

Bei der SHV-Mitgliederumfrage 2024 wird eine Frage zu Flugfunkempfängern gestellt. Zu dieser Frage wünscht das BAZL, dass wir ergänzende Hinweise abgeben.

Das BAZL plant in naher Zukunft, dass inaktive HX-Zonen (CTR/TMA) nur noch mit Flugfunkgeräten oder zumindest mit Flugfunkempfängern befliegen werden dürfen. Flugfunkgerätempfänger sind konzessionsfrei und bedürfen keinerlei Ausbildung. Sie können im Bereich ab CHF 150.- erworben werden. Eine telefonische Statusabfrage, nach der ein Luftraum für einen gewissen Zeitraum ohne Funk befliegen werden darf, soll nicht mehr erlaubt sein. Beispiele, wo dies heute bestens funktioniert, sind Meiringen, Alpnach-Buochs-Emmen und die TMA des Südanflugs in Basel (Tango-Sektoren).

Die Frage in der Mitgliederumfrage lautet:

Im Falle einer Verschärfung des HX-Konzepts würdest du einen Flugfunkempfänger kaufen?

Das BAZL wünscht, dass wir in Ergänzung zu dieser Frage folgende Erklärung abgeben. Diesem Wunsch kommen wir gerne nach:

Betreffend Umfrage für Flugfunkempfänger und deren Aussagekraft scheint uns elementar, dass sich die Befragten auch den hintergründigen Zusammenhängen bewusst sind, insbesondere dass:

1. das Luftfahrtumfeld in der Schweiz durch eine anspruchsvolle Topografie, vielfältige Anspruchsgruppen mit unterschiedlichen Nutzerbedürfnissen und nicht zuletzt durch enge Luftraumverhältnisse charakterisiert ist, und es in diesem Umfeld speziell wichtig ist, dass Einschränkungen des freien Luftraums in bedarfsgerechter, dynamischer und effizienter Form erfolgen können;
2. die Optimierung der Luftraumstruktur und -bewirtschaftung (Flexible Use of Airspace [FUA]) so auch eines der erklärten Ziele der neuen Luftraum- und Aviatikinfrastruktur-Strategie der Schweiz (AVISTRAT-CH) ist, welche durch die Weiterentwicklung von Prozessen, das Ausschöpfen technologischer Möglichkeiten und das Einfordern von Ausrüstungsvorschriften ermöglicht werden soll;
3. sich der Bedarf für eine effizientere, dynamischere Luftraumnutzung in jüngerer Vergangenheit aufgrund veränderter Nutzungsbedürfnisse (z.B. satellitengestützte Instrumentenflugverfahren von/auf neue Pisten, IFR-Verfahren für Helikopter, LP24 etc.) erhöht hat;
4. mit Blick auf künftige technologische Entwicklungen dieser Bedarf und damit der Druck auf eine dynamischere Luftraumnutzung weiter zunehmen wird (UAS, UAM etc.);
5. durch eine dynamischere Luftraumnutzung auch schnellere Deaktivierungen vollzogen werden können, wodurch nichtgenutzte Lufträume schneller anderen Luftraumnutzenden zur Verfügung gestellt werden können;
6. sich im heutigen Betriebskonzept von Lufträumen mit HX-Betriebszeiten («HX-Konzept») aufgrund der schrittweisen Einführung dieser Lufträume und dem Fehlen von internationalen Vorgaben kein einheitliches Konzept durchgesetzt hat, und es unter den Anspruchsgruppen an einem einheitlichen konzeptionellen Verständnis fehlt;
7. das Airspace Design Expert Teams (AD ET) unter dem Lead des BAZL daher derzeit an der Weiterentwicklung des HX-Konzepts arbeitet;
8. die Erreichbarkeit der Luftraumnutzer im Bereich von HX-Lufträumen eine zwingende Voraussetzung für die im neuen HX-Konzept angestrebte dynamischere Luftraumnutzung ist;
9. diese Erreichbarkeit gem. Luftfahrtpublikation bereits im heutigen HX-Konzept durch eine verpflichtende Hörbereitschaft so vorgesehen ist;
10. sich diese Erreichbarkeit im heutigen technischen Umfeld und bis auf absehbare Zeit nur durch eine verpflichtende Hörbereitschaft via Flugfunk mit der notwendigen Qualität/Integrität sicherstellen lässt;
11. die Erfüllung der Hörbereitschaft mittels Flugfunkempfänger eine im Erwerb wie auch im Betrieb (weder Konzession noch Fähigkeitszeugnis erforderlich) kostengünstige Erleichterung für Hängegleiter darstellt;
12. eine Hörbereitschaft zudem das Situationsbewusstsein bei Flügen im Bereich inaktiver HX-Lufträume verbessern kann, da Blindübermittlungen von an- oder abfliegenden (insbesondere IFR-) Flügen wie etwa Rettungshelikoptern von anderen Luftraumnutzern (wie Hängegleitern) empfangen werden und diese entsprechend frühzeitig darauf reagieren können;
13. HX-Lufträume insgesamt einen relativ kleinen Teil des gesamten Schweizer Luftraums ausmachen und dieser somit auch weiterhin weitestgehend völlig ohne Funkgerät befliegen werden kann;
14. nach Art. 12 VLK bei inaktiven CTR eine zusätzliche Einschränkung für den Betrieb von Hängegleitern unterhalb 2000 ft in einem Abstand von 5 km von den Pisten besteht;
15. eine Weiterentwicklung der Hörbereitschaft durch Einsatz neuer Technologien derzeit mitunter durch die FASST-CH Arbeitsgruppe des BAZL geprüft und längerfristig im Rahmen der Umsetzung von «AVISTRAT» in Betracht gezogen wird;
16. auch der Einsatz neuer Technologien (z.B. «App-Lösung») voraussichtlich ein ähnliches Konzept mit Vorlaufzeiten erfordern würde, wie im neuen HX-Konzept des AD ET vorgeschlagen werden wird, und dieses also auch längerfristigen Nutzen haben wird.