

Bureau Espace aérien

Kurt Oswald



Échange d'expériences sur les nouvelles réglementations du vol à voile

L'OFAC nous a invités à un échange d'expériences quant aux nouvelles réglementations du vol à voile, en vigueur depuis le 10 mars 2011.

Une première rencontre sur les **TSA pour planeurs** (les anciens espaces pour vol à voile) s'est tenue le 24 août. Il est apparu au début de la saison que la disponibilité de quelques TSA s'était massivement détériorée. La stricte application de la réglementation pour les TSA empêche tout usage simultané par les planeurs et autres aéronefs VFR. Lors de la rencontre, il a été convenu d'ouvrir les TSA pour planeurs au reste du trafic VFR également. Cette mesure doit permettre d'activer les TSA même quand d'autres activités, avec avions à moteur, s'y déroulent. La nouvelle réglementation entrera vraisemblablement en vigueur en mars 2012.

À la fin octobre se tiendra un deuxième meeting sur les **LS-R pour le vol à voile** (les anciennes zones de vol à voile) ainsi que sur les **procédures de vol dans les nuages**.

Les basses limites supérieures des LS-R pour le vol à voile dans le Jura, de même que le relèvement des zones sur le Plateau, ont suscité la mauvaise humeur chez certains vélivoles. Nous solliciterons un relèvement des limites supérieures dans le Jura, ainsi que la création de zones pour la traversée du Plateau.

Les adeptes du vol dans les nuages se sont plaints des nouvelles conditions imposées à leur activité. Avec la nouvelle réglementation „aucun vol dans les nuages dans une LS-R pour le vol à voile“, le vol dans les nuages devient pratiquement impossible dans les Alpes. Nous réclamerons que cette condition soit abandonnée. Ainsi les vols dans les nuages devraient-ils être à nouveau permis dans les Alpes. Nous ne réclamons aucune suppression de l'obligation de transpondeur pour le vol dans les nuages, des discussions à ce sujet ayant déjà été menées lors de l'introduction des LS-R. Il y est apparu clairement que sans emploi des transpondeurs durant le vol dans les nuages, les LS-R pour le vol à voile deviendraient considérablement plus petites. Cette limitation affecterait finalement une large majorité des vélivoles, ce qui a motivé cette décision.

Vous trouverez ci-joint nos requêtes envers l'OFAC. Nous enregistrons tous commentaires sur cette question jusqu'au 24 octobre au plus tard.

Neuenhof, le 12.09.2011 – Kurt Oswald – koswald@bluewin.ch

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.