

11.04.2022

## SITUATION MICROLIGHT EN SUISSE - AVRIL 2022

Les meetings de Payerne 29.04.2022 et de Wängi 07.04.2022 ont rencontré un grand succès. Ils ont permis de révéler une nécessité d'informer encore plus précisément nos membres.

Les bouleversements concernant les MLA (Microlight) déclenchés par l'OFAC ne sont pas toujours perçus correctement. Et ce qui est vrai aujourd'hui ne le sera probablement pas demain.

### 1. Administration SMF

A la suite de ces deux meetings EST / OUEST notre AG sera totalement électronique. Les votations se feront par notre site WEB et la procédure se déroulera sur une période de 30 jours.

### 2. Site WEB [www.swissmicrolight.ch](http://www.swissmicrolight.ch)

Transparence nous allons mettre une bibliothèque à disposition de nos membres bien sûr sous la partie privée. Tous les documents de nos diverses tractations y figureront

### 3. Négociations du 10.09.2021

Après d'âpres négociations, nous avons acquis les points suivants :

1. 600 kg. La liste des MLA pouvant demander des PtF contient des 600 kg. Des MLA certifiés LTF-UL BCARs peuvent y être ajoutés. (Ceci avait été dénié par les juristes OFAC au lendemain de la rencontre avec l'OFAC)
2. Certificat de Navigabilité étranger accepté
3. Aussi les certificat bruit
4. Check tous les deux ans par un mécanicien Part M66 ou "Prüferklasse 5" (comme en Autriche)
5. Utilisation espace aérien limité maintenant à 30 jours individuels et 4 semaines individuelles. (Ce que nous allons aussi combattre) *Source : Réponse OFAC du 26 janvier 2022*

A noter qu'il est primordial de défendre ces acquis car les collaborateurs OFAC ont la fâcheuse tendance à vouloir tirer la couverture à soi...

Un nouvel AIC qui intégrera ces points est en préparation, il pourrait par ailleurs contenir éventuellement contenir un point positif mais avec l'OFAC nous n'avons été habitués qu'à des déceptions...

### 4. Permit to Fly (PtF) ou pas ?

*Couverture Assurances (dans les circonstances actuelles)*

Des pilotes craignent que leurs assurances ne les couvrent pas en cas d'accident s'ils opèrent sans PtF. Les avis sont ici controversés, Le PtF ne reposant sur aucune base juridique. Le SMF comprend la démarche due à ces inquiétudes sans prendre position.

Cependant une demande de PtF sans précaution est très néfaste pour toute action juridique car ça équivaut à une reconnaissance de-facto des AIC !!!

Aussi le SMF recommande à ceux qui voudraient demander un PtF de joindre à leur demande le texte suivant qui mentionne restrictions importantes. ([Modèle à télécharger](#))

11.04.2022

## 5. Le vrai rôle du SMF

- Serait de contribuer à l'échange des connaissances avec nos voisins, comme nous l'avons fait en 2015.
- Serait de contribuer à la sécurité et à l'écologie au travers des innovations
- En lieu et place nous nous débattons dans des dédales juridico-administratifs stériles qui n'amènent rien, ni à la sécurité ni à l'avenir de notre domaine.

## 6. En 2015 "PEYO" de la FFPLUM à Neuchâtel

"Il suffit qu'il jette un œil sur le moteur et il change tout en un tour de main. On se creuse parfois la tête pour savoir ce qui ne fonctionne pas. Lui voit directement que c'est telle ou telle vis qui est endommagée." "Il a d'emblée démonté les carburateurs alors que nous n'avions jamais osé y toucher"

Venu avec une roulotte dans laquelle repose un riche stock de matériel, Pierre Pouchès, 67 ans, est une sommité dans le monde de l'ULM (ultra-léger motorisé) et celui de la réparation de moteur. Ce Gascon parcourt le monde et se rend partout où sa science est l'unique manière de résoudre les problèmes. Ce n'est pas pour rien d'ailleurs que son deuxième surnom après celui de "Peyo" est "Docteur Rotax", d'après la marque de moteurs en vogue dans l'aviation légère et ultralégère.

Malgré ses nombreux voyages, c'est la première fois que Pierre Pouchès venait transmettre son savoir en Suisse. Ceci à l'initiative de Jean-Claude Ribaux et du GVVN, qui a également invité à Colombier plusieurs mécaniciens romands spécialisés. Entre mercredi et jeudi, ils ont recueilli à l'aérodrome les conseils du responsable technique de la Fédération française d'ULM (FFPLUM).

Et... pour l'instant notre temps 100% bénévole et nos moyens, sont consacrés à combattre des décisions de notre autorité contreproductives pour la sécurité et l'avenir aéronautique de notre pays. Il serait temps d'avoir comme nos voisins une politique raisonnable dans notre domaine.

N'ayant pas été pilote militaire, je puis me permettre la remarque suivante :

Seule, en Suisse, notre aviation militaire, contribue actuellement très positivement à l'aviation légère au travers des cours SPHAIR. Des manuels remarquables plurilingues "Notions de base et procédures", de très haute qualité sont appréciés ...et utilisés...aussi en-dehors de nos frontières. De plus ces manuels sont mis gracieusement à la disposition de tout pilote et futur pilote. L'OFAC, qui gère les produits de la taxe essence payés majoritairement par l'aviation militaire, ... devrait en tirer les leçons.

Votre **S M F**

Jean-Claude Ribaux

Président SMF

Email : [president@swissmicrolight.ch](mailto:president@swissmicrolight.ch)

11.04.2022

## MICROLIGHT -SITUATION IN DER SCHWEIZ - APRIL 2022

Die Meetings in Payerne 29.04.2022 und in Wängi 07.04.2022 waren ein grosser Erfolg. Sie offenbarten die Notwendigkeit, unsere Mitglieder noch genauer zu informieren.

Die vom BAZL ausgelösten Umwälzungen bezüglich MLA (Microlight) werden nicht immer richtig wahrgenommen. Und was heute gilt, wird morgen wahrscheinlich nicht mehr gelten.

### 1. Verwaltung SMF

Im Anschluss an die beiden Ost / West Meetings wird unsere GV vollständig elektronisch sein. Die Abstimmungen werden über unsere WEB-Seite stattfinden und das Verfahren wird sich über einen Zeitraum von 30 Tagen erstrecken.

### 2. WEB-Seite [www.swissmicrolight.ch](http://www.swissmicrolight.ch)

**Transparenz!** Wir werden unseren Mitgliedern eine Bibliothek zur Verfügung stellen, natürlich unter dem geschützten Bereich. Alle Dokumente unserer verschiedenen Verhandlungen werden dort zu finden sein.

### 3. Verhandlungen vom 10.09.2021

Nach zähen Verhandlungen haben wir folgende Punkte erreicht:

1. 600 kg. Die Liste der MLA, die PtF beantragen können, enthält auch die 600 kg. LTF-UL BCARs zertifizierte MLAs können dort hinzugefügt werden. (Dies war von den OFAC-Juristen am Tag nach dem Treffen mit dem OFAC bestritten worden).
2. Ausländische Lufttüchtigkeitszertifikate werden akzeptiert.
3. Lärmzertifikat auch
4. Check alle zwei Jahre durch einen Mechaniker Part M66 oder "Prüferklasse 5" (wie in Österreich).
5. Luftraumnutzung jetzt auf 30 Einzeltage und 4 Einzelwochen beschränkt. (Was wir auch bekämpfen werden). *Quelle: BAZL Antwort vom 26. Januar 2022*

Anzumerken ist, dass es von größter Wichtigkeit ist, diese Errungenschaften zu verteidigen, da die BAZL-Mitarbeiter die unangenehme Tendenz haben, die Decke über den Kopf ziehen zu wollen...

Ein neues AIC, das diese Punkte integrieren wird, ist in Vorbereitung, es könnte im Übrigen eventuell einen positiven Punkt enthalten, aber mit dem BAZL sind wir ja diese Enttäuschungen gewohnt...

### 4. Permit to Fly (PtF) oder nicht?

*Versicherungsschutz (unter den gegenwärtigen Umständen).*

Einige Piloten befürchten, dass ihre Versicherungen sie im Falle eines Unfalls die Deckung ablehnen, wenn sie ohne PtF fliegen. Die Meinungen sind hier kontrovers, da es keine rechtliche Grundlage für PtF gibt. Das SMF versteht den Schritt aufgrund dieser Bedenken, ohne dazu Stellung zu beziehen.

Allerdings ist ein Antrag auf PtF ohne Vorsichtsmassnahmen sehr schlecht für weitere rechtliche Schritte, da dies einer De-facto einer Anerkennung der AICs gleichkommt!

11.04.2022

Das SMF empfiehlt daher denjenigen, die eine PtF beantragen möchten, ihrem Antrag den folgenden Text mit wichtigen Einschränkungen beizufügen. *(Vorlage zum Herunterladen)*

## 5. Die wahre Rolle des SMF

- Wäre es, zum Wissensaustausch mit unseren Nachbarn beizutragen, wie wir es 2015 getan haben.
- Wäre, durch Innovationen zur Sicherheit und Ökologie beizutragen.

Stattdessen kämpfen wir uns durch sterile juristisch-administrative Labyrinth, die nichts bringen, weder für die Sicherheit noch für die Zukunft unserer Interessen.

## 6. Im Jahr 2015 "PEYO" der FFPLUM in Neuchâtel.

"Er braucht nur einen Blick auf den Motor werfen und er erkennt und erledigt alles im Handumdrehen. Manchmal zerbrechen wir uns den Kopf darüber, was nicht funktioniert. Er sieht es direkt, dass es diese oder jene Schraube ist, die beschädigt ist. Er hat auf Anhieb die Vergaser zerlegt, obwohl wir uns nie zugetraut hätten."

Pierre Pouchès (67), der mit einem Wohnwagen gekommen ist, in dem ein umfangreiches Materiallager hat, ist eine Koryphäe in der Welt der Ultraleichtflugzeuge für Motorenfragen. Der Mann aus der Gascogne reist um die ganze Welt und kommt überall dorthin, wo sein Wissen die einzige Möglichkeit ist, Probleme zu lösen. Nicht umsonst lautet sein zweiter Spitzname nach dem von "Peyo" "Doktor Rotax", nach der Motorenmarke, die in der Leicht- und Ultraleichtfliegerei weit verbreitet ist.

Trotz seiner vielen Reisen war es das erste Mal, dass Pierre Pouchès in die Schweiz kam, um sein Wissen weiterzugeben. Dies geschah auf Initiative von Jean-Claude Ribaux und dem GVVN, der auch mehrere spezialisierte Westschweizer Mechaniker nach Colombier eingeladen hatte. Zwischen Mittwoch und Donnerstag holten sie sich auf dem Flugplatz die Ratschläge des technischen Leiters des französischen Ultraleichtflugverbands (FFPLUM).

Im Moment werdenden wir 100 % unsere ehrenamtliche Zeit und Mittel dazu, Entscheidungen unserer Behörde zu bekämpfen, die für die Sicherheit und die Zukunft der Luftfahrt in unserem Land kontraproduktiv sind. Es wäre an der Zeit, sich wie unsere Nachbarn einer vernünftigen Politik in diesem Bereich, anzuschliessen.

Da ich kein Militärpilot war, darf ich mir folgende Bemerkung erlauben:

In der Schweiz trägt unsere Militärluftfahrt zurzeit durch die SPHAIR-Kurse sehr positiv zur Leichtaviatik bei. Die bemerkenswerten mehrsprachigen Lehrbücher "Grundkenntnisse und Verfahren" von hoher Qualität werden auch ausserhalb unserer Grenzen geschätzt und benutzt. Darüber hinaus werden diese Handbücher allen Piloten und zukünftigen Piloten kostenlos zur Verfügung gestellt. Das BAZL, das die Einnahmen aus der Treibstoffsteuer verwaltet, die mehrheitlich von der Militärluftfahrt bezahlt wird, ... sollte daraus Ihre Lehren ziehen.

Ihre **S M F**

Jean-Claude Ribaux

Präsident SMF

Email : [president@swissmicrolight.ch](mailto:president@swissmicrolight.ch)