

4. Oktober 2018/NiC-YB

EINSCHREIBEN

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Abteilung Sicherheit Infrastruktur
Sektion Luftraum
3003 Bern

Fesselballon für Wolkenmessungen ETH Zürich

Sehr geehrte Frau Baumann

Wir nehmen Bezug auf Ihr E-Mail vom 14. September 2018 in obiger Angelegenheit und nehmen die Frist zur Stellungnahme bis zum 05. Oktober 2018 fristgerecht wahr.

Es ist das dritte Mal, dass wir zu diesem Projekt Stellung nehmen können – sehen Sie bitte die Schreiben vom 19. Februar 2018 und vom 27. August 2017 im Anhang.

Der AeCS hält an seinen früheren Stellungnahmen fest und lehnt die Errichtung des LS-R Aarwangen ab und beantragt, das Projekt an diesem Standort einzustellen.

Der AeCS schätzt es, dass Institute wie die ETH Zürich solche Projekte wie dieses, die letztendlich auch einen grossen Nutzen für die Leichtaviatik haben, vorantreiben. In diesem Sinne unterstützen wir dieses Projekt als solches und freuen uns, später von einer verbesserten Nebelprognose profitieren zu können.

Was wir ganz entschieden ablehnen ist die Wahl dieses Standortes für diese Versuche. Aarwangen liegt in einer dicht beflogenen Gegend auf der Hauptachse der Leichtaviatik durchs Mittelland ganz in der Nähe der beiden Flugplätze Grenchen und Langenthal. Aarwangen liegt auf der GAFOR-Route 12. Zudem liegt Aarwangen auf den Anflugachsen des Instrumentenfluges nach Bern und nach Grenchen und ist unweit vom IFR-Navigationspunkt ARVAN entfernt.

Wie bereits in früheren Stellungnahmen erwähnt sind wir der Meinung, dass es bessere Standorte für diese Versuche gibt.

- Innerhalb der CTR Payerne gibt es sicher einen Standort der nicht bzw. nur selten beflogen wird. Während der Betriebszeit muss jede Pilotin/jeder Pilot eine Einfluggenehmigung einholen die für einen Flug während den ETH-Versuchen in unmittelbarer Nähe vom Fesselballon verweigert wird. Ausserhalb der Betriebszeit kann die CTR aktiviert werden und die Pilotinnen/Piloten werden über die Frequenz von Payerne informiert. Die CTR Payerne ist jeder Pilotin/jedem Piloten bekannt. Zudem hat dieser Standort den Vorteil, dass es in Payerne eine Meteostation gibt. Die aktuellen Messwerte können als Ergänzung zu den Messungen mit dem Fesselballon genutzt werden.

- Innerhalb der CTR Bern gibt es auch Standorte die nicht bzw. nur selten befliegen werden. Wir denken da an den Segelflugsektor „Lima Bravo“. Dieser wird in den Wintermonaten vom Segelflug nicht benutzt und könnte während den Messungen problemlos aktiviert werden. Jede Pilotin/jeder Pilot kennt diesen Sektor, über das ATIS von Bern kann der Zustand (aktiv/nicht aktiv) erfahren werden.
- Diverse, den Luftraumnutzern bekannte andere Lufträume eignen sich als Alternative bestens. Zum Beispiel LS-R4 am Ufer des Neuenburgersee. Diese könnten während den ETH-Versuchen aktiviert werden und haben den Vorteil, dass sie nicht auf viel beflogenen VFR-Routen liegen. Sie sind den Pilotinnen/Piloten bekannt und nicht nur im DABS und NOTAM publiziert. Deren Zustand kann auf der Frequenz von Payerne im Fall von LS-R4 abgehört werden.

Wir wissen aus Erfahrung wie schwierig es ist bei Wetterbedingungen wie diesen, während denen die ETH ihre Messungen machen wird (schlechte Sicht und tiefe Wolkenuntergrenze) präzise zu navigieren. Zudem ist der Fesselballon im Nebel nicht sichtbar. Das Risiko besteht, dass der Luftraumbenutzer die Tempo LS-R Aarwangen kennt und trotzdem auf dieser wichtigen GAFOR-Route in das sich unter dem Fesselballon befindende unsichtbare Seil fliegt. Die Folge davon wäre fatal.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme indem die ETH-Messungen mit dem Fesselballon an einem wesentlich besser geeigneten Standort gemäss unseren gemachten Vorschlägen durchgeführt werden.

Mit freundlichen Grüssen

AERO-CLUB DER SCHWEIZ AeCS

elo. sig.
Christopher Nicca
Ressortleiter Luftraum

elo. sig.
Yves Burkhardt
Generalsekretär

Anhang: Stellungnahmen vom 19. Februar 2018 und 27. August 2017

Verteiler:

- Zentralvorstand AeCS
- Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST
- Flugplätze Grenchen und Langenthal
- AeroRevue
- Internet und Social Media Kanäle AeCS

19. Februar 2018 / YB-PHB

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Abteilung Sicherheit Infrastruktur
Sektion Luftraum
3003 Bern

Zeitliche Verlängerung LS-R Aarwangen / Fesselballon für Wolkenmessungen ETH Zürich

Sehr geehrter Herr Kroese

Wir nehmen Bezug auf Ihre E-Mail vom 14. Februar 2018 in obiger Angelegenheit und nehmen die auffällig kurze Frist zur Stellungnahme bis zum 21. Februar 2018 fristgerecht wahr.

Der AeCS lehnt die Verlängerung des LS-R Aarwangen ab und beantragt, das Projekt an diesem Standort einzustellen.

Erlauben Sie uns den Hinweis, dass der AeCS äusserst unerfreut darüber war, dass bei der ersten Vernehmlassungsrunde weder seinen eigenen Bedenken, noch denjenigen des MFVS, der Flughafen Jura-Grenchen AG, der Lions Air Skymedia AG, des VSF, des AeCS Regionalverband Grenchen, des SHV, der Skyguide und der Luftwaffe angemessen Rechnung getragen wurde.

Nun werden dieselben Kreise zum zweiten Mal angehört und eine Frist von nur gerade 7 Tagen eingeräumt. Wir können uns deshalb des Eindrucks nicht erwehren, dass heute nur der guten Ordnung halber ein weiteres Stakeholder-Involvement durchgeführt wird.

Der Bericht über die Anhörung vom 19. Oktober 2017 zeigte ein recht einheitliches Bild: Fast alle angehörten Interessenvertreter waren kritisch und äusserten Bedenken sicherheitstechnischer Natur. Es ist uns deshalb unverständlich, dass diese Bedenken kein Gehör bei der Aufsichtsbehörde gefunden haben.

Heute, wo es um die Verlängerung derselben Bewilligung geht, kann der AeCS deshalb nur nochmals entschieden die LS-R Aarwangen ablehnen und verweist integral auf die am 27. August 2017 eingereichte Stellungnahme (Beilage 1). Historisch wurden Fesselballone in Form von Sperrballons gezielt als Luftfahrthindernisse eingesetzt. Die Gefahr für andere Luftfahrzeuge ist erheblich. Es muss deshalb erneut und mit grossem Nachdruck abgelehnt werden, dass ein solches halb-statisches Luftfahrthindernis gerade an so exponierter Lage wie Aarwangen weiter bestehen bleiben soll.

Zusätzlich zu den damals bereits geäusserten Vorbehalten kommen die Folgenden dazu:

- Die Verfügung vom 19. Oktober 2017 enthielt keine Auflagen, dass der Fesselballon nur bei Nebel und durchgehender Bewölkung bis 700m AGL steigen gelassen werden darf. Eben damit aber begründete das BAZL, weshalb die Operation für den VFR-Verkehr unbedenklich sei.
- Der AeCS stellt sich weiter die Frage, ob die Operateure des Fesselballons über Luftfahrt-Kenntnisse verfügen und einzuschätzen vermögen, bei welchen Wetterverhältnissen mit VFR-Verkehr gerechnet werden muss. Auch dazu fand sich in der Verfügung nichts.
- Einen Fesselballon in diese Höhe steigen zu lassen – und dies darüber hinaus in unmittelbarer Umgebung des Flugplatzes Langenthal sowie im Einflugbereich des Flugplatzes Grenchen – ist als erhebliches Sicherheitsrisiko einzustufen, zumal es sich nicht um ein freifliegendes Luftfahrzeug handelt, sondern um eine durchgehende Gefahr von Grund bis 700m AGL. Eine solche Gefahr für die Luftraumbenutzer ist nicht zu vertreten.

Der AeCS würde es begrüssen, wenn diese zweite Einladung zur Stellungnahme nicht nur der guten Ordnung halber erfolgt, sondern den begründeten Bedenken ernsthaft Rechnung getragen wird.

Besten Dank.

Mit freundlichen Grüssen

AERO-CLUB DER SCHWEIZ AeCS

elo. sig.	elo. sig.
Philip Bärtschi	Yves Burkhardt
Ressortleiter Recht	Generalsekretär

Beilage: Stellungnahme vom 27. August 2017

Verteiler:

- ZV AeCS
- Aero-Revue
- Internet und Social Media Kanäle AeCS

27. August 2017 / NiC

Bundesamt für Zivilluftfahrt
z.H. Herrn J. Kroese
Postfach
CH 3003 Bern

Fesselballon für Wolkenmessungen ETH Zürich

Sehr geehrter Herr Kroese, lieber Jeroen

Vielen Dank für die Zustellung der Vernehmlassungsunterlagen und für die Gelegenheit eine Stellungnahme abzugeben. Ich habe die Unterlagen im Zentralvorstand verteilt und kann Dir hiermit eine koordinierte Stellungnahme aus Sicht des AeCS zustellen.

Der AeCS schätzt es, dass Institute wie die ETH Zürich solche Projekte wie dieses, die letztendlich auch einen grossen Nutzen für die Leichtaviatik haben, vorantreiben. In diesem Sinne unterstützen wir dieses Projekt und freuen uns später von einer verbesserten Nebelprognose profitieren zu können.

Was wir ganz entschieden ablehnen ist die Wahl dieses Standortes für diese Versuche. Aarwangen liegt in einer dicht beflogenen Gegend auf der Hauptachse der Leichtaviatik durchs Mittelland ganz in der Nähe der beiden Flugplätze von Grenchen und Langenthal. Aarwangen liegt auf der GAFOR Route 12. Zudem liegt Aarwangen auf den Anflugachsen des Instrumentenfluges nach Bern und nach Grenchen und ist unweit vom IFR Navigationspunkt ARVAN entfernt. Im Weiteren fragen wir uns inwiefern die Auswirkungen auf das LFN geprüft wurden.

Wir erachten die vorgesehene Platzierung der Versuchsanlage dieses Ballons als sehr gefährlich. Wir gehen davon aus, dass bei den Messungen der Ballon sich über der Wolkenbasis unsichtbar in den Wolken selber sein wird um dort die Messungen auszuführen. Das Seil mit 8'700 kg Reiskraft ist unter der Wolkenbasis nicht sichtbar. Ein Flugbeschränkungsgebiet ist sicher eine Massnahme zur Verbesserung der Sicherheit. Leider passiert es immer wieder, dass Piloten unbewusst in solche LS-R hineinfliegen. Es ist zu berücksichtigen, dass die Messungen sicherlich bei eher schwierigen Wetterverhältnissen stattfinden werden. Unter diesen Umständen ist die Navigation um ein Vielfaches erschwert, der Pilot ist stark gefordert was rasch dazu führen kann, dass in das Flugbeschränkungsgebiet eingeflogen wird und schlimmstenfalls das Seil getroffen wird. Kollidiert ein Flugzeug mit dem Seil, so sind die Auswirkungen fatal.

Der AeCS fordert, diese Versuche innerhalb einer CTR durchzuführen. Sicherlich gibt es Stellen innerhalb der CTR von Payerne (oder Bern) die kaum beflogen werden. Für den Einflug in die CTR bedarf es einer Einflugbewilligung. Der ATC kann dann die Bewegungen derart

koordinieren, dass es sicher nie zu einer Kollision von einem Luftfahrzeug mit dem Seil des Ballons kommen wird. Da Payerne HX ist, kann dieser Luftraum auch bei Messungen ausserhalb der Betriebszeiten aktiviert und mittels Mitteilung über das Band auf der Frequenz kommuniziert werden. Payerne liegt zudem in einem geografischen Gebiet welches sehr bekannt ist für den oft vorhandenen Nebel im Winterhalbjahr und ist damit sehr geeignet für diese Messungen. Die Meteo Suisse betreibt dort auch eine Messstation womit weitere wichtige meteorologische Daten zur Verfügung stehen was in Aarwangen wohl nicht der Fall ist.

Der AeCS stellt zudem fest, dass es in letzter Zeit vermehrt zu Luftraumeinschränkungen gekommen ist – z.B. Lufträume die im DABS für Flüge mit Drohen dem üblichen Luftverkehr entnommen werden. Damit entsteht ein Teppich an LS-R-Gebieten welcher die Navigation und die Flüge wie auch die Vorbereitung der Flüge sehr erschweren und der Sicherheit höchst abträglich sind.

Wir begrüssen solche Projekte die künftig auch einen Nutzen für die Leichtaviatik haben werden sind aber im vorliegenden Fall strikte gegen den Standort Aarwangen oder ähnliche auf Routen, die von der Leichtaviatik - VFR Flüge - benutzt werden. Wir fordern dezidiert, solche Versuche in bereits kontrollierte Lufträume zu legen wie z.B. CTR Payerne, Bern, usw.

Wir danken für das Entgegenkommen in dieser Angelegenheit und freuen uns weiterhin auf eine gute Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüssen

Aero-Club der Schweiz AeCS

elo. sig.
Chris Nicca
Ressort Luftraum

elo. sig.
Yves Burkhardt
Generalsekretär