



Le mot du chef

La MAA face à ses défis

Mesdames, Messieurs,

Mettre sur pied une nouvelle autorité dans un environnement déjà fonctionnel est un grand défi, mais aussi une opportunité exceptionnelle. Je suis intimement convaincu que cet objectif ne peut être atteint qu'au travers d'une communication ouverte, claire et précise afin d'obtenir rapidement une reconnaissance élargie. De plus et probablement avant tout, la MAA doit impérativement être perçue dans les yeux des entités régulées comme l'huile de leur mécanisme et en aucun cas comme un grain de sable. Durant la phase initiale du déploiement, l'équilibre entre

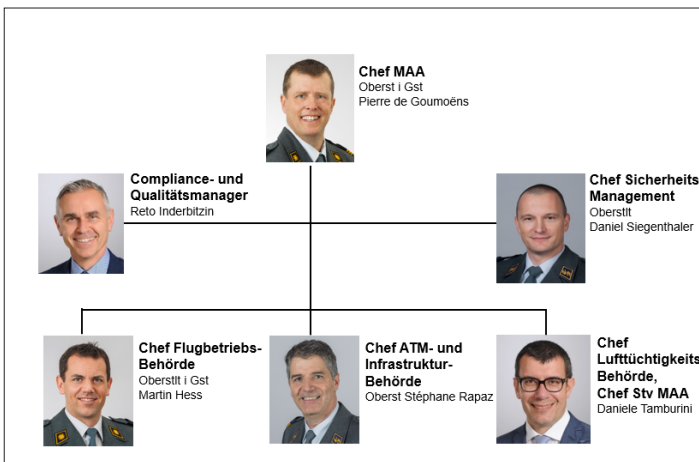
les tâches liées au projet et celles de la nouvelle autorité sera critique. Je reste toutefois très confiant que grâce à mon équipe hyper motivée et créative, nous allons réussir à atteindre ensemble les objectifs qui nous ont été fixés.

Je saisis aussi cette occasion pour vous souhaiter de joyeuses fêtes de fin d'année et une bonne année 2019.

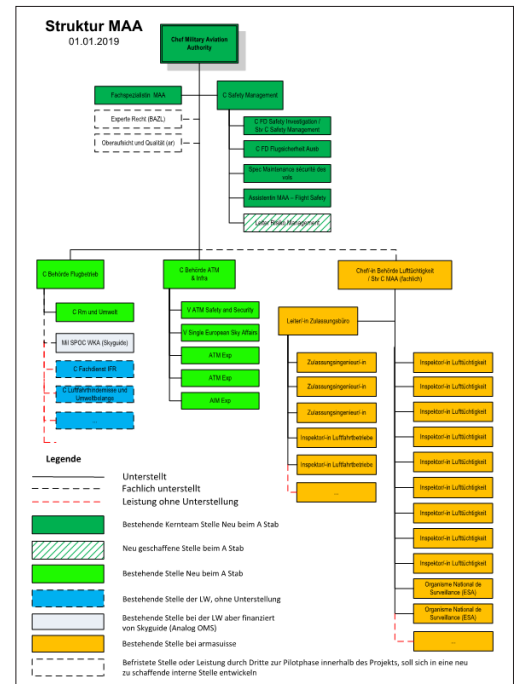
Col EMG Pierre de Goumoëns,
Chef de l'Autorité de l'aviation militaire MAA

Structure MAA

Le Chef de l'Autorité de l'aviation militaire a le plaisir de vous présenter la Direction MAA et sa structure complète à partir du 01.01.2019:



Vous trouverez plus d'informations sur l'internet et l'intranet de l'Etat-major de l'armée www.armee.ch/maa



Le mot du chef de l'État-major de l'armée

Plein succès pour la mise en œuvre de la MAA

Pour de la mise en œuvre de la MAA et de son intégration au sein de l'État-major de l'armée, je me permets de faire appel à une expression qui nous vient à l'origine de la marine, à l'époque des bateaux à voile. Lorsque les marins s'apprêtaient à partir en mer, leurs proches leur disaient «bon vent», dans le sens où ils leurs souhaitent d'avoir un

vent favorable qui rendra leur navigation agréable et paisible. Ainsi, je souhaite au projet MAA et en particulier aux collaboratrices et collaborateurs engagés dans ce projet essentiel pour l'Armée et les Forces aériennes, non seulement plein succès mais aussi beaucoup de plaisir, de satisfaction, de courage et surtout des conditions

de navigation favorables avec beaucoup de vent portant pour la mise en place de l'autorité de l'aviation militaire suisse. Je vous assure de tout mon appui dans ce projet et vous adresse à tous mes meilleurs vœux de réussite.
«Bon vent à la MAA»

Divisionnaire Claude MEIER
Chef de l'État-major de l'armée



Aufgabe OM-A

Flugbetriebsbehörde MAA nimmt Fahrt auf

Mit dem OM-A werden die Grundlagen zur Missionserfüllung gelegt. Damit diese Regulation immer auf dem neusten Stand bleibt und auch entsprechend genutzt werden kann, sind Anpassungen notwendig geworden. Eine der Aufgaben der MAA ist die Pflege vom OM-A der Schweizer Luftwaffe.

In Zusammenarbeit mit einem externen Partner kann nun das OM-A auf eine Basis gestellt werden, welche plattformunabhängig und benutzerspezifisch ist. Das sogenannte XML Format wird ab Ende

2019 als OM-A Rev12 für alle Benutzer mobil wie auch auf Web-Server verfügbar sein.

Als Benutzer können verschiedene Rollen gewählt werden, damit das OM-A noch schlanker und übersichtlicher wird und in der Benutzung schneller zum Ziel führt. Bereits heute konnten die betrieblichen Abläufe und Formulare angepasst werden. So sind die Formulare WAIVER und Abweichungsmeldungen für Änderungsanträge am OM-A oder OM-C auf FIS LW sowie der MAA-Intranet-Seite an-

gepasst worden. Weiter können die aktuellen OM-A und OM-C wie auch das MILFLIP online bezogen werden. Damit die Dokumente im Sinne des Benutzers bleiben und gleichzeitig die regulatorischen Vorgaben umgesetzt werden können, braucht es eine optimale Kommunikation. Mit der Anpassung dieser Formulare soll dies sichergestellt werden.

Die MAA zählt auf diese – Ihre – wichtigen Feedbacks.

C Flugbetriebsbehörde MAA

Verordnung über die VIL

Teilrevision des Luftfahrtgesetzes: Meilenstein für die MAA

In der Schweiz gibt der Bundesrat die Rahmenbedingungen für den Bau von Flugplätzen und Flugsicherungsanlagen vor. Die grundsätzlichen Bestimmungen dazu werden in der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) festgehalten. Doch die VIL enthält noch einiges mehr: So finden sich darin auch Vorgaben für den Betrieb von Flugplätzen oder für die Luftfahrthindernisse. Obwohl die VIL dem zivilen Luftfahrtgesetz zugeordnet ist, spricht sie also einige wesentliche, zivil-militärische Schnittstellen an.

delt. Sie bezog sich dabei auf die sogenannte häufige zivile Mitbenutzung, ohne den Begriff zu quantifizieren. Mit der Revision gliedert die Verordnung die zivile Mitbenutzung klarer auf: sind es mehr als 10% der militärischen Flugbewegungen oder mehr als 1000 Motorflugbewegungen pro Jahr, gilt dies als häufig. Die anderen Fälle werden als gelegentliche zivile Mitbenutzung bezeichnet. Massgebend ist dabei der Durchschnitt der Bewegungen innerhalb der letzten drei Kalenderjahre.

tan. Gemäss der revidierten VIL sorgt die MAA auch dafür, dass zivile Piloten die zu beachtenden Vorschriften für die sichere Nutzung eines bestimmten Militärflugplatzes und für eine effiziente Flugvorbereitung zur Verfügung stehen. Im Einvernehmen mit dem BAZL werden die wesentlichen Angaben, Karten und auch Abweichungen von zivilen Normen deshalb im AIP (Aeronautical Information Publication) publiziert.

Luftfahrtgesetz nimmt erstmals Bezug auf die MAA

Ein ganzes, mehrere Artikel umfassendes Kapitel widmet die VIL der zivilen Nutzung von Militärflugplätzen. Und wartet hier mit einer wichtigen Neuerung auf: Mit dem zweiten Paket der Teilrevision 1+ wird der MAA in der ab dem 01.01.2019 gültigen Fassung der Verordnung eine Rolle zugeschrieben. Damit nimmt das Luftfahrtgesetz zum ersten Mal Bezug auf die MAA.

Klarere Aufgliederung

Bisher wurde in der VIL die zivile Nutzung von Militärflugplätzen nur generell behan-

Enge Zusammenarbeit zwischen MAA und Flugplatzkommandos

Diese Änderung verlangte nach einer Klärung der Kompetenzen. Währenddem für eine häufige Mitbenutzung nach wie vor eine verantwortliche zivile Stelle ein Betriebsreglement vorlegen muss, wie dies beispielsweise für Payerne der Fall ist, obliegt es nun der MAA, für eine gelegentliche zivile Nutzung die entsprechenden Voraussetzungen zu bestimmen und nach Anhörung des BAZL die Bedingungen festzulegen. Dies natürlich immer in enger Zusammenarbeit mit dem betroffenen Flugplatzkommando, dessen Zustimmung Voraussetzung ist.

Damit ist die Arbeit aber noch nicht ge-

Meilenstein dank stetem Bemühen des Bereichs Luftfahrtrecht

Damit nimmt die MAA zum ersten Mal einen Platz im Regelwerk der Schweizer Luftfahrt ein. Dieser wichtige Meilenstein ist nicht zuletzt dem stetem Bemühen des Bereichs Luftfahrtrecht zu verdanken, welcher uns im Rahmen mehrerer Ämterkonsultationen mit Rat und Tat zur Seite stand und die in solchen Fällen unerlässliche juristische Unterstützung gewährleistete. Dafür vielen Dank.

C ATM & Infrastruktur MAA

<https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19940344/index.html>

(SR 748.131.1)

Europäische Regulation

Europäische Regulation versus Schweizer Militärluftfahrt

Die Zeiten, in denen der zivile Luftverkehr und die Militärluftfahrt getrennte, fest zugeteilte Lufträume und Ressourcen besaßen, sind vorbei. Militärische Infrastruktur wird vermehrt zivil mitbenutzt. Beispiele dafür sind Militärflugplätze mit ziviler Nutzung oder Flugverkehrsleitdienst und damit verbunden Radar- und Kommunikationssysteme.

Obschon die Militärluftfahrt im Rahmen der staatlichen Souveränität operiert und nicht der europäischen Luftfahrtregulation untersteht, stellt das zivile Umfeld zunehmend Anforderungen an die Militärluftfahrt. Die Schweiz ist Unterzeichnerin der Chicago-Konvention und demzufolge verpflichtet, beim Erlassen von Vorschriften für ihre Staatsluftfahrzeuge auf die Sicherheit des Verkehrs der Privatluftfahrzeuge gebührend Rücksicht zu nehmen.

Luftwaffe muss Operationen abstimmen

Da die Schweizer Luftwaffe den Luftraum mit dem zivilen Luftverkehr teilt und ihre Einsätze aufgrund des intensiv bewirtschafteten Schweizer Luftraums oft in unmittelbarer Nähe zu zivilem Verkehr stattfinden, muss sie ihre Operationen und die Ausrüstung der Luftfahrzeuge abstimmen. Dies ist in jüngster Zeit so geschehen in der Frage der VHF-Kommunikation über die 8.33 kHz-Rasterung und des Transpondermodes S.

Koordinierte Regulationen

Wer glaubt, dass Brüssel dem Schweizer Militär Vorschriften aufzwingt, irrt sich. Regulationen wie jene zur 8.33 kHz-Rasterung der VHF-Kommunikation sind mit

der NATO, der EDA (European Defence Agency) und den zivil-militärischen Gremien von Eurocontrol koordiniert. Auszusetzen wäre einzig, dass die Schweiz naturgemäss in diesen Organisationen lediglich Partner- oder Beobachterstatus besitzt.

Kein kommerzieller Anreiz bei der Militärluftfahrt

Militärluftfahrzeuge werden national zugelassen und unterliegen anderen Anforderungen als z. B. international operierende Flugzeuge im kommerziellen Lufttransport. Für Letztere stehen die Sicherheit und Ökonomie an oberster Stelle, und so wird stets angestrebt, bei Einführung neuer Anforderungen im CNS- und ATM-Bereich (Comm, Nav, Surveillance, bzw. Air Traffic Management) einen kommerziellen Anreiz zu setzen. Diese Möglichkeit entfällt bei der Militärluftfahrt, in der die operationellen Anforderungen, budgetäre und beschaffungstechnische Aspekte dominieren.

MAA als Verbindung zur zivilen europäischen Luftfahrtregulation

Dadurch werden Übergangsfristen und Ausnahmen benötigt. Die MAA ist u.a. die Verbindung zur zivilen europäischen Luftfahrtregulation und den übrigen europäischen militärischen Stakeholdern, für die kein europäisches Dach existiert, und die deshalb gezwungen sind, sich über die mittlerweile zahlreichen zivil-militärischen Gremien innerhalb der NATO, der EDA und Eurocontrol Gehör zu verschaffen. So hat die MAA in Kooperation mit dem BAZL, dem BAKOM und diverse Organisationseinheiten des VBS die Ausnahmen für den Erhalt der 25 kHz-Frequenzen sowie die Ausnahmen für die Ausrüs-

tung von Schweizer Militärluftfahrzeugen mit 8.33 kHz-Funkgeräten oder Transponder Mode S mit der Europäischen Kommission koordiniert. Trotzdem wird es so weit kommen, dass einige Flotten der Schweizer Luftwaffe nicht den Regulationen der Europäischen Kommission – und ergo dem uns umgebenden zivilen Umfeld – entsprechen, was sich spätestens dann als Nachteil erweist, wenn die entsprechenden Flugzeuge im Ausland unterwegs sind.

Verbesserung der zivil-militärischen Koexistenz

Die Zivilluftfahrt basiert auf kooperativem Verhalten der Teilnehmer, der Anreiz entstammt dem kommerziellen Interesse und dem Streben nach Sicherheit. Die Militärluftfahrt andererseits rechnet mit nicht-kooperativem Verhalten einer möglichen Gegenseite. Im Bereich der militärischen Überwachung und Navigation werden demnach die bisherigen Systeme noch einige Zeit benötigt (Primär- und Sekundärradare, VHF-Navigationsanlagen u.v.m.). Die zivil-militärische Koexistenz in der europäischen Luftfahrt kann freilich mit verschiedenen Massnahmen verbessert werden: Durch leistungsorientierte Navigation (PBN; d.h. die Anforderungen stellen sich an die Leistungsfähigkeit eines Systems, nicht an dessen Technologie) und durch Performance Equivalence in der Zulassung (d.h. die erforderliche Leistung – z.B. PBN – kann mit den zur Verfügung stehenden militärischen Teilsystemen erbracht werden). Die Militärluftfahrt muss ihre eigenen Bedürfnisse aktiv in die zivile Regulation einfließen lassen, die Kanäle hierfür sind die EDA, Eurocontrol, die NATO und z.T. EASA.

ATM Expert MAA