

Wenn es den Hängegleitern an den Kragen geht, könnt ihr auf mich zählen.

Paul Kurrus, Präsident Aerosuisse



Hanspeter Denzler im Gespräch mit Paul Kurrus. | Hanspeter Denzler en conversation avec Paul Kurrus.

Der Fliegerei zu so viel Freiheit wie möglich zu verhelfen, ist für Paul Kurrus eine Herzensangelegenheit. Vom kleinsten bis zum grössten Flieger gehören alle einer einzigen, grossen Familie an. So nebenbei erfährt man auch einiges über das Innenleben des schweizerischen Verbandslobbyings.

Viele Gleitschirm- und Deltapiloten sind sich gar nicht bewusst, dass sie über ihre SHV-Mitgliedschaft in einem ausgebauten Beziehungsnetz von Interessensvertretungen eingebettet sind. Gut eingespielt sind die Kontakte zu unserem Partnerverband, dem Aero-Club der Schweiz AeCS. Swiss Olympic ist die Dachorganisation der Schweizer Sportverbände, bei welcher der SHV Mitglied ist. Die europäischen Hängegleiterverbände sind in der European Hang Gliding and Paragliding Union EHPU zusammengeschlossen, und diese ihrerseits in der auch für Hängegleiter zentralen Organisation Europe Air Sports EAS; die Luftsportverbände weltweit in der Fédération Aéronautique Internationale FAI und deren Hängegleitervertretungen in der Commission Internationale de Vol Libre CIVL. In der Schweiz heisst der Dachverband der Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation) Aircraft Owners and Pilots Association Switzerland AOPA, und derjenige der Schweizer Luft- und Raumfahrt generell Aerosuisse, bei der 124 Firmen und Organisationen zusammengefasst sind. Bei der letztgenannten Dachorganisation ist der SHV über seinen Direktor Hanspeter Denzler auch im Vorstand vertreten. Präsident der Aerosuisse ist der Baselbieter Paul Kurrus. Mitte Juli besuchte er die SHV-Geschäftsstelle im Zürcher Seefeld. «Swiss Glider» nutzte die Gelegenheit, sich mit ihm an den runden Tisch zu setzen und den Stellenwert unserer Fliegerei innerhalb des Schweizer Luftfahrtsystems zu eruieren. Paul Kurrus hat auch ein persönliches Interesse, sich direkt an die Hängegleiter zu richten, sass er doch in der vorletzten Legislaturperiode für die FDP Baselland im Nationalrat und möchte im Herbst wieder in den Nationalrat gewählt werden.

Die Luftfahrt ist ein Gesamtsystem

«Swiss Glider»: Zuerst zu des Pudels Kern. Warum soll ein SHV-Mitglied mit Wahlrecht im Kanton Baselland bei den Nationalratswahlen Ihren Namen auf die Liste schreiben?

Paul Kurrus: Weil sich dadurch die Chancen erhöhen, dass jemand ins Parlament gewählt wird, der sich für die Sache der Hängegleiter einsetzt. Das ist nicht trivial! Für mich ist die Luftfahrt ein Gesamtsystem – das beginnt beim kleinen Modellflieger und geht bis zur A340, vom kleinen Gebirgsflugplatz bis zum Flughafen Zürich, von der Flugsicherung bis zum Flugzeughersteller. Davon kann man nicht einfach einzelne Bereiche herausbrechen. Das Hängegleiterfliegen muss sich auch nicht rechtfertigen – es ist Selbstzweck und eine gesellschaftspolitisch sinnvolle Freizeitbeschäftigung für alle Alterskategorien, die ohne Umweltbelastung auskommt. Um es auf den Punkt zu bringen: Die Hängegleiter können darauf zählen, dass ich ihre Anliegen in Bern veretrete.

Dabei braucht es natürlich die Unterstützung durch den SHV. Ich bin nicht der Fachmann, der sich in jedem Bereich im Detail aus-

Aider le vol libre à jouir de la plus grande liberté possible est pour Paul Kurrus une affaire personnelle. Du plus petit au plus grand, tous les aéronefs font, selon lui, partie d'une seule et grande famille. En causant avec lui, on apprend des choses intéressantes sur le fonctionnement du lobbying fédératif en Suisse.

De nombreux parapentistes et deltistes ne sont pas conscients d'être, en tant que membres FSVL, impliqués dans un large réseau de relations chargé de défendre activement leurs intérêts. Les contacts que nous entretenons avec notre partenaire l'Aéro-Club de Suisse sont parfaitement rodés. La FSVL est membre de Swiss Olympic, organisation faîtière des fédérations sportives suisses. Les fédérations européennes de vol libre sont regroupées dans l'Union européenne de vol libre UEVL, elle-même affiliée à Europe Air Sports EAS, autre organisation centrale pour les libéristes. Les fédérations de sports aériens du monde entier font partie de la Fédération Aéronautique Internationale FAI et leurs représentants de la Commission Internationale de Vol Libre CIVL. En Suisse, l'organisation faîtière de l'aviation générale se nomme Aircraft Owners and Pilots Association Switzerland AOPA, et celle de l'aviation civile et de l'aérospatiale Aerosuisse, dont font partie actuellement 124 firmes et organisations. Au sein de cette dernière, la FSVL est également directement représentée par son directeur Hanspeter Denzler, puisque celui-ci est membre du comité d'Aérosuisse. Le président d'Aérosuisse est le bâlois (BL) Paul Kurrus. A la mi-juillet, il a rendu visite au secrétariat de la FSVL à Zurich. «Swiss Glider», souhaitant faire le point sur la situation du vol libre dans le système global de l'aviation suisse, a profité de l'occasion pour solliciter une interview. Cette rencontre présentait aussi de l'intérêt pour Paul Kurrus lui-même: celui de pouvoir s'adresser directement aux libéristes. Après avoir siégé au Conseil national durant l'avant-dernière législature, il souhaite en effet retrouver cet automne son mandat de représentant du PRD.

L'aéronautique est un système global

«Swiss Glider»: Venons-en tout de suite au cœur du débat. Pourquoi un membre FSVL jouissant du droit de vote dans le canton de Bâle-Campagne devrait porter son choix sur votre nom lors des élections au Conseil national?

Paul Kurrus: parce qu'ainsi on accroît les chances d'élire au parlement quelqu'un qui se bat pour la cause des libéristes. Ce n'est pas rien! Pour moi, l'aéronautique est un système global qui englobe aussi bien le petit modèle réduit que le gigantesque A340, le modeste aérodrome local et l'aéroport de Kloten, la navigation aérienne et le constructeur d'avions. On ne peut exclure aucun secteur et le vol libre n'a pas à justifier son existence. Il est une fin en soi et représente une activité de loisirs qui a pleinement son sens dans notre société, est de plus respectueuse de l'environnement, et s'adresse à toutes les catégories d'âge. Les libéristes peuvent être assurés que je défendrai leurs intérêts à Berne.

Pour cela, j'ai besoin naturellement du soutien de la FSVL, car je ne suis pas un spécialiste qui connaît votre sport dans tous ses détails. Heureusement, nous avons la chance d'avoir, en la personne de Hans-

Quand les libéristes sont pris à la gorge, ils peuvent compter sur moi.

Paul Kurrus, président d'Aérosuisse

kennt. Aber da haben wir ja mit Hanspeter Denzler einen hervorragenden Vertreter im Vorstand der Aerosuisse, der diese Interessen zusammenführt und Einfluss nimmt.

Wir Hängegleiterpiloten wurzeln querbeet und decken das ganze politische Spektrum ab. Nehmen Sie als FDP-Vertreter – als «Freisinniger durch und durch», wie auf Ihrer Homepage steht – wirklich die Interessen aller Hängegleiterpiloten wahr?

Selbstverständlich! Das ist eine typische Interessensvertretung. Übrigens: Das ganze Parlament besteht aus Interessensvertretern. Hier geht es um eine ganz prominente und gute Sportart. Die Farbe des Parteibüchleins spielt in dieser sachpolitischen Frage eine untergeordnete Rolle.

Zwei Nationalrätsträte sind Gleitschirmpiloten – der Berner SVP-Vertreter Adrian Amstutz und der Walliser SP-Vertreter Stéphane Rossini. Wie verstehen Sie sich mit ihnen?

Mit Herrn Amstutz habe ich heute noch regelmässig Kontakt. Auch mit Herr Rossini pflegte ich eine gute Zusammenarbeit. In allen Fraktionen hatte ich jeweils meine luftfahrtpolitischen Brückenköpfe. Bei der CVP-Fraktion war dies Jean-Philippe Maître; bei der SP Boris Banga, der als Stadtpräsident von Grenchen mit «seinem» Flugplatz Grenchen einen besonderen Bezug zur Luftfahrt hat. Solche Vertrauenspersonen sind notwendig. Möchte man in unserem Land politischen Erfolg haben, braucht es Mehrheiten. Und die schafft man nicht, indem man sich gegenseitig ständig an den Karren fährt. Geht man hingegen in Anstand miteinander um, kann man in der Sachpolitik auch über Partei- und Fraktionsgrenzen hinweg sehr wohl Mehrheiten finden.

Kein X für ein U vormachen

Gemäss ihrem Curriculum arbeiten Sie als «Vizedirektor Public Affairs und Umwelt bei den Swiss International Air Lines». Können Sie uns das ausdeutschen?

Ich war während 25 Jahren als Linienpilot tätig; meine heutige Funktion ist Vizedirektor. Mit der Funktion «Public Affairs» nimmt man primär Einfluss auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen, um der Swiss eine optimale Entwicklung zu ermöglichen. Das Umwelt-dossier ist selbstredend: Es geht dabei im Wesentlichen um die Erfassung der Umweltbelastung, die die Swiss verursacht, und um die Erarbeitung von Vorschlägen zur Verminderung dieser Belastung und des Ressourcenverbrauchs.

Was konkret?

Ein aktuelles Beispiel betrifft das Treibhausgas CO₂. Es wird bei uns hauptsächlich durch den Flugbetrieb emittiert. Unsere Aufgabe ist primär das Identifizieren möglicher Massnahmen, wie diese Belastung reduziert werden kann. So rüstet die Swiss auch aus Umweltgründen die ganze Airbus-Flotte und die Jumbolinos mit leichteren Sitzen aus. Dadurch sparen wir bei jedem Flugzeug pro Jahr 120000 Liter Treibstoff. Das zeigt, dass sich umweltgerechtes Verhalten auch kurzfristig auszahlen kann. Ich möchte kein X für ein U vormachen: Fliegen belastet die Umwelt. Aber dieses Beispiel zeigt mit aller Deutlichkeit, dass es durchaus Möglichkeiten gibt, die Umweltbelastung zu reduzieren.

Ihre Arbeit hört sich nach einem Fulltimejob an. Nun haben Sie auch eine Familie mit sechs Kindern, sind Präsident von zwei Landesbranchenverbänden, haben sonst noch Mandate und stellen sich für den Nationalrat zur Verfügung. Können Sie uns Normalsterblichen verraten, wie man das alles unter einen Hut bringt?

Erstens ist es eine Frage der Organisation, zweitens kommt es sehr darauf an, ob einem jemand unterstützt. Da steht meine Frau im Vordergrund. Sie unterstützt mich in jeder Beziehung – und zwar nicht nur im Sinne von «mitmachen», sondern auch «mitdenken». Ohne sie wäre dieses ganze Portfolio nicht möglich.

peter Denzler, un représentant éminent de votre secteur au comité d'Aérosuisse.

Nous autres pilotes de vol libre provenons de tous les milieux et couvrons l'ensemble du spectre politique. Êtes-vous réellement prêt, en tant que représentant du PRD et «radical résolu», comme il est dit sur votre site Internet, à défendre les intérêts de tous les pilotes?

Evidemment! Vous pratiquez un sport exemplaire et important, dont les intérêts méritent absolument d'être défendus. La couleur de la carte du parti ne joue sur le plan purement politique qu'un rôle secondaire.

Deux conseillers nationaux sont des parapentistes, le Bernois Adrian Amstutz (UDC) et le Valaisan Stéphane Rossini (PS). Comment vous entendez-vous avec eux?

Avec Monsieur Amstutz, j'entretiens aujourd'hui encore des contacts réguliers. Et j'avais du plaisir aussi à collaborer avec Monsieur Rossini. J'avais d'ailleurs dans toutes les fractions mes «têtes de pont» lorsqu'il s'agissait de débattre de politique aéronautique. Au PDC, c'était Jean-Philippe Maître et au PS Boris Banga qui, en tant que maire de Granges, tient à «son» aérodrome et a donc des liens particuliers avec l'aviation. Il est important d'avoir de telles personnes de confiance dans ses relations. Si l'on veut remporter un succès politique dans notre pays, on a besoin de majorités. Et on ne les obtient pas en se tirant constamment dans les jambes. Par contre, si l'on se respecte les uns les autres, on peut très bien, au-delà des frontières, des partis et des fractions, trouver ces majorités sur le plan de la politique concrète.

Ne pas faire prendre des vessies pour des lanternes

Votre curriculum vitae m'apprend que vous travaillez pour Swiss International Air Lines en tant que «Vice-Président Public Affairs and Environment». Concrètement?

J'ai été pilote de ligne durant 25 ans. Ma fonction actuelle est vice-directeur responsable des «public affairs», c.-à.-d. que je m'efforce d'influer sur les conditions cadres légales et d'assurer à Swiss un développement optimal. Quant au dossier «environnement», le mot est suffisamment parlant. Il s'agit pour l'essentiel de recenser les nuisances que provoque une compagnie telle que Swiss et de soumettre des propositions afin de limiter la consommation énergétique et par conséquent ces nuisances.

Par exemple?

Prenons le CO₂, gaz à effet de serre. Il est émis chez nous principalement par le trafic aérien. Notre tâche consiste surtout à identifier les mesures que l'on pourrait prendre afin de réduire cette pollution. C'est aussi pour cette raison que Swiss équipe sa flotte de jumbos et d'airbus de sièges plus légers, ce qui permet d'économiser chaque année 120000 litres de carburant par avion. C'est la preuve qu'un comportement «écologique» peut être payant aussi à très court terme. Je ne veux en aucun cas faire prendre des vessies pour des lanternes. L'aviation pollue, c'est un fait. Mais cet exemple montre qu'il est parfaitement possible de limiter cette pollution.

Votre travail est à l'évidence un job à temps complet. Cela étant, vous avez une famille avec six enfants, êtes président de deux associations interprofessionnelles, occupez encore d'autres mandats et pourtant vous souhaitez redevenir membre du Conseil national. Dites-nous, à nous qui sommes de simples mortels, comment on peut concilier tout cela.

C'est avant tout une question d'organisation. Ensuite, il est indispensable que quelqu'un vous soutienne et là, mon épouse joue un rôle essentiel. Elle me soutient sur tous les plans, et pas seulement sur le plan «pratique», mais sur celui des idées. Sans elle, un tel cahier des charges serait impensable.

Ohne irgendwelche Rangordnung

Sie sind Präsident der Aerosuisse und damit Lobbyist der gesamten Luftfahrt. De facto aber mit Schwerpunkt wirtschaftlich potenter Luftfahrt, wozu die Hängegleiter nur einen marginalen Beitrag leisten. Sind wir für die Aerosuisse trotzdem interessant?

Ja! Das ist eine ganz zentrale Frage zum Gesamtverständnis unseres Luftfahrtstandorts. Es braucht alle. Wir benutzen den gleichen Luftraum, haben den gleichen Ursprung und teilen schliesslich die Begeisterung für die Bewegung in der dritten Dimension. Der Anfang der kommerziellen Luftfahrt liegt bei Euch, bei Otto Lilienthal, beim Hängegleiter. Es ist wichtig, diese Gemeinsamkeiten zu sehen. Das Verständnis daraus: nur zusammen sind wir stark. Das setzt voraus, dass jeder dem anderen hilft, wenn er in Bedrängnis ist. Wenn wir zusammenstehen, und zwar ohne irgendwelche Rangordnungen, können wir politischen Erfolg haben. Nur wenn kein Nebeneinander möglich ist, muss die Politik über Prioritäten entscheiden. Die 14000 Hängegleiterpiloten sind Botschafter der Luftfahrt. Das ist der Nutzen, den die Grossen von den Kleinen ziehen. Umgekehrt: Wenn es den Kleinen an den Kragen geht, dann können Sie auf das Gewicht der Grossen zählen – das habe ich in der Vergangenheit bewiesen. Das ist eine Wechselwirkung.

Hanspeter Denzler: Es ist nicht selbstverständlich, dass wir im Vorstand der Aerosuisse vertreten sind. Aber es ist sehr gut, dass die Hängegleiter als Teil der Luftfahrt akzeptiert und ernst genommen werden.

Paul Kurrus: Der SHV hat Einfluss! Die Qualität der Arbeit eines Vorstandes hängt auch von den Persönlichkeiten im Vorstand ab – da schätze ich die aktive und konstruktiv kritische Mitarbeit von Hanspeter Denzler sehr. Ich wünsche mir keine Jasager im Vorstand. Wenn wir etwas beschlossen haben, stehen alle dahinter. Bis der Beschluss aber gefällt ist, muss gestritten werden. Da ist es mir lieber, wenn kritische Gedanken vor dem Beschluss in die Runde geworfen werden, als wenn man nachher Scherben zusammenlesen muss. Der Hängegleiter-Verband leistet hier einen sehr konstruktiven Beitrag.

Wo bringt die Aerosuisse uns Hängegleiterpiloten einen Nutzen?

Hanspeter Denzler: Ganz wesentlich erscheint mir beispielsweise, dass die Aerosuisse mit ihrem Sekretär Kurt Howald jemanden hat, der immer ein Ohr am Boden hat, früh Gefahren ortet, und wir jeweils erfahren, wenn etwas auf uns zukommt, das Konsequenzen haben könnte – wie etwa das Gesetz über Risikosportarten.

Paul Kurrus: Kommt für unseren Fliegerkreis etwas «Unappetitliches» daher, haben wir umso bessere Möglichkeiten, dies von der politischen Agenda wegzukriegen, je früher wir in den Prozess eingreifen. Irgendwann fängt die Verwaltung an, einen Gesetzesentwurf zu schreiben. Bereits dann ist es wichtig, dass die Verwaltung mit Informationen versorgt wird. Mit dem neuen Stakeholderkonzept trägt das BAZL diesem Umstand Rechnung. Am schwierigsten ist es, wenn die Sache schon im Parlament ist. Diese Einflussnahme und der direkte Zugang zu Chefbeamten sind natürlich einfacher, wenn man nicht nur eine einzelne Gruppierung in der Luftfahrt, sondern die ganze Luftfahrtgemeinde hinter sich hat. Mit der Mitgliedschaft in der Aerosuisse bekommt der einzelne Hängegleiter somit bedeutend mehr politischen Einfluss.

Hanspeter Denzler: Die einzelnen Spartenvertreter in der Aerosuisse wissen auch, wie seriös wir unser Geschäft betreiben. Was wieder geeignet ist, unsere Akzeptanz in der Luftfahrtgemeinschaft zu erhöhen.

Paul Kurrus: Hanspeter Denzler ist auch regelmässiger Gast der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt PGL – einer Vereinigung von zahlreichen Bundesparlamentariern. Die Aerosuisse schlägt als Trägerorganisation der PGL dem Präsidenten politische aktuelle Themen vor und besorgt die Organisation der Anlässe. Hochkarätige Referenten leisten jeweils einen wichtigen Beitrag zur luftfahrtpolitischen Meinungsbildung. Die PGL ist übrigens eine der bestbesuchten und damit einflussreichsten parlamentarischen Gruppen. Dank dieser Plattform bekommt der Vorstand der Aerosuisse die Möglichkeit, direkt Kontakt und Einfluss auf Parlamentarier und Chefbeamte zu nehmen.

Dynamische Luftraumbewirtschaftung

Viele Hängegleiterpiloten sähen auf ihren am nächsten liegenden Flugplätzen lieber weniger als – wie von der Aerosuisse gewünscht – mehr Luftverkehr. Welches Gewicht geben Sie unserer Bewegungsfreiheit?

Paul Kurrus: Oberstes Interesse von uns beiden ist die Sicherheit – diejenige der Passagiere in einem Flugzeug, aber auch diejenige der Hängegleiter. Niemand möchte, dass jemand zu Schaden kommt. Gleichzeitig möchten alle Luftraumbenutzer möglichst uneingeschränkt ihre Tätigkeit ausüben. Bleibt die Frage: Wie können beide Ansprüche unter einen Hut gebracht werden? Da bin ich ein dezidiert Verfechter einer dynamischen Luftraumbewirtschaftung. Es gibt in den meisten Fällen nämlich nicht nur ein Entweder-oder. Vielmehr soll jeder Luftraumbenutzer so viel und so lange Luftraum bekommen, wie er ihn für seine Tätigkeit braucht. Früher waren ganze Lufträume während Wochen einfach vorsorglich blockiert. Das hat sich heute glücklicherweise sehr zum Positiven gewendet.

Vorbild ist also die neue Luftraumregelung Basel.

Ich begrüsse den Ansatz, wie er in Basel im Zusammenhang mit dem Luftraum für die ILS 34 gewählt wurde. Er ist ein gutes Beispiel für die erwähnte dynamische Luftraumbewirtschaftung. Die Lufträume müssen «on» oder «off» sein. Ist er dann «on», haben die Hängegleiter Verständnis dafür, weil darin auch Flugbetrieb stattfindet. Ist er «off», ist der Luftraum für die Hängegleiter benutzbar. Die Hängegleiter sollten – wie die anderen Luftraumbenutzer auch – so wenig wie möglich an individueller Freiheit einbüßen müssen. Aber dort, wo es nötig ist, müssen wir in unseren Ansprüchen etwas zurückstecken.

Die Aerosuisse befürwortet die Teilnahme der Schweiz bei der EASA, um ein gesamteuropäisches Regelwerk von Vorschriften für alle Bereiche der Luftfahrt zu erhalten. Die europäischen Hängegleiter-Verbände möchten ihre Probleme, z.B. beim Prüfungs- und Ausweiswesen, lieber länderspezifisch lösen. Macht es wirklich Sinn, alle Bereiche der Luftfahrt europäisch zu lösen?

Nein, in dieser absoluten Form macht diese Aussage keinen Sinn. Aber nehmen wir ein Beispiel aus der Vergangenheit, die Flugzeugzertifizierung. In einem Land wurde ein Flugzeug hergestellt und zertifiziert. In jedem Land, in dem es nun registriert werden sollte, musste es nochmals geprüft und zugelassen werden. Das war schlecht. Heute ist die Zulassung europaweit standardisiert. Also: Es gibt sehr wohl Bereiche, wo eine europäische Regulierung bzw. Behörde Sinn macht. Was aber für einen Grossen wie beispielsweise den Unterhaltsbetrieb der SR Technics sinnvoll ist, soll nicht eins zu eins für die Kleinen wie beispielsweise den Unterhaltsbetrieb der Motorfluggruppe Porrentruy gelten. Da soll entweder auf EASA-Ebene differenziert werden und, wo nicht möglich, im Sinne der Ausnutzung der entsprechenden Handlungsspielräume national reguliert werden.

Interview: Thomas Oetiker

Die Aerosuisse, Dachverband der schweizerischen Luftfahrt

Die 1968 gegründete Aerosuisse nimmt als Dachverband die Interessen der schweizerischen zivilen Luft- und Raumfahrt wahr und sichert deren langfristige Existenzgrundlage. Sie vertritt alle an der Förderung und Erhaltung der schweizerischen Luft- und Raumfahrt ideell und wirtschaftlich interessierten Kreise und koordiniert deren Bestrebungen. Die Aerosuisse nimmt Einfluss auf die Gestaltung der gesetzlichen Grundlagen im Bereich der Luft- und Raumfahrt und pflegt aktiv den Kontakt mit Regierung, Parlament, den beteiligten Behörden und Organisationen der Wirtschaft sowie den Medien. Dem Verband gehören heute 124 Firmen und Organisationen an, namentlich Linien- und Charterfluggesellschaften, die Landesflughäfen und Regionalflugplätze, Abfertigungsgesellschaften, die Flugsicherung, Unterhaltsbetriebe, Flugzeug- und Komponentenhersteller, Flugschulen, luftfahrtorientierte Dienstleistungsunternehmen und alle massgebenden Verbände der Schweizer Luftfahrt.

www.aerosuisse.ch, www.skynews.ch, www.kurrus.ch

Sans supériorité hiérarchique

En tant que président d'Aérosuisse, vous êtes un ardent défenseur de la général aviation, mais de facto surtout de celle qui présente un fort potentiel économique. Les libéristes qui ne jouent qu'un rôle marginal à cet égard sont-ils malgré tout «intéressants» pour Aérosuisse?

Oui! Vous soulevez là une question centrale qui a trait à la compréhension globale de la place de notre aviation. Nous utilisons le même espace aérien, partageons la fascination de se mouvoir dans la troisième dimension et avons la même origine: tout, l'aviation commerciale y comprise, avait commencé avec Otto Lilienthal et le vol libre. Il est important de voir ce que nous avons en commun, car cela nous permet de comprendre que ce n'est qu'ensemble que nous sommes forts. Cela implique que chacun aide l'autre quand il est en difficulté. Si nous travaillons coude à coude, sans aucun sentiment de supériorité hiérarchique, nous pouvons remporter des succès sur le plan politique. Les 14'000 libéristes sont les messagers de l'aviation. Les «grands» tirent avantage des «petits» et inversement: quand les petits sont menacés, ils peuvent compter sur le soutien des grands, qui ont plus de poids. Je l'ai prouvé par le passé. On appelle cela de l'interaction.

Hanspeter Denzler: Certains peuvent s'étonner que nous soyons représentés au comité d'Aérosuisse, mais c'est une bonne chose que les libéristes soient acceptés comme partie intégrante de l'aviation et pris au sérieux.

Paul Kurrus: La FSVL a de l'influence! La qualité du travail d'un comité dépend aussi des personnalités qui le composent. Personnellement, j'apprécie la collaboration active et les critiques constructives de Hanspeter Denzler. Je ne souhaite pas avoir de béni-oui-oui au comité. Quand nous avons pris une décision, tous font bloc, mais jusqu'à ce que cette décision soit prise, le débat peut être rude! Et dans chaque débat, la fédération de vol libre apporte sa contribution, qui est très constructive.

En quoi Aérosuisse peut-elle nous être utile?

Hanspeter Denzler: Il est par exemple capital pour moi de savoir qu'Aérosuisse a, en la personne de son secrétaire Kurt Howald, quelqu'un qui est toujours attentif aux réalités concrètes et localise les dangers suffisamment tôt. Nous sommes ainsi informés qu'il se prépare quelque chose qui pourrait avoir des conséquences pour nous, telle la loi sur les sports à risques.

Paul Kurrus: Si un projet peu «ragoûtant» pour les pilotes est dans l'air, plus vite nous réagissons et plus nous avons de chances de le faire disparaître de l'agenda politique. Un jour, l'administration commence à rédiger un projet de loi. Il est important qu'elle dispose à ce moment-là déjà d'un maximum d'informations. Le nouveau concept de «consultation des parties prenantes» oblige l'OFAC à tenir compte de cette nécessité. Lorsque l'affaire est déjà au parlement, tout devient plus compliqué. Il est naturellement plus aisé de faire valoir son droit d'ingérence et d'avoir un accès direct aux instances décisionnaires.

Aérosuisse, fédération faîtière de l'aéronautique suisse

Aérosuisse, fondée en 1968, défend, en sa qualité d'association faîtière, les intérêts de l'aviation civile et de l'aérospatiale suisses et veille au maintien de leurs conditions d'existence à long terme. Elle représente tous les milieux qui œuvrent pour la sauvegarde et le développement de l'aviation et de l'aérospatiale nationales, sur le plan économique comme sur le plan des idées, et coordonne leurs efforts. Aérosuisse s'efforce de peser sur l'élaboration des bases légales régissant l'aviation et l'aérospatiale et entretient des relations suivies avec le gouvernement, le parlement, les autorités concernées et les organisations économiques, ainsi qu'avec les médias. Actuellement 124 firmes et organismes font partie de la fédération: compagnies de vols réguliers et de vols charters, aéroports nationaux et aérodromes régionaux, compagnies d'enregistrement, navigation aérienne, entreprises de maintenance, constructeurs d'avions et de composants aéronautiques, écoles de vol, entreprises prestataires de services pour l'aviation et toutes les associations et groupes importants de l'aviation civile suisse. www.aerosuisse.ch, www.skynews.ch, www.kurrus.ch

res quand on a derrière soi toute la communauté de l'aéronautique. Par l'appartenance de sa fédération à Aérosuisse, chaque libériste jouit d'une influence politique nettement plus grande.

Hanspeter Denzler: Les représentants des divers secteurs membres d'Aérosuisse savent aussi que nous menons nos affaires avec sérieux. Cela nous aide à accroître notre poids dans la communauté aéronautique.

Paul Kurrus: Hanspeter Denzler est de plus l'hôte régulier du Groupe parlementaire de l'aviation civile. En tant qu'autorité responsable du GPA, Aérosuisse soumet à son président des thèmes actuels sur le plan politique et s'occupe de l'organisation des rencontres. Ce groupe accueille des intervenants de qualité dont les exposés aident les parlementaires à se forger une opinion sur la politique aéronautique et il est l'un des groupes de parlementaires les plus actifs et les plus influents. Cette plate-forme permet au comité d'Aérosuisse d'avoir un contact direct avec les parlementaires et les fonctionnaires responsables et de leur soumettre ses points de vue.

Une gestion dynamique de l'espace aérien

Contrairement à Aérosuisse sans doute, de nombreux libéristes préféreraient voir sur les aérodromes situés près de leurs sites de vol un trafic aérien moins dense. Quel poids accordez-vous à notre liberté de mouvement?

Paul Kurrus: Notre principale préoccupation est la sécurité, celle des passagers dans un avion bien sûr, mais aussi celle des libéristes. Chacun convient que personne ne doit subir de dommages, mais en même temps tous les utilisateurs de l'espace aérien souhaitent pouvoir pratiquer leur activité avec le moins de restrictions possible. Comment concilier ces deux exigences? Je suis un partisan convaincu d'une gestion dynamique de l'espace aérien. Dans la plupart des situations, il existe d'autres alternatives que le tout ou rien. Chaque utilisateur devrait pouvoir disposer aussi souvent et aussi longtemps que possible d'un espace suffisant pour exercer son activité. Autrefois, des portions entières d'espace aérien étaient interdits durant des semaines, simplement à titre préventif. Par bonheur, les choses ont changé, et dans un sens très positif.

Le modèle à suivre serait la nouvelle réglementation de l'espace aérien de Bâle?

Je salue la solution envisagée pour régler les conséquences de la mise en place de l'ILS 34 à Bâle-Mulhouse. C'est un bon exemple de gestion dynamique de l'espace aérien! Il faut que les espaces aériens soient «on» ou «off». Quand un espace est «on», les libéristes se montrent compréhensifs: ils savent qu'il est aussi ouvert au trafic de ligne. Et quand cet espace est «off», les libéristes peuvent l'utiliser librement. Les libéristes, comme les autres utilisateurs de l'espace, ne doivent pas être limités dans leur liberté personnelle plus qu'il n'est raisonnable. Mais quand c'est indispensable, nous devons faire preuve de mesure dans nos revendications.

Aérosuisse appuie l'adhésion de la Suisse à l'EASA, dans l'optique de parvenir à l'uniformisation des normes de sécurité dans tous les domaines de l'aviation civile en Europe. Les fédérations européennes de vol libre souhaitent plutôt régler leurs problèmes (examens, brevets, etc.) au niveau national. Est-ce que cela a vraiment un sens de vouloir réglementer tous les secteurs de l'aviation au niveau européen?

Non, dans l'absolu, cela n'a pas de sens. Mais prenons un exemple tiré du passé, la certification des aéronefs. Autrefois, un appareil construit et homologué dans un pays donné devait être ensuite à nouveau testé et autorisé dans le pays où il était enregistré. C'était stupide. Aujourd'hui, cette autorisation est standardisée au niveau européen. Il y a donc des domaines où une réglementation européenne se justifie. Mais ce qui est valable pour le service de maintenance d'un grand groupe tel que SR Technics ne l'est pas forcément à 100% pour celui d'une petite association telle que, par exemple, le groupe de vol à moteur de Porrentruy. Il faut voir ce qu'il est possible de réglementer au niveau de l'EASA et quand c'est trop compliqué, régler les problèmes au niveau national en laissant à chaque pays sa marge de manœuvre.

Interview: Thomas Oetiker