

Erfahrungsaustausch mit den neuen Segelflugregelungen

Das BAZL hat uns zu einem Erfahrungsaustausch mit den neuen Segelflugregelungen, die seit dem 10. März 2011 in Kraft sind, eingeladen.

Am 24. August hat ein erstes Meeting über die **TSA für Segelflugzeuge** - die früheren Segelfluräume - stattgefunden. Am Anfang der Saison hat sich gezeigt, dass sich die Verfügbarkeit einiger TSAs massiv verschlechtert hat. Die strikte Anwendung der Regelung für TSAs verhindert eine gleichzeitige Nutzung durch Segelflugzeuge und anderen VFR Verkehr. Am Meeting wurde vereinbart, die TSAs für Segelflugzeuge auch für den übrigen VFR Verkehr zu öffnen. Mit dieser Massnahme sollen die TSAs auch dann aktiviert werden können, wenn darin gleichzeitig andere Aktivitäten mit Motorflugzeugen stattfinden. Die neue Regelung tritt voraussichtlich im März 2012 in Kraft.

Ende Oktober findet ein zweites Meeting über die **LS-R für Segelflug** – die früheren Segelflurzonen - sowie **Wolkenflug-Verfahren** statt.

Die tiefen Obergrenzen der LS-R für Segelflug im Jura sowie Aufhebung der Zonen im Mittelland haben bei einigen Segelfliegern für Unmut gesorgt. Wir werden eine Anhebung der Obergrenzen im Jura sowie die Schaffung von Zonen für die Traversierung des Mittellandes beantragen.

Die Anhänger des Wolkenfluges haben sich über die neuen Bedingungen für Wolkenflüge beklagt. Mit der neuen Regelung „kein Wolkenflug in einer LS-R für Segelflug“ wird Wolkenflug in den Alpen praktisch verunmöglicht. Wir werden beantragen, diese Bedingung fallen zu lassen. Damit sollen Wolkenflüge in den Alpen wieder ermöglicht werden. Wir beantragen keine Aufhebung der Transponderpflicht für den Wolkenflug, weil entsprechende Diskussionen bereits bei der Einführung der LS-R geführt wurden. Dabei wurde klar, dass ohne Verwendung der Transponder beim Wolkenflug, die LS-R für Segelflug massiv kleiner würden. Diese Einschränkung würde schlussendlich eine überwiegende Mehrheit der Segelflieger betreffen, was zu diesem Entschluss geführt hat.

Unsere Anträge an das BAZL finden Sie im Anhang. Kommentare dazu nehmen wir bis spätestens 24. Oktober entgegen.

Review LS-R für Glider – Meeting vom 31.10.2011

1. LS-R für Glider über den Alpen

Die Erfahrungen mit den neuen LS-R für Glider über den Alpen sind positiv. Von den Lagerleitern Münster, Samedan und San Vittore wurde die gute Zusammenarbeit mit AMC und Luftwaffe lobend erwähnt.

Antrag:

Beibehaltung der vertikalen und lateralen Dimensionen sowie der Aktivierungsverfahren der LS-Rs über den Alpen.

2. LS-R für Glider im Jura

Die Obergrenzen sind teilweise zu tief angesetzt. Ausgehend von einer durchschnittlichen Kretenhöhe von 1300 bis 1600 m AMSL liegen die Obergrenzen der LS-R 25, 26, 27, 28 und 29 grösstenteils im Luftraum Golf.

Antrag:

Anheben der Obergrenzen der genannten LS-Rs so weit wie möglich.

3. LS-R für Glider im Mittelland

Es hat sich gezeigt, dass wegen des Wegfalls der Zonen im Mittelland, insbesondere in der Ostschweiz, wesentliche Einschränkungen für den Segelflug entstanden sind. Mit der Schaffung von LS-R für Glider in diesen Gebieten könnten die Auswirkungen auf den Segelflug gemildert werden.

Antrag:

Wir beantragen, im Mittelland wiederum LS-R für Glider zu schaffen. Dies - wenn unumgänglich - auch in der Form von Korridoren für die Traversierung zwischen Jura und Voralpen in der Westschweiz sowie zwischen Voralpen und dem süddeutschen Raum in der Ostschweiz. Die Ausdehnung sowie die Obergrenzen sind zu definieren.

4. Wolkenflug-Verfahren gemäss RAC 6-1

Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Bedingungen gemäss RAC 6-1, Punkt 3.2 zu restriktiv sind. Die Tatsache, dass Wolkenflug innerhalb einer LS-R für Segelflugzeuge nicht zulässig ist, bedeutet praktisch das Ende des Wolkenfluges in der Schweiz. Denn besonders dort – über den Alpen – ist Wolkenflug erst sinnvoll.

Antrag:

Aufheben der Beschränkung: Kein Wolkenflug innerhalb einer LS-R für Segelflugzeuge.

Folgende Überlegungen haben zu unserem Antrag geführt:

- Ein Wolkenflug ist mit einem IFR-Flug mit Motorflugzeugen nicht vergleichbar
- Innerhalb einer LS-R für Segelflugzeuge gibt es kein IFR mit Motorflugzeugen, für VFR-Flüge gelten die Bedingungen von Luftraum Echo
- Die reduzierten Wolkenabstände reichen aus, um Kollisionen zwischen Segelflugzeugen zu verhindern. Dafür spricht eine Jahrzehntelange Erfahrung ohne einen einzigen Vorfall.
- Die Transponderpflicht und ständige zwei-Weg-Funkverbindung ermöglicht es der ATC, Wolkenflüge untereinander sowie vom übrigen IFR-Verkehr zu separieren.