



**ASPG**  
**ASSOCIATION SUISSE DES PILOTES DE GLACIER**

**SGPV**  
**SCHWEIZERISCHE GLETSCHERPILOTEN VEREINIGUNG**

Liebe Vereinsmitglieder  
Liebe Gletscherpilotinnen, liebe Gletscherpiloten

Schon wieder ist ein Jahr wie im Fluge vergangen und die Zeit gekommen etwas Rückschau zu halten. Man darf sagen, dass dieser Flug durchs Jahr 2008 uns doch auch durch einige Turbulenzen geführt hat.

### **SIL Verfahren Gebirgslandeplätze**

In diesem Frühjahr und Sommer fanden 2 Koordinationssitzungen zu den Plätzen der Region Zermatt statt. Auf Seite der SGPV hat Andreas Furrer an den Sitzungen teilgenommen. Entgegen unseren Erwartungen und Hoffnungen war der Kreis der eingeladenen Organisationen und Personen wiederum zu gross, als dass echte Diskussionen und ein gemeinsames Ringen um gute Lösungen direkt am Tisch hätten stattfinden können. Aber immerhin waren absolut alle beteiligten Instanzen aus der Region und natürlich auch alle Nutzer uneingeschränkte Befürworter des bestehenden GLP Netzes rund um Zermatt. Eine einfache Region also?

Nein ganz und gar nicht, denn die Sitzungen wurden vom aus Sicht des SIL Verfahrens durchaus nicht einfachen Wunsch überschattet, quasi im gleichen Aufwasch das Problem Landeplatzes Trift zu bereinigen. Um dort wieder für einige Wochen im Jahr landen zu dürfen, hat die Air Zermatt ein Konzept mit sehr weitgehenden Selbstbeschränkungen in den Sommermonaten auf den Plätzen Monte Rosa, Alphubel und Aeschihorn vorgelegt. Obwohl diese Einschränkungen für die Helikopter die kurzzeitige Benutzung des Landeplatzes Trift weit überkompensiert hätten, hat die SGPV diesen Vorschlag unterstützt, da er für die Flächenflieger keine Einschränkungen vorgesehen hat. Es schien als habe man einen Durchbruch erreicht und alle Beteiligten waren guten Mutes.

Da taucht wie aus dem Nichts während der Sommerpause im so genannten Koordinationsprotokoll plötzlich das UVEK als neuer Player auf und fordert im Gegenzug zu allfälligen Erleichterungen auf dem Platz Trift, die gänzliche Aufhebung des Platzes Unterrothorn. Das widersprach völlig den im Konzeptpapier vorgesehenen Verfahren, dass nämlich das BAZL alle Meinungen und Vorstösse in unparteiischer Weise sammelt, die Konflikte anschliessend analysiert und dann tatsächliche Konflikte mittels eines kaskadenartig fein abgestufter Massnahmenkataloges zu entschärfen sucht. Wenn ein Konflikt weder durch Anflugverfahren, noch zeitliche Einschränkungen zu entschärfen gewesen wäre, hätte man ihn gemäss Konzept zunächst verschieben müssen, notfalls auch ausserhalb der Region, und erst wenn man schweizweit keine Kompensation hätte finden können, hätte man ihn ersatzlos aufheben dürfen.

An der 2. Sitzung vom 15. September zeigte sich klar, dass sich niemand der direkt Betroffenen mit dem Vorschlag der Aufhebung des Unterrothornes anfreunden konnte. Umso stossender war es festzustellen, dass anderntags das BAZL eine offenbar aus langer Hand vorbereitete Medienmitteilung verbreiten liess, die genau diese Aufhebung als beschlossene Sache darstellt. Es ist nun zu befürchten, dass es nicht nur bei dieser Aufhebung bleiben könnte, sondern dass die vorgeschlagenen Einschränkungen der Air Zermatt zusätzlich dazu in Kraft gesetzt werden könnten. Selbstverständlich haben wir dieses Vorgehen gegenüber dem BAZL schriftlich bemängelt und erneut unsere Unterstützung des Vorschlages der Air Zermatt bekräftigt.

Leider ist die Schlussfolgerung aus der ganzen Geschichte die, dass es offenbar nicht möglich ist, kompromissbereit mit eigenen Verbesserungsvorschlägen im Sinne der Sache an den Verhandlungstisch zu gehen. Es bleibt uns daher nichts weiter übrig, als uns diese ernüchternde Erkenntnis für künftige Verhandlungsrunden hinter die Ohren zu schreiben.

Gemäss BAZL wird das Gebiet Berner Oberland Ost die nächste Region sein, für die das Koordinationsverfahren im Jahre 2009 begonnen wird.

### **EASA Mountain Rating**

Unser zweites grosses Sorgenkind im Jahr 2008 war das EASA Mountain Rating. Mit dem NPA 2008-17b, von Anfang Juni will die EASA bekanntlich sämtliche heute bestehenden Lizenzvorschriften in Europa neu regeln. Nicht nur werden dabei sämtlich JAR Regeln neu geschrieben, sondern es sollen auch alle bisher noch nicht erfassten, zum Teil rein nationalen Lizenzen und Ratings mit eingebunden werden. Darunter fällt auch die Gebirgsfluglizenz, die momentan nur Frankreich und die Schweiz kennen. Italien, das auch Gebirgslandeplätze und eine entsprechende langjährige Tradition hat, regelt diese Art der Fliegerei seit Jahren erfolgreich innerhalb der Vereine auf freiwilliger Basis.

Obwohl ein Mitglied der EASA Core Gruppe, die die Regeln auszuarbeiten hatte, bei den Gebirgsflug Verbänden der drei Länder im Vorfeld Umfragen gemacht hat, wurde von den bei dieser Gelegenheit gemachten Anregungen und Wünschen in die neuen Regeln schlicht rein gar nichts übernommen. Im Gegenteil: der EASA Vorschlag zeugt von einer schier unglaublichen Unkenntnis der Materie, und den Gegebenheiten und Möglichkeiten in den einzelnen Alpenländern. Das Entsetzen innerhalb der Gebirgspiloten Verbände ob dem EASA Vorschlag war denn auch riesig und einhellig.

Sicherlich würden die EASA Regeln praktisch zu einem Grounding der Gebirgs- und Gletscher Fliegerei führen. Oder wie könnte die vorgesehene beschränkte Gültigkeit des Ratings auf lediglich 3 Jahre, welche für eine glatte Verzehnfachung der Prüfungsflüge führen würde, anders interpretiert werden? Nebst dermassen kapitalen Dummheiten ist der Text in weiten Teilen oberflächlich und schludrig. So geht aus dem Text noch nicht einmal klar hervor, ob es nun ein oder gar zwei verschiedenen Mountain ratings geben würde.

Relativ schnell hat sich darauf hin innerhalb der betroffenen Verbände die Erkenntnis durchgesetzt, dass nur ein gemeinsame Strategie und gemeinsames Handeln das Schlimmste noch würde abwenden können. Aus taktischen Überlegungen hat man es nicht gewagt, den an sich einhelligen Wusch aller, die Beibehaltung der jeweiligen nationalen Lizenzen von der EASA einzufordern.

Dafür wurde der steiniger Weg gewählt, in sehr langwierigen Verhandlungen innerhalb der Gebirgspiloten Verbände unter Führung der EMP gemeinsame Regeln zu definieren, die in allen Ländern anwendbar wären. Dieses Ziel wurde dann auch mit viel zeitlichem Aufwand und grossem Engagement erreicht. Die Zugeständnisse aus Schweizer Sicht sind dabei zwar möglicherweise etwas gewöhnungsbedürftig, aber gemessen am Gewinn für alle, sehr gut vertretbar. Leider hat der ausgehandelte Kompromiss nur grad solange Stand gehalten, bis der entsprechende Kommentar nach Frankreich und insbesondere zum Verfasser des EASA Vorschlages durchgesickert ist. Sofort wurde massiv Widerstand organisiert und der Präsident des Französischen Gebirgspiloten Verbandes derart unter Druck gesetzt, dass er alle Abmachungen über Bord warf und nun darauf beharrt, dass europaweit einzig und allein die Französischen Regeln ohne jedwede Rücksicht auf andere Länder übernommen werden müssen. Die Idee der EMP ist damit desavouiert, der Verband als solcher einer harten Zerreissprobe unterworfen. Die SGPV hat in ihrem Kommentar gegenüber der EASA dennoch nicht die bisherigen Schweizer Regeln favorisiert, sondern den ursprünglich gefundenen EMP Kompromiss. Dabei spielen einerseits taktische Überlegungen eine Rolle, aber auch der Gedanke, dass die SGPV im Gegensatz zu andern ein verlässlicher Partner innerhalb der EMP Gemeinschaft bleiben soll.

Für die Schweiz werden der Aeroclub und der Motorflugverband in gleicher Weise kommentieren. Die mehrfach verlängerte Kommentierungsfrist läuft noch bis zum 28. Februar 2009.

## **Veranstaltungen / Rückblick**

Das alljährliche Pfingsttreffen der europäischen Gebirgpiloten fand im 2008 auf dem Altiport von Corlier statt. Rund 45 Flugzeuge trafen an den beiden Tagen ein, trotz der geographischen Nähe leider nicht all zu viele aus der Schweiz. Die Stimmung war hervorragend, die für Alpenflieger ungewohnten Flüge über dem Französischen Jura eindrucklich. Der Ziellandewettbewerb Cup Hermann Geiger wurde mit Caroline Roberget aus den Pyrenäen erstmals von einer Frau gewonnen.

Das 15. internationale Treffen auf dem Croix de Coeur Ende August fand einmal mehr beim für diese Veranstaltung obligaten schönen Wetter statt. Das Raclette schmeckte auch bei babylonischem Sprachgewirr. Die weitest angereiste Mannschaft kam, wie könnte es anders sein, aus Spanien.

Am 5. – 7. September fand in Asiago das internationale Gebirgpiloten Treffen der AIPM statt. Leider liess das Wetter nicht zu, dass alle angemeldeten Piloten dieses wunderbare Hochplateau erreichten. Nicht wenige trafen daher mit dem Auto ein und suchten Platz in den Flugzeugen der Kollegen, um das gelungene Programm doch noch mitmachen zu können. Die fliegerischen Besuche galten dem Segelflugplatz Jonathan, wo eine Weinkellerei besucht wurde und Belluno, in dessen Nähe ein neues Altisurface just an diesem Tage eröffnet worden war.

Den Österreichern ist es nach 2 maligem Scheitern in den Vorjahren gelungen Anfang Oktober das Treffen auf dem steirischen Erzberg durchzuführen. Eindrückliche Bilder im weltweiten Web erinnern an den unvergesslichen Event.

## **Termine 2009**

Die ÖGPV versucht Ende Februar, Anfangs März analog zum Schwarzsee ein Fly-in im Kärnterischen Weissensee zu organisieren. Allerdings wird es möglich sein, auf dem See resp. im Dorf zu übernachten. Einem gemütlichen Beisammensein am Abend steht daher nichts im Wege.

Die Generalversammlung der SGPV findet am 20. April 18.15 im Hotel Ador in Bern statt.

## **EMP Treffen Raron 2009**

Nach 10 jähriger Pause ist die Schweiz erneut Gastgeber des Europäischen Gebirgpiloten Treffens an Pfingsten. Am 30. Mai bis am 1. Juni findet der Anlass in Raron statt. Die Festschrift und ein Anmeldebuletin liegen dem Versand bei. Der Vorstand der SGPV ist sehr dankbar, dass er mit der Fluggruppe Oberwallis einen kompetenten Partner gefunden hat, der uns bei der Organisation des Anlasses tatkräftig unter die Arme greift. Gerne würden wir weitere Hilfe aus dem Kreise unserer Mitglieder während des Treffens in Anspruch nehmen. Wer Lust hat, uns an diesen 3 Tagen etwas zu unterstützen, möge sich doch bitte beim Vorstand melden. Es werden immerhin mindestens 60- 70 Flugzeuge und 150 Mannschaften erwartet.

Das OK unter Leitung von Andreas Furrer und Jules Lauber haben für die beiden Tage und Abende ein tolles Programm zusammengestellt, und wir sind daher sicher, dass dies ein unvergesslicher Anlass werden wird. Wir freuen uns sehr darauf und auf alle, die kommen und mitmachen werden.

Für die jetzige Flugsaison wünschen wir Euch allen viele erlebnisreiche und vor allem sichere Flüge, und natürlich auch sonst alles Gute und viel Erfolg!

Hans Fuchs im Februar 2009