an David Leemann und Davide Giovanelli sowie die Kollegen aus dem Ressort Sport, welche umfangreiche Grundlagedokumente erarbeiteten.

Nebst all dem Organisierten führten wir traditionsgemäss den BFK Samedan und BFK Kunstflug durch. Der BFK Streckenflug viel leider der Pandemie zum Opfer und musste gestrichen werden. Zudem zirkelte Pepe Schäuble die Fluglehrerkurse, den Fluglehrer Wiederholungs- und Weiterbildungskurs wie auch der TMG Kurs erfolgreich um die Pandemie herum und wir konnten in diesem Jahr 9 neue FI und 4 neue TMG FI ausbilden. Ein herzlicher Dank an Pepe und die helfenden Hände rund um ihn, wie auch herzliche Gratulation an die frischgebackenen Fluglehrer!

Mit der Bestandsaufnahme und der Diskussion über die künftigen Anforderungen an den Verband anlässlich des Workshops im Anschluss an die GV2020 und der daraus ableitenden Strategie, haben wir uns im vergangenen Jahr ebenfalls intensiv auseinandergesetzt. Hier beschäftigen uns Themen wie die Finanzierung des Verbandes, die Kommunikation gegen aussen und innen sowie die Frage, wie wir die angegliederten Gruppen noch besser unterstützen können. Als Resultat liegen formulierte Ziele und Projekte vor, welche das Erlebnis "Segelflug" weiter fördern sollen. Mehr dazu weiter unten im vorliegenden Jahresbericht.

Auch haben wir uns mit der zukünftigen Konstituierung des Vorstandes auseinandergesetzt. Mit dem Vorschlag und der Wahl von Felix Deutsch als Vizepräsidenten und Strategieverantwortlichen anlässlich der GV 2020 des Verbandes, habe ich meine Nachfolge aufgegleist und definiert. Wie ich bereits in meinem Schreiben vom Dezember 2020 informierte, werde ich per GV 2021 von meinem Amt als Präsidenten zurücktreten und das Zepter meinem designierten Nachfolger, Felix Deutsch, übergeben. Nebst mir hören auch Heinz Bärffuss und Markus Romer auf und treten aus dem Vorstand zurück. Heinz hat uns in den vergangenen 20 Jahren intensiv unterstützt im Bereich Unterhalt und Instandhaltung und damit sichergestellt, dass wir auch in Zukunft weiterhin innerhalb der Gruppen Unterhaltsarbeiten an unseren Flugzeugen durchführen dürfen. Als Nachfolger für Heinz konnten wir Mike Hürlimann gewinnen, welcher sich anlässlich der GV2021 für die Wahl in den Vorstand zur Verfügung stellt. Markus war ebenfalls 7 Jahre im Ressort Luftraum für uns tätig. Er hatte in den vergangenen Jahren die anspruchsvollen und zeitaufwändigen Dossiers rund um das Redesign TMA Zürich, Samedan und AVISTRAT mit bearbeitet. Ich möchte mich an dieser Stelle im Namen vom gesamten Vorstand herzlich bei Heinz und Markus für die Unterstützung und Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren bedanken!

Wenn ich auf die vergangenen 5 Jahre zurückblicke, wo ich diesen Verband führen durfte, mache ich dies mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Ich durfte gemeinsam mit meinem Vorstand

einem grossartigen Verband vorstehen und diesen gegen aussen und innen vertreten. Die Unterstützung, welche ich dafür von Euch allen erhalten habe, war grossartig. Dabei konnte ich an dem anknüpfen, was Xappi Mäder mir übergeben hat und dieses weiterentwickeln. Sei es im Sport mit dem Aufstieg in die Swiss Olympic Klasse 4 oder auch der Einführung eines neuen BFK's. Auch haben wir in den vergangenen 5 Jahren sehr viele neue FI ausbilden können und die Nachfolge im Vorstand mit neuen Mitgliederinnen und Mitgliedern sichergestellt. Das alles erfordert jedoch sehr viel Zeit und an manchen Abenden kam ich von einem langen und intensiven Berufstag zurück und setzte mich nochmals 5h hin, um die Pendenzen vom Verband aufzuarbeiten. Dabei sah ich auch, dass etliche Mitgliederinnen und Mitglieder des Vorstandes genau dasselbe tun und grossartiges für uns Segelflieger leisten. Ich möchte mich an dieser Stelle herzlich bei „meinem“ Vorstand für Eure Unterstützung in den vergangenen Jahren bedanken – es hat mir sehr viel Spass und Freude gemacht, diese Zeit gemeinsam mit Euch verbringen zu dürfen. Herzlichen Dank dafür!

Gerne hätte ich mich anlässlich der SFK2020 oder der GV2021 persönlich von Euch allen verabschiedet. Leider ist der erstgenannte Anlass COVID zum Opfer gefallen und ich habe mich gemeinsam mit dem Vorstand entschieden, die GV2021 online durchzuführen, damit wir diese nicht vor uns herschieben und am Schluss verspätet gleichwohl online durchführen müssen.

Somit mache ich es schriftlich an dieser Stelle und online an der GV vom kommenden 6. März 2021. Herzlichen Dank Euch allen für Euer entgegengebrachtes Vertrauen in den vergangenen 5 Jahren!

Gleichzeitig drücke ich Felix die Daumen für die bevorstehende Wahl und wünsche ihm bereits heute viel Erfolg und Befriedigung in seinem neuen Amt als Präsidenten. Felix, freue Dich auf eine tolle Zeit, welche Du in diesem Umfeld erleben darfst!

In diesem Sinne - auf Wiedersehen und auf bald

Marc Inäbnit, Präsident SFVS

Inhalt

Verbandsstrategie & Projekte	4
Ressort Kommunikation	6
Ressort Ausbildung & Flight Safety	7
Flight Safety	12
Ressort Operationen & Infrastruktur	14
Instandhaltung	14
Luftraum	15
Ressort SPORT	16

Verbandsstrategie & Projekte

Felix Deutsch, Vizepräsident und designierter Präsident SFVS

Erarbeitung von Strategie und Zielsetzung des Verbandes

Aufgrund der erkannten Bedürfnisse sowie den festgestellten Veränderungen im Umfeld der benötigten Infrastruktur, welche der Segelflug in der Schweiz benötigt, hat der Vorstand an seinem jährlichen Workshop im November 2019 beschlossen, diese Themen systematisch aufzuarbeiten. Bis zur GV 2021 soll den Präsidenten der Segelfluggruppen dargelegt werden, auf welche Aufgaben und Projekte die Arbeit des Verbandes fokussiert werden muss, um den erkannten Trends entgegenzuwirken und wie der Segelflug in der Schweiz wirksam gefördert werden kann. Mit der Aufnahme von Felix Deutsch konnte der Vorstand die benötigte Kapazität aufbauen. Felix hat eine langjährige Erfahrung als Segelflieger, als Kassier und Präsident der SG Biel und er beschäftigt sich auch beruflich mit der Entwicklung und Umsetzung strategischer Projekte.

Bereits an der GV 2020 in Olten konnte mit den anwesenden Präsidenten und Vertretern der Segelfluggruppen, in Form eines Workshops, eine erste Bestandsaufnahme zusammengetragen werden. Im Nachgang wurden die Vereine noch schriftlich befragt. Die Auswertung und Konzentration der aufgenommenen Fakten zeigte rasch, dass sich viele Vereine mit gleichen oder ähnlichen Themen beschäftigen und dass der Entwicklungstrend bei den Schüler- und Mitgliederzahlen, welcher seit längerer Zeit in die falsche Richtung läuft, eines der Hauptprobleme darstellt. Neben stark erschwerten Rahmenbedingungen in den Bereichen Vorschriften, Auflagen, Verfahren, Kontrollen, Ausbildung und Luftraum steht der Segelflug im harten Wettbewerb mit anderen Freizeitangeboten und ist gefordert, attraktive Rahmenbedingungen anzubieten, um genügend Nachwuchspiloten für den Segelflug begeistern zu können. Im Bereich des Segelflugsportes ist das Leistungsniveau erneut gestiegen. Um im internationalen Wettbewerb mithalten zu können muss das Nationalkader über optimale Trainingsbedingungen verfügen, mit Leistungen unterstützt werden. Die Anforderungen zur Beanspruchung finanzieller Unterstützung durch Swiss Olympic muss erfüllt werden.

Vielgenannte und festgestellte Bedürfnisse liegen im Bereich der Kommunikation. Der Verband hat in den letzten Jahren zu wenig unternommen, um seinen Mitgliedern in Deutscher und Französischer Sprache über die intensive Tätigkeit des Verbandes zu berichten, welche ehrenamtlich erbracht wird und Grundlagen für Aus- und Weiterbildung wie auch der Nutzung der Infrastruktur sicherstellt. Neben neuen Regelwerken und Vorschriften hat sich das Umfeld der involvierten Ämter und Verwaltungen stark verändert. Die Wahrnehmung des Segelfluges als Freizeit- und Sportgebiet hat in der Öffentlichkeit abgenommen. Daher ist auch das politische Interesse, sich für unsere Angelegenheiten einzusetzen, rückläufig. Durch die gezielte Nutzung der Kommunikationsmöglichkeiten im Bereich der Social Media und den neuen Gewohnheiten müssen die Segelfluggruppen und der Verband gemeinsam fokussiert am Image arbeiten.

Der Verband kann den Verantwortlichen in den Vereinen vermehrt Unterstützung leisten und die Ausübung der Funktionen auch für junge motivierte Piloten ermöglichen. Neben Anleitungen zu spezifischen Sachthemen sind schweizweite Imagekampagnen und Werbeunterstützung zur Sicherstellung des Pilotennachwuchses und der besseren Verankerung in der Gesellschaft notwendig.

An der GV 2021 werden die erarbeiteten Zielsetzungen 2021-2023 den Präsidenten der Segelfluggruppen präsentiert. Der Fokus liegt auf:

- Förderung der Kommunikation zwischen Verband, Vereinen und Piloten. Fachliche und sachliche Unterstützung, Sicherheitsthemen, sportliche Leistungen und Erlebnisse.
- Investition in imagefördernde Massnahmen, Verbesserung der öffentlichen Wahrnehmung, Steigerung der Interessen am Segelflug.
- Unterstützung von landesweiten Werbekampagnen und Massnahmen zur Steigerung von Schüler- und Pilotenzahlen in den Vereinen.
- Aktive Vertretung der Interessen des Segelfluges in der Verwaltung, bei der Gestaltung von relevanten Vorschriften und Reglementen. Intervention bei Veränderungen und Vorschriften unsere Aktivitäten behindern.
- Aus- und Weiterbildung der benötigten Experten und Ausbilder. Durchführung von BFK's.
- Sicherstellen optimaler Trainingsbedingungen und Unterstützung von Wettbewerbspiloten, Steigerung der Teilnehmerzahlen und Rangierungen bei Wettbewerben.

Mit diesen Zielen im Fokus sind die Mitglieder des Vorstandes überzeugt, die richtigen Massnahmen zur Förderung des Segelflugs in der Schweiz und zur Unterstützung der Segelfluggruppen anzugehen.

Interne Kommunikation & Einführung einer gemeinsamen ICT Arbeitsplattform

Das Jahr 2020 war durch die restriktiven COVID-19 Massnahmen geprägt. Dies hatte nicht nur einschneidende Konsequenzen auf dem Flugplatz und im Flugbetrieb zur Folge. Der Vorstand musste die geplanten Sitzungen teilweise in Form von Online-Konferenzen abhalten. Der Entscheid zur Einführung einer neuen ICT Plattform zur effizienten Zusammenarbeit im Vorstand wurde bereits anlässlich des Workshops 2019 beschlossen. Auf der Basis bestehender Komponenten haben David Leemann und Felix Deutsch innert kurzer Zeit eine Microsoft TEAMS Umgebung konzipiert und implementiert. Rollen- und Themenbasiert arbeiten die zugelassenen Benutzer im neuen Workspace des Verbandes. Je Ressort stehen TEAMS und Channels mit den dazugehörigen Kommunikationsmöglichkeiten wie E-Mail, Chat und Telefon zur Verfügung. Die Daten werden in der Cloud gespeichert und bearbeitet. Durch die Integration aller Mitarbeitenden der Arbeits- und Projektgruppen steht ein leistungsfähiges Tool zur Verfügung.

Durch die Erfassung der Funktionsverantwortlichen der Segelfluggruppen in der Kontaktliste des Verbandes können Informationen über festgelegte Verteilerlisten vom Verband direkt und selektiv an die Funktionsträger adressiert werden. Damit werden die Präsidenten der Segelfluggruppe von administrativer Weiterverteilung entlastet. Durch das Bring-Prinzip können wichtige und hilfreiche Informationen rascher an die richtige Stelle geliefert werden. Die interne Kommunikation zwischen Verein und Verband wird deutlich erleichtert. Natürlich bedingt dies die zeitnahe Rückmeldung der Vereine bei organisatorischen Veränderungen damit die Adress- und Verteilerlisten angepasst werden können.

Aus der Erfahrung werden wir die Plattform weiterentwickeln und die interne Kommunikation ausbauen. Dies ist eine der grundlegenden Voraussetzungen, um die an uns gestellten Herausforderungen effizient und fristgerecht erfüllen zu können.

Ressort Kommunikation

Valeria Huber, Leiterin Ressort Kommunikation

2020 war nicht nur das Jahr des neuen Coronavirus, sondern auch das Jahr der Kommunikation. Allzu oft wird nicht klar kommuniziert, was schnell zu Unverständnis und Misstrauen führen kann. Eine empfängergerechte Kommunikation zeichnet sich nicht nur durch einen aktuellen und korrekten Inhalt, sondern auch durch Transparenz und die Wahl des richtigen Mittels aus. Das eigene Kommunikationsverhalten stets kritisch zu hinterfragen und weiterzuentwickeln, ist somit von enormer Wichtigkeit.

Mitte Mai 2020 übernahm ich das Ressort Kommunikation von Barbara «Babs» Muntwyler. Dank ihrer Vorarbeit in diversen Bereichen, insbesondere der Homepage, hatten wir die Kapazitäten, unser eigenes Kommunikationsverhalten auch einmal kritisch zu hinterfragen. Auf diese Weise konnte sich das Ressort in den vergangenen Monaten in neue strategische Stossrichtungen weiterentwickeln.

Nachdem die Anforderungen der Segelfluggemeinde an den Verband anlässlich der GV 2020 aufgenommen worden waren, erfolgte mit der Übernahme des Ressorts auch gleichzeitig der Startschuss für eine umfassende Konzeptionierung unserer Kommunikation und Feinkonzeptionierung von Marketing, Sponsoring und Social Media. Mit der Ausweitung der Ressorttätigkeiten wuchs auch das Kommunikationsteam. Luca Scheuchzer ist seit Sommer 2020 verantwortlich für den Fachbereich Social Media und Ludwig Binkert unterstützt uns neu als Fachexperte in Konzeption und Umsetzung mit seiner Erfahrung im Marketing.

Parallel zur ausführlichen Konzeptarbeit konnten wir bereits einige kleinere Projekte starten. Mit dem Ziel, auf Anlässe und Aktivitäten des SFVS aufmerksam zu machen, erstellten wir einen SFVS-Instagram Account (@sfvs_fsvv). Unsere «Follower» sollen einen möglichst tiefen Einblick in Wettbewerbe, Kurse und Anlässe wie der SFK erhalten. Zudem sollen Emotionen mit den Videos und Fotos geweckt werden. Das durchschnittliche Alter der Nutzer liegt bei Instagram bei ca. 18 - 35 Jahren. Viele Segelfluggruppen nutzen diese Plattform bereits, einige sogar sehr erfolgreich. Es freut uns, mit unserem Kanal eine sinnvolle Ergänzung zu den Accounts der Fluggruppen bieten zu können. Ein solcher bietet sich mit wachsendem Bekanntheitsgrad auch als gutes Marketinginstrument an.

Die bestehenden Kommunikationskanäle wie z.B. das Segelflug-Bulletin oder die SFVS-Homepage wurden einer genauen Analyse unterzogen und der Kommunikationsstrategie angepasst. Erste Anpassungen wurden in den Bereichen der Mehrsprachigkeit, Aktualität und Transparenz vorgenommen. Des Weiteren werden Erleichterungen bei der Organisation von Anlässen wie z.B. der jährlich stattfindenden Segelflugkonferenz angestrebt.

Unabhängig von den zahlreichen Instrumenten, welche wir nun zu Hand haben, orientieren wir uns im Ressort Kommunikation stets an denselben grundlegenden Zielsetzungen (siehe Bericht Strategie):

- Förderung der Kommunikation zwischen Verband, Vereinen und Piloten. Fachliche und sachliche Unterstützung, Sicherheitsthemen, sportliche Leistungen und Erlebnisse.
- Investition in imagefördernde Massnahmen, Verbesserung der öffentlichen Wahrnehmung, Steigerung der Interessen am Segelflug.
- Unterstützung von landesweiten Werbekampagnen und Massnahmen zur Steigerung von Schüler- und Pilotenzahlen in den Vereinen.

Der Verband darf aber keinen Soloflug anstreben – nur unter bestmöglicher Nutzung von Synergien mit den Segelfluggruppen und mit proaktivem, einheitlichem Handeln werden wir diese Ziele erreichen. Wir alle tragen das Feuer der Leidenschaft fürs Segelfliegen mit uns. Wenn wir versuchen, dieses Feuer jeden Tag ein klein wenig weiter zu verbreiten, können wir Grosses bewirken. Der SFVS kann hierbei Rückendeckung bieten und Projekte oder Kampagnen initiieren. Die Umsetzung an der Front erfolgt jedoch immer noch auf den Flugplätzen, bei den Vereinen, zuhause, bei der Arbeit oder im Familien- und Freundeskreis.

Ohne die stillen Heinzelmännchen im Hintergrund wäre es nicht möglich gewesen, fokussiert an neuen Projekten zu arbeiten. Lucretia Hitz verfolgte auch im vergangenen Jahr als Redaktorin des Segelflugbulletins ihre Arbeit mit viel Leidenschaft und Knowhow und unterstützte mich allzeit mit wertvollem Feedback. Ein grosser Dank gilt auch Urs Brühlmeier (Online Bulletin) und dem Team der Aero Revue, für die unkomplizierte und freundschaftliche Zusammenarbeit.

Im Namen des Ressorts Kommunikation danke ich allen Beteiligten für ihren Einsatz. Kurbeln wir auch im kommenden Jahr im Aufwind unserer Leidenschaft und legen gemeinsam neue Strecken zurück!

Ressort Ausbildung & Flight Safety

Peter „Pepe“ Schäuble CFI und Leiter Ressort Ausbildung & Flight Safety, Roland Bieri Flight Safety Officer SFVS

Prolog

Der Weg zu einer ausgewogenen Berichterstattung über das Ausbildungsjahr 2020 geriet zum Rollercoaster der Emotionen. Selbst in der Rückschau konnte sich die nötige Distanz zu den Ereignissen nur langsam einstellen.

Anfänglich war es die weltweite Corona-Pandemie, die mit einer scharfen Bugwelle in die Ressort-Geschäfte rauschte. Und dann folgte ihre gefährliche Heckschleppe, die nun die ganze Weltgemeinschaft herausfordert.

Anschliessend folgten die langen erwarteten Signale aus der Europäischen Luftfahrt-Agentur mit der verspäteten und überhasteten Publikation der DVO (EU) 2020/358 am 21. März 2020 mit der Inkraftsetzung per 8. April 2020. Nach einem Büro-Missgeschick zwischen EASA und EU-Kommission musste offenbar die EU-Decision zeitlich verschoben werden und geriet so nahtlos an die vorgesehene Implementierungs-Phase.

Für viele Veränderungen von Part-FCL zum Sailplane Rulebook Part-SFCL gilt zwar eine einjährige Einführungsfrist. Nicht aber für Änderungen in den Ausbildungsprogrammen und im Wechsel zum fortlaufenden Aufrechterhalten der Fluglehrer-Berechtigung, der Recency FI (S). Aus den ersten dürftigen Publikationen heraus, war schwer zu erkennen, dass dieser Systemwechsel für viele FI (S) eine rückwirkende Forderung darstellte.

Das ist umso bedauerlicher, als das neue separate Regelwerk für den Segelflug mit vielen seiner Neuerungen einen echten Fortschritt darstellt und einen besseren ersten Auftritt verdient hätte.

Als verbindendes Element zwischen Behörde und Community wurde das Ressort Ausbildung kräftig durchgeschüttelt im Bestreben die nötigen Prozesse voran zu treiben. Segelflieger lieben eher die Leewellen als politische oder pandemiebedingte Schockwellen.

Der Jahresverlauf 2020

Von Mitte März bis Ende Mai herrschte zwar ein „nicht enden-wollendes Hammerwetter“, aber vielerorts konnte gar nicht oder nur ganz eingeschränkt geflogen werden. Doppelsitzer konnten nur aus einem gemeinsamen Haushalt heraus „bereedert“ werden. Also waren Ausbildung und Prüfungsbetrieb nicht möglich. Kurse fielen ganz unter das allgemeine Versammlungsverbot.

Der Virus schlägt zu

Der **Teaching und Learning Kurs** zum Beginn des Monats März wurde noch mit den damals bekannten Massnahmen abgesichert und konnte vollständig durchgeführt werden. Dass das Virus Covid-19 bereits auf dem Weg zur Pandemie war, zeigte sich aber unmittelbar nach dem Kurs: Sechs Teilnehmer und zwei Partnerinnen wurden aus dem Kursumfeld heraus infiziert. Es manifestierten sich acht gänzlich unterschiedliche Krankheits-Verläufe und glücklicherweise nur minime Langzeitfolgen.

Es kommt zum Lockdown

Während des Lockdowns mussten etliche Kurse im Jahresprogramm der Flugschule SFVS verschoben und neu organisiert werden; zum Teil mit neuen Teilnehmern. Die Anstrengungen zur Erfüllung von Schutz-Konzepten und die Mehrkosten waren erheblich.

Das Sailplane Rulebook EASA Part-SFCL kommt

Auf den 8. April 2020 wurde das Sailplane Rulebook Part-SFCL in Kraft gesetzt. Einige der Veränderungen waren erwartet worden, andere kamen eher überraschend. Die Regeln zur Umsetzung von SFCL **im Bereich der FI (S) Recency, der fortlaufenden Gültigkeit der Fluglehrer-Berechtigung** gerieten zum Tohuwabohu. Der Teufel sass auch hier im Detail. Home Office und virtuelle Sitzungen verlangsamten den Prozess einer einvernehmlichen Lösung mit der Behörde zusätzlich. Immerhin lag dann kurz vor Weihnachten die Lösung auf dem Tisch.

Der Erhalt der Fluglehrer-Berechtigung FI (S) nach EASA Part-SFCL (Recency FI (S))

Die Umsetzung des Paradigma-Wechsels im Erhalt der Fluglehrer-Berechtigung FI (S) nach SFCL verlangt neu die Ausbildung von zusätzlichen **FI (S) Ausbildnern („FI for FI“)**. Diese sollen gleich zu Beginn der Saison 2021 in zwei viertägigen Kursen ausgebildet werden, um dann umgehend für die periodische Überprüfung aller FI (S) zur Verfügung zu stehen.

Die Kosten für diese Ausbildung fallen materiell eindeutig in den Bereich Ausbildungsfinanzierung VFAL des Bundes. Formell ist aber diese Ausbildung in der Verordnung noch nicht erwähnt, weil es - heutzutage und überhaupt in der Fliegerei - „im Stundentakt“ zu neuen Forderungen an die fliegende Population kommt.

Die neue Verordnung über die Declared Training Organisation DTO

Die Revision der Verordnung zur Organisationsform DTO verlangt neue Methoden zum Safety Management einer Flugschule. In Anlehnung an das Prinzip „**Threat and Error Management**“, einer Vorgehensweise für Organisationen in der Fliegerei, wird diese Form der Risiko-Analyse zur Pflicht innerhalb einer DTO. Das bedingt neu einen erheblichen Ausbildungsaufwand auf allen Stufen der Flugschulen und der Clubs. Auch die **Flugschule des Verbandes** muss bis zum 8. April 2021 nochmals neu deklarieren, unter Einbezug der neuen Safety-Deklaration und der **neuen Ausbildungs-Syllabi**.

Sämtliche Ausbildungs-Programme (Syllabi) wurden neu geschrieben

Änderungen in den Ausbildungsprogrammen nach dem neuen Part-SFCL und neue formelle Ansprüche des BAZL an die Training Manuals der Flugschulen verlangten nach einer **Neuaufgabe sämtlicher Syllabi des Segelflugverbandes** aus den Jahren 2013/14. Mit einem grossen Einsatz an Fronarbeit wurden die Syllabi im Segelflugverband neu verfasst und unter entsprechenden Kosten in die Übersetzung gegeben. Waren es 2013 noch *Mic Blumer* und *Peter Bregg*, so wurde 2020 der grosse Hosenlupf hauptsächlich durch *Patrick Hofer* und *David Leemann* gewährleistet. Nun sind die neuen Syllabi fertiggestellt und online abrufbar **für Verbands-Mitglieder beim SFVS unter: www.segelfliegen.ch**

und bei QCM unter: <https://www.qcm.ch/wp-content/uploads/QCM-DTO-Informationen-fur-die-Schweizer-Segelflugschulen-nach-Part-SFCL-Dezember-2020.pdf>

Personelle Veränderungen in der Flugschule SFVS

Unter den Instruktoren der Flugschule kommt es zu einer personellen Veränderung. Nach fast dreissig Jahren der Mitarbeit in den Kursen der Fluglehrerausbildung sowie in den Kursen des FVS, zieht sich **Denis Rossier** zurück. Wir verdanken seinen grossen Einsatz herzlichst! Denis kannte in seinem langjährigen Einsatz für sein „DNA-Lebens-Thema“ keine Grenzen und stand bei allen Projekten immer rasch auf der Matte. Wir sind sehr glücklich darüber, dass sein jüngerer Bruder **Gaby Rossier** gleitend Denis' Aufgaben übernimmt.

Der Ausbildungsverlauf 2020

Praktische Fluglehrerausbildung

In je zweiwöchigen Kursen, im Juni in Amlikon und im August in Yverdon, wurden insgesamt neun Kandidaten zum Segelfluglehrer FI (S) ausgebildet und ins Praktikum entlassen. Der Kurs in **Amlikon** wurde aufwändig aus dem Theoriesaal in die grosse Werkhalle verschoben, damit die Distanzregeln eingehalten werden konnten. Im Schutzkonzept waren eine Plexiglas-Scheibe im Cockpit sowie eine Masken-Vereinbarung enthalten. Das Wetter war durchgezogen, erlaubte aber bei rollender Planung das Erfüllen des gesamten Programms. Der zweisprachige Kurs in **Yverdon** hatte mehr Wetterglück, wurde aber durch diverse Ausfälle von Schleppflugzeugen auf Trab gehalten.

TMG-Fluglehrerkurs 2020

Der TMG-Fluglehrerkurs 2020 genoss wiederum Gastrecht auf dem Flughafen Bern-Belp, auch mit der Verschiebung auf Ende August. Vier Teilnehmer haben die Ausbildung zum TMG-Fluglehrer mit einem Assessment of Competence AoC erfolgreich abgeschlossen. Die Kursleitung musste ihre ganze

helvetische Vernetzung nutzen, um den gleichzeitigen Ausfall von sämtlichen eingemieteten Flugzeugen abzudecken. Das Programm konnte dennoch erfüllt werden.

Die Teilnehmer äusserten sich positiv zur intensiven Anleitung und zur Begleitung in der Vorbereitung der praktischen Lehrflüge, insbesondere des Auslandfluges. Sie wünschten sich aber mehr Flüge mit einem Instruktor in der Schüler-Rolle. Wir freuen uns, dass wir uns hier auf ein sehr bewährtes Team unter der Leitung von **Hans Marthaler** abstützen können.

Als jahrelanges Postulat des SFVS haben wir seit Jahren den TMG FL Kurs angeboten und uns der Unterstützung durch die Ausbildungsfinanzierung erfreut. Wir waren uns sicher, dass ein TMG Fluglehrer Ansprüche erfüllen muss, die nahe beim Motorfluglehrer FI (A) liegen. Den blossen „Feierabend-Checkout“ nach FCL, ohne Ausbildung für diese Funktion, betrachteten wir stets kopfschüttelnd als „Minimum Compliance“.

Nun hat die EASA eingesehen, dass diese FCL-Regelung hohe Risiken birgt. Sie schreibt neu für einen FI (S) eine Ausbildung mit sechs Blockstunden vor für die Berechtigung als TMG-Fluglehrer. Wir werden den gefragten Kurs mit einem angepassten Programm weiterführen.

BFK Streckenflug 2020

Der BFK Streckenflug 2020 in Schupfart stiess wiederum auf ein gutes Echo. Leider musste der Kurs frühzeitig ersatzlos aufgegeben werden wegen des Pandemie-Regimes.

BFK Alpenflug 2020

Der BFK Alpenflug 2020 in Samedan wurde mit 13 Teilnehmern durchgeführt und mit einer durchwegs erfreulichen Rückmeldung der Teilnehmer belohnt. Das gute Flugwetter in der zweiten Woche hat sicher einiges zu diesem Erfolg beigetragen. Bei einem Kursbesuch wurden jedenfalls nur aufgestellte Gesichter angetroffen.

BFK Kunstflug 2020

Der BFK Kunstflug 2020 wurde in Hausen am Albis angeboten. Erstmals wurde nach den neuen Regularien von SFCL in den Ausbildungsstufen „Basic“ und „Advanced“ ausgebildet. Die Stufe „Basic“ wurde dabei ausgebaut in ein Sicherheitstraining - quasi ein „Schleuderkurs in der dritten Dimension“. Insgesamt haben 6 Teilnehmer den Kurs erfolgreich abgeschlossen.

Nach Part-SFCL muss künftig ein FI (S), der die Berechtigung für das Ausbilden im Kunstflug erwerben möchte, seine Lehrfähigkeit einem FI Ausbilder demonstrieren können. Die Lehrfähigkeit zur Kunstflugausbildung erbt man aber nicht im Lotto. Deshalb wird ab 2021 im BFK Kunstflug auch **eine Ausbildung zum Kunstfluglehrer** angeboten werden.

Wiederholungs- und Weiterbildungskurs für Fluglehrer (FL WK)

Der Wiederholungs- und Weiterbildungskurs für Fluglehrer (FL WK) in Amlikon fand trotz Verschiebung in den September grosses Echo und konnte nicht ganz alle Interessenten aufnehmen. Das Gesuch an die **Spezialfinanzierung BV87** für die Übernahme der Mehrkosten für den pandemiebedingten Mehraufwand und für die zusätzlichen Teilnehmer wurde bewilligt.

Der FL WK war bereits auf das Jahr 2019 hin gänzlich neu konzipiert worden, ohne dass dabei die von den Teilnehmern besonders geschätzten Elemente gestrichen wurden. Das Verhältnis von Theorie und Praxisflügen blieb zeitlich unverändert. Aber der Kurs beginnt bereits am Sonntagmittag und dauert bis Freitagabend. Das erlaubt deutlich mehr fliegerische Tätigkeit, bedingte aber auch mehr Instruktoren-Einsätze.

Viele Elemente des Kurses zielen auf die Verbesserung der Flugsicherheit und leiten sich ab aus der Zusammenarbeit mit der SUST. Weitere Inhalte tragen den Beobachtungen Rechnung, die an Dutzenden von Kompetenzbeurteilungen für FI (S) gemacht wurden. Der Kurs erfüllt damit auch die EASA-Bedingungen für den Refresher FI (S).

Das fliegerische Programm umfasst sechs Hauptaufträge mit Flügen im Rollenspiel mit Experten. Das Thema Gefahrenweisung im Langsamflug wird fliegerisch und methodisch vertieft. Daneben werden die Problemstellungen in der Eigenstartausbildung aufgezeigt auf Flügen mit dem ASK 21 MI. Um den Kurserfolg gemäss der Auflagen der Spezialfinanzierung besser einschätzen zu können, wird der Kurs mit einem Assessment of Competence abgeschlossen.

Experten-Ausbildung FE (S)

Im Frühsommer wurde die Flugschule SFVS wiederum vom BAZL delegiert zur Durchführung einer Experten-Ausbildung FE (S).

Fluglehrer-Ausbildung für das Jahr 2021

Mit Anmeldeschluss Mitte August 2020 wurde die Fluglehrer-Ausbildung für das Jahr 2021 ausgeschrieben. Nach dem sogenannten „**Pre Entry Flight Test**“ im September 2020 in Buochs konnten wir für die theoretisch-pädagogische Abklärung im Januar 2021 **neun Kandidaten** einladen. Für sie sind das Teaching und Learning-Seminar im März 2021 in Belp, sowie die Praxiskurse im Juni 2021 in Amlikon und im August 2021 in Bex geplant.

Abschliessend

Zusammen mit allen Instruktoren der Flugschule SFVS schätze ich mich glücklich, dass der ganze ambitionierte Schulbetrieb wiederum ohne Vorfälle ablaufen konnte. Das hindert uns aber nicht daran, uns kritische Fragen zu stellen und uns Gedanken zu machen zu proaktiven Sicherheits-Massnahmen. Auch wenn nach dem arg geprüften Teaching und Learning Kurs im März keine weiteren Infektionsfälle mehr auftraten, so braucht es auch hier weiterhin kritisches Vorausdenken.

Die gegenwärtige Phase der Umsetzung von EASA Part-SFCL zeigt einmal mehr, wie Behörde und Community in der Fliegerei auf eine gute Zusammenarbeit angewiesen sind. In der Moderations-Rolle zwischen der Behörde und der Community wünscht sich der Segelflug-Verband auf beiden Seiten Gehör und Vertrauen für ein zügiges Vorgehen in der Sache. In diesem Sinne bedankt sich das Ressort Ausbildung bei allen Partnern.

Flight Safety

Das Jahr 2020 begann aus Sicht der Flight Safety am 25. Januar mit dem Safety Workshop im Haus des Sports in Ittigen. Wie immer gab es einen Rückblick auf die Vorfälle der vergangenen Saison mit einigen Lehren daraus. Auf das Ausfüllen der ATC-Flugpläne wurde eingegangen und auch das obligatorische Meldewesen war einmal mehr ein Thema. Den Workshop-Schwerpunkt bildete aber die Tatsache, dass dem Segelflieger immer mehr Daten auf verschiedenen Geräten im Cockpit zur Verfügung stehen. Wie werden diese effizient verarbeitet, ohne dass die Flugsicherheit darunter leidet? Die Ergebnisse aus diesem Workshop sind wiederum auf der Verbandswebsite im Menu «Safety und Luftraum» unter >Themen >Flugsicherheit zu finden. Dieses Thema wird uns sicher auch in Zukunft vermehrt beschäftigen.



Die ausserordentliche Lage, welche der Bundesrat wegen der Corona-Pandemie im März verordnete, hatte auch Auswirkungen auf die Flugsicherheit. Die Vereinstätigkeit und Flüge am Doppelsteuer wurden gerade dann eingeschränkt, als alle ihre Kontrollflüge zum Saisonstart machen wollten. Checkflüge mussten verschoben werden und die Flugschulung war praktisch lahmgelegt. Obwohl dadurch viele Piloten ihre verspätete Saison nicht optimal vorbereiten konnten, gab es nicht mehr Unfälle oder Zwischenfälle als in anderen Jahren. Bei einer Kollision mit einer Stromleitung im Mai verletzte sich ein Pilot schwer. Ein Schweizer Pilot starb bei einem Unfall im Aostatal, ein weiterer tödlicher Unfall war im September im Jura zu beklagen. Von der SUST wurde in insgesamt 11 Fällen eine Untersuchung eröffnet. Leider war es wegen Corona nicht möglich, unser jährliches Treffen im November bei der SUST abzuhalten, deshalb habe ich keine genaueren Informationen zu den laufenden Untersuchungen. Generell kann man sagen, dass sich die Risiken und Ursachen gegenüber den Vorjahren nicht wesentlich verändert haben. Bei vielen Unfällen, bei denen die Piloten unverletzt oder leichtverletzt davonkamen, war auch im 2020 viel Glück im Spiel. Was mir aufgefallen ist: bei den tödlichen Unfällen der letzten 10 Jahre ist die Ursache «Kollision mit dem Gelände» (mit oder ohne Strömungsabriss) in 80 bis 90% der Fälle die Hauptursache!

Beim Segelfliegen (nicht nur beim Streckenfliegen...) kommt man gelegentlich in eine Situation, in der die Höhe nicht mehr reicht, um einen Flugplatz zu erreichen; es kommt zur Aussenlandung. Nicht für jeden Segelflieger tägliche Routine, aber die meisten würden eine Aussenlandung auch nicht als Notfall bezeichnen. In der Aussenlandeverordnung – die alle Formen von Landungen von Luftfahrzeugen (seien es Ballone, Segelflugzeuge, Helikopter oder Motorflugzeuge) ausserhalb von Flugplätzen regelt – steht klar, wo mit Segelflugzeugen gelandet werden darf. Was für Segelflieger eine Abwechslung zur Flugplatzroutine bedeutet, ist für den Fussgänger häufig irgendetwas zwischen Notlandung, Bruchlandung, Absturz oder etwas Verbotenem. Mehrmals gab es im letzten Jahr Diskussionen nach Aussenlandungen, weil nach der Landung die Legalität dieser Aktion in Frage gestellt wurde. Interessanterweise mehrheitlich im Zusammenhang mit geschlossenen Flugplätzen. Der Verband hat deshalb im September eine Information zum Thema publiziert, damit nicht aus Angst, etwas Illegales zu tun, ein gefährlich tiefer Endanflug anstelle einer sichereren Aussenlandung gemacht wird. Diese Information und eine Zusammenfassung der relevanten Abschnitte der Aussenlandeverordnung sind auf der Website unter dem Titel «Flugtechnik» zu finden. Für euch als Piloten ist es wichtig zu wissen, dass Aussenlandungen bei Unfallstellen oder in Naturschutzgebieten verboten sind. ABER: im Artikel

22 der Aussenlandeverordnung steht: *Kann zu einer sicheren Landung kein Flugplatz erreicht werden, so ist eine Aussenlandung ohne zeitliche und räumliche Einschränkungen zulässig.*

In den letzten 20 Jahren wurden wir mit JAR-FCL, ICAO-Lizenzen, EASA und jetzt SFCL beglückt; immer mit dem Argument, dass damit alles einfacher wird und gleichzeitig die Flugsicherheit verbessert werden kann. Inzwischen haben wahrscheinlich nicht nur ich und das BAZL die Übersicht verloren. Die ganze Verwirrung verbessert aus meiner Sicht die Flugsicherheit nicht. Durch meine Tätigkeit im Segelflugverband als Fluglehrerausbildner und Experte bin ich zu einem tieferen Einblick in die Akten gezwungen worden. Wir haben im Vorstand einige Spezialisten, welche in den letzten Jahren auch sehr viel Zeit investiert haben, um die EASA-Vorgaben in eine moderne Segelflugausbildung umzusetzen. Die Syllabi, welche im Jahr 2015 mit EASA-FCL eingeführt worden sind, sind eine gute Basis für eine solide Ausbildung auf allen Stufen. Auch in die Fluglehrerausbildung ist in der Schweiz auf professionellem Niveau. All das haben wir unseren aktiven und ehemaligen Profi-Instruktoren zu verdanken, welche hier hunderte von Stunden mehrheitlich in Fronarbeit investiert haben! Ich wage mir nicht auszudenken, in welchem Chaos wir ohne diese Leute stehen würden. Die jetzt schon wieder anstehende Anpassung auf SFCL soll die letzte sein (wer's glaubt...), ist aber nicht so schlimm, wie es auf den ersten Blick aussieht. Die Syllabi müssen angepasst werden, weil ganz andere Ausbildungsformen (mit TMG) möglich sind. Die bestehende Ausbildung muss aber in einer Flugschule nicht geändert werden, wenn das nicht gewünscht wird. Insgesamt werden wir flexibler in der Ausbildung und es gibt sogar einige Vereinfachungen (keine Lizenzverfälle, kein LAPL-Ausweis mehr), wenn die Übergänge mal geschafft sind. Ich hoffe, mein Optimismus wird nicht in einigen Jahren von den Bürokraten in Brüssel zunichte gemacht.

Ressort Operationen & Infrastruktur

David Leemann Leiter Ressort Operationen & Infrastruktur, Heinz Bärffuss Instandhaltung & Unterhalt, Markus Romer Luftraum

2021 war das erste Jahr des Ressorts Operationen und Infrastruktur. Das Ressort „Ops-Infra“ umfasst die Kräfte des SFVS in technischen und administrativen Sachen, um einen günstigen Rahmen für den Segelflug in der Schweiz zu gewährleisten. Seine Arbeit liegt hauptsächlich im Schatten von Diskussionen mit OFAC, Skyguide, EASA und anderen. Im Jahr 2021 gab es mehrere gute Nachrichten:

- «English only» gehört politisch der Vergangenheit an. Wenn das BAZL hat noch kein korrektes Anwendungskonzept gefunden, profitieren von jetzt an alle westschweizerischen Flugplätze von Ausnahmen und können Französisch für die Kommunikationen mit nichtkommerziellen VFRs verwenden. Der SFVS brachte nur einen kleinen Samen zu der guten Nachricht, also ein grosses Dankeschön an das AeCS und « english only NO ! ».
- Das BAZL hat für das Problem der grenzüberschreitenden Flugpläne für die Segelflugzeuge aufmerksamem Gehör geschenkt. Nachdem er alle Nachbarländer kontaktiert hatte, klärte er die Situation für Deutschland und Österreich auf, für die der Flugplan jetzt nicht mehr obligatorisch ist. Stattdessen muss ein „Streckenflugpass“ mitgenommen werden. Das BAZL setzt die Gespräche mit Frankreich und Italien fort.

Gespräche mit BAZL waren manchmal ein Aufholprozess autoritärer Ausbrüche: zum Beispiel versuchte ein BAZL-Vertreter, Druck auf einen Piloten auszuüben. Sein Fehler: eine Aussenlandung auf einem alten Flugplatz gemacht zu haben (aus Sicht des Segelfliegers: ein freies Feld aus Beton; aus Sicht (fehlerhaft) des BAZL-Vertreters: ein Verbotsgelände, für jegliche Form der Luftfahrt. Der SFVS nahm Stellung und unterstützte den Piloten gegen den besagten Beamten. Alle SFVS-Mitglieder können sich an operations@fsvv-sfvs.ch wenden, wenn sie mit ähnlichen Problemen konfrontiert sind.

Instandhaltung

Die Verordnung (EU) 2018/1142 für die Einführung der Part 66 L-Lizenzen wurde am 1. September 2019 vom gemischten Ausschuss übernommen. Bis am 1. Oktober 2020 musste die nationale M-Lizenz mit dem Antrag Form 19 in die entsprechende L-Lizenz nach Part 66L konvertiert werden. Nach welchen genauen Kriterien diese Umwandlung stattfinden sollte, wusste niemand genau. Das LBA hatte einen ausführlichen Umwandlungsbericht erstellt, in der Schweiz wurde etwas Ähnliches vermisst. Pauschal bekamen alle konvertierten Lizenzen den Eintrag ATC Transponder Limitation.

Bis im August 2016 wurden einige Transponder eingebaut, mit der M-Lizenz freigegeben und die korrekte Funktion zusätzlich von einem Avioniker geprüft. Nachdem das BAZL davon Kenntnis erhielt, wurde die Technische Mitteilung 90-001-10 vom 26.04.2012 umgehend überarbeitet und am 31.08.2016 in Kraft gesetzt. Somit konnte kein M-Lizenzträger mehr einen Transpondereinbau freigeben, auch wenn dieser nachträglich von einem Avioniker geprüft wurde.

Mit dem Eintrag ATC Transponder Limitation in der L-Lizenz entstanden einige Diskussionen. Die Erlösung kam mit der Mitteilung des BAZL, dass am 30. November 2020 erste L-Lizenzprüfungen stattfinden können. Für die Aufhebung der ATC Transponder Limitation musste die Prüfung für das Modul 12, Avionik, abgelegt werden. Diese Möglichkeit wurde von interessierten Kreisen wahrgenommen, dem BAZL sei dafür gedankt.

Für eine neue L-Lizenz müssen theoretische Prüfungen in den entsprechenden Modulen abgelegt werden. Nun kommt aber neu der Praxisnachweis als Modul 13 dazu. Ein entsprechendes Logbuch findet sich auf der Homepage BAZL.

Wenn alles so einfach wäre: seit dem 24. März 2020 ist der Part ML in Kraft. Einerseits eine Erleichterung, weil die Instandhaltung und die Ausstellung eines fortlaufenden Lufttüchtigkeitszeugnisses in einem kombinierten Betrieb (Part CAO) möglich ist, andererseits bedingt dies, dass die bestehenden Organisationen sich neu aufstellen müssen. Ein bisheriger Betrieb nach Part M, Subpart F, der Instandhaltung an Segelflugzeugen und Motorseglern ausführt, verliert am 24. September 2021 seine Zulassung, wenn er nicht nach Part ML zugelassen werden kann. Details dazu können in den entsprechenden Verordnungen der EASA nachgeschlagen werden.

Aktuell müssen Instandhaltungen in Übereinstimmung mit VO (EG) 1321/2014, Teil ML, freigegeben werden.

Das Instandhaltungsprogramm wird im Teil ML neu definiert und wird nicht mehr von der Behörde genehmigt, sondern von der CAO (vormals CAMO) oder dem Pilot Owner. Gewisse Überschreitungen von Laufzeiten oder periodischen Arbeiten können aufgenommen werden.

Nach rund 20 Jahren Tätigkeit im Vorstand des SFVS ist es nun Zeit für mich, meinen Auftrag in jüngere Hände zu geben. Gerne werde ich meine Erfahrungen weitergeben. Ebenso bleibe ich in der Instandhaltung von unseren Sportgeräten aktiv. In Zukunft möchte ich aber noch viele wunderschöne Flüge erleben können.

Dem Vorstand danke ich herzlich für die kameradschaftliche Zusammenarbeit und Wünsche für alle Aufgaben gutes Gelingen.

Luftraum

Die Diskussionen über den Luftraum sind oft sehr interessant und bieten viel Gesprächsstoff. Der SFVS hatte Gelegenheit, im Rahmen des Projekts «AVISTRAT» des BAZL an der Ausarbeitung einer Schweizer Strategie für den Luftraum bis 2035 mitzuwirken. Parallel hierzu halten die aktuellen Entwicklungen des Luftraums an. Das Redesign der TMA von Zürich geht unter genauer Beobachtung durch den Verband voran, aber nur schleppend.

Die Änderungsvorschläge für den Luftraum für 2021 mussten vom SFVS energisch abgelehnt werden. Denn das BAZL möchte eine neue TMZ über der gesamten Ostschweiz einrichten mit einer Vorankündigung von nur drei Monaten. Bisher sind die Entscheidungen des BAZL bezüglich der angenommenen Änderungen immer noch nicht bekannt.

In den kommenden Jahren wird der SFVS sich weiter für einen einfach für alle zugänglichen Luftraum einsetzen. Der Verband ist überzeugt, dass der Luftraum noch ausreicht, um den Bedürfnissen, in Bezug auf Platz und Sicherheit, aller Nutzer gerecht zu werden. Hierzu ist mehr Flexibilität beim Management des Luftraums erforderlich. Dieser Ansatz kann nur weiterverfolgt werden, wenn der SFVS seinerseits die anderen Nutzer beim Teilen des Luftraums akzeptiert. So werden wir in Zukunft vielmehr von Verkehrs-Mix (IFR-, Drohne-Segelflugzeug beispielsweise) als von Entmischung sprechen.

Mittelfristig wird die Luftraumgrösse mehrerer Regionalflugplätze neu gestaltet, vor allem aufgrund der neuen IFR-Landeanflugverfahren per GPS. Der SFVS beteiligt sich aktiv an den Gesprächen mit den Flugplätzen, um eine für alle akzeptable Lösung zu finden.

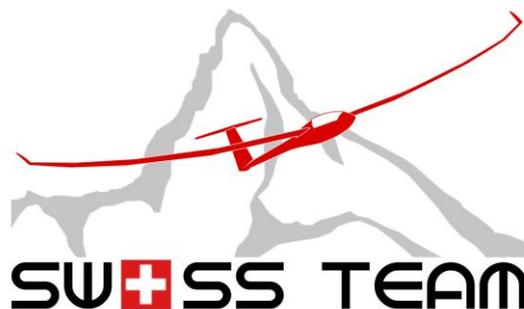
Ressort SPORT

Thomas Frey Leiter Ressort Sport, Pascal Brunner Swiss Gliding Team Elite, Sergio Magaldi Swiss Gliding Team Aerobatic und Beat Straub Swiss Gliding Team Junior

Aktivitäten Büro Sport

Das Sportjahr 2020

Im Büro Sport haben wir 2020 zwei Sitzungen in Olten und Videokonferenzen sowie den 2-tägigen Workshop in Matt abgehalten. Dazu kamen 5 ordentliche SFVS Vorstandssitzungen.



Am 06. und 07. März fand in Budapest IGC Plenary Meeting statt. Ueli Messmer, als neuer IGC Delegate des SFVS, hat daran teilgenommen und die interessierten Kreise aus dem SGT direkt via WhatsApp über die neusten Entwicklungen informiert.

Das Reglement SM/JSM/RM Streckenflug wurde vom Vorstand SFVS freigegeben.

Dank unseren intensiven Bemühungen bleibt der Segelflug weiterhin in der Kategorie 4, d.h. die Unterstützung des SGT durch Swiss Olympic bleibt unverändert.

Eine Ausschreibung für NASAK (Sportanlagen von nationaler Bedeutung) ist erfolgt und es sind 4 Bewerbungen eingegangen. Es schwebt uns vor, ein oder zwei Leistungssportzentren etablieren zu können. Dazu werden weitere Mittel von Swiss Olympic in Aussicht gestellt.

Auch in diesem Jahr konnten zwei Junioren, mit einem beträchtlichen individuellen Förderbeitrag, unterstützt werden. Die Stiftung zum Andenken an Peter Jeger belohnt jedes Jahr junge Piloten, welche innerhalb des JSGT, durch Teamgeist und gute Leistungen hervortraten.

Wettbewerbe

Das Grosse C hat uns in diesem Jahr einen grossen Strich durch die Rechnung gemacht. Das heisst, es haben keine nationalen und internationalen Meisterschaften und Wettbewerbe stattgefunden, über welche an dieser Stelle berichtet werden könnte.

Vom 27. bis 30. August 2020 fand aber in Courtelary der Swiss Sailplane Cup (RM) statt - leider spielte das Wetter nicht mit und es gab lediglich eine Wertung.

Am 4./ 5. September 2020 fand in Schänis noch der SAGA-Cup (RM) statt. In 2 von 3 Kategorien waren eine Juniorin und ein Junior auf dem Siegerpodest!

Auch die SM 2020 in Grenchen musste von den Organisatoren abgesagt werden. Sie werden einen erneuten Anlauf starten im 2021, so hoffen wir, dass es dann besser klappt und wir eine SM in Grenchen durchführen können.



Die JSM 2021 findet voraussichtlich in Bex statt.

Der ehemalige NSFW welcher neu im OLC ausgetragen wird und eine Gruppenwertung, den OLC-Champion, OLC-Punkte-Champion, und die Juniorenwertung umfasst wurde während der Zeit des allgemeinen Lockdowns vom 17.03.2020 bis zum 10.05.2020 ausgesetzt. Alle Flüge, welche in dieser Zeit durchgeführt wurden, werden bei der Rangierung nicht berücksichtigt.

Dieses Jahr sind vermehrt Reklamationen bezüglich Unstetigkeit im OLC eingegangen. Es ist auch ein offenes Geheimnis, dass der OLC nicht mehr weiterentwickelt wird. Wir sind daher Alternativen am Suchen, sind uns aber bewusst, dass sich eine neue Wettbewerbsplattform nur durchsetzen kann, wenn diese eindeutige Mehrwerte gegenüber dem verbreiteten OLC zu bieten hat.

Personelles:

Sergio Magaldi hat die Betreuung der Kunstflieger von *Christoph Meier* übernommen. Wir haben Sergio bereits als engagierten Vertreter der Kunstflugszene kennen gelernt und freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit.