

Erklärungen zu den Fluggebieten und Karten

A) GC Schaffhausen: Weinland

Beilage 2 (Karte)

Dieser Entwurf würde auch unsere Fluggebiet und vor allem den Startplatz „Ob Lucken“ stark einschränken. Streckenfliegen würde um einiges schwieriger bzw unmöglich.

Roter Punkt Startplatz „ Ob Lucken“. Der liegt unverändert im 4500Fuss Bereich.

Hellgrün: unser Hauptfluggebiet und unser Hauptanliegen. Wichtig für uns ist das der 6500Fuss Bereich nicht angepasst bzw nördlich verschoben wird. Somit sind Flüge Richtung Schwäbische Alb und Schwarzwald weithin möglich.

Hellblau: Region Schaffhausen Ost und ZH Weinland. Im Skyguide Entwurf wird dieser TMA LSZH3 von 5500Fuss auf 4500Fuss bzw 3500Fuss reduziert. Das wäre das Ende für unsere Schleppaktivitäten und Streckenflüge in der Region. Dieser LSZH3 wird auch stark durch die Segelflieger des Flugplatzes Winterthur genutzt. Ich denke da wird sicherlich interveniert da dieser Bereich das Tor zu Flügen Richtung Schwäbische Alb und Schwarzwald ist.

B) Flugschule Magiclift Horgen: Üetliberg - Zugerberg

Es ist alles daran zu setzen, dass der graue Fleck stärker segmentiert wird und am Rand da und dort Untergrenzen bekommt. Ein grosser Teil dieses Luftraums wird nur am frühen Morgen und am Abend gebraucht, wenn das Überflugverbot für die Gemeinden in Baden-Württemberg gilt. Z.B. könnte der Luftraum der heutigen TMA LSZH 14 auch in Zukunft mit unbestimmten Betriebszeiten versehen werden. Das wäre auch konsistent mit der Fluglärm-Verteilungspolitik. Zur Erhaltung unserer rege benutzten Fluggebiete bedarf es der Verschiebung von ein paar seitlichen Begrenzungen. Mit höheren Untergrenzen und vor allem mit eingeschränkten Betriebszeiten könnte der Entwurf zusätzlich nachgebessert werden.

Stark betroffen sind Bisenfluggebiete wie **Üetliberg** (Balderen) und **Oberrieden** (Frohe Aussicht), wo Fliegen nach diesem unsäglichen Entwurf ganz verboten wäre. Der Startplatz in Oberrieden ist haarscharf an der Grenze. Dort könnte mit einer leicht anderen Linienführung das Schlimmste verhindert werden. Wenn es keine Anpassungen gibt, könnten einzig die Übungshänge an der **Pfnüselküste** weiter genutzt werden wie bis anhin. Sogar noch in grosser Entfernung zum Flughafen, etwa in **Wädenswil** (Herrlisberg), **Galgenen** (Alp Gschwend), **Reichenburg** (Kistleralp), **Wald** (Züri Scheidegg) und am **Zugerberg** gäbe es massive neue Einschränkungen. XC über die **Zimmerberg-/ Albiskette** ab ins Mittelland gehörte ins Land der Träume.

Bei unseren Bisenfluggebieten in Oberrieden und Wädenswil ist der Start- und Landeplatz dasselbe Gelände. Ausgehend von den Startplätzen brauchen wir in Richtung NE noch etwas Raum. Wenn es nicht trägt, muss man sich nämlich auf eine Notlandung einstellen. Die dortigen Notlandeplätze sind nicht offiziell und darum auch nicht eingezeichnet.

C) Gleitschirmliga: Üetliberg / Zugerberg / Laufenburg - BadSäckingen

Zürich 3500 (Üetliberg) stellt für uns quasi ein Grounding dar. 5000 wäre das mindeste was wir benötigen, besser 5500 wie bisher (Streckenflug). Stellt sich die Frage ob das als HX Zone gedacht ist.

Zugerberg/Zürichsee mit 4500 ist ebenfalls katastrophal. Mit 1370m kannst du nichts anstellen geschweige denn Streckenfliegen (Verbindung West - Ost wäre mehr oder weniger zu). Auch hier stelle ich mir die Frage ob diese Zone als HX gedacht wäre. Würde es zeitlich ähnlich gehandhabt wie die heutige TMA 14/15 dann wäre das alles halb so schlimm.

Im Bereich Laufenburg/Bad Säckingen kann man mit 4500 vom Jura kommend fast unmöglich mehr nach Deutschland fliegen. Die Verbindung wäre zu.

D) Paranoia Gleitschirmclub: Üetliberg / Oberrieden / Wald-Scheidegg

Uetliberg (Baldern): Klar, dieses Fluggebiet würde nicht mehr existieren.

Oberrieden: Der Startplatz Oberrieden ca. 1 km ausserhalb der CTR. Allerdings weist die geplante TMA dort eine Untergrenze von nur 3500 ft auf. Dies schränkt das Fliegen in Oberrieden dann leider doch ein.

Wald / Scheidegg: das viel beflogene Fluggebiet von Wald / Scheidegg knapp innerhalb der CTR liegt (Start- und Landeplätze). Im Gegensatz zum Üetliberg stehen die Chancen dort allenfalls besser, eine Veränderung zu erreichen.

E) Flycenter Züri Oberland: Wald-Scheidegg / Galgenen

Beilage 3 (Text)

F) Gleitschirmcenter Züri Oberland: Wald-Scheidegg

Das wichtige Schulungsgebiet wäre nicht mehr befliegbar, weil innerhalb der CTR.

G) IG-Delta-GS Laubberg: Aargau

Beilage 12 (Text)

In der Region Aargau-Ost /Jurapark Aargau haben wir eine ganze Reihe kleiner aber feiner Fluggebiete. In ca. 4 von denen können wir auch regelmässig richtig gute Flüge machen, d.h. Aufdrehen in der Thermik bis zur aktuellen Untergrenze von 1'700m, Flüge zum nächsten Berg, wieder Aufdrehen und zurück sowie limitierte Streckenflüge. Würde der Luftraum hier auf 1'050m abgesenkt wäre bei einer typischen Starthöhe von 600m und Hanghöhe von 700m eigentlich ausser „Hangsoaring“ nicht mehr viel möglich.

Wir haben auch noch ein kleines Fluggebiet gerade ausserhalb der CTR am NW Ende. Mit der vorgeschlagenen Erweiterung an diesem Ende würde es gerade in die CTR fallen.

H) GC Blackbirds Einsiedeln: Einsiedeln und Umgebung

Beilage 4 (Karte)

Für uns von den black-bird Einsiedeln ist der südliche Teil (Markierung in der Karte) ein Problem, an der Kante die bis jetzt schon die Grenze zwischen 2750 und 1700m, da wären wir froh wenn es wie jetzt bleibt. Das Gebiet Uetliberg liegt uns auch noch am Herzen, da bei Bise die Piloten sich aufteilen auf den Hummel (der schon ziemlich voll ist) bei uns und Uetliberg.

I) Fluggruppe Uetliberg: Uetliberg - Galgenen / Wald Scheidegg

Beilagen 5 (Karte) und 5a (Text)

J) Deltaclub Züri Oberland: Zürich Oberland

Beilage 6 (Karten und Text)

K) Märchler Delta & Gleitschirm Vereinigung: Galgenen - Reichenburg

Beilage 7 (Karte)

Wenn wir das ganze anschauen, so entspräche die rote Fläche der Ausweitung der heutigen TMA 14 (gelb) nach Süd und Ost.

Mit der bisherigen TMA 14 hatten wir keine Überschneidungen oder Einschränkungen, da diese ja hauptsächlich für den Südanflug welcher vorwiegend Abends aktiv ist, aktiviert wird.

Mit einer Ausweitung entsprechend der roten Fläche wären sämtliche Fluggebiete in unserer Region massiv eingeschränkt.

Dies vor allem, wenn die Untergrenze bei 4500 ft /~1500müM festgesetzt würde, liegen die Startplätze in diesem Gebiet auf Höhen zwischen 1000 müM und 1450 müM

Im Detail sieht die Überschneidung wie folgt aus:

Die Startplätze Kistleralp (1080) / Müllerschwend (1250) und Gschwend Galgenen (1080) , wie auch dessen Landeplätze würden komplett im neuen TMA Bereich liegen.

Ein grosser Teil des von uns benutzten Luftraumes (Gelb) zwischen Hirzli (1640) und Kistleralp im Osten, Gschwend und Stöcklichrüz im Westen, liegt in/unter den angedachten Lufträumen.

Eine Ausweitung des Luftraumes hätte vor allem tagsüber und abends (bis ca. 20 Uhr) massive Einschränkungen auf die Flugmöglichkeiten.

L) Flugschule PMO-Air Zürich: Uetliberg-Wädenswil

Beilage 8 (Karte)

Für uns als lokalisierte Flugschule in Zürich Leimbach ist sicher der Uetliberg sehr Zentral sowie der Groundhandling und Ü-Hang beim Uetliberg. Ein weiterer Groundhandlingplatz und Ü-Hang haben wir bei der Saalsporthalle Zürich, der ebenfalls in Gefahr ist, sowie die beiden Bisen- Fluggebiet Oberrieden und Wädenswil.

M) Deltaclub Züri Oberland: Zürich Oberland

Beilage 9 (Karten und Text)

N) Paradeltaclubg Zug: Zugerberg

Beilage 10 (Karten und Text)

O) Paraglidingclub Zürich: Uetliberg

Beilage 11 (Karten und Text)

P) Elektroflug Schweiz: va. Flugplatz Winterthur

Vor allem sind die E-Piloten bestürzt über die drohenden massiven Einschränkungen. Natürlich haben die E-Piloten auch Verständnis gegenüber den Sicherheitsanforderungen der zivilen Luftfahrt – das steht ausser Frage. Jedoch besteht berechtigtes und massives Unverständnis gegenüber der überdurchschnittlich grossen räumlichen Ausdehnung der CTR-Anpassung. Dies bezieht sich das vor allem auf Gebiete im Zürcher Oberland und im Bereich des Flugplatzes Winterthur, die für die regionale E-Fliegerei von grosser Bedeutung sind.

Konkret bedeutet das, dass im Zürich Oberland viele regionale Spots für die E-Piloten verloren gehen und für die Firma Ruppert-Composite (Archeopterix) Schulungs- und Einweisungsflüge verunmöglicht werden. Aus ökonomischer Sicht wäre diese Entwicklung Existenz bedrohend.

Für den E-Betrieb auf dem Flugplatz Winterthur wären die geplanten Anpassungen ebenfalls einschneidend. Der Weg ins Zürcher Oberland wäre deutlich länger und je nach Gerät aus sicherheitstechnischen Gründen nicht mehr realisierbar. Ausserdem könnten im Rahmen der Ausbildung neuer E-PilotenInnen nur sehr eingeschränkt Thermikeinweisungen gemacht werden. Hier möchte ich noch festhalten, dass der Flugplatz Winterthur der einzige in weitem Umkreis ist, der die Ausbildung von neuen E-Piloten aller Klassen durch eine sehr positive Haltung fördert. Eine sinnvolle Ausweichmöglichkeit ist mittelfristig nicht in Sicht. Eine Einschränkung in diesem Bereich würde einen grossen Schaden für die E-Fliegerei in unserer Region und schweizweit für diese junge Sparte der Fliegerei bedeuten.

Q) Gleitschirmclub Toggenburg

Beilage 13 (Karten und Text)