



neujahrsgespräch

Daniel Riner und Hanspeter Denzler

Als Juristen hangeln sich SHV-Präsident Daniel Riner und Direktor Hanspeter Denzler nicht von Thermikschlauch zu Thermikschlauch, sondern – zwei Stockwerke tiefer – von Ast zu Ast im Paragrafen- und Meinungsdschungel. Sie orton günstige Taktiken der Verbandsführung und setzen sich mit Verve für unsere fliegerische Freiheit ein.

*Politik ist ein
permanentes Machtspiel*

 **Interview: Thomas Oetiker**

«Swiss Glider»: Zentrales Thema der letzten Clubpräsidentenkonferenz waren Elektroschirme (siehe Seite 28). Wie steht der SHV dazu?

Daniel Riner: Wir müssen die Wünsche und Bedürfnisse der SHV-Mitglieder feststellen und ihnen entsprechen, weil der Vorstand und die Geschäftsstelle ja die Mitglieder vertreten. Dementsprechend handeln und politisieren wir. Wenn die Mehrheit wünscht, dass wir uns für Elektroschirme und Elektrodeltas engagieren sollen, dann machen wir das. Wie wir das dann umsetzen, müssen wir uns gut überlegen. Sinnvoll dürfte zunächst die Einsetzung einer Arbeitsgruppe und die Erarbeitung eines Konzepts sein, dann bei den Behörden vorstellig werden und schliesslich kommt das Suchen nach Wegen, dies mit dem Gesetz in Einklang zu bringen.

So wie beim Speedflying? Da gab es ja recht schnell Regelungen.

Die Ausgangslage beim Speedflying war anders. Ein Speedflyer ist nicht motorisiert und ganz klar ein Hängegleiter, bei dem die bestehenden Regeln anwendbar sind. Da ging es darum, ob der Speedflyer, weil er vom Gleitschirm technisch etwas abweicht, nicht eine gesonderte Behandlung punkto Ausbildung und Brevet erfahren soll. Die Frage war auch – weil der Speedflyer ausgesprochen tief über dem Gelände betrieben wird – ob das nicht zusätzliche Probleme gibt, für die man Lösungen finden muss.

Hanspeter Denzler: Was die aktuelle Situation bei den Elektroschirmen betrifft, so sind diese nach heutigem Recht motorisierte Luftfahrzeuge und gelten angesichts der Flächenbelastung von weniger als 20 kg/m² als Ultralights, und die sind bekanntlich in der Schweiz verboten.

Wären Elektroschirme also das Bier der Swiss Microlight Federation SMF?

Nein. Würde es wirklich zum Betrieb von Ultralights in dieser Form kommen, wäre es sinnvoll, wenn sie bei uns wären und nicht bei der SMF untergebracht werden, da es sich schliesslich um Gleitschirme, wenn auch um motorisierte handelt.

Daniel Riner: Unsere Statuten müssten allerdings den geänderten Bedürfnissen angepasst werden. In den Statuten steht, dass sich der SHV für die Förderung und Erhaltung des umweltfreundlichen Hängegleitersports einsetzt. Als diese Statuten gemacht wurden, dachte noch kein Mensch an elektrobetriebene Hängegleiter! Darum stellte

sich auch damals die Frage nicht, ob man diese unter die eigenen Fittiche nehmen sollte. Bei der Motorisierung von Hängegleitern standen bisher Verbrennungsmotoren im Vordergrund. Kommt nun aber eine neue technische Entwicklung wie leichte und leistungsfähige Batterien für Elektromotoren in der Fliegerei, muss man eben die Statuten überdenken, flexibel sein und neu entscheiden. Ob das dann am Schluss auch erfolgreich ist, steht auf einem anderen Blatt. Letztendlich entscheiden die Politiker und das Volk. Wenn wir uns aber nicht engagieren, passiert sowieso nichts.

Müsste darüber nicht die GV abstimmen?

Über eine Statutenänderung sicher. Wie man hingegen die Mehrheitsmeinung in unserem Verband eruiert, ist eine andere Frage. Schaut man, wie viele Mitglieder jeweils an der GV teilnehmen, dann ist dies meiner Meinung nach nicht die richtige Instanz für eine aussagekräftige Antwort. Repräsentativer ist eine Umfrage in der Präsidentenkonferenz und zuverlässiger eine Umfrage bei allen Mitgliedern.

Hanspeter Denzler: So oder so gilt es aus meiner Sicht, die Vor- und Nachteile einer motorisierten Sparte beim SHV sorgfältig abzuwägen. Die grosse Akzeptanz unseres Hängegleitersports, wie er heute betrieben wird, ist nicht zuletzt seiner Umweltfreundlichkeit, der Lautlosigkeit zuzuschreiben.

Daniel Riner: Die grosse Frage ist, wollen wir uns für diese Sparte engagieren? Und sollten diese Deltas und Gleitschirme mit Elektroantrieb kommen, wäre es nicht gescheiter, sie wären im SHV integriert, und wir hätten damit die Möglichkeit, steuernd einzuwirken? Aber ganz klar: Dies alles darf unter keinen Umständen den traditionellen, herkömmlichen Hängegleitersport schädigen. Die grosse Mehrheit unserer Mitglieder ist logischerweise nicht dafür, etwas zu unterstützen, das für sie Nachteile bringt. Wir dürfen aber auch keine Verhinderer und Nein-Sager sein!

Richtung deutsche Verhältnisse

Das Berner Jagdinspektorat sähe es am liebsten, der nächste Gleitschirm-Weltcup würde statt in Grindelwald im Pfefferland durchgeführt. Was ist Stand der Dinge?

Hanspeter Denzler: In der Verordnung über den Wildtierschutz des Kantons Bern ist festgehalten, dass für sportliche Anlässe in Wildschutzgebieten von regionaler Bedeutung eine Bewilligung des Amtes für Landwirtschaft und Natur eingeholt werden muss. Da wir in diesen Gebieten ja gar nicht starten, sondern diese höchstens überfliegen, braucht es aus unserer Sicht und entgegen der Meinung



entretien *annuel*

Daniel Riner und Hanspeter Denzler

La politique est un jeu de pouvoir permanent

Daniel Riner et Hanspeter Denzler, président et directeur de la FSVL, sont des juristes qui ne naviguent pas comme nous de pompe thermique en pompe thermique, mais, quelques étages plus bas, de «branche» en «branche» dans la jungle des actes et paragraphes de la loi. Ils s'efforcent de déceler les tactiques propres à une bonne gestion de la fédé et luttent avec brio pour défendre notre liberté de vol.

 **Interview: Thomas Oetiker**

«Swiss Glider»: le thème principal de la dernière conférence des présidents de club était le parapente électrique (cf. p. 28). La position de la FSVL sur la question?

Daniel Riner: le comité et le secrétariat représentent les membres FSVL, donc nous devons être attentifs à leur vœux et besoins et tâcher d'y répondre. Nous agissons et menons notre politique dans ce sens. Si la majorité souhaite que nous nous engagions en faveur du parapente et du delta à moteur électrique, nous le ferons. Comment réaliser ce souhait? Cela, nous devons d'abord bien le peser. Il serait judicieux, dans un premier temps, de former un groupe de travail et d'élaborer un concept à soumettre aux autorités. Enfin, il faudra(it) rechercher les moyens de mettre ce projet en accord avec la loi.

Comme pour le speedflying? Là, on a pu fixer très rapidement les dispositions légales!

Pour le speedflying, la situation initiale était différente. Un speedflyer n'est pas motorisé et c'est, de tout évidence, un planeur de pente auquel s'applique la réglementation existante. Dans ce cas, il s'agissait de savoir si, étant donné que le speedflyer s'éloigne un peu du parapente sur le plan technique, on devait l'aborder différemment du point de vue formation et licence. De plus, comme le speedflyer évolue très bas au-dessus du relief, on était en droit de se demander s'il n'y aurait pas là des problèmes supplémentaires à régler.

Hanspeter Denzler: une aile propulsée par moteur électrique reste, selon la législation, un aéronef motorisé et, de par sa charge alaire inférieure à 20 kg/m², est considéré comme un ULM. Chacun sait que les ultra-légers à moteur sont interdits en Suisse.

Le parapente électrique pourrait-il être une cause à défendre pour la Swiss Microlight Federation?

Non. Si un planeur de pente était un jour autorisé à voler sous cette

forme, il serait préférable qu'il soit hébergé par nous et pas par la SMF, car il s'agit avant tout d'un parapente... même s'il est motorisé.

Daniel Riner: il conviendrait évidemment d'adapter nos statuts aux besoins nouveaux. Nos statuts précisent que la FSVL a pour but d'encourager et sauvegarder un sport de vol libre «respectueux de l'environnement». Lorsqu'on les a rédigés, personne ne pensait encore aux planeurs de pente propulsés par un moteur électrique! Il n'était donc pas question de prendre ou non un tel appareil sous notre aile. Jusqu'ici, quand on évoquait la motorisation de planeurs de pente, on pensait forcément au moteur thermique. Si la technique actuelle permet de produire des batteries performantes et légères pour un moteur adapté à notre sport, on doit réexaminer nos statuts en faisant preuve d'ouverture. Mais n'oubliez pas qu'au bout du compte, ce sont les politiciens et le peuple qui décident. Cela dit, il est clair que si nous ne prenons pas position, il ne se passera rien.

L'AG devrait-elle être consultée?

Pour une modification des statuts, bien sûr! Mais arriver à dégager une majorité dans nos rangs, ça, c'est une autre question. Regarde le nombre de membres qui prennent part à l'AG... A mon avis, ce n'est pas l'instance idéale pour obtenir une réponse probante. Un sondage lors d'une conférence des présidents suivi d'une enquête sérieuse auprès des membres seraient plus représentatifs.

Hanspeter Denzler: quoi que l'on décide, il faut, selon moi, peser soigneusement les avantages et désavantages d'une catégorie motorisée au sein de la FSVL. L'excellente image dont jouit actuellement notre sport est aussi due au fait qu'il respecte l'environnement, notamment parce qu'il n'est pas bruyant.

Daniel Riner: la grande question est: voulons-nous engager en faveur de ce nouveau secteur? Et: si le delta et le parapente motorisés s'imposent, ne serait-il pas plus sensé de les intégrer à la FSVL afin de pouvoir les réglementer et contrôler? Une chose est claire: tout cela ne doit en aucune façon causer du tort au sport traditionnel de vol libre. L'immense majorité de nos membres ne tient pas, c'est logique, à ce que nous soutenions quelque chose qui entraîne des désavantages pour eux. Nous ne voulons pas pour autant jouer les empêcheurs de tourner en rond et les opposants systématiques.

On va dans la direction des principes allemands

L'inspectorat bernois de la chasse aimerait bien que la prochaine PWC soit organisée sur la lune plutôt qu'à Grindelwald.

Hanspeter Denzler: dans l'ordonnance du canton de Berne sur la protection du gibier, il est dit que pour des manifestations sportives

des Jagdinspektorats des Kantons Bern keine Bewilligung für die Durchführung des PWC bzw. für einen Überflug einer Wildruhezone. Diese Grundsatzfrage lassen wir jetzt durch einen Luftrechtspezialisten juristisch abklären. Es kann nicht sein, dass unsere Piloten bei Wettkämpfen für Streckenflüge kantonale Überflugbewilligungen einholen müssen. Hier wird ein Grundrecht von uns beschnitten.

Kann der PWC Grindelwald nun durchgeführt werden?

Der wird durchgeführt! Ausser die Polizei stoppt uns.

Das wäre der Worst case.

Darum klären wir die juristische Lage vorher ab.

Daniel Riner: Für mich stellt sich die Frage, auf welche Rechtsgrundlage man sich bei solchen Verboten abstützt. Auf kantonale Verordnungen oder Gesetze? Dann sieht es mager aus. Aber auch das Bundesrecht kennt Vorschriften mit dem Zweck, die Umwelt zu schützen. Zieht man diese Schutzbestimmungen heran, um das Luftrecht einzuschränken? Die Regelung des Luftrechts ist Bundessache, da sind wir uns einig. Aber: Wenn nun auch in diesem Bundesrecht Bestimmungen sind, die Einschränkungen zulassen? Es ist sicher richtig und notwendig, diese Frage einmal fundiert abklären zu lassen.

Was wäre besser für uns?

Die Kantone sind nicht so sicher, wie sie vorgehen sollen, wenn sie uns einschränken möchten. Wir sagen immer, Bundesrecht sei anwendbar und das BAZL zuständig. Warten wir die Expertenmeinung ab. Sicher ist aber leider, dass das politische Klima heute nicht für mehr Freiheit ist.

Hanspeter Denzler: Nicht nur in Bern, auch in Nidwalden gibt es den Wunsch nach Einschränkungen. Der SHV setzt sich noch immer für den Vereinbarungsweg ein, um bei solchen Problemen einvernehmliche Lösungen zu suchen, mit der beide Seiten leben können.

Daniel Riner: In welche Richtung geht es? In Deutschland ist das Fliegen überall verboten, ausser dort, wo es nach erfolgter Umweltverträglichkeitsprüfung speziell erlaubt ist. Bei uns ist es vom Grundsatz her gerade umgekehrt. Jetzt besteht die Tendenz, dass die Verbote immer mehr ausgeweitet werden und praktisch alle Räume füllen, ausser in denjenigen Gebieten, in denen man uni sono positiv dafür eingestellt ist. Es geht in Richtung deutsche Verhältnisse. Nicht dass ich das gut fände! Es ist einfach eine Feststellung. Eine Entwicklung, der man entgegengetreten muss. Bei aller Rücksichtnahme auf Tiere oder Luftraumbenützer ist sie völlig übertrieben...

Wildtiere möglichst nicht zu stören ist bei den Piloten eigentlich unbestritten. Was sich aber zwischen Ämtern sowie Umweltvertretern und den Flugvertretern abspielt, sind zermürbende Machtspiele.

Hanspeter Denzler: Die ganze Politik ist ein permanentes Machtspiel.

Daniel Riner: Und auch wir sind jetzt ein Spielball.

Hat sich im vergangenen Jahr in den «traditionellen» Wildschutz-Konfliktgebieten etwas getan?

Hanspeter Denzler: Nidwalden ist noch nicht spruchreif, im Berner Oberland stellt sich das Problem mit dem PWC. In Schänis haben wir jetzt einen zusätzlichen Startplatz – im St. Galler Oberland ist es zurzeit ruhig.

Luftraum teilen

Viele Hängegleiterpiloten haben Mühe mit den Luftraumansprüchen der Luftwaffe. So blieb während der letzten Gleitschirmsm in Anzère die militärische TMA Sion stets aktiviert... wurde aber nicht benutzt. Könnte uns die Luftwaffe nicht mehr entgegenkommen?

Hanspeter Denzler: Wenn dies der Fall gewesen wäre, ohne dass Aktivitäten stattgefunden haben, dann würde ich dies sehr an der Grenze zur Schikane empfinden. Ich kann mir aber schlicht nicht vorstellen, dass die TMA ohne Grund aktiviert wurde.

Daniel Riner: Die Luftwaffe schikaniert uns sicher nicht absichtlich.

d'importance régionale, il faut une autorisation de l'Office de l'agriculture et protection de la nature. Comme nous ne décollons pas dans ces zones et les survolons tout au plus, pas besoin, à notre avis et contrairement à ce que prétend l'inspectorat, d'obtenir d'autorisation pour organiser une PWC, même avec survol d'une zone de tranquillité. Nous faisons en ce moment analyser le problème par un spécialiste du droit aérien. On ne voit pas pourquoi nos pilotes devraient demander une autorisation de survol avant de participer à une compétition de distance. On tente de nous supprimer un droit fondamental!

D'accord, mais la PWC de Grindelwald pourra-t-elle avoir lieu?

Elle aura lieu! A moins que la police ne nous arrête.

Le pire des scénarios...

C'est pourquoi nous voulons au préalable clarifier la situation juridique.

Daniel Riner: pour moi, il s'agit de savoir sur quelle base juridique on se fonde pour édicter une telle interdiction. Un arrêté cantonal? Argument médiocre. Le droit fédéral contient certes des prescriptions relatives à la protection de l'environnement. Doit-on s'en servir pour limiter le droit aérien? La réglementation du droit aérien est une affaire fédérale, nous sommes tous d'accord. Mais y-a-t-il dans ce droit fédéral des dispositions qui autorisent de telles limitations? Il est nécessaire de clarifier cette question une fois pour toutes.

Que pouvons-nous espérer?

Les cantons ne savent pas trop comment procéder quand ils aimeraient restreindre nos activités. Nous disons toujours: le droit fédéral est applicable et l'OFAC compétent en la matière. Attendons les conclusions des experts, mais il est certain que le climat politique actuel n'est pas favorable à davantage de liberté.

Hanspeter Denzler: pas uniquement à Berne, mais aussi à Nidwald, beaucoup souhaitent des restrictions. La FSVL continue à se battre pour trouver, par la voie conventionnelle, des solutions à l'amiable à de tels problèmes et qui soient acceptables pour les deux parties.

Daniel Riner: mais dans quelle direction va-t-on? En Allemagne, il est interdit de voler... sauf là où cela est autorisé après examen et preuve faite de non-nuisances pour l'environnement. Chez nous, le principe est en quelque sorte inversé. La tendance est d'étendre de plus en plus les interdictions et de les appliquer à pratiquement toutes les régions, mis à part les lieux où règne une unanimité en faveur du sport. On va dans la direction des principes allemands. Loin de moi l'idée de m'en réjouir. C'est juste un constat, une évolution à laquelle il faut s'opposer. On va trop loin, même en tenant le plus grand compte des intérêts de la faune ou des autres utilisateurs.

Que l'on doive déranger le moins possible les animaux sauvages, aucun pilote ne le conteste. Mais ce qui se passe entre certains fonctionnaires, les défenseurs de l'environnement et les représentants du vol n'est-il pas qu'un petit jeu épuisant pour le pouvoir?

Hanspeter Denzler: toute la politique est un jeu de pouvoir permanent!

Daniel Riner: et nous aussi ne sommes qu'une balle de jeu...

A-t-on progressé l'an dernier dans les zones «traditionnelles» à conflit?

Hanspeter Denzler: Nidwald n'est pas encore prêt à négocier. Dans l'Oberland bernois a surgi le problème de la PWC. A Schänis, nous jouissons désormais d'un déco supplémentaire. Dans l'Oberland saint-gallois, c'est le calme plat pour le moment.

Se partager l'espace aérien

De nombreux libéristes ont du mal à accepter les exigences des Forces aériennes concernant les espaces réservés. La TMA militaire de Sion, par exemple, est restée active durant le dernier CS de parapente à Anzère... sans être utilisée. Les FA ne peuvent-elles se montrer plus compréhensives?

Das Gespräch mit der Luftwaffe ist gut; sie zeigt grosses Verständnis für unsere Anliegen.

Hanspeter Denzler: Wir haben mit mehreren Exponenten der Luftwaffe zu tun und haben eines gemeinsam: Wir teilen den gleichen Raum, das wissen auch alle, und man bemüht sich, gegenseitig Rücksicht zu nehmen. Prioritäten werden aber in der Airspace Policy formuliert, und die liegen eben bei der internationalen Verkehrsfliegerei, es folgen die Luftwaffe, die General Aviation und darin am Schluss die Hängegleiter. Das müssen wir zur Kenntnis nehmen.

Sind in Dübendorf resp. im Zürcher Oberland die gemeinsamen Ansprüche an den Luftraum auf guten Wegen?

Da sind wir einen grossen Schritt weiter gekommen. Im Rahmen der Verhandlungen einigte man sich auf eine Anhebung der Untergrenze der TMA DUB 2 um 500 Fuss auf neu 5500 ft und eine Vergrösserung derselben Richtung Westen. Damit werden Streckenflüge von der Alp Scheidegg wieder möglich! Das BAZL hat zu dieser Änderung auch eine Konsultation durchgeführt. Es wurden keine Einwände gemacht, und die Änderung wird auf den neuen Karten vom März 2008 publiziert.

In die Kategorie Schauergeschichten gehören erste Meldungen über die drei neuen Übungsräume für PC-21-Flugzeuge – allesamt in Hängegleiter-Fluggebieten gelegen. Wird der Brei so heiss gegessen wie er serviert wird?

Die Räume dienen einzig dazu, Piloten der Luftwaffe auszubilden, damit sie direkt vom PC-21 auf die F/A-18 Hornet umsteigen können. Im Airspace-Regulation-Team haben wir von diesem Projekt einfach Kenntnis bekommen. Die Trainingsflüge werden ab dem 13. März durchgeführt.

Wenn die genauen Modalitäten noch nicht bekannt sind – könnte es sein, dass diese Flüge früh morgens durchgeführt werden und uns gar nicht stören?

Diese Flugzeuge sind ja nicht ganz leise. Wie dies die Bevölkerung beurteilt, wenn die Flüge früh am Morgen gemacht werden, ist schwierig zu sagen. Es wäre aber sicher am besten, wenn man die Flüge in eine Phase legen könnte, während der wir nicht aktiv sind. Stark betroffen sind auch die Segelflieger – wir werden uns gemeinsam und mit der übrigen GA gegen Einschränkungen wehren.

Jurapiloten waren im vergangenen Jahr von den Einschränkungen durch den Probelauf der Südanflüge auf den Flughafen Basel nicht so begeistert. Die Zone war 25 Mal aktiv, Flugzeuge wurden aber keine gesehen. Der Probelauf diente dazu, unsere Disziplin zu testen. Motivierend war es trotzdem nicht, so realitätsfern zu üben.

Der Test sollte einzig zeigen, ob unsere Leute realisieren, wann eine Zone aktiv ist. Ist sie nicht aktiv, dürfen sie fliegen. Ist sie aktiv, dürfen sie nicht fliegen. Als im Frühjahr gutes Flugwetter war, gab es keine Aktivierung, weil die Flugsicherung in Basel-Mühlhausen technisch noch nicht so weit war. Als sie dann endlich so weit war, mussten sie von der Übungsanlage her die Zone halt mehrere Tage hintereinander aktivieren.

Gab es ein Feedback vom Flughafen Basel?

Es wurden keine Luftraumverletzungen von Hängegleitern festgestellt. Ein grosses Kompliment an unsere Piloten. Aber ein Ballon fuhr in die TMA. Seit dem 22. November gibt es nun diese Südanflüge auf Bâle-Mulhouse.

Von den Piloten hört man, dass die Tonbandansagen nur schlecht hörbar waren. Wird das verbessert?

Das wird im Rahmen des Safetyassessments ein Thema sein.

Einfacher wäre eine Alarmierung der Piloten, z.B. via SMS. Dann müsste man nicht jede halbe Stunde anrufen. Könnte man so was einführen?

Hanspeter Denzler: si cela avait été le cas et qu'aucune activité ne s'y déroule, je considérerais cette décision à la limite de la tracasserie. Mais je ne peux m'imaginer que la TMA ait été activée sans raison.

Daniel Riner: les FA ne nous causent certainement pas intentionnellement du tracas. Nos rapports sont bons avec elles et elles font réellement preuve de compréhension pour nos besoins.

Hanspeter Denzler: nous ne sommes pas les seuls à subir les exigences des FA. Nous avons tous une chose en commun: nous partageons le même espace et nous nous efforçons de nous respecter les uns les autres. Les priorités sont définies dans l'Airspace Policy, c.-à-d. en fonction du trafic de ligne international. Les FA ne viennent qu'ensuite, puis la General Aviation et, au bout de la hiérarchie, le vol libre. C'est une réalité qu'il faut accepter.

Est-ce qu'à Dübendorf, je veux dire dans l'Oberland zurichois, nos revendications ont une chance d'aboutir?

Nous avons fait un grand pas en avant. Dans le cadre des négociations, on s'est mis d'accord sur une hausse de 500 ft de la limite inférieure de la TMA DUB 2 (5'500 ft à présent) ainsi que sur un élargissement de cette TMA vers l'Ouest. Les vols de distance au départ d'Alp Scheidegg sont à nouveau possibles! L'OFAC a lancé une procédure de consultation et personne n'a fait opposition. La nouvelle structure sera publiée sur les cartes à paraître en mars 2008.

On peut ranger dans la catégorie «histoires à faire peur» les premières infos concernant les trois nouvelles zones d'exercice pour PC 21, toutes situées dans des régions de vol libre. La soupe sera-t-elle vraiment aussi amère?

Ces zones seront utilisées uniquement pour la formation de pilotes militaires, afin de leur permettre de passer directement du PC-21 au F/A-18 Hornet. Au sein du Airspace-Regulation-Team, nous avons simplement pris connaissance de ce projet. Les vols d'entraînement débiteront à partir du 13 mars.

Donc les modalités exactes ne sont pas encore connues. Se pourrait-il que ces vols se déroulent tôt le matin, donc sans nous déranger?

Ces appareils ne sont pas vraiment silencieux... Difficile à dire comment la population réagirait à des vols matinaux. On peut naturellement espérer que les entraînements s'effectuent aux heures où les libéristes ne volent pas. Les vélivoles sont eux aussi menacés. Nous œuvrerons avec eux et d'autres secteurs de la GA pour contester les restrictions planifiées.

L'an dernier, les pilotes jurassiens ont eu du mal à accepter les limitations durant la phase d'essai des approches sud Bâle. La zone a été activée 25 fois sans qu'aucun avion ne l'utilise. Cette phase d'essai a servi en fait à tester notre discipline...

Le test n'avait pas d'autre but que de voir si nos pilotes se rendent compte à quel moment une zone est active. Si elle ne l'est pas, ils peuvent voler. Lorsque, au printemps, la météo était favorable au vol, elle n'a jamais été activée simplement parce que la sécurité aérienne de l'aéroport n'était pas encore prête sur le plan technique. Quand ce fut le cas, il a bien fallu activer la zone plusieurs jours de suite pour tester les procédures d'approche.

A-t-on eu des échos de l'aéroport de Bâle après la phase d'essai?

On n'a pas relevé d'infraction à l'espace aérien de la part de libéristes. Compliment à nos pilotes! Un aérostat a pénétré dans la TMA. L'ILS sur la piste 34 de Bâle-Mulhouse fonctionne normalement depuis le 22 novembre.

Les pilotes prétendent que l'écoute des messages enregistrés est à peine audible. Cela sera-t-il amélioré?

Ce point sera discuté dans le cadre des safetyassessments.

Il serait plus simple d'alarmer directement les pilotes, p. ex. par SMS. On ne serait plus obligé de téléphoner toutes les demi-heures...

Auch das ist in Diskussion. Möglich wäre auch eine Funk-Aktivierung – wenn man einen Funk mit Lizenz hat.

Im Wallis oder sonst wo in den Schweizer Alpen dürfen wir bis auf 3950 m resp. 600 m über dem Gelände fliegen. Überquert man die Grenze nach Italien, vergrössert sich unsere Freiheit auf 5200 m. Haben uns die Italiener lieber?

Bei uns geht es wegen der Luftwaffe nicht so hoch. Umgekehrt gehe ich davon aus, dass die italienische Luftwaffe nicht in Grenznähe zur Schweiz trainiert, weil sie genügend anderen Raum zur Verfügung hat. Nur wenig südlich der Alpen entfernt geht die Obergrenze in Italien aber viel weiter runter als in der Schweiz! Dort gibt es nur die Lufträume C und G und keine weiteren Abstufungen. Überdies wimmelt es südlich der Grenze nur so von Sperrzonen, von den riesigen CTRs in Norditalien ganz zu schweigen.

Kopfzerbrechen

In Innerrhoden haben die jährlichen Polizeikontrollen am Landeplatz bereits Tradition. Am meisten hängen geblieben sind Piloten ohne SHV-Nummern auf dem Schirm. Animiert der SHV kantonale Polizeiorgane zu solchen Kontrollen?

Daniel Riner: Selbstverständlich spielt der SHV nicht Polizei und schwärzt seine Mitglieder auch nicht an. Aber: Es liegt in der Kompetenz der Kantonspolizei, die Einhaltung von Vorschriften, auch von bundesrechtlichen Luftfahrtvorschriften, zu kontrollieren und durchzusetzen. Nicht die Polizisten sind die Bösen, sondern wir haben uns so zu verhalten, dass sie keinen Anlass haben, bei uns etwas zu beanstanden.

Es ist eine Tatsache, dass viele Piloten ohne SHV-Nummern fliegen. Grossmehrheitlich wird dieser illegale Zustand im fliegerischen Alltag geduldet.

Das macht uns Kopfzerbrechen. Argumentiert wird mit technischen Problemen. Ja, das ist nicht bloss eine Ausrede. Ich denke tatsächlich, dass man hier ansetzen muss. Die Nummern müssen problemlos drauf gemacht und wieder entfernt werden können und dürfen sich beim Fliegen trotzdem nicht lösen. Das ist schwierig, müsste aber technisch lösbar sein. Es wird in diese Richtung leider überhaupt nicht geforscht.

Hanspeter Denzler: Es ist nicht einfach. Das BAZL hat aber realisiert, dass die Nummernpflicht nicht gut eingehalten wird, und wir haben für dieses Jahr konkrete Signale bekommen, dass vermehrt Kontrollen durchgeführt werden. Entweder durch die kantonale Polizei oder durch das BAZL.

Ein weiteres Problem: Das jahrelange Hickhack bei der Gleitschirmhomologation ist für die meisten unverständlich – das Nebeneinander zweier Normen, der EN-Norm und des Gütesiegels. Welches ist die Position des SHV?

Daniel Riner: Der SHV wirkt nicht darauf hin, eine eigene neue Norm zu kreieren. Wir sind für eine Vereinheitlichung. In der EHPU, in der alle Nationen vertreten sind, wird regelmässig – und zwar mit hochroten Köpfen und hoch erhobener Stimme – über Prüfverfahren und Normierung gesprochen. Hier werden die unterschiedlichen Interessen vehement durchgesetzt, vertreten und sichtbar gemacht. Auch finanzielle Interessen der Hersteller.

Der SHV steht also etwas daneben?

Nein; er versucht vermittelnd, beschwichtigend und harmonisierend einzuwirken. Aber wir können den verschiedenen Ländern ja keine Vorschriften machen. Alle wollen eine einzige Norm... und erläutern akribisch, warum sie doch nicht vom Gütesiegel oder der EN-Norm abrücken können und was bei den anderen falsch läuft. Man könnte endlos darüber diskutieren.

Welche Rolle spielt der Schweizer Testbetrieb Air Turquoise?

Hanspeter Denzler: Alain Zoller führt seit 1½ Jahren die Tests im Namen seiner Firma durch und nicht mehr im Auftrag des SHV. Wir sind aber überzeugt, dass er absolut qualifizierte Arbeit leistet. Wir haben erst wieder in einem von Air Turquoise verfassten Schreiben bestätigt, dass der SHV das Testlabor anerkennt und empfiehlt.

Cela aussi, on en discute. On peut aussi imaginer une alarme radio, à condition de posséder une radio avec licence.

Dans les Alpes suisses, nous avons le droit de monter jusqu'à 3'950 m, plus précisément jusqu'à 600 m au-dessus du relief. Dès que l'on passe la frontière italienne, on peut grimper jusqu'à 5'200 m. Les Italiens nous font une faveur?

Chez nous, on ne peut évoluer aussi haut à cause des FA. Je suppose que les pilotes italiens ne s'entraînent pas aussi près de la frontière parce qu'ils disposent ailleurs d'espaces suffisants. Mais il suffit d'aller à peine plus loin au sud des Alpes pour constater que la limite supérieure de vol est bien plus basse en Italie qu'en Suisse! Là, on rencontre forcément un espace C ou G, car il n'y a pas d'autre catégorie.

Un casse-tête

Dans les Rhôdes-Intérieures, les contrôles annuels de police à l'atterro semblent devenir la routine. Les pilotes sans numéro FSVL valable sur leur aile ont été particulièrement inquiétés.

Daniel Riner: le rôle de la FSVL n'est évidemment pas de jouer à la police et de cafarder ses membres. Néanmoins: il est du ressort d'une police cantonale de faire respecter la législation, celle du droit aérien fédéral également, donc d'effectuer ce type de contrôles. Ces policiers font leur travail et il nous appartient de nous comporter de manière à ce qu'ils ne puissent nous trouver en infraction.

C'est vrai, mais c'est un fait que beaucoup de pilotes volent sans numéro FSVL. Cet «acte illégal» est généralement toléré dans la vie de tous les jours.

C'est un véritable casse-tête! On nous présente des arguments d'ordre technique et ce n'est pas toujours une excuse fallacieuse. Je pense sérieusement qu'il faut entreprendre quelque chose par rapport à ce problème. Les numéros doivent être faciles à apposer et à ôter, tout en ne se détachant pas en vol. On doit quand même pouvoir trouver une solution technique efficace! Malheureusement personne ne la cherche réellement...

Hanspeter Denzler: ce n'est pas si simple. L'OFAC a cependant réalisé que la signalisation obligatoire n'est pas vraiment respectée et l'on nous a averti que cette année, les contrôles seraient plus fréquents, effectués soit par les polices cantonales, soit par l'OFAC lui-même...

Autre problème: les éternelles chamailleries concernant l'homologation des parapentes restent pour beaucoup un sujet d'incompréhension. Persistance de deux normes, la norme européenne et la certification DHV... Quelle est la position de la fédé?

Daniel Riner: la FSVL ne cherche pas à créer encore une nouvelle norme, sa propre norme. Nous sommes pour l'uniformisation. Au sein de l'UEVL, qui regroupe toutes les nations du vol libre, nous parlons souvent des procédures de tests et normes d'homologation, ce qui donne lieu à des échanges très vifs et à haute voix. Ici, les intérêts de chacun, parfois fort différents, sont exprimés et défendus avec véhémence, y compris les intérêts financiers des constructeurs.

La FSVL fait donc un peu bande à part?

Pas du tout. Nous agissons en essayant de faire circuler l'information, de calmer le jeu et d'harmoniser les différences. Mais personne ne peut imposer de directives à un pays donné. Tous les pays déclarent vouloir une norme unique... tout en expliquant pourquoi ils ne peuvent renoncer soit à la norme DHV, soit à la norme UE et ce qui ne marche pas dans l'autre. On pourrait discuter sans fin sur le sujet.

Quel rôle joue la firme suisse de tests Air Turquoise d'Alain Zoller?

Hanspeter Denzler: Alain effectue ses tests depuis un an et demi au nom de son entreprise et plus sur mandat de la FSVL. Nous sommes absolument persuadés qu'il est hautement qualifié pour cette tâche. Nous venons d'ailleurs, dans une circulaire publiée par Air Turquoise, de confirmer une fois de plus que la FSVL reconnaît et recommande ce laboratoire de tests.

F R E E

FLIGHT 2008

**GLEITSCHIRM
DRACHEN
ULTRA-LIGHT**

9. INTERNATIONALE AUSSTELLUNG UND FLUGSHOW FÜR
GLEITSCHIRM-/ DRACHENFLIEGEN/ ULTRA-LIGHTS

14.-16. MÄRZ 2008

**GARMISCH-PARTENKIRCHEN
OLYMPIA EISSPORT ZENTRUM**



WWW.FREE-FLIGHT.DE

INFO: MCN COMMUNICATE +49 (0) 8821 18853