

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Luftraum
Maulbeerstrasse 9
3003 Bern

Stellungnahme zu AIC 008/2005

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Segelflugverband der Schweiz (SFVS) ist eine Sparte des Aero Clubs der Schweiz (AeCS) und vertritt die Interessen der ca. 3000 Schweizer Segelflieger. Die European Gliding Union (EGU) mit über 100'000 Mitgliedern aus total 17 Ländern unterstützt den SFVS in den Bestrebungen, dem Segelflug innerhalb der Schweiz möglichst viel Freiheit in bezug auf Flughöhe und Flugweg zu erhalten.

Der Präsident SFVS hat dem Direktor des BAZL am 7. August 2005 eine Stellungnahme zur geplanten Luftraumstruktur der TMA Zürich geschrieben und beantragt, es sei eine neue Beurteilung zu machen und die Anträge der Segelflieger seien vertiefter zu prüfen. Mit einem Antwortschreiben, datiert am 26. August, hat der Direktor BAZL den Antrag abgewiesen und darauf hingewiesen, dass bei den getroffenen Entscheidungen die Forderungen des Flughafenhalters gegenüber dem Segelflug Priorität hatten. Die heute vorliegende Lösung wurde als Luftraumstruktur bezeichnet, die nur in ihren Grundsätzen bestimmt sei und an der noch kleine Änderungen angebracht werden könnten.

Unter Bezug zum veröffentlichten AIC 008/05 und zu obigem Schriftverkehr nimmt der SFVS nachfolgend Stellung. Diese Stellungnahme ist gleichzeitig die Referenz für die Stellungnahme des AeCS.

1. Der SFVS sieht die Notwendigkeit einer Neugliederung des Luftraumes in der Schweiz voll ein. Er ist sich auch der Wichtigkeit des Flughafens Zürich für die Region und die ganze Schweiz bewusst. Ebenso begrüsst er das Weiterbestehen einer gesunden nationalen Fluggesellschaft.
2. In der laufenden Saison mussten die Segelflieger bereits schmerzhaft Einschränkungen rund um Zürich akzeptieren. Unseres Wissens sind trotz dieser schwierigen Situation keine Luftraumverletzungen mit gefährlichen Annäherungen in der TMA Zürich durch Segelflieger bekannt geworden. Dies beweist, dass die Segelflieger verantwortungsbewusste und verlässliche Luftraumbenutzer sind.
3. Die im AIC 8/2005 aufgezeigte Luftraumstruktur bringt für den Segelflug sehr einschneidende Einschränkungen. Speziell die Flugplätze Winterthur und Amlikon haben unter der TMA Ost mit 4500 ft Untergrenze und dem Gelände keine Möglichkeit mit einem vernünftigen Risiko zu fliegen. Wie viel dieser Raum von Segelfliegern durchflogen wird ist auf der Beilage 1 zu erahnen. Diese Beilage zeigt eine Zusammenstellung aller OLC-Flüge. Das sind Streckenflüge, die dem «Online Contest 2004» gemeldet wurden. Dies dürften etwa 30% der effektiv durchgeführten Flüge sein. Jeder einzelne Strich ist ein GPS Logger-Track eines Segelflugzeuges. Die thermischen Bedingungen in der Ostschweiz erlauben in der Regel keine Umwege im Osten der geplanten TMA.
4. Der SFVS verfügt über Fachleute mit viel Erfahrung als Linienpilot, als Militärpilot, als ziviler Flugverkehrsleiter und in der militärischen Jägerführung. Die Aktualisierung der Kenntnisse der heute pensionierten Fachleute wird durch junge, aktive Kollegen sichergestellt. Durch die internationalen Kontakte fliessen zusätzlich die Erfahrungen des Auslandes ein. Basierend auf den Kenntnissen unserer Fachleute fordert der SFVS eine Korrektur der Luftraumstruktur Zürich, wie sie gemäss AIC 008/2005 vorgesehen ist. Die nachstehenden Anträge sind flugbetrieblich gut durchführbar und in bezug auf die Flugsicherheit müssen keine Kompromisse eingegangen werden.

5. Der SFVS stellt die folgenden **Anträge**:

5.1. Abflugverkehr ab Zürich

a) Die Waypoints ZH504 und BREGO seien wieder auf eine MCA von 6000 ft festzulegen. Die SWISS Grafik „A340 Flight Path“ belegt klar, dass die Höhe von 6000 ft beim Waypoint ZH504 und bei BREGO erreichbar ist, wenn die Beschleunigungsphase (clean-up) erst bei 5000 ft erfolgt.

b) Die Untergrenze der heutigen TMA 4A-C sei wieder durchgehend auf 5500 ft anzuheben. Durch die vorgeschlagene Anpassung der minimalen Überflughöhe bei ZH504 kann die Untergrenze der TMA wieder auf 5500 ft angehoben werden.

5.2. Anflugverkehr nach Zürich

a) Die für die ILS – Anflüge auf die Piste 28 benötigte Erweiterung der TMA ist ebenfalls mit einer Untergrenze von mindestens 5500 ft zu definieren. Falls erforderlich ist der Line-up auf das ILS 28 auf 6000 ft festzulegen.

Da anfliegende Flugzeuge aus allen Richtungen von mindestens 9000 ft auf den ILS-Strahl geführt werden müssen, kann die Zuteilung von Radarvektoren in der TMA 4 mit einer Mindestflughöhe von 6000 ft kaum negative Auswirkungen auf die Anflugkapazität haben. In der TMA 5 steht genügend Raum für den Anflug auf den FAP zur Verfügung. Unseres Erachtens ist es den Vertretern des Flughafens und jenen der Flugsicherung jedenfalls nicht gelungen aufzuzeigen, warum eine grössere Höhe für das Line-up zwingend zu einer Kapazitätseinbusse führen soll.

b) Wird der Flughafen von Norden angeflogen, sei der für Anflüge auf das ILS 28 benötigte Luftraum für die GA freizugeben.

c) Bis zur Inbetriebnahme der ILS 28 im Herbst 2006 sei der für diese Anflüge vorgesehene Luftraum für die Benutzung durch die GA freizugeben.

d) Die Pufferzonen sollen wie in Genf und in Deutschland auf 1 NM festgelegt werden. Eine grössere Pufferzone ist in Anbetracht der Luftraumknappheit nicht zu vertreten.

6. Flexible Nutzung des Luftraumes

Der Segelflugverband tritt seit jeher dafür ein, den Luftraum flexibel zu nutzen. Luftraum soll von allen Partnern nur dann beansprucht werden, wenn er auch effektiv benötigt wird. In diesem Sinne gelten unsere Forderungen nur für diejenigen Zeitfenster, die auch für den Segelflug relevant sind. Wie die Flexibilisierung des Luftraumes umgesetzt wird (aktivierbare bzw. deaktivierbare TMA-Sektoren, aktivierbare Segelflugräume, aktivierbare Segelflugzonen) ist nicht primär ausschlaggebend.

Die Deutsche Flugsicherung hat zusammen mit dem Deutschen Aero Club für die über 34'000 Segelflieger in Deutschland akzeptable Lösungen erarbeitet, die auch respektiert werden. Es ist erstaunlich, wie nahe zum Beispiel am stark frequentierten Flugplatz München mit Segelflugzeugen geflogen werden kann (siehe Beilage 2). Es ist für den SFVS nicht ganz leicht zu verstehen, warum das in der Schweiz mit nur 3000 Segelfliegern nicht auch möglich ist

Der SFVS ist selbstverständlich bereit, weiterhin aktiv bei der Erarbeitung von neuen Lösungen mitzuarbeiten und wir danken Ihnen zum voraus für das Verständnis, das Sie unseren Anliegen entgegen bringen.

Mit freundlichen Grüssen

Emil Blumer
Präsident SFVS

Beilage:

- OLC-Auszug Schweiz 2004
- Kartenausschnitt Luftraum Frankfurt

Verteiler (Kopie ohne Beilagen via Mail):

- AeCS, ZV
- GASCO
- SFVS Vorstand, R. Beck, A. Hunziker)
- EGU (President, T/O Airspace)