



**«Plus ça change, plus c'est la même chose.»**

Liebe Mitglieder

Liebe Freunde und Freundinnen der AOPA Switzerland

Sehr geehrte Leserinnen und Leser des Position Reports

Das ablaufende Jahr hat uns einmal mehr die Tiefgründigkeit des im Titel aufgeführten Sprichworts mit aller Deutlichkeit vor Augen geführt. Wieso, fragen Sie mich? Nun, folgender Text aus dem Jahresbericht an die GV aus dem Jahr 2011, der mir in diesen Tagen auf den Bildschirm geflattert ist, könnte doch von heute sein:

*«Richtig spannend – um es positiv zu formulieren – war zu beobachten, wie sich die zuständigen „Experten“ in Europa verhalten haben. Wie die Hühner im Stall, wenn der Fuchs eingedrungen ist, sind sie herumgeflattert und keiner wusste, was zu tun ist. Sonst wird immer darauf hingewiesen, dass die Luftfahrt alle betrifft und deshalb alles entsprechend zentral geregelt werden muss. Davon war in diesem Falle nicht die Rede, denn das hätte ja bedeutet, persönlich Verantwortung zu übernehmen und – schlimmer noch - Entscheide zu treffen. Was tun? Delegieren! Gesagt, getan – oder vor allem gesagt. Denn siehe da, plötzlich waren nun wieder die nationalen Behörden gefragt. Und selbstverständlich waren die erwartungsgemäss rasch überfordert, denn das selbstständige Denken hat ihnen die EASA schon längst abgewöhnt.*

*Eine Ausnahme bildete glücklicherweise die Schweiz, genauer gesagt das BAZL...“*

Auslöser diese Feststellungen war das Verhalten der Behörden anlässlich des Vulkanausbruchs Eyjafjallajökull im Jahr 2010. Haben die politischen Behörden in Europa und der Schweiz daraus etwas gelernt? Wenig bis gar nichts, ist man versucht zu sagen, wenn wir betrachten, was sich in den letzten zwei Jahren zugetragen hat. Die entsprechende Notfallplanung lag zwar rudimentär vor, aber nur in irgendwelchen Archiven als eine jener berüchtigten Papiertotgeburten. Weder Bund noch Kantone (Behörden wie Politik) hatten sie umgesetzt. Da ist nicht verwunderlich, dass das schweizerische Parlament, anstatt zu handeln, beim ersten Zeichen von Gefahr die Stühle im Parlamentssaal ordentlich vors Pult gerückt hat, die Lampen gelöscht, nach Hause gegangen ist und es dem Bundesrat überlassen hat, zu handeln und die Krise zu lösen. Der Bundesrat hat zuerst gezögert, dann gehandelt, dann gezögert, dann an die Kantone delegiert, die ihrerseits wiederum überfordert gewesen sind. Dann haben es alle zusammen versucht, was auch nicht wirklich erfolgreich gewesen ist und bei dem Ganzen ist die Eigenverantwortung der Bürger und Bürgerinnen aller Provenienzen auf der Strecke geblieben.

Auf europäischer Ebene ging es noch schlimmer zu. Anstatt die Einheit, die sonst immer gepredigt wird, zu leben, wurde diese zugunsten eines Nationalismus in den Hintergrund gerückt, der erschreckend ist. Zwar weiss die EU, wie sich der Rest der Welt zu verhalten hat, aber mit sich selbst weiss sie nichts Vernünftiges anzufangen.

So wundert es uns auch nicht, dass Corona nicht zu einem Überdenken der bisherigen Vorgehensweisen und Strukturen geführt hat, sondern im Gegenteil, der Gesetzgebungsapparat so richtig in Fahrt gekommen ist. Als eindeutiger Schwachpunkt in der Luftfahrt hat sich einmal mehr erwiesen, dass mit der EASA eine Organisation besteht, die Regeln (Gesetze, Massnahmen, Verordnungen, Leitlinien etc.) vorschlägt, die Europäische Kommission den Vorschlag in Gesetzesform giesst über den das Europäische Parlament befinden muss. Irgendwo dazwischen haben alle 27 europäischen Regierungen noch ein Wort mitzureden und alles muss einstimmig erfolgen. Corona hat dann aber gezeigt, dass jedes Land sich einen Deut darum kümmert, wenn es sich in Gefahr wähnt und mit Inbrunst nationale Regeln erlässt. Der Wirr-Warr war und ist deshalb sehr gross und die Flüge über die Grenze für uns Piloten eine Herausforderung. Dazu mehr in der Grafik unten.



Etat de l'espace aérien en Europe et exemptions pour les vols effectués par des propriétaires privés propriétaires d'un aéronef à titre individuel (Aéronef non immatriculé au nom d'une société)					
Pays	Flights banned - Airspace Closed	Airspace open to VFR Flights	Ferry flights to maintenance organization	Technical flights for engine maintenance	Remarques
Allemagne	●	●	●	●	
Autriche	●	●	●	●	Demanded 1m distance between persons not living in the same household pretty much limits the GA to solo flights. Additionally, many airfields are closed or at least PPR.
Belgique	●	●	●	●	Exception granted for maintenance flights (1 hour) and for maintenance ferry flights
Bulgarie	●	●	●	●	
Chypre	●	●	●	●	After NAA approval, justification by manufacturer documentation
Croatie					In Research, contradictory information
Danemark	●	●	●	●	
Espagne	●	●	●	●	Exceptions are granted on a case by case basis
Estonie	●	●	●	●	
Finlande	●	●	●	●	
France	●	●	●	●	
Grèce	●	●	●	●	
Hongrie					In Research, contradictory information
Irlande	●	●	●	●	Flight ban by non aviation stay at home rules. Exceptions for ferry flights to maintenance workshop
Italie	●	●	●	●	In practice, aerodromes are closed to respect social distancing, but flights are allowed. Maintenance-related activities have been formalized by NOTAM
Lituanie	●	●	●	●	
Lettonie	●	●	●	●	
Luxembourg	●	●	●	●	Under negotiation, should open for ferry flights and maintenance flights
Malte	●	●	●	●	Flights across borders are banned. Flight training for CPL or ATPL on request - approval does not lie with NAA but with health authorities.
Pays-Bas	●	●	●	●	Family members or co-confined only
Pologne	●	●	●	●	
Portugal	●	●	●	●	At first glance, some of the ferry flights to workshops possible, but cumbersome administrative obstacles make such as the flights are impossible. To confirm.
République Tchèque	●	●	●	●	
Roumanie	●	●	●	●	In Research, contradictory information
Slovaquie	●	●	●	●	
Slovénie	●	●	●	●	
Suède	●	●	●	●	
Suisse	●	●	●	●	
Russian Federation	●	●	●	●	
Belarus	●	●	●	●	
Norvège	●	●	●	●	Permission to be requested with PPR 24H to Avinor, only one person on board. IFR preferred.
Royaume-Uni	●	●	●	●	
Islande	●	●	●	●	
<b>Total per category</b>	7	9	28	27	
<b>Total number of countries</b>	32		countries without data	2	
<b>Countries where airspace is closed</b>	7	23%			
<b>Countries where VFR flights are banned</b>	9	30%			
<b>Countries where Ferry flights to MRO are allowed</b>	28	93%			
<b>Countries where maintenance flights are allowed</b>	27	90%			

This clearly shows that in the vast majority of the countries in the Euro Region, even if flight restrictions apply, maintenance flights according to engine manufacturers recommendations or Ferry flights to MRO are authorized one way or another.

Sources: EASA website, ICAO website, Direct reports from national AOPA's+A141  
 Contact: Emmanuel S. Davidson, AOPA France, Président - edavidson@aopa.fr - 06 4823 5559

Wir sind deshalb sehr glücklich, bei der IAOPA Europe (dem Zusammenschluss der europäischen AOPAs) dabei und sehr aktiv zu sein. Die IAOPA hat bei der EASA einen Beobachterstatus, was es ihr ermöglicht, in vielen wichtigen Arbeitsgruppen dabei zu sein, wie z.B. bei derjenigen, die die Lizenz- oder die Maintenancevorschriften erarbeitet. Aber auch die aufgekeimte Diskussion über die „Schnörri“-Frequenz 123.45 oder die Fuel-Regelung wird von uns eng begleitet und wir setzen uns direkt für eine europaweite vernünftige Regelung ein. Es gibt aber nicht nur die EASA, sondern sehr viel mehr europäische Agenturen, die sich mit der General Aviation befassen und in denen wir z.T. sogar deren einzige Vertreterin sind. Ganz nach dem Motto: Jede vermiedene Regelung auf europäischer Ebene ist eine Entlastung auf schweizerischer Ebene.

Auch der Austausch zwischen den nationalen AOPAs funktioniert sehr gut. So helfen diese Kontakte uns bei der Organisation unserer Fly-Outs gerade auch in diesen Zeiten, wie z.B. letztes Jahr nach Holland und vergangenen Sommer nach Norddeutschland, die wir beide erfolgreich durchführen konnten. Alle für einen, einer für alle wird hier gelebt.



Der Informationsaustausch ermöglicht es uns, gezielt Aufklärung zu betreiben, denn es spricht sich rasch in der IAOPA herum, welches Land welche Bestimmungen verschärft, nicht oder nur teilweise anwendet oder was lokale Behörden sonst an Unsinn produzieren und wo die grössten administrativen Gefahren lauern.

Diese betrüblichen Feststellungen werden dadurch etwas aufgehellt, als dass wir in der Schweiz auf dem Gebiet der General Aviation dank dem besonnenen Vorgehen des BAZL zwar betroffen, aber nicht stillgelegt worden sind. Fliegen war weiterhin möglich, was dem Erhalt der Flugerfahrung und damit der Sicherheit nützlich gewesen ist. Im Gegenteil: Azyklisch haben sich mehr Leute als zu anderen Zeiten für die Ausbildung zum PPL angemeldet, denn plötzlich hatten sie Zeit, die Theorie

zu büffeln und Flugstunden abzufliegen. Ob sie dann durchhalten, wenn die Corona-Krise vorüber ist, wird sich zeigen. Aber schön ist dieser Umstand auf jeden Fall.

Weihnachten ist die Zeit der Hoffnung, der Wünsche für eine bessere Zukunft, dem Vermitteln von Glück und Freude. Das ist auch die Grundlage meiner guten Jahresendwünsche an Sie Alle. Hoffen wir, dass im nächsten Jahr

- sich die Situation auf dem Gebiet der allgemeinen Gesundheit beruhigt
- der gegenseitige Umgang und Respekt unter- und miteinander zurückkehren;
- das Wetter schön wird und es uns ermöglicht, die Flüge in vollen Zügen zu geniessen;
- die nationale und internationale Politik sich den wirklichen Problemen zuwendet und uns in Ruhe lässt.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allen frohe Festtage, ein knalliges und frohes Neujahr und im 2022 immer viel Luft unter den Flügeln.

Mit den besten Wünschen

Daniel Affolter  
Präsident

