

Zürich, 28. August 2019

STELLUNGNAHME

des Schweizerischen Ballonverbands SBAV zum Entwurf der «Verordnung des UVEK über die nicht europaweit geregelten Pilotenlizenzen und Berechtigungen des Flugpersonals (VFP)»

ABSCHNITT A | Allgemeines

1. Grundlagen

Diese Stellungnahme erfolgt aufgrund folgender Grundlagen, wie am 15. Juli 2019 vom BAZL zur Stellungnahme vorgelegt:

- Entwurf der Verordnung des UVEK über die nicht europaweit geregelten Pilotenlizenzen und Berechtigungen des Flugpersonals (VFP) ("VFP");
- Erläuterungen zur Verordnung des UVEK über die nicht europaweit geregelten Pilotenlizenzen und Berechtigungen des Flugpersonals (VFP) (nicht datiert, "Erläuterungen").

2. Einschränkungen in der Stellungnahme

- 2.1. Der Schweizerische Ballonverband SBAV ("SBAV") vertritt als Spartenverband des AeCS die Interessen der Ballonfahrer (Heissluft- und Gasballone) und Heissluftluftschiffpiloten in der Schweiz.
- 2.2. Aus diesem Grund nimmt der SBAV in der nachfolgenden Stellungnahme nur und ausschliesslich zu denjenigen Vorschriften der VFP Stellung, die direkt oder indirekt ihre Mitglieder betreffen, was keine zustimmende Stellungnahme zu Vorschriften impliziert, die andere Sparten der GA betreffen.
- 2.3. Grundsätzlich wird in dieser Stellungnahme von "Ballonen" gesprochen, was die in AMC1 FCL.225.B(b) genannten Klassen Heissluftballone, Gasballone und Heissluftluftschiffe umfasst. Falls Differenzierungen zwischen den verschiedenen Klassen erforderlich sind, wird ausdrücklich darauf verwiesen.
- 2.4. Rein aus Gründen der Orthografie erforderliche Berichtigungen werden nicht erwähnt (so z.B. in Art. 33 Abs. 3 VFP, Art. 55 [Titel] VFP, etc.).

3. Grundsätzliches

- 3.1. Einleitend wird auf Ziffer 1(h) des Annex 1 der Verordnung (EG) 216/2008 ("EASA-Grundverordnung") verwiesen, wonach die EASA-Grundverordnung auf folgende Ballone keine Anwendung findet: "*Ballone und Luftschiffe mit einem oder zwei Plätzen und einem bauartbedingtem maximalen Volumen von höchstens 1'200 m³ im Fall von Heissluft und 400 m³ im Fall anderer Traggas*" ("Annex-I-Ballone", sog. «UltraLight-Ballone»). Es handelt sich bei Annex-I-Ballonen also um ausserordentlich kleine Ballone (mit kleinen Körben oder zumeist als sog. 'Hopper'), die primär als

- Reiseballone oder 'Spassballone' Anwendung finden werden und die voraussichtlich nur in Bodennähe und auf kürzeren Fahrten eingesetzt werden.
- 3.2. Der SBAV begrüsst es, dass durch den Ersatz der gegenwärtig geltenden Verordnung SR 748.222.1 durch die VFP sämtliche bezüglich Lizenzen geltenden Bestimmungen des nationalen Rechts in einem Gesetzeserlass kombiniert werden, so dass wieder Klarheit über die Rechtsgrundlagen des nationalen Rechts herrscht und eine geordnete Gesetzssystematik besteht.
 - 3.3. Der SBAV begrüsst es zudem, dass keine eigene Lizenzgrundlage für die Annex I-Ballone geschaffen wird, sondern gemäss Art. 32 VFP auf die bestehende EASA-Lizenz (BPL) abgestützt wird.
 - 3.4. Anders als in anderen Sparten der GA, unterscheiden sich Annex-I-Ballone in physikalischer Hinsicht nicht von Ballonen, die den Lizenz- und Zulassungsvorschriften der EASA-Grundverordnung unterstehen ("klassische Ballone"). Die Unterschiede liegen (soweit dies heute überblickbar ist) lediglich in den verwendeten Materialien, neuen Technologie- und Designelementen, wie auch Verarbeitungstechniken, die bereits bestehende Ansätze aus klassischen Leichtballonen (so besonders Wettbewerbsballone) übernehmen und weiterführen und zu noch leichteren Fluggeräten führen¹. Soweit überblickbar, konzentrieren sich Entwicklungen im Annex I-Bereich primär auf Heissluftballone, Entwicklungen im Bereich von Annex-I-Gasballone oder -Heissluftluftschiffe sind uns gegenwärtig keine bekannt.
 - 3.5. Bezüglich des Hüllenvolumens können Annex-I-Ballone und klassische Ballone fast gleich gross sein. Unterschiedliche operationelle Vorschriften oder ein 'difference training' bzw. ein formelles 'familiarisation training' (gemäss Art. 61 Abs. 7 VFP) ist aus operationellen und/oder flugphysikalischen Gründen bei Annex-I-Ballonen daher nicht begründbar.

ABSCHNITT B | Lizenzbestimmungen für Annex-I-Ballone

1. Art. 1 (Geltungsbereich)

Im Rahmen des EASA RMT.0654 wurde die Auslagerung der bisher in der VO (EU) Nr. 1178/2011 ("Part-FCL") enthaltenen Vorschriften zu Ballonpilotenlizenzen in einen künftigen "Part-BFCL" als neuen Annex III² zur Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission vom 13. März 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Ballonen ("Part-BOP") vorgeschlagen. Diese Regelung wird voraussichtlich noch im Q4/2019 verabschiedet werden³.

Antrag

- In Art. 1 VFP ist ein neuer Buchstabe einzufügen, wo ausdrücklich auf Annex III der Verordnung (EU) 2018/395 Bezug genommen wird.

¹ Siehe ein Beispiel eines Anhang I-Ballons hier: <https://www.flydoo.fun/>

² Aktueller Text des Part-BFCL: <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/IIB%20DRAFT%20ANNEX%20to%20DRAFT%20COM%20IMPL%20REG%20%28EU%29%20...-%20amending%20Reg%20%28EU%29%202018-395.pdf>

³ <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Opinion%20No%2001-2019%20%28B%29.pdf>

2. Art. 2 (Verweis auf das europäische Recht, Begriffe und Abkürzungen)

Siehe dazu oben unter Ziffer B/1. Zum Part-BFCL werden eigene AMC bestehen.

Antrag

- Die VFP ist auf Konsistenz mit den aus der VO (EU) Nr. 1178/2011 künftig in Annex III der Verordnung (EU) 2018/395 ausgelagerten Lizenzvorschriften für Ballon- und Segelflugpiloten zu überprüfen, so in:
 - Art. 13 Abs. 1 VFP
 - Art. 32 Abs. 1 lit. b VFP
 - Art. 33 Abs. 3 - 5 VFP
 - Art. 34 Abs. 2 lit. b VFP
 - Art. 35 Abs. 5 lit. a VFP
 - Art. 53 lit. a VFP
 - Art. 56 Abs. 2 und 3 VFP
 - Art. 63 lit. a VFP
 - etc.

3. Art. 3 Abs. 3 und Abs. 4 (Ausstellung und Form [...])

WICHTIG: Siehe unsere Stellungnahme zu den Nebelabflugverfahren (hinten Abschnitte C und D).

Anträge:

- Zur Vermeidung unnötiger Administrativprozesse wäre idealerweise ein Prozess vorzusehen, wonach die FI(B) die von ihnen ausgestellten Berechtigungen zur Vornahme von Nebelabflügen ans BAZL zu melden haben, aber kein Ausstellen von Verfügungen oder Lizenzergänzungen stattfindet.
- Auf jeden Fall muss das in Art. 5 VFP vorgesehene Vorgehen ausdrücklich auch auf Nebelabflugberechtigungen anwendbar sein.

4. Art. 4 Abs. 2 (Eintragungen im Flugbuch)

Das Erfordernis des Führens von zwei unterschiedlichen Flugbüchern (Art. 4 Abs. 2 VFP) ist ein administratives Erschwernis, das dem Bestreben zuwiderläuft, administrative Belastungen abzubauen. Hier muss das BAZL eine andere Lösung finden, die es erlaubt, dass Piloten nur ein einziges Flugbuch führen, aber durch eine Kennzeichnung der nicht auf eine EASA-Recency anrechenbaren Flugstunden dafür sorgen, dass ein Nachvollzug durch die Behörde im Kontrollfall möglich ist.

Antrag

- Die Regelung gemäss Art. 4 Abs. 2 VFP ist zu überarbeiten, so dass Piloten nur ein einziges Flugbuch führen können.

5. Art. 5 (Provisorische Flugerlaubnis)

Um zu vermeiden, dass ein weiteres Formular erforderlich ist, sollte die provisorische Flugerlaubnis ausdrücklich auch mittels Eintrags im Flugbuch des betreffenden Piloten erteilt werden können.

Antrag

- Ergänzung des Texts von Art. 5 Abs. 1 VFP, wonach die provisorische Flugerlaubnis gemäss dieser Bestimmung durch Eintrag im Flugbuch des Anwärters erteilt werden kann.

6. Art. 6 (Kontaktadresse in der Schweiz)

Zu Ihrer Information: Der SBAV erwägt, ausländischen Ballonpiloten seine Adresse als Kontaktadresse im Sinne von Art. 6 VFP zur Verfügung stellen, solange die betreffenden ausländischen Ballonpiloten Mitglieder des SBAV sind.

7. Zu den Erläuterungen zu Art. 13 (Ultraleichtballone mit Versetzmotor)

In den Erläuterungen (Einleitung, S. 6 oben) wird unter Litera d zu Annex-I-Ballonen der Vorbehalt gemacht, dass diese nur der VFP unterstehen, wenn sie nicht "unter das Verbot von Artikel 2b Absatz 1 [LFV] fallen, da es sich um nicht motorisch angetriebenen Luftfahrzeuge handelt."

Nachdem bei einem Hersteller (FlyDOO, Frankreich) bereits Entwicklungen vorliegen, um Annex-I-Ballone mit elektrischen Versetzmotoren auszurüsten, ist es dem SBAV wichtig, dass die Erläuterungen in diesem Punkt so umformuliert werden, dass elektrische Zusatzmotoren auch bei Ballonen generell zulässig sind, auch wenn dies heute noch nicht gängig ist. Die Möglichkeit für technologische Entwicklungen muss offen bleiben.

Antrag

- Ergänzung des Texts der Erläuterungen (S. 6 oben), neue: "... es sich um nicht *durch Verbrennungsmotoren* angetriebene Luftfahrzeuge handelt".

8. Art. 13 Abs. 1 (Passagierflüge)

In Part-BFCL werden die Recencybestimmungen für Passagierflüge bei Ballonpiloten gestrichen. Sie wurden für den gewerblichen Betrieb durch Vorschriften betreffend wiederkehrende Schulungen und Überprüfungen (BOP.ADD.310) ersetzt.

Antrag

- Ergänzung des Texts von Art. 13 Abs. 1 VFP, wonach diese Bestimmungen auf Ballone keine Anwendung findet.

9. Art. 33 Abs. 5 (Fortlaufende Flugerfahrung, Recency)

Nachdem für den Betrieb eines Annex-I-Ballone die Flugerfahrung auch auf einem Ballon angerechnet wird, der der EASA-Grundverordnung untersteht (so auch Art. 32 Abs. 1 lit. b VFP), wäre es angesichts der nur minimalen operationellen Unterschiedlichkeiten zwischen einem Annex-I-Ballone und einem kleinen Gruppe A-Ballon nichts als konsequent, dass Flugstunden auf einem Annex-I-Ballone auch auf die Flugerfahrung bei Gruppe A-Ballonen angerechnet werden dürfen.

Antrag

- Art. 33 Abs. 5 VFP ist zu ergänzen und festzuhalten, dass Flugerfahrung auf Annex-I-Ballone auch auf die Flugerfahrung für Ballone gemäss europäischer Gesetzgebung (Gruppe A) angerechnet werden dürfen.

10. Art. 32 (Pilotenlizenz)

Im Grundsatz einverstanden.

Das Fesseln (unter Part-BFCL künftig als ein Rating behandelt) muss auch mit Annex-I-Ballonen möglich sein: darum ist Abs. 2 VFP entsprechend zu ergänzen. Dasselbe gilt für gewerbliche Fahrten (ComOps-Erweiterung; unter Part-BFCL wird das künftig auch als ein Rating behandelt).

Antrag

- Art. 32 Abs. 2 lit. a VFP ist neu wie folgt abzufassen „Klassenberechtigungen und Ratings“ oder, alternativ, werden allfällig gemäss Part-FCL/BFCL vorhandene Berechtigungen oder Ratings (Fesseln, ComOps) ausdrücklich aufgeführt.

11. Art. 33 Abs. 6 (Klassenberechtigung)

Der Titel des Art. 33 VFP ist in inhaltlicher Hinsicht zu überprüfen, da dieser Artikel inhaltlich mehr als nur Thematiken der Klassenberechtigung behandelt.

Auf den Absatz 6 ist ersatzlos zu verzichten: eine entsprechende Vorschrift besteht in den Part-FCL/Part-BFCL (auch für klassische Ballone) nicht, und darum ist eine solche Vorschrift weder aus operationellen noch aus gesetzsystematischen Überlegungen bei den Vorschriften zu Annex-I-Ballonen angezeigt. Massgeblich für den Betrieb von Ballonen sind in jedem Fall (auch bei Annex-I-Ballonen) die anwendbaren Vorschriften des AFM.

Anträge

- Titel des Art. 33 VFP auf beschreibende Aussagekraft überprüfen.
- Art. 33 Abs. 6 VFP ersatzlos streichen.

12. Art. 35 (Lehrberechtigung)

Die Recency-Requirements der nationalen Lehrberechtigung sind in Analogie zur Gültigkeit der Lehrberechtigung gemäss (künftigem) Part-BFCL (BFCL.360) zu formulieren.

Antrag

- Recency-Requirements mit BFCL.360 abstimmen.

ABSCHNITT C | Bestimmungen zu Abflügen bei Boden- oder Hochnebel mit Ballonen

1. Vorbemerkungen

Grundsätzlich begrüsst es der SBAV, dass das BAZL einen gesetzgeberischen Weg gefunden hat, um die nationale Besonderheit des Abflugs bei Boden- oder Hochnebel ("Nebelabflug") gesetzlich zu verankern und damit als nationale Berechtigung beizubehalten, obschon dieses Verfahren grundsätzlich in SERA (Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012) nicht vorgesehen ist.

Die hier präsentierten Regelungen wurden allerdings leider erneut ohne vorgängige informelle Konsultation mit dem SBAV erarbeitet und **sind in der vorgeschlagenen Weise in wesentlichen Bereichen praxisfremd und nicht umsetzbar**. Dies betrifft insbesondere die Modalitäten der Ausbildung, wo eine Praxisausbildung bei Boden- bzw. bei Hochnebel vorgesehen ist, was nur zu inakzeptablen Risiken führt und praktisch nicht umsetzbar sein wird.

Der SBAV bietet dem BAZL erneut die umfassende Unterstützung in ballontechnischen und -operationellen Fragestellungen an, so wie das schon in der Vergangenheit angeboten wurde.

2. Art. 53 (Berechtigung für Abflüge bei [...])

Part-BFCL wird keine LAPL(B)-Lizenzen mehr vorsehen, nur noch BPL-Lizenzen. Der Text des Entwurfs ist zu korrigieren.

Auf den Inhalt der Ausbildung gemäss Anhang 8 wird nachfolgend unter Abschnitt D dieser Stellungnahme vertieft eingegangen. Sie ist bezüglich der geforderten Praxisausbildung nicht umsetzbar und praxisfremd.

Anträge

- Anpassung an die Lizenzsystematik von Part-BFCL.
- Der Anhang 8 ist fundamental zu überarbeiten (siehe Abschnitt D dieser Stellungnahme).

3. Art. 54 (Lehrberechtigung)

Inhaltlich einverstanden.

4. Art. 55 (Ausländische Pilotenlizenz)

Inhaltlich einverstanden.

5. Art. 56 Abs. 2 und 3 ([Kein Titel])

Hier ist inhaltlich nur noch auf den kommenden Annex III zur Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission vom 13. März 2018 (Part-BFCL) zu verweisen.

Antrag

- Wie bereits vorstehend ausgeführt, ist die der gesamte Verordnungsentwurf bereits vollständig an den kommenden neuen Part-BFCL-Vorschriften auszurichten, um eine neuerliche Revision oder begriffliche Diskrepanzen und Unklarheiten zu vermeiden. Dasselbe gilt wohl analog auch aus Sicht der Segelflugpiloten.

6. Art. 62 (Prüferberechtigung)

Inhaltlich einverstanden.

7. Art. 63 (Prüferberechtigung für Lehrberechtigungen)

Part-BFCL wird nur noch eine FE(B)-Lizenz kennen, aber keine FIE(B)-Lizenzen mehr. Der Verordnungsentwurf ist entsprechend anzupassen.

Antrag

- Wie bereits vorstehend ausgeführt, ist die der gesamte Verordnungsentwurf bereits vollständig an den kommenden neuen Part-BFCL-Vorschriften auszurichten, um eine neuerliche Revision zu vermeiden.

8. Art. 72 (Übergangsbestimmungen für Ballonfahrer [...])

Die Litera b des Art. 72 ist praxisfremd: (i) die Festsetzung einer Zahl von vier Abflügen ist willkürlich, und (ii) es bestehen keine Grundlagen in den gegenwärtig durch Ballonpiloten zu führenden Flugaufzeichnungen dafür, die ein "Glaubhaftmachen" von Abflügen bei Boden- oder Hochnebel auf Basis der bisher (und auch künftig) erforderlichen Flugaufzeichnungen erlauben würden. Es gab keinen Grund bisher, dass bei Flug-/Fahrtaufzeichnungen zu vermerken war, ob entsprechende Bedingungen geherrscht haben. Auf dieses praxisfremde Erfordernis ist daher ersatzlos zu verzichten.

Nachdem die Voraussetzungen und Procedures für Nebelabflüge vor der Anpassung an den Part-FCL-Syllabus (unseres Wissens nach im Jahr 2016) Teil des Theorieprüfungstoffes für Ballonpiloten waren, wurde der überwiegende Teil der heute aktiven Ballonpiloten bereits an den Vorschriften zum Nebelabflug ausgebildet und sogar schriftlich geprüft. In dieser Hinsicht sind die Ausführungen in der Erläuterung zu Art. 72 VFP nicht vollumfänglich korrekt. Die bereits bei Ballonpiloten grossflächig bestehende Ausbildung an den Voraussetzungen gemäss Art. 24 VRV-L und den Verfahren gemäss VFR RAC-4-5-3(5) rechtfertigt ein voraussetzungsloses Grandfathering für bestehende Piloten. Das Grandfathering ist daher bei einem Antrag innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten der Verordnung voraussetzungslos zu gewähren.

Anträge

- Auf das Erfordernis zur "Glaubhaftmachung" von vier Nebelabflügen in den vorangegangenen 24 Monaten ist ersatzlos zu verzichten.
- Das Grandfathering ist bei einem Antrag innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten der Verordnung voraussetzungslos zu gewähren.

ABSCHNITT D | Anhang 8 (Ausbildungsprogramm für den Erwerb der Nebelabflugberechtigung):

1. Einführende operationelle Vorbemerkungen

- 1.1. Nebelabflüge mit Ballonen erfolgen nur bei ganz speziellen Wetterlagen und nur aufgrund ausgewählter Fahrtplanungen: immerhin ist bei solchen Starts sicherzustellen, dass im Landegebiet VMC herrscht und eine sichere Landung möglich ist: damit finden Nebelabflüge typischerweise entweder bei Winter(bisen)staulagen mit Landungen in den Voralpen oder dann mit nachfolgenden Alpenüberquerungen statt, oder es sind Starts in Übergangsjahreszeiten, wo inversionsbedingte lokale Nebelfelder in Niederungen/Senken oder um Gewässer herum bestehen (z.B. Strahlungsnebel), aber Landungen dann in höheren Lagen oder nach Auflösung der Nebelbänke möglich sind. Diese Konstellationen sind selten, und oft auch nicht planbar oder vorhersehbar. Auf jeden Fall sucht kein Ballonpilot aktiv solche Situationen, weil sie immer mit erhöhten Risiken verbunden sind und zudem auch (wegen der hohen Luftfeuchtigkeit) viel Gas benötigen (= höhere Kosten und verringerte Endurance).
- 1.2. In der Praxis ist ein Ballonstart bei Boden- oder Hochnebel nicht sehr unterschiedlich von einem normalen Ballonstart. Anders als bei Flächenflugzeugen oder Helikoptern ist die Gefahr von räumlicher Desorientierung und visuellen Täuschungen nicht gegeben, und die Flugtaktik ist sehr einfach: Blindübermittlungen auf 130.800 MHz und anschliessendes Steigen gemäss den Vorschriften von VFR RAC-4-5-3(5). Weder ist eine besondere zusätzliche Mindestausrüstung erforderlich, noch unterscheidet sich damit (bis auf die erforderliche Blindübermittlung, die aber auch bei VMC-Abflügen im Umfeld von Flugplätzen Standard ist) von anderen Ballonstarts.
- 1.3. Diese Vorbemerkungen zeigen bereits, dass ein Erfordernis für das Durchführen eines bewusst geplanten Nebelabflugs mit einem Lehrberechtigten als Teil des Syllabus zum bewussten Schaffen einer ausserordentlichen Fahrtsituation führen, dies aber ohne wirklich erkennbaren zusätzlichen Ausbildungsgewinn/-ertrag. Nachdem Ausbildungsfahrten in der Regel eher kurz sind, bestünde beim bewussten Suchen eines Nebelabflugs zu Ausbildungszwecken zudem das noch zusätzlich erhöhte Risiko, dass keine Landung unter VMC möglich ist bzw. unter marginalen Sichtbedingungen erfolgt. Der Zwang, eine solche Fahrt als Teil der Ausbildung durchzuführen, kommt also dem Zwang zum Schaffen von risikobehafteten Ausbildungssituationen gleich, was dem Sicherheitsprimat vollumfänglich zuwiderläuft.
- 1.4. Der SBAV unterstützt alle Ausbildungsanstrengungen bei Ballonpiloten, die einen ersichtlichen positiven Einfluss auf die Sicherheit des gesamten Luftfahrtsystems haben. Die hier vom BAZL ohne vorgängige Konsultation mit dem SBAV erarbeitete Ausbildung ist jedoch überschliessend und insbesondere bezüglich der Praxisausbildung schlicht nicht durchführbar, ohne aktiv und bewusst unnötige Risiken einzugehen, denen kein wirklich erkennbarer Sicherheitsgewinn gegenübersteht.
- 1.5. Schliesslich würde das Erfordernis einer Praxisausbildung auch dazu führen, dass es faktisch unmöglich würde, an Ballonmeetings ausländische Piloten zentral an den Voraussetzungen für einen Nebelabflug auszubilden (z.B. im Anschluss an eine General Briefing). Dies würde dazu führen, dass unübersichtliche Berechtigungssituationen bei Ballonmeetings auftreten können und die Versuchung geschaffen

wird, dass ausländische Ballonpiloten auch ohne formell gültige Berechtigung bei Nebelbedingungen starten.

- 1.6. Vom Erfordernis einer Praxisausbildung ist ersatzlos Abstand zu nehmen: die Risiken und die planerischen Unwägbarkeiten eines solchen Ausbildungsschritts stehen in keinem Verhältnis zum Ausbildungsgewinn.

2. Sprachliche Anpassungen

Im Ausbildungsprogramm für Ballone ist konsequent nicht von "Flug", sondern von "Fahrt" zu sprechen.

3. Grundsätzliches zum Syllabus der Theorieausbildung

Aus gesetzessystematischen Gründen ist es nachvollziehbar, dass in der VFP ein minimaler Syllabus aufgeführt wird. Allerdings könnte man sich auch eine Lösung überlegen, wo die Erarbeitung eines entsprechenden Syllabus an die ATO/DTO delegiert wird, was nach sich ziehen würde, dass die Nebelabflugausbildungen nur durch ATO/DTO erbracht werden dürfen.

Der SBAV würde dieser flexibleren Lösung dennoch grundsätzlich eher den Vorzug geben, als hier und jetzt einen starren, gesetzlich festgelegten Syllabus zu erarbeiten.

4. Inhaltliche Elemente der theoretischen Ausbildung im Einzelnen

4.1. Allgemeines

Der SBAV bietet dem BAZL an, den gesamten Anhang 8 zusammen mit dem BAZL zu überarbeiten und den Erfordernissen der Praxis anzugleichen. Die nachführenden Punktuellen Anmerkungen sollen nur den Revisionsbedarf aufzeigen, sie sind nicht vollständig:

4.2. Lit. a (Gesetzliche Voraussetzungen)

- Die ersten zwei Alinea (Ausrüstung und technische Anforderungen, Flugmedizinische Tauglichkeit) haben in dieser generellen Weise mit dem Nebelabflug nichts zu tun, sie sind allgemein gültig und sind daher hier ersatzlos zu streichen.
- Das Alinea "Meteorologische Mindestbedingungen" ist als erstes Alinea aufzuführen.
- Danach ist ein zweites Alinea "Vorschriften betreffend Abflugverfahren" aufzunehmen.
- Allenfalls könnte noch ein drittes Alinea "Vorschriften betreffend Transponder und Sprechfunkverfahren" aufgeführt werden.

4.3. Lit. b (Flugleistungen und Flugplanung)

- Den Titel auf "Flugleistung und Fahrtplanung" anpassen (kein Plural).
- Das zweite Alinea auf "Flugleistung und Tragkraftberechnung" anpassen (kein Plural).
- Ein drittes Alinea einschieben: "Gas- bzw. Ballastplanung".
- Viertes Alinea (geändert) "Fahrtvorbereitung".
- Fünftes Alinea "Überwachung der Fahrt und Umplanung während der Fahrt".

4.4. Lit. c (Menschliches Leistungsvermögen)

- Verkürzen auf "Räumliche Orientierung und Täuschungen in IMC".

4.5. Lit. d (Meteorologie)

Keine Ergänzungen.

4.6. Lit. e (Navigation)

- Radionavigation: auf die Nennung von VDF ersatzlos verzichten: diese Technologie existiert in der Praxis bei Ballonen nicht.
- Dasselbe gilt in der Praxis für Koppelnavigation.
- Zusätzlich sollte aber noch "Sicherstellen der Hindernisfreiheit" aufgeführt werden.

4.7. Lit. f (Normal-, Spezial- und Notverfahren)

- Alinea 1 neu "Abflug und Steigen".
- Alinea 2 neu verkürzen auf "Notverfahren" – es sind keine "Spezialverfahren" ersichtlich, die bei Ballonen im Zusammenhang mit Nebelabflügen Anwendung finden könnten.

5. Praktische Ausbildung

Aus den vorstehend unter Ziffer 1 dieses Abschnitts genannten Gründen ist auf eine praktische Ausbildung ersatzlos zu verzichten.

Es würde uns freuen, Ihnen jederzeit auch informell als Gesprächspartner für die Bedürfnisse und angemessene Lösungsansätze mit Bezug auf unsere Sparte im Rahmen des AeCS zur Verfügung zu stehen.

Mit bestem Dank und mit freundlichen Grüßen,

Schweizerischer Ballonverband SBAV

Pascal Witprächtiger
Präsident



Balthasar Wicki
Ressort Recht & Ausbildung

Kontaktadressen:

Pascal Witprächtiger
pascal.witpraechtiger@sbav.ch, Mobil +41 79 753 86 72

Balthasar Wicki
balthasar.wicki@sbav.ch, Mobil +41 79 611 12 10