

Seitenblick des Präsidenten

Regard en coin du président



Matthias Samuel Jauslin
president@aeroclub.ch

Zentralpräsident
Aero-Club der Schweiz
Président central
Aéro-Club de Suisse

Nicht neue Regeln, sondern verlässliche Unterlagen

Haben Sie sich bei der Flugvorbereitung via Skybriefing auch schon mal gefragt, ob alle Informationen verlässlich sind? Ein kurzer Kontrollblick auf das Ausgabedatum von DABS, NOTAM und Meteo beruhigen. Genau von heute und topaktuell. Somit haben Sie alle zur Verfügung stehenden Daten vollständig. Einem erfolgreichen Juraflug vom Birrfeld nach Môtiers steht nichts im Wege.

Die Segel- und Gleitschirmflieger lieben diesen Höhenzug. Mit seiner Längenausdehnung von rund 300 km bietet sich der Jura für schnelle und entspannte Streckenflüge geradezu an. Jeweils früh im Tagesverlauf bilden sich schöne Cumuluswolken und markieren die tollen Aufwinde. Ein Eldorado für das motorlose Fliegen.

Leider wird diese Rennbahn durch eine Luftraumbegrenzung, die wie ein Teppich zwischen Olten und Porrentruy ausgerollt wurde, unterbrochen. Die Luftraumabsenkung zu Gunsten der Südanflüge auf den EuroAirport wurde damals kritisch hinterfragt. Schlussendlich entstanden die drei TMA-Sektoren Tango eins bis drei, die flexibel bewirtschaftet werden sollen. Bei aktiviertem Luftraum kann bei Basel Info eine Freigabe beantragt werden. Vielfach wird diese auch erteilt.

An diesem Tag ist aber alles anders. Ein Aufruf auf der Frequenz wird von einem erbosten Fluglotsen der französischen Flugsicherung beantwortet. Der Pilot wird darauf hingewiesen, dass er gefälligst das NOTAM konsultieren sollte und dann wüsste er, dass aktuell kein FIS (Flight Information Service) zur Verfügung stehe. Das lässt aufhorchen. Unser NOTAM machte dazu keine Aussage. Zudem kann es nicht sein, dass der EuroAirport exklusiv Lufträume auf Vorrat beschlagnahmt.

Etwas ratlos stellt man aber fest, dass die Einschränkung von FIS tatsächlich auf dem französischen NOTAM (LF A2295/20) zu finden war. Die lapidare Rechtfertigung: Es richte sich an die französischen Luftraumnutzer, daher erfolge die Publikation nur im französischen NOTAM. Wer also nicht nach Frankreich fliegt, hat keine Information über diese Einschränkung. Da frage ich mich, ob die involvierten Stellen nicht wissen, dass dieser Teil der Nahkontrollzone vollständig in der Schweiz liegt. In anderen Fällen werden die Ämter nicht müde, immer wieder die Sicherheit vorzuschieben. Ein altes Rezept, um Widerrede im Keim zu ersticken. Wenn sich aber die Luftraumbenutzer bei so wichtigen Unterlagen wie NOTAM nicht auf deren Vollständigkeit verlassen können, wäre es an der Zeit, anstelle immer neuer Regelungen die bestehenden zusammen mit den Betroffenen zu überdenken.

Pas de nouvelles règles, mais des documents fiables

Vous êtes-vous déjà demandé lors de la préparation du vol via skybriefing si toutes les informations étaient fiables? Un coup d'œil sur la date d'émission de DABS, NOTAM et la météo rassurent. Exactement d'aujourd'hui et à jour. Ainsi, toutes les données disponibles sont complètes. Plus rien ne s'oppose à un vol réussi dans le Jura, de Birrfeld à Môtiers.

Les vélivoles et les parapentistes adorent cette chaîne de montagne. Avec une longueur d'environ 300 km, le Jura est idéal pour des vols de distance rapides et détendus. De beaux cumulus se forment tôt dans la journée et signalent les grandes ascendances. Un Eldorado pour le vol non motorisé.

Malheureusement, cette voie est interrompue par une limitation de l'espace aérien déployée comme un tapis entre Olten et Porrentruy. L'abaissement de l'espace aérien en faveur des approches par le sud de l'EuroAirport avait été examiné de manière critique à l'époque. En fin de compte, les trois secteurs TMA Tango un à trois ont été créés, qui doivent être gérés de manière flexible. Lorsque l'espace aérien est activé, une autorisation peut être demandée à Basel Info. Elle est également souvent accordée.

Mais ce jour-là, tout est différent. Un contrôleur aérien irrité de la navigation aérienne française répond à un appel sur la fréquence. Il conseille au pilote de consulter le NOTAM et il apprendrait alors qu'aucun FIS (Flight Information Service) n'est actuellement disponible. Cela donne à réfléchir. Notre NOTAM n'a diffusé aucun avis à ce sujet. En outre, EuroAirport ne peut pas faire main basse sur des espaces aériens exclusivement à titre de réserve.

Quelque peu perplexes, nous constatons que la restriction de FIS se trouvait effectivement sur le NOTAM français (LF A2295/20). La justification lapidaire: elle s'adresse aux usagers français de l'espace aérien et n'est donc publiée que dans le NOTAM français. Quiconque ne vole pas vers la France n'a donc aucune information sur cette restriction. Je me demande si les autorités concernées ne savent pas que cette partie de la zone de contrôle terminale se trouve entièrement en Suisse. Dans d'autres cas, les offices ne se lassent pas de prôner la sécurité. Une vieille recette pour tuer tout embryon d'objection dans l'œuf. Toutefois, si les usagers de l'espace aérien ne peuvent se fier à l'exhaustivité de documents aussi importants que le NOTAM, il serait grand temps, au lieu d'édicter constamment de nouvelles réglementations, de repenser l'existant avec les parties concernées.