

# 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

### Frühzeitiges Warnen verboten?

**Wann haben Sie** zum letzten Mal jemanden gewarnt und damit vor vermeintlichem Unheil bewahrt? Eine Kollegin, die das Capot nicht richtig verriegelt hat. Einen Piloten, der beim Betanken die Erdungskabelrolle nicht angeklemt hat. Ein Enkelkind, das gedankenlos auf die Strasse rennt. Eigentlich nicht aussergewöhnlich und in der DNA eines jeden verantwortungsbewussten Menschen verankert. Doch haben Sie sich dabei auch schon überlegt, ob dazu die gesetzlichen Grundlagen ausreichen?

**Aktuell arbeitet** das BAZL an der Einführung einer Transponder Mandatory Zone (TMZ) mit Hörbereitschaft im Raum Gossau, Altenrhein und Konstanz. Eine wirklich gute Sache, die für die Bewirtschaftung des komplexen Luftraums signifikante Erleichterung bringt. Die Idee ist, dass VFR-Piloten, welche sich in dieser TMZ befinden, keinen aktiven Erstaufwurf an die Flugverkehrsleitung tätigen müssen, sondern lediglich mit eingeschaltetem Transponder zusätzlich auf einer definierten Frequenz in Hörbereitschaft sind. Damit hat der Flugverkehrsleitende die Möglichkeit, den VFR-Piloten nur wenn nötig entweder Informationen über startende oder landende IFR-Flüge zu erteilen oder, im Fall eines potenziellen Konflikts, Sichtflugpiloten gezielt anzusprechen.

**Ein solches «Listening Squawk»** oder eben «TMZ mit Hörbereitschaft» wird schon seit Jahren in England erfolgreich praktiziert. So sollen gemäss Bericht die Luftraumverletzungen nach der Einführung um ca. 65 % abgenommen haben. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Flugverkehrsleitenden dank dem «Listening Squawk» Piloten erreichen und auf eine eventuell anstehende Luftraumverletzung aufmerksam machen können. In der Zwischenzeit ist das «Listening Squawk» in mehreren Ländern eingeführt – in Deutschland und Italien sogar bis an die Grenze zur Schweiz.

**Leider sind wir aber** noch nicht soweit, dass auch in unserem Luftraum von dieser Möglichkeit profitiert werden kann. So erachten es die Konzeptverantwortlichen des BAZL als kritisch, wenn Flugverkehrsleitende die VFR-Piloten bei drohenden Luftraumverletzungen warnen. Dazu würden die rechtlichen Grundlagen fehlen, so die Begründung. Der Flugverkehrsleitende kann erst eingreifen, wenn die Luftraumverletzung passiert ist. Erst danach würde der hörbereite VFR-Pilot kontaktiert, um diesen auf das Fehlverhalten hinzuweisen.

**Schade**, dass man bei einem solch einfachen Konzept den gesunden Menschenverstand hinter den formaljuristischen Ansatz einreicht und Vorfälle passieren lässt, anstatt solche zu vermeiden. Bleibt zu hoffen, dass auch bei uns das vorzeitige Warnen doch noch ermöglicht wird.

### Interdiction de prévenir?

**Quand avez-vous** pour la dernière fois prévenu quelqu'un et l'avez ainsi préservé d'un désastre présumé? Une collègue qui n'a pas verrouillé correctement le capot. Un pilote qui n'a pas fixé le câble de mise à terre avant de faire le plein. Un petit-enfant qui, sans réfléchir, court sur la route. En fait, ce n'est pas extraordinaire et c'est ancré dans l'ADN de toute personne responsable. Mais vous êtes-vous déjà demandé si les bases légales correspondantes sont suffisantes?

**Actuellement**, l'OFAC travaille sur l'introduction d'une «Transponder Mandatory Zone (TMZ)» avec écoute dans la région de Gossau, Altenrhein et Konstanz. Vraiment une bonne chose qui apporte un soutien significatif à l'exploitation de l'espace aérien complexe. L'idée est, que les pilotes VFR se trouvant dans cette TMZ ne doivent pas effectuer l'appel initial au contrôle du trafic aérien, mais qu'ils soient, avec le transponder enclenché, uniquement en écoute sur une fréquence définie. Ainsi, le contrôleur du trafic aérien a la possibilité soit de fournir, seulement si nécessaire, des informations au sujet de vols IFR décollant ou atterrissant ou, dans le cas d'un conflit potentiel, de s'adresser aux pilotes VFR concernés.

**Un tel «Listening Squawk»** ou «TMZ avec écoute» se pratique déjà depuis des années, avec succès en Angleterre. Ainsi, après son introduction, le nombre de violations de l'espace aérien aurait diminué d'env. 65 %, selon le rapport. En effet, grâce au «Listening Squawk», les contrôleurs du trafic aérien arrivent à atteindre les pilotes et à les avertir d'une éventuelle violation imminente de l'espace aérien. Entre-temps, le «Listening Squawk» fut introduit dans plusieurs pays – en Allemagne et en Italie, même jusqu'à la frontière suisse.

**Mais malheureusement**, la situation actuelle dans notre pays ne nous permet pas encore de profiter de cette possibilité. Ainsi, les responsables du concept de l'OFAC considèrent critique si, des contrôleurs du trafic aérien préviennent les pilotes VFR d'une imminente violation de l'espace aérien. Selon l'argumentaire, les bases légales correspondantes feraient défaut. Le contrôleur du trafic aérien ne peut intervenir qu'une fois que la violation de l'espace aérien ait eu lieu. Ce n'est qu'ensuite que le pilote VFR en écoute sera contacté, afin de le rendre attentif à son comportement fautif.

**Domage** que dans le cas d'un concept aussi simple, le bon sens soit relégué derrière l'approche juridique formelle et qu'on laisse les incidents se produire au lieu de les éviter. Il reste à espérer que chez nous aussi, «prévenir» sera un jour réalité.