



# aerofax

VON ANTON LANDOLT

Präsident Swiss Microlight Flyers, Mitglied Zentralvorstand AeCS |  
Président des Swiss Microlight Flyers, membre du Comité central de l'AeCS |  
Presidente degli Swiss Microlight Flyers, membro del Comitato centrale AeCS

## Verbotener Fortschritt

→ **Weltweit müssen Staaten**, die der ICAO angehören, Aktionspläne ausarbeiten mit dem Ziel, einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses in der Luftfahrt zu leisten. So auch die Schweiz, deren Anteil am gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoss durch die Luftfahrt offenbar 1,12 Prozent betragen soll. Wie viel die Leichtaviatik dazu beiträgt, weiss niemand genau. Es dürften Bruchteile davon sein. Und trotzdem: Gerade in der Leichtaviatik zeichnen sich Entwicklungen ab, welche selbst auf Schätzungen basierende Zahlen zum Ausstoss von CO<sub>2</sub> und weiteren Schadstoffe durch die Leichtaviatik zur reinen Makulatur verkommen lassen: die Elektroantriebe. Bei Segelflugzeugen bereits seit Längerem im Einsatz, halten diese auch im Bereich der Ultraleicht-Flugzeuge (UL) Einzug.

**Es ist geradezu paradox.** Da werden innovative, ultraleichte Flugzeuge entwickelt, welche auf zukunftsweisenden, umweltschonenden Antriebssystemen basieren und gar keine Schadstoffe ausstossen. Doch in der Schweiz sind sie verboten. Elektrische Antriebe stellen eine Alternative zu Verbrennungsmotoren in einer Flugzeugkategorie dar, die es bei uns nicht geben darf. In unserem Nachbarland Deutschland steht ein Elektrotrike in der Typenzulassung und zieht das Interesse auf sich. Die Schweiz muss zuschauen. Nahezu geräuschlos, weitgehend wartungsfrei, nachhaltig sauber – ultraleichtes Fliegen in seiner reinsten Form: In der Schweiz ist dies nicht möglich.

**Die Zeit ist reif.** Die vor Jahrzehnten konstruierte Grenze der Flächenbelastung zur Verhinderung von Ultraleicht-Flugzeugen hat endgültig ausgedient. Es steht unserem Land fürwahr nicht gut an, an einem Gesetz festzuhalten, das weder zeitgemäss noch fortschrittlich ist. Und es mutet seltsam an, dass auf der einen Seite Aktionsprogramme zur Reduktion von Schadstoffen erarbeitet werden müssen, auf der anderen Seite aber eine Flugzeugkategorie nicht zugelassen wird, welche das (erst noch geräuscharme) Fliegen frei von Schadstoffen ermöglicht. Das UL-Projekt mit elektrischen Flugzeugen steht im Kontext der angestrebten schweizerischen Energie- und Klimapolitik. Weder das BAZL noch das UVEK können ein ernsthaftes Interesse daran haben, den Fortschritt in der Schweiz weiterhin zu verbieten.

## Progrès interdit

→ **Partout dans le monde, les États** appartenant à l'OACI doivent élaborer des plans d'action, avec pour objectif de contribuer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans l'aviation. Il en va de même pour la Suisse, dont la part d'émissions globales de CO<sub>2</sub> par l'aéronautique doit apparemment se monter à 1,12 pour cent. Pour ce qui est de l'aviation légère dans cet ensemble, bien que personne ne connaisse exactement sa part de ce total, elle ne devrait pas en dépasser quelques fractions. Pourtant, dans l'aviation légère justement, des développements se dessinent qui relèguent les chiffres d'émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres polluants par l'aviation légère, même basés sur des estimations, au rang de pures futilités: les propulsions électriques. Utilisées depuis longtemps déjà sur les planeurs, elles font maintenant leur entrée dans la famille des avions ultralégers (UL).

**Nous voyons une situation vraiment paradoxale**, avec le développement d'avions ultralégers innovants, basés sur des systèmes de propulsion porteurs d'avenir et respectueux de l'environnement, n'émettant pas le moindre polluant, mais qui n'en sont pas moins interdits en Suisse. Les propulsions électriques constituent une option alternative aux moteurs à combustion, dans une catégorie d'aéronefs ne pouvant exister chez nous. Alors que chez nos voisins allemands, un electrotrike se trouve en cours de certification de type et s'attire l'intérêt général, la Suisse doit se contenter de regarder passivement. Presque totalement silencieux, largement exempt de maintenance, durablement propre: tel est le vol ultraléger dans sa forme la plus pure, et qui reste néanmoins impossible dans notre pays.

**Mais les temps sont mûrs.** La limite de la charge alaire, construite de toutes pièces il y a des décennies pour barrer la route aux ultralégers, est définitivement caduque. Il ne sied véritablement pas à notre pays de se cramponner à une loi devenue obsolète et rétrograde. De même semble-t-il étrange, d'une part de voir imposer l'obligation d'élaborer des programmes d'action pour réduire les émissions polluantes, et d'autre part de ne pas certifier une catégorie d'aéronefs permettant justement le vol non polluant, et silencieux de surcroît. Le projet des UL à propulsion électrique va totalement dans le sens de la politique énergétique et climatique ambitionnée de la Suisse. Ni l'OFAC ni le DETEC ne peuvent avoir sérieusement intérêt à continuer de faire obstacle au progrès en Suisse.

## Progresso vietato

→ **In tutto il mondo i paesi** appartenenti alla ICAO devono elaborare piani d'azione per contribuire a ridurre l'emissione di CO<sub>2</sub> nell'aviazione. Così anche la Svizzera, la cui quota all'emissione complessiva di CO<sub>2</sub> dovrebbe ammontare all'1,12 per cento. In quale misura l'aviazione leggera ne sia corresponsabile, nessuno lo sa esattamente. Probabilmente per frazioni di questa quota. E ciononostante: proprio nell'aviazione leggera si stanno delineando degli sviluppi nell'ambito dei propulsori elettrici, che renderanno risibili persino le cifre basate sulle stime dell'emissione di CO<sub>2</sub> e di altre sostanze nocive nel nostro settore. Impiegati già da tempo negli alianti, i motori elettrici ora trovano impiego anche nei velivoli ultraleggeri (UL).

**È quasi un fatto paradossale**, se si pensa che questi aerei ultraleggeri innovativi, basati su sistemi di propulsori futuristici e rispettosi dell'ambiente, che non emettono nessuna sostanza nociva, sono vietati in Svizzera. I motori elettrici rappresentano un'alternativa ai motori a combustione in una categoria di velivoli che da noi non sono permessi. Dai nostri vicini, in Germania, si sta per collaudare un electrotrike che suscita molto interesse. La Svizzera deve stare a guardare. Praticamente silenzioso, quasi senza bisogno di manutenzione, sostenibilmente ecologico – un volo ultraleggero nella sua forma vera e propria: da noi in Svizzera questo non è possibile.

**È arrivato il momento.** Il limite del carico della superficie, costruito decenni fa per impedire l'impiego di velivoli ultraleggeri, è definitivamente obsoleto. Al nostro paese non si addice mantenere una legge che non è né attuale né progressista. Sembra strano che, da un lato, vengano elaborati programmi d'azione per ridurre le sostanze nocive, mentre, dall'altro, non sia permessa una categoria di aerei che permette di volare senza emissioni di sostanze nocive e, per di più, senza emissioni foniche. Il progetto UL con velivoli elettrici rientra nel contesto della politica che la Svizzera intende applicare a livello di energia e del clima. Né l'UFAC né il DATEC possono essere seriamente interessati a continuare a vietare il progresso in Svizzera.