

ADP CH Kommentare Matrix

Datum: 20.2.2021



| Kommentar Nummer | Von | Kapitel | Kommentar | Antwort auf Kommentar |
|------------------|------------|--------------------------------|---|--|
| 1 | SHV chm | 5.2.2. Luftraumstatus HX | Publizierte Betriebszeiten in AIP CH, ENR-2.1 liefern einen Hinweis zu den zu erwartenden Aktivierungszeiten. Eine Aktivierung ist jedoch jederzeit möglich | Es wird keine Vorlaufzeit erwähnt. Eine Aktivierung jederzeit ist nicht tolerierbar. Luftraumbenutzer ohne Funk (namentlich Hängegleiter) sind darauf angewiesen, dass HX einen Vorlauf wie bisher von 30min hat, um einen HX-Luftraum während maximal 30min funklos befliegen zu können. Um MIL-Plätzen mit LP24 entgegenzukommen, kann sich der SHV vorstellen, während der LP24-Dienste an den betreffenden Plätzen auf die 30min zu verzichten. Allerdings stellt sich ohnehin die Frage, ob Hot Missions nicht auch ohne aktivierte CTR/TMA starten könnten. Bei den Tango-Sektoren der TMA Basel sind gemäss französischem Recht die 30min weiterhin in Kraft. |
| 2 | SHV chm | 5.2.2. Luftraumstatus HX | Flugbesatzungen auf einem Flug durch eine deaktivierte, als "HX" bezeichnete Luftraumstruktur, müssen ständige Hörbereitschaft auf der zugewiesenen Frequenz aufrechterhalten | Eine ständige Hörbereitschaft darf nicht vorgeschrieben sein, sonst werden funklose Benutzer neu ausgeschlossen. Telefonbandlösungen mit längerfristigen Zeitfenster als 30min (analog Meiringen) sind wünschenswert. |

| | | | | |
|---|------------|--|--|--|
| 3 | SHV chm | 3 LS-R for gliders within TMA | Die Aktivitäten in diesen Bereichen ist Segelflugbetrieb. [...] Nur Segelflugzeuge von Organisationen, die mit der entsprechenden Flugsicherungsstelle einen LoA vereinbart haben, dürfen innerhalb dieser Luftraumstrukturen operieren. | Dass die Benützung der LS-R for glider innerhalb TMAs nur von Segelflugzeugen von Organisationen, die mit der entsprechenden Flugsicherungsstelle einen LoA vereinbart haben, benützt werden dürfen, entspricht nicht dem heutigen Stand. Hängegleiter benützen diese ebenfalls und ohne LoA resp. via Aktivierung über den entsprechenden Segelflugplatz. Im Weiteren ist mir nicht verständlich, wieso der Service Buffer bei LS-R for glider ausserhalb TMAs anders sein soll, als ein solcher für LS-R for glider innerhalb TMAs. Stellt kein Problem dar, aber die Argumentation ist unverständlich. |
| 4 | SHV chm | Annex B Buffer Konzept | | Wir zweifeln die Notwendigkeit des 1 NM collision buffer an. Das Risiko, dass ein Airliner 1 NM neben seinem Track ist und gleichzeitig ein VFR ebenfalls 1 NM innerhalb der TMA-Grenze, und dann beide Flugzeuge noch genau am selben Ort erachten wir als verschwindend klein. |