



ASPG
ASSOCIATION SUISSE DES PILOTES DE GLACIER

SGPV
SCHWEIZERISCHE GLETSCHERPILOTEN VEREINIGUNG

Bundesamt Zivilluftfahrt
BAZL
Sektion Sachplan und Anlagen
CH-3003 Bern

Hergiswil, 27. November 2011

Einsprache SGPV
Flughafen Samaden: Änderung Betriebsreglement – Einweisungspflicht für Piloten

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns in obiger Sache eingehend zu äussern. Hiermit erheben wir fristgerecht Einsprache gegen die Änderung des Betriebsreglementes und die Einweisungspflicht für Piloten.

Legitimation

Die Schweizer Gletscherpiloten Vereinigung SGPV vertritt als spezialisierter Interessenverband alle Schweizer Flächenpiloten, die eine Lizenz mit Erweiterung MOU für Landungen auf Gletschern und im Gebirge besitzen.

Die SGPV ist fachkundig in Bezug auf alles, was mit der Gebirgsfliegerei, insbesondere im Hochgebirge zu tun hat.

Sie ist Mitglied im Europäischen Dachverband der Gebirgpiloten, der European Mountain Pilots Federation EMP und nimmt als nationaler Vertreter gegenüber dem Schweizer Regulator auch die Interessen aller ca. 2500 Gebirgpiloten wahr, die derzeit einen europäischen Gebirgpilotenausweis besitzen. Die EMP integriert alle nationalen Gebirgpilotenvereine aller Alpenanrainerstaaten und auch die entsprechenden Vereine Spaniens und Luxemburgs.

Vorbemerkungen

Die derzeit angestrebte Änderung des Betriebsreglements wurde ausgelöst durch diverse Unfälle mit Jet oder andern Highperformance-Flugzeugen der Kategorie B oder C. Diese Unfälle fanden jeweils beim Anflug in misslichen Wetterverhältnissen statt. Die meisten der betroffenen Piloten waren mit dem Platz gut bis sehr gut vertraut.

Eine Einweisungspflicht hätte kaum einen der Unfälle verhindert, da diese auf bewusst fahrlässiges Verhalten zurück zu führen sind.

Diese Unfälle haben nichts mit den Flugzeugen der Kategorie A oder Helikoptern zu tun, die nun nach unserer Beurteilung in Kollektivhaft genommen werden.

In den letzten 10 Jahren gab es in Samaden lediglich einen einzigen Unfall mit Flugzeugen der Kategorie A, der nachweislich auf Fehleinschätzungen bezüglich Flugleistung und auf ungeeignete Flugtaktik unmittelbar nach dem Start zurückzuführen ist. Zur Umsetzung der Sicherheitsempfehlung Nr. 331 des BFU würde auch lediglich die Empfehlung einer Einweisung für Samaden ausreichen, die wir vorbehaltlos unterstützen würden.

Die Abläufe bei der Publikation der Reglementsänderung waren missverständlich, unvollständig und für uns bis jetzt nicht nachvollziehbar. In der Medienmitteilung wurden Publikationen angekündigt, die noch gar nicht veröffentlicht waren. Nach deren verspäteten Veröffentlichung wurden Fristen verschoben und die Medienmitteilungen auf der BAZL Homepage nachträglich abgeändert. Die neuen Fristen wurden nicht angemessen kommuniziert. Viele Unterlagen mussten auch danach noch in Eigenregie zusammengesucht werden. Der ganze Prozess ist daher rechtlich fragwürdig.

Wir wissen heute noch nicht, ob wir wirklich im Besitz aller relevanten Dokumente sind. Aus diesem Grund weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass unsere Stellungnahme möglicherweise nicht alle Mängel, die in uns noch nicht bekannten Unterlagen vorhanden sein könnten, aufdecken kann. Was uns wegen Versäumnissen der Regulierungsbehörde nicht bekannt ist, darf keinesfalls, als von uns akzeptiert, gewertet werden.

1. Insofern lehnen wir alle Einschränkungen, Vorschriften und Verfahren ab, die wir untenstehend nicht ausdrücklich gutheissen.
2. Wir akzeptieren grundsätzlich für Samaden eine einmalige Einweisungspflicht für Piloten, die keine Erweiterung MOU oder gleichwertige ausländische Lizenzen haben.
3. Die Einweisung muss unbeschränkt gültig sein. Dass sie innert 24 Monaten verfällt, wenn der Platz inzwischen nicht angefliegen wird, lehnen wir kategorisch ab.
4. Wir akzeptieren grundsätzlich ein Online Briefing. Dass dieses alle 12 Monate wiederholt werden muss, lehnen wir dagegen ab und fordern stattdessen eine Verfallsfrist von mindestens 24 Monaten.
5. Das Briefing, wie es heute auf der Homepage des Flugplatzes Samaden zu finden ist, muss grundlegend überarbeitet und vereinfacht werden. Es muss für die einzelnen Flugzeug-Kategorien spezifisch aufgebaut sein, und darf nur die sicherheitsrelevant wichtigsten Punkte umfassen. Also:
Für Flugzeuge der Kat. A ein anderes Briefing als für solche der Kat. B und C. Auch die Helikopter müssen ein Helikopterspezifisches Briefing erhalten.
Das derzeit aufgeschaltete Briefing ist zu umfassend, behandelt die unterschiedlichen Flugplatzbenutzer, unbesehen ihrer speziellen Bedürfnisse, in gleicher Weise, und weist zudem auch einige sachliche Fehler auf, die eliminiert werden müssen.
6. Das Briefing darf für Piloten von Flugzeugen der Kategorie A und für Helikopterpiloten aus Sicherheitsüberlegungen nicht zwingend vor der ersten Landung verlangt werden, sondern erst vor dem ersten Start in Samaden.

7. Da einige Piloten des Englischen nicht oder nur sehr bedingt mächtig sind, wünschen wir, dass das Briefing sowohl in Deutscher, Italienischer, als auch in Französischer Sprache zur Verfügung steht. Dies muss das BAZL vom Flugplatz verlangen.
8. Den Online Test lehnen wir als nicht praktikabel ab. Er nimmt zu viel Zeit in Anspruch und ist ohne Zuhilfenahme externer Unterlagen, auch für sehr versierte Piloten, nicht durchführbar. Wir fordern daher, auf ihn gänzlich zu verzichten.
9. Helikopter- und Flächenflugpiloten mit der Erweiterung MOU sind qualifiziert, weit anspruchsvollere Hochgebirgsflugplätze als Samaden sicher anzufliegen. Sie müssen daher unbedingt, sowohl von der Einweisung und als auch vom Briefing befreit werden. Diese Befreiung muss auch für Halter gleichwertiger ausländischer Ausweise gelten, da sonst unsern Lizenzinhabern im Ausland Retorsionsmassnahmen drohen.
10. Die Vorgaben, die bezüglich einweisungsberechtigten Fluglehrern gemacht werden, lehnen wir kategorisch ab. Es kann ja nicht sein, dass nebst europäischen und nationalen Regulatoren, nun auch noch jeder Flugplatz anfängt, Fluglehrer zu qualifizieren. Die Eignung und Weiterbildung der Fluglehrer hat im Rahmen der internen Qualitätskontrolle bei den Flugschulen zu erfolgen.

Leider müssen wir nach Auflistung all dieser Punkte ernüchtert feststellen, dass hier wohl erheblich über das Ziel hinaus geschossen wurde.

Wir bedauern sehr, dass unser Regulator am jetzigen Konzept festgehalten hat, und nicht selber zur Einsicht gekommen ist, dass es überarbeitet werden muss.

Mit freundlichen Grüssen

Schweizer Gletscherpiloten Vereinigung

Präsident: Hans Fuchs

Vizepräsident: Andreas Furrer

Kopien:

- AeCS
- MFVS
- SHeV
- EMP
- Engadin Airport AG