



SBFB fordert die Behebung von Sicherheitsdefiziten

Aufgrund verschiedener Entwicklungen auf und über dem Flugplatz sowie entsprechenden Reaktionen von Anwohnern war es **für den Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs absehbar, dass es früher oder später zu folgenschweren Unfällen kommen musste**. Deshalb intervenierte der Schutzverband bereits verschiedentlich mit Vehemenz bei der obersten Luftfahrtaufsichtsbehörde. **Mit Nachdruck fordert der SBFB jetzt vom BAZL erneut** im Interesse der öffentlichen Sicherheit den schnellen Erlass mehrerer Auflagen für den Flugplatz Buochs, **bevor der dritte Super-Gau innert Kürze Tatsache** ist. Gefordert werden unter anderem:

1. ein **grundsätzliches Verbot von Akrobatikflügen im gleichzeitigen Flugverband von zwei oder mehreren Maschinen** (*Trainings der Kunstflugstaffel der Patrouille Suisse eingeschlossen*)
2. ein **grundsätzliches Verbot für jegliche private Akrobenutzer** mit der **einzigsten Ausnahme der Pilatus Flugzeugwerke AG** unter *Einhaltung der Mindestflughöhe von 500 m über Grund, direkt über dem Flugplatz.*

1. Akrobatikfliegerei

1.1 Breitling mit unverständlicher BAZL-Ausnahmebewilligung im 2004

Bereits Ende Juni 2004 verlangte der SBFB beim BAZL Sofortmassnahmen betreffend des täglichen Akrobatik-Flugtrainings des Breitling Flottenverbandes. Mit Entrüstung nahm der SBFB damals die – zwar mögliche und gesetzlich zulässige, jedoch wenig weitsichtige – **Ausnahmebewilligung des BAZL vom 8. Juni 2004 für Breitling** - eine Kopie liegt dem SBFB vor - **zur Unterschreitung der Mindestflughöhen von üblicherweise 500 m auf - je nach Flugzeugkategorie - 50/100 m über Grund, direkt über dem Flugplatz**, zur Kenntnis. Der SBFB machte das BAZL eindringlich auf die enormen Sicherheitsrisiken von gleichzeitig bis zu fünf Breitling Flugzeugen im Flottenverband aufmerksam, und dass dicht besiedelte Gebiete der Gemeinden Buochs und Ennetbürgen im Tiefflug überflogen wurden.

1.2 Enorme Zentrifugalkräfte

Das Ausmass der Auswirkungen der extrem hohen Geschwindigkeiten und die bei Loopings sowie bei der Ausführung von Vollkreisen *enormen Zentrifugalkräfte auf die Piloten* sind gewaltig. Die damit verbundenen Unfallrisiken - insbesondere auch im Verbandsflug - sind entsprechend hoch.

1.3 Räumlich / topographisch sehr eng und dicht besiedelt

Unabhängig von den weiteren Untersuchungsergebnissen erachtet der SBFB *aufgrund der vorerwähnten physikalischen Gesetzmässigkeiten, der räumlich/topographisch sehr engen Verhältnisse, des dicht besiedelten Nidwaldner Talkessels und nicht zuletzt des sehr tragischen Unfalles vom 13.1.2005* den Erlass folgender Auflagen im Interesse der öffentlichen Sicherheit als dringend geboten:

- **grundsätzliches Verbot von Akrobatikflügen im Verband von zwei oder mehreren Maschinen**; dementsprechend verlangt der SBFB auch vom Eidg. Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) die Annullation der zwischen Mai und September 2005 geplanten drei Trainings der Kunstflugstaffel der Patrouille Suisse
- **grundsätzliches Verbot für Breitling-Akroflüge ebenso wie jegliche Akro-Turnereien von Privaten zur Adrenalinsteigerung und Trainings von Privatpersonen im Hinblick auf Akrobatikmeisterschaften**



Ferner verlangt der SBFB vom BAZL:

- die **Durchsetzung des gesetzlichen Verbots von Kunstflügen über dicht besiedelten Zonen und Ortschaften** sowie
- die **Durchsetzung der gesetzlichen Kunstflug-Mindestflughöhen**, also grundsätzlich die vorgeschriebenen 500 m über Grund, **direkt über dem Flugplatz**
 - folgerichtig den **Verzicht des BAZL auf die Erteilung weiterer Akrobatik-Ausnahmebewilligungen** (analog Breitling im 2004)

1.4 Verbleibender Spielraum nur für Pilatus Flugzeugwerke AG

Damit verbleibt im Interesse der Sicherheit der Anwohner des Flugplatzes Buochs für die Akrofliegerei ein **Spielraum mit berechenbaren Leitplanken**. Dieser Spielraum ist **ausschliesslich für die Pilatus-Flugzeugwerke** zu reservieren und von dieser Unternehmung zu nutzen.

2. Ungeschlossene Schranke auf der Hauptpiste

Aufgrund eines **weiteren Vorkommnisses vom Samstag, 30.10.2004** intervenierte der SBFB beim BAZL anfangs November 2004.

Der SBFB verlangt jetzt, dass auf der **Haupt-/Nordpiste die Schranken ausserhalb der Tower Betriebszeiten** - also wenn der Tower personell nicht besetzt ist - **durch die Piloten** per Fernbedienung nicht nur unmittelbar vor Start oder Landung, sondern **ebenso im Rollverkehr zwingend immer zu schliessen** sind.

Pro memoria: Nach heutiger Betriebsregelung entscheiden die Piloten ausserhalb der Tower Betriebszeiten **nach Ermessen (...)**. Will heissen, dass die Schranken einmal geschlossen sind, ein anderes Mal nicht. Ein unhaltbarer Zustand.