

01.12.2021

SITUATION MICROLIGHT EN SUISSE

Chers membres,

Pour la défense de notre activité en Suisse, votre comité a été très actif et consacré beaucoup de moyens et de temps.

Avis de droit, Meetings, contacts avec le SESE (SUST), Service juridique de l'AéCS...etc...
Le point important étant le

Réunion OFAC / SMF AéCS du 10 septembre 2021

En présence du Directeur OFAC cette réunion fut tout d'abord positif en étant ouvert sur la forme, cependant, dans la deuxième partie, nous avons dû affronter des interlocuteurs franchement, négatifs et même agressifs. Des faux arguments démontrent le manque de connaissance de notre domaine auprès des collaborateurs OFAC impliqués.

Nous aurions dû déboucher sur un WORKSHOP permettant de mettre à plat tous les problèmes nous concernant et de trouver une solution WIN-WIN. Or, le chef du Dpt technique n'en a pas voulu et nous a fait envoyer une proposition unilatérale.

Glasnost

Nous voulons absolument rester transparent tout en vous demandant de ne pas rendre publique deux documents importants que vous trouverez sur notre site :

1. Proposition OFAC → en annexe
2. Notre réponse → en annexe

A noter que l'OFAC justifiait sa restriction de 60 jours en fonction d'un rapport d'accident ULM d'Arosa non encore publié et ceci, en contradiction flagrante avec la sécurité et l'idée de ce rapport.

Nous aurons probablement vers la fin de l'année la réponse à notre prise de position avec certainement des dispositions insatisfaisantes. Mais d'emblée nous devons nous attendre à un long combat.

Le temps travaille pour nous car nous devenons incontournables, les coûts des aéronefs EASA et de leur opération explosent. Un biplace avec Rotax ULS coûte plus de 200 000€ H/T et l'heure de vol de CHF 300 sans taxes atterrissage...

Jean-Claude Ribaux

Président SMF

Email : president@swissmicrolight.ch

PS: Un grand merci à notre VP Reto Trees à qui nous devons la rédaction de notre réponse.

01.12.2021

MICROLIGHT-SITUATION IN DER SCHWEIZ

Sehr geehrte Mitglieder

Für die Verteidigung unserer Tätigkeit in der Schweiz war Ihr Vorstand sehr aktiv und hat viel Mittel und Zeit aufgewendet.

Rechtsgutachten, Meetings, Kontakte mit dem SUST (SESE), dem Rechtsdienst des AeCS...etc....

Der wichtigste Punkt war das

Treffen BAZL / SMF AeCS vom 10. September 2021.

In Anwesenheit des Direktors BAZL war dieses Treffen zunächst positiv, da es in der Form offen war, jedoch mussten wir uns im zweiten Teil mit einigen offenherzigen, negativen und sogar aggressiven Gesprächspartnern auseinandersetzen. Scheinargumente zeigten, wie wenig die beteiligten BAZL-Mitarbeiter über unseren Bereich wissen.

Wir hätten in ein WORKSHOP münden sollen, in dem alle uns betreffenden Probleme zur Sprache gebracht und eine WIN-WIN-Lösung gefunden werden sollte. Der Leiter der technischen Abteilung wollte dies jedoch nicht und liess uns einen einseitigen Vorschlag zukommen.

Glasnost

Wir wollen unbedingt transparent bleiben und bitten Sie dennoch, zwei wichtige Dokumente, die Sie auf unserer Website finden, nicht zu veröffentlichen:

1. Vorschlag BAZL → Im Anhang
2. Unsere Antwort → Im Anhang

Anzumerken ist, dass das BAZL seine 60-Tage-Beschränkung mit einem noch nicht veröffentlichten UL-Unfallbericht aus Arosa begründete, und zwar in krassem Widerspruch zur Sicherheit und zur Idee dieses Berichts.

Wir werden wahrscheinlich gegen Ende des Jahres die Antwort auf unsere Stellungnahme mit sicherlich unbefriedigenden Bestimmungen erhalten. Von vornherein müssen wir uns jedoch auf einen längeren Kampf einstellen.

Die Zeit arbeitet für uns, denn wir werden immer unumgänglicher, die Kosten für EASA-Luftfahrzeuge und deren Betrieb explodieren. Ein Zweisitzer mit Rotax ULS kostet mehr als € 200'000.- O/T und eine Flugstunde erreicht mehr als CHF 300, dies ohne die Landegebühren...

Jean-Claude Ribaux

Präsident SMF

Email : president@swissmicrolight.ch

PS: Ein herzliches Dankeschön an unseren VP Reto Trees, dem wir die Redaktion unserer Antwort verdanken.

29.09.2021

BAZL V O R S C H L A G

Per email vom 29.09.2021

Von: Chris.Roueche@bazl.admin.ch

Datum: 29. September 2021 um 16:09:27 MESZ

An: reto.trees@bluewin.ch

Betreff: UL Meeting vom 10.9.2021 in Ittigen zwischen Vertretern des BAZL und dem AeCS/SMF_Lösungsvorschlag

Lieber Reto

Im Anschluss an das Gespräch vom 10. September 2021 haben wir die Problematik der ausländischen UL nochmals eingehend diskutiert.

Aus allen Varianten ist ein neuer Vorschlag entstanden den wir gerne zur Stellungnahme unterbreiten möchten. Dieser sieht wie folgt aus:

1. Bewilligungsmöglichkeit mit Anfrage anfangs Jahr (die Bewilligung wird verrechnet).
2. Bewilligung wird erteilt wenn:
 - Muster ist in der CH anerkannt → siehe BAZL-Liste;
 - Lufttüchtigkeitszeugnis einschließlich der Einschränkungen oder
 - Flugzulassung einschließlich der Auflagen;
 - Lärmzeugnis, wenn anwendbar;
 - Eintragungszeugnis;
 - Instandhaltungsnachweis, inkl. "annual inspection";
 - Deklaration, dass Luftfahrzeug nur im lufttüchtigen Zustand in Verkehr genommen wird;
 - Dritthaftpflichtversicherung;
3. Inhalt des Bewilligungstextes:
 - Diese Sonderbewilligung ist pro Luftfahrzeug für 2 Monate im Kalenderjahr gültig. Eine Unterteilung in 8 Kalenderwochen (oder maximal 30 Einzeltage) auf der Basis einer Selbstdeklaration ist gestattet.

Vorteile/Nachteile :

- ⊕ Alle ausländisch immatrikulierten UL haben neu ein formelle Bewilligung:

29.09.2021

- ⊕ Anforderungen zur Erteilung einer Bewilligung analog allen Sonderbewilligungen, plus → Pflicht zur Führung einer Deklaration zur Lufttüchtigkeit;
- ⊕ Der Bewilligungstext wird klar definiert (2 Monate im Kalenderjahr, eine Unterteilung in max. 30 Einzeltage oder 8 Kalenderwochen gestattet),
→ soll anhand einer Tabelle auf der Sonderbewilligung als Selbstdeklaration dokumentiert werden können;
- ⊕ Aufsicht/Kontrolle seitens BAZL auf einer beweiskräftigen Grundlage möglich, da neu eine Bewilligungspflicht besteht;
- ⊕ Das BAZL anerkennt die Liste mit den zugelassenen UL's weiterhin als gültig an, auch für Gyrocopter und 3-Achsen gesteuerte LFZ bis zu einem Gesamtgewicht von 600 kg;
- ⊕ Rechtsdurchsetzungsmassnahmen sind möglich;
- ⊕ Automatisierte Information an ST der erteilten Bewilligungen (Query Empic);
- ⊕ Umsetzung ab 01.01.2022 möglich (Neu mit Übergangsfrist);
- ⊕ Industrie/AeCS;
- ⊕ Die Bewilligung wird verrechnet.
- ⊖ Administrativer Aufwand grösser;
- ⊖ Über Internetplattform die Bewilligung durch den Antragsteller zu erstellen, noch nicht umsetzbar.

Darf ich Dich bitten, das Thema / den Vorschlag nochmals in der Runde zu diskutieren und uns danach so rasch wie möglich Euer Feedback mitzuteilen .

Für weitere Fragen stehe ich sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Chris

Luzern, 5. November 2021 / RT/YB

u. Zeichen: RT/YB

EINSCHREIBEN

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Abteilung Sicherheit Flugtechnik (ST)
Herr Chris Rouèche
3003 Bern

Vorschlag zur Umsetzung des AIC 003/2021 B

Sehr geehrter Herr Rouèche, sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Möglichkeit zur Stellungnahme auf Ihr Mail vom 29. September 2021. Wie mit Ihnen telefonisch besprochen und per Mail bestätigt, kommen wir aus Abwesenheitsgründen erst heute dazu, Ihnen unsere Antwort zukommen zu lassen.

Grundsätzlich begrüssen der Aero-Club der Schweiz (AeCS) und die Swiss Microlight Federation (SMF) eine nachvollziehbare technische und administrative Überwachung der in der Schweiz stationierten ausländisch immatrikulierten Ultraleicht-Flugzeuge, solange die Regulierung nicht prohibitiven Charakter aufweist. Anlässlich der Besprechung vom 10. September 2021 in Ittigen mit der Amtsleitung und je einem Vertreter von AeCS und SMF wurde die Bereitschaft unsererseits zu einer partnerschaftlichen Kooperation mit dem BAZL auf diesem Gebiet signalisiert, solange diese *partnerschaftlich* und nicht durch unilaterale, unnötige oder ökologisch unsinnige Weisungen erfolgt.

Sowohl der AeCS als auch die SMF waren indessen sehr irritiert, als Skyguide am 12. August 2021 Auftrags des BAZL ein AIC publiziert und gleichentags in Kraft gesetzt hat, welches genau diejenigen Punkte regelt, welche an der Besprechung mit der Amtsleitung vom 10. September 2021 hätten erörtert werden sollen. Diese Vorgehensweise hatte wenig mit einem gegenseitig respektvollen Umgang zu tun und führte sowohl bei den betroffenen Piloten als auch bei Mitarbeitern des BAZL, der SUST und den mit der Materie vertrauten Politikern zu erheblichem Unmut und Kopfschütteln. Es ist deshalb umso erfreulicher, dass dem AeCS und der SMF nun Gelegenheit gegeben wird, die Details der Umsetzung des in Frage stehenden AIC 003/2021 B partnerschaftlich zu erarbeiten, so wie dies anlässlich der Besprechung mit der Amtsleitung andiskutiert wurde.

Zu den einzelnen, von Herrn C. Rouèche in seinem Mail vom 29. September 2021 Punkten nehmen wir nun wie folgt Stellung:

1. Bewilligungsmöglichkeit

Durch das Ausstellen einer Bewilligung erhält das BAZL die Möglichkeit der flächendeckenden Aufsicht über die betroffenen UL. Ein einfach ausgestaltetes Gesuchsformular mit der Möglichkeit zur elektronischen Einreichung zusammen mit eingescannten Beilagen ist zeitgemäss.

2. Erfordernisse für die Bewilligungsfähigkeit

Es ist unbestritten, dass nur diejenigen Flugzeugmodelle bewilligungsfähig sind, welche sich auf der BAZL-Liste befinden.

Dem Bewilligungsgesuch sind elektronisch folgende Beilagen anzuheften:

- Lufttüchtigkeitszeugnis der ausstellenden Behörde bzw. der delegierten Organisation inkl. allfällig vorhandene Auflagen und Einschränkungen.
- Lärmzeugnis, sofern aus dem Datenkennblatt der maximale Schallpegel für das betroffene Luftfahrzeug nicht klar ersichtlich ist.
- Eintragungszeugnis der ausstellenden Behörde bzw. der delegierten Organisation.
- Instandhaltungsnachweis, woraus hervorgeht, dass das betroffene Luftfahrzeug mindestens alle 24 Monate einer Inspektion durch einen akkreditierten Mechaniker (Part M66 oder Prüferklasse 5) unterzogen wurde.
Bemerkung: Aufgrund der schwachen Flugzeitenleistung der betroffenen Luftfahrzeuge genügt eine Unterhaltsinspektion alle 24 Monate analog der Regelung von Austrocontrol für UL.
- Nachweis der Dritthaftpflichtversicherung.
- Auf die geforderte Deklaration, dass das Luftfahrzeug nur in lufttüchtigem Zustand in Verkehr genommen wird, ist ersatzlos zu verzichten. Diese Deklaration ist nicht zielführend und hat einzig zum Zweck, allfällige Haftpflichtansprüche gegen das BAZL zu verhindern. Die oben geregelten Punkte genügen vollständig für eine möglichst hohe technische Sicherheit der betroffenen Maschinen und somit eine Absicherung des BAZL in haftpflichtrechtlicher Hinsicht.

3. Inhalt des Bewilligungstextes / Zeitliche Limitierung

Die angedachte zeitliche Limitierung des Flugbetriebs pro Luftfahrzeug für 8 Kalenderwochen oder 30 Tage pro Jahr wird kategorisch abgelehnt. Zudem bestehen 8 Kalenderwochen aus 60 Tagen und nicht aus 30.

Die betroffenen Luftfahrzeuge sind ausnahmslos deutlich weniger umweltbelastend als die in der Schweiz nach bestehenden EASA-Normen immatrikulierten Maschinen. Durch die bislang praktizierte ablehnende Haltung des BAZL gegenüber Ultraleichtflugzeugen mit Verbrennungsmotor konnte der erhoffte Substitutionseffekt, dass Piloten grösserer Maschinen auf UL umsteigen und damit wesentlich ökologischer fliegen, bisher leider noch gar nicht eintreten.

Anlässlich der Besprechung vom 10. September 2021 mit der Amtsleitung wurde mehrmals der (nicht publizierte) SUST-Rapport über den Unfall vom 29. Dezember 2018 in Arosa mit einem französisch immatrikulierten UL des Modells Savage zitiert und als Begründung aufgeführt, dass dem BAZL von der SUST empfohlen wurde, die UL-Szene besser zu kontrollieren. Gegen diese Empfehlung gemäss den in Ziffer 2 vorstehend aufgeführten Bedingungen ist nichts einzuwenden. In dem in Frage stehenden vorpublizierten SUST-Bericht, welcher dem BAZL vorliegt, aber den Besprechungsteilnehmern von AeCS und SMF nicht zur Verfügung gestellt wurde (!), wird die durch das BAZL im AIC 003/2021 B eingeführte zeitliche Limitierung indessen mit keinem einzigen Wort erwähnt, geschweige denn gefordert. Im Lichte der Betriebssicherheit der Flugzeuge und des fort-

laufenden Pilotentrainings ist eine zeitliche Limitierung absolut kontraproduktiv, ja sogar gefährlich. Auch der vom BAZL angeführte politische Wille, UL in der Schweiz aus Umweltschutzgründen so gut wie möglich zu beschränken, greift nicht, da Flugzeuge der UL-Kategorie rund 1/3 des Treibstoffes konventioneller Flugzeuge der Leichtaviatik benötigen und 2 bis 4 mal weniger Lärmemissionen produzieren. Gespräche mit Vertretern der SUST zu möglichen Auswirkungen des AIC 003/2021 B haben zudem gezeigt, dass auch seitens der SUST eine zeitliche Limitierung abgelehnt wird und bei nächster sich bietender Gelegenheit in einem Rapport moniert würde.

Viele in der Schweiz immatrikulierte ausländische UL bestehen aus Haltergemeinschaften. Eine zeitliche Limitierung bei z.B. 3 Haltern würde die maximale Flugtätigkeit pro Pilot auf 10 Tage pro Jahr beschränken. Um diese prohibitive Limite zu umgehen, würden Piloten vermehrt eigene Flugzeuge kaufen und die Haltergemeinschaften verlassen, was aus ökologischen Überlegungen wiederum völlig unsinnig wäre, da mehr statt weniger UL in der Schweiz fliegen würden.

4. Überflüge von ausländischen UL ohne geplante Landung in der Schweiz.
Das vom BAZL angedachte Bewilligungserfordernis für die Überquerung des Schweizerischen Luftraums wird abgelehnt, und zwar aus administrativen und finanziellen Überlegungen sowie Gründen der Sicherheit. Die Schweiz liegt mitten in Europa und ist ausnahmslos von Ländern umgeben, die UL-Luftfahrzeuge zum Betrieb zulassen. Sowohl die Topografie als auch oftmals die vorherrschenden Wetterlagen erfordern eine Durchquerung der Schweiz, z.B. zum Besuch der Messe in Friedrichshafen. Für einen einmaligen Überflug die ganzen administrativen Hürden und eine Gebühr von CHF 240.— zu verlangen, ist prohibitiv und würde somit einer gerichtlichen Überprüfung nicht Stand halten. Die Folge von dieser Regelung wäre, dass UL-Flugzeuge vermehrt mit abgeschaltetem Transponder die Schweiz durchqueren würden, was stark negative Auswirkungen auf die Sicherheit im Schweizerischen Luftraum hätte und auch unsererseits absolut unerwünscht ist. Rücksprachen mit der DGAC zu diesem Punkt haben zudem ergeben, dass die DGAC sofort auf Departementsebene UVEK intervenieren wird, falls administrative und finanzielle Hürden den Überflug des Schweizerischen Luftraums durch französische UL faktisch verhindern würden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sowohl der Aero-Club der Schweiz als auch die Swiss Microlight Federation eine technische Regulierung der UL-Szene mit den obenerwähnten Bemerkungen begrüssen. Auf eine zeitliche Limitierung des Flugbetriebs oder andere prohibitive Regelungen ist indessen aus Gründen von Sicherheit und Ökologie zu verzichten.

Freundliche Grüsse



Jean-Claude Ribaux
Präsident Swiss Microlight Federation



Yves Joël Burkhardt
Generalsekretär Aero-Club der Schweiz