



Thomas Oetiker

neujahrsgespräch

mit SHV-Präsident Daniel Riner und Direktor Hanspeter Denzler

 Interview: Thomas Oetiker

Neues Jahr, neues Jahrzehnt. Eine gute Gelegenheit für einen Tour d'horizon. Was sagt unser Verband zum Speedflying? Was hält er von starrer werdenden Gleitschirmen? Haben wir etwas zu sagen, wenn bei Luftraum-Verhandlungen die Karten neu verteilt werden? Das Neujahrsgespräch mit SHV-Präsident Daniel Riner und Direktor Hanspeter Denzler.

«Swiss Glider»: Der Landeplatz Fiesch ist Dauergast auf der SHV-Traktandenliste. Habt ihr mal nachgeschaut, ob Herr Volken – wie letzten Frühling angekündigt – seinen Camping in ein Puff umgebaut hat?

Daniel Riner: Davon war tatsächlich die Rede. Ich denke aber, das war nicht ganz ernst zu nehmen, sondern Ausdruck von Herr Volkens Unzufriedenheit über die Situation.

Hanspeter Denzler: Es ist nicht unsere Aufgabe nachzuschauen, ob es ein Puff gibt. Wir müssen dafür sorgen, dass uns Herr Volken landen lässt.

Hatten Herr Volkens gefährliche Aktionen – Aufschüttungen, Absperungen, Schweinehaltung, Pfähle, Gräben – Verletzungen zur Folge?

Daniel: Es kam zu keinen Verletzungen. Es wäre aber verheerend, wenn es so weit kommen würde. Das muss man verhindern.

Hanspeter: Der Landeplatz war immer benutzbar; wir konnten auch eine Gleitschirm-Schweizer-Meisterschaft durchführen, ohne dass Herr Volken etwas dagegen unternommen hat.

Daniel: Die Geschichte ist teilweise gefährlich, und man sollte jetzt eine vernünftige Lösung finden.

Hanspeter: Die werden wir voraussichtlich mit den beiden Söhnen von Herr Volken finden, welche die Volken Handels AG übernommen haben.

Daniel: Wobei der Campingplatz weiterhin das Hobby von Herrn Volken senior ist. Er bleibt derjenige, welcher die Entscheide fällt.

Nouvelle année, nouvelle décennie. Belle occasion pour un tour d'horizon. Que dit notre fédération en ce qui concerne le speedflying? Que pense-t-elle des parapentes qui deviennent de plus en plus rigides? Avons-nous droit à la parole quand les cartes sont redistribuées lors de négociations sur l'espace aérien? Entretien du nouvel an avec le président de la FSVL, Daniel Riner, et son directeur, Hanspeter Denzler.

«Swiss Glider»: L'atterro de Fiesch est un point récurrent de l'ordre du jour de la FSVL. M. Volken a-t-il transformé son camping en maison close, comme il l'avait annoncé au printemps dernier?

Daniel Riner: Il en avait effectivement été question. Je ne crois pas que c'était à prendre très au sérieux, mais plutôt l'expression du mécontentement de M. Volken quant à la situation.

Hanspeter Denzler: Notre devoir n'est pas de vérifier qu'il y a une maison close, mais de s'assurer que M. Volken nous laisse atterrir.

Y a-t-il eu des blessés suite aux actions dangereuses de M. Volken – remblayages, obstacles, élevage de cochons?

Daniel: Il n'y a pas eu de blessé. Mais ce serait catastrophique si ça devait arriver. C'est ce qu'il faut empêcher.

Hanspeter: L'atterro a toujours été utilisable. Nous avons même pu organiser un championnat suisse sans que M. Volken ne s'y oppose d'une quelconque manière.

Daniel: Cette histoire devient dangereuse et il est temps de trouver une solution raisonnable.

Hanspeter: Nous en trouverons certainement une avec les fils de M. Volken, qui ont repris la Volken Handels AG.

Daniel: Mais le camping reste le passe-temps de M. Volken. C'est encore lui qui prend les décisions.



Grenzen setzen zur Sicherheit der Piloten
Fixer des limites pour la sécurité des pilotes

entretien *du nouvel an*

avec Daniel Riner, président, et Hanspeter Denzler, directeur de la FSVL

Herr Volken zog den für ihn negativen Kantonsgerichtsentscheid ans Bundesgericht weiter. Und das Bundesgericht hat zugunsten der Piloten entschieden. Ist das die Kehrtwende?

Daniel: Der Bundesgerichtsentscheid ist eine Etappe in einem Marathon. Das Ziel ist zwar in Sicht, der Weg dorthin ist aber noch lang. Es kommt sicher zu weiteren Diskussionen und Verhandlungen. Wir mussten auch immer wieder feststellen, dass im Wallis die Verwirklichung solcher Entscheide – auch wenn sie vom Bundesgericht kommen! – etwas anders gehandhabt werden und manchmal sehr lange dauern können.

Wie stehen die Dinge jetzt genau?

Die Geschichte hat mehrere Facetten. Herr Volken hat die zonenrechtliche Situation angefochten und argumentiert, ihr dürft mich nicht über Zonenvorschriften in der Ausübung meines Eigentums einschränken. Das Bundesgericht sagte, doch, das ist in Ordnung, die Gemeinde durfte Land als Hängegleiterlandeplatz ausscheiden, Freihaltezonen festlegen und Überflugsbestimmungen aufstellen. Herr Volken kaufte das Land, als es bereits in dieser Zone war. Sein Land ist ein Landeplatz, auf dem er nichts hinstellen darf. Zweiter Aspekt ist die Erweiterung des Zeltplatzes. Da scheiterte er zwei Mal an den Urabstimmungen. Dritter Aspekt sind die Bauten, die er ohne Baubewilligung erstellte und wieder wegnehmen muss. Nach wie vor bin ich der Meinung, dass es am vernünftigsten wäre, wenn man sich einigen würde. Dass bis jetzt keine Einigung zustande gekommen ist, lag zu keinem Zeitpunkt am SHV.

Steht ihr mit Herrn Volken in direktem Kontakt?

Seit der zweiten Urabstimmung wurde Herr Volken nur aktiv, indem er klagte, Zäune aufstellte, sich negativ äusserte und verhielt. Sämtliche seiner Aktionen sind jetzt halt misslungen. Wir haben die Hoffnung aber noch nicht aufgegeben.

Suite à la décision négative du Tribunal cantonal à son encontre, M. Volken a entrepris une action auprès du Tribunal fédéral – qui s'est lui aussi prononcé en faveur des pilotes. Est-ce que c'est le virage décisif?

Daniel: La décision du Tribunal fédéral est une première étape de ce marathon. L'arrivée est certes en vue, mais le chemin reste long. Il y aura d'autres discussions et négociations. Nous avons aussi pu constater que dans le Valais, de telles décisions – même émanant du Tribunal fédéral! – sont appliquées un peu différemment et peuvent prendre beaucoup de temps.

Où en sommes-nous exactement?

Il y a plusieurs aspects. M. Volken a contesté la situation juridique relative au classement des zones, en arguant qu'on ne pouvait pas entraver son droit de propriété par le biais de telles directives. Mais le Tribunal fédéral a stipulé que si, c'était possible, que la municipalité avait le droit de délimiter du terrain comme terrain d'atterrissage, de déterminer des zones réservées et de fixer des dispositions de survol. M. Volken a acheté ce terrain alors qu'il se trouvait déjà dans cette zone. Son terrain est un terrain d'atterrissage sur lequel il n'a pas le droit de construire quoi que ce soit. Un autre aspect est l'extension du camping. Sur ce point, l'assemblée primaire de la commune lui a donné tort à deux reprises. Le troisième aspect, ce sont les constructions érigées sans permis de construire et qu'il doit retirer. Je reste persuadé que le mieux serait de trouver un accord. La FSVL n'est pas responsable du fait que nous n'y sommes pas encore parvenus.

Êtes-vous en contact direct avec M. Volken?

Depuis le second vote de l'assemblée primaire, M. Volken ne s'est plus manifesté qu'en se plaignant, en dressant des clôtures, en s'exprimant ou en agissant de manière négative. Mais toutes ses actions ont échoué. Nous n'avons pas perdu espoir.



Speedflying

Speedflying ist zu Beginn des letzten Jahres mit einer gut durchgeführten SM positiv aufgefallen. Seither spricht man vor allem über Unfälle. Steckt da der Wurm drin?

Daniel: Ich würde es nicht als Wurm, sondern als erhöhte Grundgefahr bezeichnen. Als ich mit Fliegen begann, lautete der Grundsatz: Sicherheit heisst angemessener Geschwindigkeitsbereich und möglichst viel Höhe. Zu schnell, zu langsam oder zu tief bedeutet Gefahr.

Klassisch durchgeführt, mit Ski über Schnee, gab es bis Mitte Dezember keine tödlichen Unfälle. Anscheinend ist Speedflying vor allem mit ganz kleinen Schirmen, bei Fussstarts oder Akro gefährlich.

Fakt ist leider, dass sehr viele Unfälle beim Speedflying passieren. Das lässt sich nicht beschönigen.

Die Suva stuft Speedflying neu als Risikosport ein. Hat jetzt die Nachfrage nach Speedflying-Breveterweiterungen nachgelassen?

Hanspeter: Genau kann ich das nicht beantworten. 400 ist der Stand vor dem Suva-Entscheid. Respektive bevor wir davon erfahren haben. Der Entscheid wurde bereits im März 2009 gefällt; wir wussten aber bis zum Herbst nichts davon. Erst nach Ablauf von drei Jahren kann man nach Aussage der Suva über diesen Entscheid wieder diskutieren.

Fällt die Suva solche Entscheide allein im stillen Kämmerlein?

Wir wurden weder kontaktiert, wie man diese Sportart beurteilen muss, noch wie man sie behandelt oder wo sie steht. Die Suva hat für sich entschieden. Ich habe die Suva angeschrieben, wie es denn möglich sei, einen solchen Entscheid zu fällen, ohne mit uns Kontakt aufzunehmen. Das ist für uns unverständlich.

Ich habe gehört, dass man sich bei der Suva einzig ein paar Filmen auf Youtube angeschaut habe.

Ja, sie schauten sich im Internet Filme an, um sich so ihre Meinung zu bilden.

Hört sich nicht nach einem fundierten Entscheid an.

Für mich auch nicht. Nochmals: Ich habe sie gebeten, sich künftig mit uns als Know-how-Träger in Verbindung zu setzen.

Daniel: Dies ist der Entscheid einer Versicherung; aber kein Gerichtsentscheid. Das letzte Wort ist noch nicht gesprochen – theoretisch. Die Suva hat zu Beginn auch das Deltafliegen als Risikosport eingestuft. Das wurde dann bis ans Bundesgericht weitergezogen, und das Bundesgericht beschloss in einem Leitentscheid, dass es kein erhöhtes Risiko gebe, wenn man mit dem Delta eine Ausbildung macht und an einem Ort fliegt unter Bedingungen, die dem Wissensstand der Technik entsprechen. Gleitschirmfliegen lief dann auf der gleichen Schiene weiter.

Speedflying

Avec un CS qui s'était bien déroulé, le speedflying a eu des échos plutôt positifs en début d'année dernière. Depuis, on parle surtout d'accidents. Le ver est-il dans le fruit?

Daniel: Je ne parlerai pas de ver, mais d'un risque inhérent très élevé. Quand j'ai commencé à voler, le principe de base, c'était: une vitesse appropriée et le plus d'altitude possible. Voler trop vite, trop doucement ou trop près du sol représente un risque.

Pratiqué de manière classique, avec des skis et sur la neige, le speedflying n'a pas causé d'accident mortel jusqu'à mi-décembre. Il semble que ce soit surtout les toutes petites voiles, les départs à pied ou l'acro qui sont dangereux.

Il y a hélas beaucoup d'accidents en speedflying. C'est un fait qu'on ne peut pas enjoliver.

La SUVA vient de reclasser le speedflying comme sport à risque. La demande d'extension de brevets au speedflying a-t-elle diminué?

Hanspeter: Je ne peux pas répondre précisément. Nous en étions à 400 avant cette décision de la SUVA, ou plutôt avant que nous ne l'apprenions. Cette décision a été prise dès mars 2009, mais nous ne l'avons apprise qu'en automne. Et d'après la SUVA, on ne pourra en discuter qu'après un délai de trois ans.

La SUVA prend-elle de telles décisions seule dans son coin?

Nous n'avons pas été contactés pour savoir comment évaluer ce sport, ni comment le traiter ou encore où il en est. La SUVA a pris cette décision seule. J'ai écrit pour savoir comment une telle décision a pu être prise sans même nous contacter. Pour nous, c'est incompréhensible.

J'ai entendu dire qu'à la SUVA, on avait juste regardé quelques petits films sur Youtube.

Oui, ils ont regardé des films sur Internet pour se faire une idée.

Ça n'a pas l'air d'être une décision très réfléchie.

Je suis bien d'accord. Je le répète: je les ai prié de prendre contact avec nous, à l'avenir, puisque nous sommes l'instance compétente.

Daniel: C'est la décision d'une assurance, pas une décision de justice. En théorie, ils n'ont pas encore eu le dernier mot. Au début, la SUVA avait également classé le delta comme sport à risque. L'affaire est allée devant le Tribunal fédéral, qui a finalement rendu un arrêt définitif stipulant qu'il n'y avait pas de risque élevé dans la mesure où on suivait une formation et où on volait à un endroit et dans des conditions conformes aux connaissances techniques. Le parapente a ensuite suivi la même voie.

Ne pourrait-on pas faire suivre cette même voie au speedflying?

Sans doute. Mais très honnêtement, j'ai bien peur que les chances de réussite ne soient très réduites.



Martin Müller

azoom.ch/Martin Scheel

Könnte man auch das Speedflying weiterziehen?

Das könnte man. Ich befürchte aber, ehrlich gesagt, dass die Erfolgsaussichten verschwindend klein wären.

Warum keine Unterteilung, einerseits in klassisches Speedflying mit Skis, andererseits Fussstart-Akro-kleine-Schirme-Speedflying?

Hanspeter: Diesen Unterschied sehe ich auch. Man zieht Lehren aus den Unfällen. Wir sind am Überarbeiten des Ausbildungskonzeptes und erreichen damit bestimmt eine Verbesserung.

Daniel: Man muss sich in der Tat überlegen, ob das Speedflying generell in allen Varianten oder nur unter bestimmten Bedingungen als Risikosport einstuft werden soll. Bei einer vernünftigen Fläche in einem schneebedeckten Gelände ohne Felsen ist es wahrscheinlich nicht gefährlicher als Skifahren.

Nun kürzt die Suva bei einem Unfall die Geldleistungen um 50%. Lässt sich dieser Ausfall wiederum versichern?

Hanspeter: Diese Möglichkeit gibt es. Wir haben bei der Generali bereits eine Offerte eingeholt. Das ist nicht ganz billig, aber es wird Piloten geben, die davon Gebrauch machen werden.

Gibt es in Zukunft Speedflying-SMs?

Aus meiner Sicht steht dem nichts entgegen. Wenn man sie an einem vernünftigen Ort organisiert.

Der Woopy fly ist mit Speedflying vergleichbar. Ist das nun auch ein Risikosport?

Theoretisch ist es ein Speedflyer. Er bewegt sich aber nicht im Ansatz im gleichen Geschwindigkeitsbereich. Und wird meines Wissens primär in sogenannten Woopy-Parks benutzt.

Daniel: Das sind vom Typ her ja auch Deltisten, und die sind vernünftiger als Gleitschirmler (lacht herzlich).

Für das grosse Publikum ist Speedflying vom Gleitschirmfliegen kaum auseinander zu halten. Gibt es Bestrebungen, auch den Gleitschirm in die Risikosportart-Ecke zu stellen?

Hanspeter: Das war nie ein Thema. Sonst könnte man auch Töfffahren als Risikosport betrachten.

Daniel: Ein gutes Beispiel; Motocross ist eine Risikosportart, normales Töfffahren nicht.

Halbstarre Flügel

Am letzten Weltcup in Poggio Bustone nahmen – sehr erfolgreich – neuartige Geräte teil mit halbstarren Elementen. Sind das noch immer Gleitschirme?

Hanspeter: Das sind immer noch Gleitschirme. Aber mit einer neuen Dimension.

Daniel: Die einen finden das super, für die anderen ist dies ein Aufbruch in die falsche Richtung. Macht man so weiter, erfindet man am

Pourquoi ne pas créer des sous-catégories, avec d'un côté le speedflying classique à skis, et de l'autre le speedflying avec des mini voiles d'acro et décollage à pied?

Hanspeter: C'est une différence que je fais aussi. Nous tirons des leçons des accidents survenus. Nous retravaillons actuellement notre concept de formation, ce qui aboutira sans doute à des améliorations.

Daniel: Il faut effectivement déterminer si le speedflying doit être classé comme sport à risque dans son ensemble ou seulement sous certaines conditions. Avec une aile d'une taille raisonnable, sur un site bien enneigé et sans rochers, ce n'est sans doute pas plus dangereux que le ski.

En cas d'accident, la SUVA réduit désormais ses prestations en espèces de 50%. Peut-on réassurer cette perte?

Hanspeter: C'est effectivement possible. Nous avons déjà demandé une offre à la Generali. Ce n'est pas donné, mais certains pilotes en feront usage.

Y aura-t-il désormais des CS de speedflying?

En ce qui me concerne, rien ne s'y oppose. Pourvu qu'ils soient organisés sur un site raisonnable.

Le Woopy est comparable au speedflying. Est-ce que c'est donc aussi un sport à risque?

En théorie, c'est une aile de speedflying. Mais elle ne se déplace pas aussi vite, loin s'en faut, et à ma connaissance, elle n'est utilisée que dans les Woopy Parcs.

Daniel: Les pilotes sont d'ailleurs plutôt du genre deltiste, donc plus raisonnables que les parapentistes (il rit).

Le public a globalement du mal à distinguer le speedflying du parapente. Y a-t-il aussi des tentatives de faire passer le parapente pour un sport à risque?

Hanspeter: Il n'en a jamais été question. Sinon, il faudrait aussi classer la moto comme sport à risque.

Daniel: Un bon exemple: le motocross est un sport à risque, pas la moto de loisir.

Ailes semi-rigides

Lors de la dernière coupe du monde à Poggio Bustone, de nouvelles ailes avec des parties semi-rigides ont été utilisées avec succès. Est-ce que ce sont encore des parapentes?

Hanspeter: Ça reste des parapentes. Mais d'une dimension nouvelle.

Daniel: Les uns trouvent ça super, pour d'autres, c'est un pas dans la mauvaise direction. À ce rythme, on va réinventer le delta. La différence essentielle avec un delta, c'est qu'un parapente n'a pas d'ossature.



Schluss den Delta neu. Der Unterschied zum Delta liegt ja vor allem darin, dass es im Gleitschirm keine Knochen drin hat.

Für Wettkampfpiloten ist es nicht ermutigend, wenn die anderen Schirme gleich zwei Gleitzahlen besser fliegen.

Hanspeter: Es müsste eine neue Kategorie geben – wenn man das möchte. Diese Geräte können sicher nicht in der gleichen Kategorie wie normale Gleitschirme starten.

Fliegt man an der nächsten SM in zwei Kategorien?

Im Februar wird die CIVL tagen, und ich gehe davon aus, dass sie sich damit auseinandersetzt.

Daniel: Als bei der Formel 1 die Turbomotoren aufgekomen sind, hat man sie einfach verboten. Ob dies in unserem Fall der richtige Weg wäre, ist fraglich.

Ein Verbot wäre eine Alternative?

Es wäre theoretisch eine Möglichkeit, dass man starre Verstärkungen nur sehr beschränkt zulässt. Aber es ist jetzt zu früh, solche Entscheide zu fällen. Zuerst müssen Erfahrungen gesammelt werden, und in den Fachkreisen muss sich eine Meinung gebildet haben.

Das Verhalten dieser neuen Schirme, ausser deren bessere Leistung, kennt man noch nicht genau. Ist es Aufgabe der Verbände, die Piloten vor sich selbst zu schützen – obwohl sie dies nicht immer möchten?

Daniel: Die Frage ist etwas hart formuliert. Es sicher zentrale Aufgabe des Verbandes und der Wettbewerbsorganisation, dafür zu sorgen, dass die Wettbewerbe für die Teilnehmer möglichst sicher sind, und dass die Chancengleichheit gewahrt ist. Tatsächlich ist es in der Praxis so, dass die Teilnehmer gewinnen möchten und bereit sind, Sicherheitsbedenken eher auf die Seite zu schieben.

Hanspeter: Bei den Deltas wurde ja das Sprog-Setting zu einem Thema. Auf der Stufe CIVL und auch bei der EHPU ist man klar der Meinung, dass zur Sicherheit der Piloten Grenzen gesetzt werden müssen.

Elektroantrieb, ILS Basel

Was läuft eigentlich in Sachen Elektroantrieb seit der Flugdemonstration in Bellechasse?

Hanspeter: Das Geschäft ist beim Bundesamt für Zivilluftfahrt. Letzter Stand ist, dass der Elektroantrieb nicht isoliert thematisiert wird, sondern zusammen mit dem UL-Verbot. Nach der Vorbereitung durch die Amtsleitung des BAZL wird dann das Geschäft über das UVEK dem Bundesrat zum Entscheid weitergegeben.

Das ist nicht im Sinne der Promotoren des Elektromotors.

Klar, die würden einen isolierten Entscheid vorziehen. Das BAZL scheint diese Arbeit auf sich nehmen und die ganze UL-Thematik gesamtheitlich anpacken zu wollen.

Daniel: Auf den Punkt gebracht ist das BAZL offenbar der Meinung: Für die paar Schnäuze, die mit einem Elektromotor fliegen möchten, machen sie sich nicht die viele Arbeit.

Hanspeter: Beim Bafu war man positiv überrascht, wie leise die Elektromotoren sind. Die Kehrseite aus Sicht des Bafu: Die Piloten

Pour les pilotes de compétition, ce n'est pas très encourageant de lutter contre des ailes qui ont une finesse plus élevée de deux points.

Hanspeter: Il faudrait peut-être créer une nouvelle catégorie – si c'est un souhait. Ces ailes ne peuvent certainement pas prendre le départ dans la même catégorie que des parapentes normaux.

Y aura-t-il deux catégories lors du prochain CS?

La CIVL se réunira en février, et je pense qu'elle abordera le sujet.

Daniel: Lorsque les moteurs turbo sont apparus en formule 1, on les a tout simplement interdits. Je doute que ce soit la bonne solution dans notre cas.

L'interdiction serait une alternative?

En théorie, il serait possible de limiter radicalement les renforts autorisés. Mais il est encore trop tôt pour prendre de telles décisions. Nous manquons d'expérience, il faut aussi permettre aux milieux spécialisés de se faire une opinion.

À part leurs meilleures performances, on ne sait pas encore grand-chose du comportement de ces nouvelles ailes. Est-ce que c'est le rôle des fédérations de protéger les pilotes d'eux-mêmes, alors qu'ils ne le veulent pas toujours?

Daniel: C'est une formulation un peu sévère. Le rôle essentiel de la fédération et des organisateurs des compétitions est d'assurer la meilleure sécurité possible des compétiteurs et l'égalité des chances. Mais dans les faits, les participants veulent effectivement gagner et sont plutôt prêts à mettre l'aspect sécurité de côté.

Hanspeter: On a eu le problème des sprogs sur les deltas. Au niveau de la CIVL et de l'EHPU, on a clairement fait savoir qu'il fallait imposer des limites pour favoriser la sécurité des pilotes.

Moteur électrique, ILS Bâle

Où en est-on du moteur électrique depuis la démonstration de Bellechasse?

Hanspeter: L'affaire est entre les mains de l'Office fédéral de l'aviation civile. Aux dernières nouvelles, le moteur électrique n'est plus traité séparément mais en relation avec les ULM. Lorsque la direction de l'OFAC aura préparé le dossier, il transitera par le DETEC jusqu'au Conseil fédéral, qui statuera.

Ce n'est pas l'idée que s'en faisaient ceux qui soutiennent le moteur électrique.

Ils préféreraient évidemment une décision indépendante. Mais l'OFAC semble vouloir prendre le problème à bras le corps en incluant les ULM.

Daniel: Pour résumer, l'OFAC ne semble pas prêt à faire tous ces efforts pour les quelques têtes de pipe qui veulent voler avec un moteur électrique.

Hanspeter: L'OFEV avait été agréablement surpris du silence des moteurs électriques, mais avait aussi souligné le revers de la médaille: avec un moteur, les pilotes peuvent aller voler dans des endroits auxquels ils n'auraient normalement pas accès.

Daniel: En Allemagne, on s'oriente vers une aide pour prendre de l'altitude. Une telle catégorie spéciale éviterait l'obligation de décoller d'un aérodrome.



können damit an Orten fliegen, wo sie ohne Hilfe eines Motors nicht hinkommen würden.

Daniel: In Deutschland geht man den Weg der Aufstiegshilfe. Mit dieser Sonderkategorie der UL hätte man keinen Flugplatzzwang.

Hanspeter: Ehrlicherweise muss man sagen, dass die Elektromotoren immer besser werden, die Batterien auch, und irgendwann wird das nicht nur eine Aufstiegshilfe sein.

Daniel: Da wäre ich vorsichtig. Es gibt physikalische und technische Grenzen. Mit einem Elektroantrieb wird man nie auch nur annähernd ähnliche Reichweiten wie mit einem Verbrennungsmotor erreichen. Aber er ist leise und umweltschonend.

Jurapiloten ist die ILS-33 Basel ein Dorn im Auge, gibt es doch viel mehr Südanflüge als ursprünglich angegeben. Nationalrat Rudolf Rechsteiner reichte im Juni 2008 sogar eine bis heute noch nicht behandelte Interpellation ein, in der er von grober Rücksichtslosigkeit der Flughafenverantwortlichen in Basel-Mulhouse spricht. Die Südanflugroute werde dreimal häufiger genutzt als vorhergesagt. Hängegleiterpiloten beklagen sich vor allem darüber, dass die ILS-33 häufig aktiviert und dann doch nicht befliegen wird. Müssen wir das einfach schlucken?

Hanspeter: Wir schlucken es ja nicht. Es haben Gespräche stattgefunden mit dem früheren Chef des Flughafens, Gérard Paturaud. Mit seinem Nachfolger Jean-Luc Calmels ist ebenfalls ein Gespräch geplant. Natürlich werden wir die Verantwortlichen sensibilisieren, dass diese Aktivierungen äusserst unbefriedigend sind. Die Statistik des letzten Jahres hat gezeigt, dass sehr viele Aktivierungen stattgefunden haben, die dann gar nicht gebraucht wurden. In diesem Jahr soll Basel-Mulhouse aber über bessere Wetterprognosen verfügen, was eine Verbesserung bringen wird. Leider ist das vorgesehene Gespräch nicht zustande kommen; wir werden das aber garantiert vor Anfang der Flugsaison durchführen. Ziel: Aktivierung und Deaktivierung innerhalb einer halben Stunde.

Wunsch vieler Jurapiloten ist, die westliche Grenze beim Startplatz Wallenmatt einen Kilometer nach Westen zu verschieben. Dies sei für Streckenflüge matchentscheidend, weil nur so Höhe getankt werden könne.

Der Startplatz Wallenmatt liegt in einem dieser Tango-Sektoren. Die entsprechende Karte wurde vor einem Jahr festgelegt und gilt noch ein weiteres Jahr; da kann man keine Ausnahmen machen. Ich habe den Vorschlag beim Airspace Regulation Team eingebracht, diesen Luftraum anders zu zeichnen, und eine negative Antwort bekommen.

Können diese Anflugkorridore nicht viel enger gemacht werden? Ein Verkehrsflugzeug fliegt doch die Landepiste exakt an?

Es braucht eben einen Puffer; die fliegen nicht genau auf einer Linie. Vor dem Einbiegen auf das ILS Basel müssen sie frei sein.

Gab es seitens der Flugsicherung im letzten Jahr Klagen über uns Hängegleiter?

Nein! Das wurde grundsätzlich als positiv empfunden. Die Piloten haben sich mehrheitlich gut an die Regelung gehalten.

Was gilt nun diesen Frühling? Braucht es Flugfunk? Werden die Aktivierungszeiten verkürzt?

Fortsetzung auf Seite 54

Hanspeter: Pour être honnête, il fait dire que les moteurs électriques et les batteries sont de plus en plus performants et qu'on ne pourra bientôt plus parler d'une simple aide pour prendre de l'altitude.

Daniel: Je serais un peu plus prudent, il y a des limites techniques et physiques. Un moteur électrique n'aura jamais la portée d'un moteur à explosion. Mais il est plus silencieux et plus écologique.

Pour les pilotes du Jura, l'ILS 33 reste un problème sensible, puisqu'il y a finalement beaucoup plus d'approches par le Sud que prévu. En juin 2008, le conseiller national Rudolf Rechsteiner a même déposé une interpellation, d'ailleurs toujours pas traitée à ce jour, dans laquelle il reprochait leur manque total de respect aux responsables de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Les approches par le Sud sont trois fois plus utilisées qu'annoncé. Les libéristes se plaignent surtout du fait que l'ILS est souvent active mais pas utilisée. Est-ce que nous sommes obligés d'accepter sans rien dire?

Hanspeter: Mais nous n'acceptons pas. Nous avons rencontré plusieurs fois l'ancien chef de l'aéroport, Gérard Paturaud. Nous avons également prévu de rencontrer son successeur, Jean-Luc Calmels. Nous allons évidemment attirer l'attention des responsables sur le fait que la situation n'est pas satisfaisante. Les statistiques de l'année passée ont montré que l'ILS avait très souvent été activée sans être utilisée. Cette année, l'aéroport devrait disposer de meilleures prévisions météo, ce qui devrait apporter une amélioration. Mais l'entretien prévu n'a hélas pas eu lieu. Il aura lieu, c'est promis, avant le début de la saison de vol. Notre but: que l'ILS soit activée et désactivée en l'espace d'une demi-heure.

De nombreux pilotes jurassiens souhaiteraient déplacer la frontière ouest du déco de Wallenmatt d'un kilomètre vers l'Ouest, parce que c'est le seul moyen de faire de l'altitude pour un cross.

Le déco de Wallenmatt se trouve dans l'un de ces secteurs Tango. La carte correspondante a été établie il y a un an et reste valable pour encore un an. Il n'y a pas d'exception. J'ai suggéré à l'Airspace Regulation Team de définir cet espace aérien différemment, mais j'ai reçu une réponse négative.

Ne peut-on pas carrément rétrécir ces couloirs aériens? Un avion de ligne ne s'aligne-t-il pas précisément sur la piste d'atterrissage?

Il faut une zone tampon. Ils ne volent pas précisément sur une ligne droite. Ils doivent avoir de la marge lorsqu'ils abordent l'ILS Bâle.

Y a-t-il eu des plaintes des organes de la sécurité aérienne concernant les libéristes?

Non! Et c'est très positif. D'une manière générale, les pilotes ont respecté les règles.

Quelle sera donc la réglementation au printemps? Faut-il une radio? Les temps d'activation vont-ils être réduits?

Pas besoin de radio, mais un récepteur pourrait être utile. La réduction du temps d'activation n'est pas encore décidée. Dès qu'une décision aura été prise, elle sera publiée. Mais c'est la France qui décide et il est évident que la priorité, c'est la sécurité des avions de ligne.

Suite à la page 54