



Der Individualverkehr zur Luft – die Flüge der Allgemeinen Luftfahrt

Le transport aérien individuel – les vols de l'aviation générale

● ● ● Es ist in der Luft ähnlich wie im bodengebundenen Verkehr: Es gibt den öffentlichen und den individuellen Verkehr. Der Individualverkehr, auch Allgemeine Luftfahrt genannt, teilt sich unter anderem auf in:

- Private Flüge zu geschäftlichen Zwecken
- Private Reiseflüge
- Gewerbsmässige Flüge wie die Geschäftsluftfahrt
- Arbeitsflüge
- Such- und Rettungsflüge
- Schulungs- und Trainingsflüge
- Sportflüge

● ● ● Le transport aérien est similaire au transport terrestre, il y a le transport public et le transport individuel. Le transport individuel, également appelé aviation générale, est divisé entre autres en :

- Vols privés à des fins commerciales
- Voyages privés
- Vols commerciaux, tels que l'aviation d'affaires
- Travaux aériens
- Vols de recherche et de sauvetage
- Vols de formation et d'entraînement
- Sports aériens

Mit der Allgemeinen Luftfahrt auch an entlegene Orte

Das weltweite Angebot an Flugplätzen für die Allgemeine Luftfahrt ist bemerkenswert und entgegen dem Strassen- oder Schienenverkehr beansprucht das Fliegen nur sehr wenige Landflächen. Die Flugplätze der Allgemeinen Luftfahrt befinden sich in der Regel nicht bei grossen europäischen Städten und Metropolen, sondern vielfach in kleineren Regionen, die oft verkehrsmässig schlecht erschlossen sind. Viele dieser Flugplätze sind in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts entstanden und warten nicht selten mit einer spannenden Historie zu Verkehr, Tourismus und Wirtschaft auf.

Fliegen fasziniert

Idealerweise können diese Orte mit Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt angefliegen werden. Es fasziniert dabei immer wieder von Neuem, auf diese Weise fremdes Land und Leute kennen zu lernen. Neben den landschaftlichen Schönheiten und Sehenswürdigkeiten sind imposante, regionale Wirtschaftsleistungen ebenso interessant wie die örtliche Gastronomie, die sehr oft auf diesen Flugplätzen geradezu zelebriert wird.

Fliegen verbindet

Nicht nur terrestrisch gesehen, sondern auch menschlich, wirtschaftlich, und touristisch. Viele grossartige Freundschaften – aber auch geschäftliche Verbindungen sind durch diese Reismöglichkeiten geknüpft oder gefestigt worden, viele nützliche Austausche finden somit statt. Privat besuchen sich oft ganze Fluggruppen gegenseitig und pflegen den Erfahrungsaustausch. Mit Partnerschaften zwischen Flugplätzen wird diese Mobilität international freundschaftlich vernetzt, genauso wie es auch internationale Städte untereinander pflegen.

Ein Volk das nicht fliegt wird überflügelt

Es ist die Pflicht der Politik, dieses einzigartige Netz für den gesamten individualen Luftverkehr, und die Ausbildung und das Training nicht nur zu erhalten, sondern weiter förderliche Rahmenbedingungen zu schaffen, so dass heutige und künftige Generationen diese effiziente Art der Mobilität sinnvoll nutzen können. Dazu hat der Bundesrat in seinem aktuellen Luftfahrtpolitischen Bericht (LUPO 2) festgelegt: *«Das Netz der Regionalflughäfen soll in seiner Substanz erhalten bleiben und qualitativ verbessert werden.»*

Das private Fliegen fordert Disziplin und bietet besondere Mobilität

Es sind wohl die zahlreichen unvergesslichen Momente, die sich in das Gedächtnis eines Piloten einbrennen, und die dieser liebend gerne auch teilt. Denn fragt man einen Piloten, was ihm die Fliegerei bietet, wird er viel zu erzählen wissen. Wohlan: Das eine oder andere mag wie Fliegerlatein erscheinen. Aber diese Fliegergeschichten drücken exakt jene Faszination aus, von der viele Menschen träumen. Dazu zählt etwa jener Moment, in dem man spürt, wie das Flugzeug auf die ersten eigenen, noch zaghaften Steuerbewegungen reagiert. Oder das überwältigende Erlebnis des ersten Alleinflugs – als einmalig und unvergleichlich wird ein Pilot diese Augenblicke beschreiben. Unvergesslich auch der erste Navigationsflug, allein im Cockpit, auf sich selber angewiesen, ohne Fluglehrer an der Seite. Ist die Pilotenlizenz geschafft, fangen das Sammeln von Erfahrungen und das regelmässige Training erst richtig an. Ein Teil davon absolviert der Pilot mit einer vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Mindestanzahl an Flugstunden und Landungen.

Sicherheit durch Training

Fliegen vermittelt Freude und Befriedigung. Technik und Natur lassen sich im Einklang erleben. Doch Fliegen fordert auch heraus. Piloten, egal auf welcher Stufe, müssen laufend Entscheidungen treffen und diese verantworten. Gute Piloten zeichnen sich aus durch Konsequenz, Flexibilität, Disziplin und Zuverlässigkeit. Und Piloten legen Wert auf Sicherheit. Sicherheit erreicht man mit Training. Anspruchsvolle Flugphasen wie Start und Landung werden deshalb regelmässig geübt. Weiterführende Ausbildungen wie Kunstflug, Gebirgsflug, Navigationsflüge ins Ausland oder gar Instrumentenflug bieten Privatpiloten neue Herausforderungen, erweitern ihren Horizont, vermehren die Erfahrung und dienen der Sicherheit.

Flugsport erfordert körperliche und geistige Fitness

Nicht anders verhält es sich mit dem Luftsport. Beispiel Segelflugsport: Ohne Motorenhilfe möglichst schnell, weit oder lange zu fliegen, bedeutet Höchstleistungen zu erbringen. Flüge unter Nutzung von thermischen oder dynamischen Aufwinden über Distanzen von weit über 1000 Kilometern zurückzulegen, alleine an Bord und ohne Autopilot, fordern Geist und Körper alles ab.

Kunstflug fördert die Sicherheit

Auch der Kunstflug ist Spitzensport. Ein Vielfaches des eigenen Körpergewichts drückt den Piloten bei gewissen Figuren in den Sitz. Der Effekt auf die Sicherheit ist gerade beim Kunstflug enorm: Piloten lernen ungewohnte Fluglagen zu interpretieren, in allen Lagen inklusive Rückenlage die Orientierung zu behalten und das Flugzeug konsequent in die Normalfluglage zurückführen. Die Kunstflugausbildung fördert also das Beherrschen des Flugzeugs. Mittlerweile ist diese Art von Training (Upset Prevention and Recovery Training) sogar Bestandteil der Verkehrsflotenausbildung.

Mit Aus- und Weiterbildung zum hohen Sicherheitsstandard

Jeder fliegerische Werdegang, ob Privat, Zivilberuflich oder als Militärpilot, hat mit der Allgemeinen Luftfahrt begonnen. Es ist die Basis der gesamten Luftfahrt. Am Anfang steht die Ausbildung zum Piloten. Danach fördert stetes Training die Sicherheit.

Fliegen im Gebirge, Nutzen oder Schaden?

Das Fliegen im Gebirge polarisiert. Einerseits stehen nicht nur Umweltorganisationen dem Fliegen und Landen im Gebirge kritisch bis strikte ablehnend gegenüber, andererseits sollen Rettung und Versorgung mit höchster Professionalität, zu jeder Zeit und bei möglichst allen Wetterbedingungen sichergestellt werden. Das Fliegen im Gebirge unterscheidet sich ganz wesentlich vom Fliegen im Flachland und erfordert, neben fundierten theoretischen Kenntnissen, umfassende praktische Ausbildung und Training. Dass dies nicht bei «scharfen» Einsätzen gemacht werden kann, leuchtet ein. Jeder Hüttenversorgungsflug, jeder Heliskiing-Flug und jede Alpeneinweisung mit Fluglehrer dient somit auch der Sicherheit. Die meteorologischen Bedingungen im Gebirge ändern sich laufend und oft sehr schnell, die stetige Auseinandersetzung, das Umgehen mit diesen Bedingungen erfordert von den Piloten besondere Erfahrung – und die erreicht man nur mit Übung. Die Gebirgsflugpiloten sind naturverbunden und gehen mit bestmöglicher Umsicht ans Werk. Das Fliegen im Gebirge ist mit dem alpinen Massentourismus nicht mehr wegzudenken und bietet mit hoher Sicherheit den gewünschten Nutzen für viele (siehe auch <https://mfvs.ch/index.php/gletscherflug>).

L'aviation générale également dans des lieux isolés

L'offre d'aérodromes de l'aviation générale dans le monde entier est remarquable et contrairement au transport routier ou ferroviaire, le transport aérien nécessite très peu de surface terrestre. En règle générale, les aérodromes de l'aviation générale ne sont pas situés près de grosses villes et métropoles européennes, mais bien souvent près de petites agglomérations qui sont souvent mal desservies au niveau du transport. Un nombre important de ces aérodromes ont été construits lors de la première moitié du siècle dernier et ont souvent une histoire passionnante dans les domaines du transport, du tourisme et des affaires.

Voler fascine

L'idéal est que tous ces lieux peuvent être survolés par des aéronefs de l'aviation générale. Il est toujours fascinant de découvrir de nouveaux pays et les gens qui y vivent de cette façon. Outre, la beauté des paysages et des sites touristiques, les performances économiques régionales sont aussi intéressantes que la gastronomie locale qui est très souvent à l'honneur justement sur ces aérodromes.

Voler rassemble

Non seulement du point de vue terrestre, mais également du point de vue humain, économique et touristique. De nombreuses belles amitiés – mais également des relations d'affaires se sont créées ou renforcées grâce à ces possibilités de voyage, de nombreux échanges bénéfiques ont ainsi eu lieu. Dans le privé, des groupes de pilotes se rencontrent et échangent leurs expériences. Grâce aux partenariats entre les aérodromes, cette mobilité devient un réseau amical international, tout comme cela est le cas entre les métropoles internationales.

Un peuple qui ne vole pas est devancé

C'est le devoir des politiques d'entretenir ce réseau unique pour l'ensemble du transport aérien individuel, pour la formation et l'entraînement, mais également de continuer d'offrir des conditions propices afin que les générations présentes et futures puissent utiliser judicieusement cette forme de mobilité. À cet effet, le Conseil fédéral a fixé dans son rapport actuel en matière de politique aéronautique (LUPO 2) :

« Le réseau des aéroports régionaux doit être préservé dans sa substance et amélioré sur le plan qualitatif. »

L'aviation privée requiert de la discipline et offre une certaine mobilité

Ce sont probablement les nombreux moments inoubliables qui restent dans la mémoire d'un pilote et que ce dernier aime partager. Si vous demandez à un pilote ce que l'aviation lui offre, il aura beaucoup de choses à raconter. Eh bien, parfois cela peut ressembler à du jargon d'aviateur. Mais ces récits d'aviateurs expriment de façon précise la fascination dont rêvent beaucoup de gens. Cela inclut par exemple ce moment où l'on ressent les réactions de l'avion lors de sa première prise en mains timide des commandes. Où le moment extraordinaire du premier vol solo – un pilote vous décrira ce moment comme unique et inoubliable. Inoubliable également, le premier vol de navigation, seul dans le poste de pilotage, dépendant de soi-même seulement, sans instructeur à ses côtés. Une fois la licence de pilote en poche, l'acquisition d'expérience et l'entraînement régulier commencent réellement. Une partie de ce travail est constituée par un nombre minimum d'heures de vol et d'atterrissages prescrit par la réglementation.

La sécurité grâce à l'entraînement

Piloter est une source de joie et de satisfaction. La technologie et la nature peuvent être vécues en harmonie. Mais le pilotage sollicite également des exigences. Les pilotes – indépendamment de leur niveau – doivent constamment prendre des décisions et les assumer. Les bons pilotes se caractérisent par la cohérence, la flexibilité, la discipline et la fiabilité. Et les pilotes attachent de l'importance à la sécurité. La sécurité est garantie grâce à l'entraînement. Les phases de vol difficiles comme le décollage et l'atterrissage sont donc régulièrement pratiquées. Les formations complémentaires comme le vol acrobatique, le vol en montagne, la navigation à l'étranger voir même le vol aux instruments offrent aux pilotes privés de nouveaux défis, élargissent leurs horizons, augmentent leur expérience et garantissent la sécurité.

Le sport aérien exige une bonne forme physique et mentale

Ce n'est pas différent avec le sport aérien. Prenons la pratique sportive du vol à voile comme exemple : les pilotes fournissent des performances maximales lors de vol à voile. Voler aussi vite ou aussi loin que possible sans l'assistance de moteur, signifie des performances maximales. Des vols utilisant les thermiques ou les ascendances dynamiques sur des distances de plus de 1000 km, seul à bord et sans pilotage automatique, sollicitent fortement l'esprit et le corps.

Le vol acrobatique garantit la sécurité

Le vol acrobatique est également un sport de haut niveau. Un multiple de son propre poids écrase le pilote dans son siège lors de certaines figures. Les effets sur la sécurité sont considérables surtout pour le vol acrobatique : les pilotes apprennent à interpréter des attitudes de vol inhabituelles, à conserver leur orientation en toutes situations y compris le vol sur le dos et ramener systématiquement l'appareil dans la position de vol normale. La formation de vol acrobatique demande par conséquent une maîtrise de l'appareil. Entre temps, ce type d'entraînement (Upset Prevention and Recovery Training) fait même partie de la formation des pilotes de ligne.

La formation et l'entraînement pour un standard de sécurité élevé

Toute carrière dans l'aviation, qu'elle soit privée, civile ou militaire a débuté au sein de l'aviation générale. C'est la base de l'ensemble de l'aviation. La formation de pilote n'est que le début. Ensuite, l'entraînement continu sert à garantir la sécurité.

Le vol en montagne, utile ou néfaste ?

Le vol en montagne polarise. D'une part, les organisations environnementales ne sont pas les seules à critiquer voir simplement à rejeter le vol et l'atterrissage en montagne et d'autre part le sauvetage et l'approvisionnement doivent être garantis avec le plus grand professionnalisme, à tout moment et si possible par tous les temps. Le vol en montagne se différencie beaucoup, du vol en plaine et nécessite en plus de profondes connaissances théoriques, une solide formation pratique ainsi qu'un entraînement poussé. Il est évident que cela ne peut pas être mis en œuvre lors d'interventions «pointues». Chaque vol d'approvisionnement de cabane de montagne, chaque vol d'hélicoptère et chaque vol d'initiation au vol en montagne avec un instructeur contribuent également à garantir la sécurité. Les conditions météorologiques en montagne changent constamment et souvent très rapidement. Le conflit constant, la gestion de ces conditions demandent de la part du pilote une certaine expérience qui ne peut être obtenue que par l'entraînement. Les pilotes de montagne sont

Ohne Flugplätze kein Luftverkehr

Dieser Grundsatz gilt auch für den Einsatz von kleinen und mittelgrossen Flugzeugen im Individualverkehr. Die kleinen und mittleren Flugplätze ermöglichen die Mobilität mit der sogenannten «Allgemeine Luftfahrt» oder «General Aviation» – mit idealen Bedingungen: einfache Anfahrtswege, eine überblickbare und praktische Infrastruktur sowie unkomplizierte Abläufe. Dies ermöglicht die rasche Bereitstellung der Flugzeuge und die Durchführung von «massgeschneidertem» Reisen.

Flughäfen und Flugfelder für den Individualverkehr zur Luft

Mit dem Oberbegriff «Flugplatz» wird unterschieden in Flughäfen und Flugfelder. Während die Flughäfen (auch die Regionalflughäfen) auf einer Eidgenössischen Betriebskonzession beruhen und damit Zulassungs- und Offenhaltungspflichten unterliegen, operieren die meist privaten Flugfelder auf der Grundlage von vereinfachten Betriebsbewilligungen durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt und profitieren damit autonomer von flexibleren regulatorischen Vorgaben.

Die Flugplätze haben sich im Verlauf der letzten Jahre zunehmend spezialisiert: Die einen dienen dabei primär dem Flugsport und der fliegerischen Ausbildung, andere Flugplätze hingegen schaffen ausgezeichnete Bedingungen für die Geschäftsluftfahrt, für die sogenannte «Business Aviation», ein wichtiger Teil der Allgemeinen Luftfahrt. Die Vorteile der unkomplizierten, rasch und individuell verfügbaren und damit praktischen Business Aviation in Kombination mit einem zweckmässigen Netz an regionalen Flugplätzen und Flugfeldern sind von Unternehmen längst erkannt worden. Namhafte Betriebe treffen ihre Standortwahl bevorzugt in der Nähe eines Flugplatzes. In Zukunft wird sogar der unmittelbare Zugang zu einer Piste, zum Beispiel für Technoparks, als wichtiger Standortfaktor an Bedeutung gewinnen. Die Leistungsfähigkeit der Flugplätze für den Individualverkehr zur Luft wird künftig immer wichtiger und ist damit für den gesamten Werk- und Touristikplatz Schweiz von entscheidender Bedeutung.

proches de la nature et travaillent avec la plus grande prudence. Le vol en montagne est devenu indispensable avec le tourisme de masse dans les alpes et offre en toute sécurité les avantages souhaités pour beaucoup de gens (<https://fsvm.ch/index.php/gletscherflug>).

Sans aérodromes pas de trafic aérien

Ce principe s'applique également à l'utilisation d'aéronefs de petite et moyenne taille pour les transports individuels. Les aérodromes de petite et moyenne importance permettent la mobilité avec ladite «Aviation générale» ou «General Aviation» et cela dans des conditions idéales: des voies d'accès faciles, une infrastructure simple et pratique ainsi que des procédures simples sont à disposition. Cela permet une mise à disposition rapide de l'aéronef et l'exécution de voyages personnalisés.

Aéroports et aérodromes pour le transport aérien individuel

Le terme générique «terrain d'aviation» fait une distinction entre aéroports et aérodromes. Alors que les aéroports (y compris les aéroports régionaux) reposent sur une licence d'exploitation fédérale et sont donc soumis à des obligations d'autorisation et de disponibilité, la plupart des aérodromes opèrent sur la base d'une autorisation d'exploitation simplifiée de l'Office fédérale de l'aviation civile et bénéficient ainsi de façon autonome de directives réglementaires plus souples. Les aérodromes se sont de plus en plus spécialisés au cours des dernières années: certains servent principalement au sport aérien et à la formation aéronautique, tandis que d'autres créent d'excellentes conditions pour l'aviation d'affaires, dite «Business Aviation», une part importante de l'aviation générale. Les avantages d'une disponibilité individuelle rapide simple et concrète de l'aviation d'affaires associée à un réseau approprié d'aérodromes et de terrains d'aviation régionaux sont depuis longtemps reconnues par les entreprises.

Les entreprises renommées s'installent de préférence à proximité d'un aérodrome. À l'avenir, même un accès direct à une piste comme par exemple les Technoparc, deviendra un facteur d'implémentation important. La capacité d'un aérodrome pour le transport aérien individuel aura à l'avenir de plus en plus d'importance et sera donc essentielle pour l'ensemble de la place industrielle et touristique suisse.



Der Verband Schweizer Flugplätze VSF

vertritt die Interessen der kleinen und mittleren Flugplätze.

www.aerodromes.ch

Association suisse des aérodromes ASA

représente les intérêts des aérodromes de petite et moyenne taille.

www.aerodromes.ch



Der Aero-Club der Schweiz AeCS

ist der Dachverband der Leichtaviatik und des Luftsports.

www.aeroclub.ch

Aéro-Club de Suisse AeCS

est la fédération faitière de l'aviation légère et des sports de l'air.

www.aeroclub.ch



Die Aircraft Owners and Pilots Association AOPA ist

weltweit tätig und vertritt die Interessen der Piloten und Flugzeughalter.

www.aopa.ch

Aircraft Owner and Pilots Association AOPA

est active dans le monde entier et représente les intérêts des pilotes et des propriétaires d'avions.

www.aopa.ch



Aerosuisse

ist der Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt und damit auch das Bindeglied zwischen der Industrie, der Politik und Verwaltung.

www.aerosuisse.ch

Aerosuisse

est la fédération faitière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses et est ainsi le lien entre l'industrie, la politique et l'administration.

www.aerosuisse.ch



Verband Schweizer Flugplätze VSF
c/o Weisser Pardo AG
Kreuzstrasse 60, 8008 Zürich



044 392 21 50

info@aerodromes.ch

aerodromes.ch