



SwissPSA – Sieben Namen ♦ EINE Flugschule

FGZO Schulung TMA LSZH redesign

TMA und CTR LSZH

Hintergrund

- Das BAZL hat 2018 den Auftrag für eine Neugestaltung der TMA LSZH erteilt. Folgende Zielsetzung wurde formuliert
 - *«Ziel der Neugestaltung des Luftraums Zürich ist die Erhöhung der Sicherheit durch eine Vereinfachung der Luftraumstruktur, die zu weniger Luftraumverletzungen führt und den Schutz des Linienflugverkehrs nach und ab Zürich weiterhin sicherstellt.»*
- Das TMA Design wurde über 6 Jahre hinweg immer wieder angepasst.
- Die nun publizierte Version 6.2 wurde erst Ende 2024 Fertig gestellt und mit extrem kurzer Vorlaufzeit in die Vernehmlassung geschickt.
- Geeignete Unterlagen für die Piloten sind bis kurz vor ODD am 20. März 2025 nicht zu finden.
- Die FGZO hat sich entschieden, selber eine Schulung zu erstellen um den Piloten eine möglichst adäquate Vorbereitung zu erlauben.

Was ändert sich?

- CTR LSZH neu gestaltet. Verkleinerung im Osten, Ausdehnung im Süden
- TMA LSZH neu gestaltet. Minimale Änderungen im Westen und Osten, Absenkungen und Ausdehnung im Norden und Süden
- Abschaffung LSZH CTR 2
- HX TMAs im Süden umbenannt. Aus TMA 14 und 15 wurden S2 und S3. Ausdehnung nur geringfügig geändert
- Komplette neue HX TMA S1 für Anflüge RWY 34 und als CTR 2 Ersatz

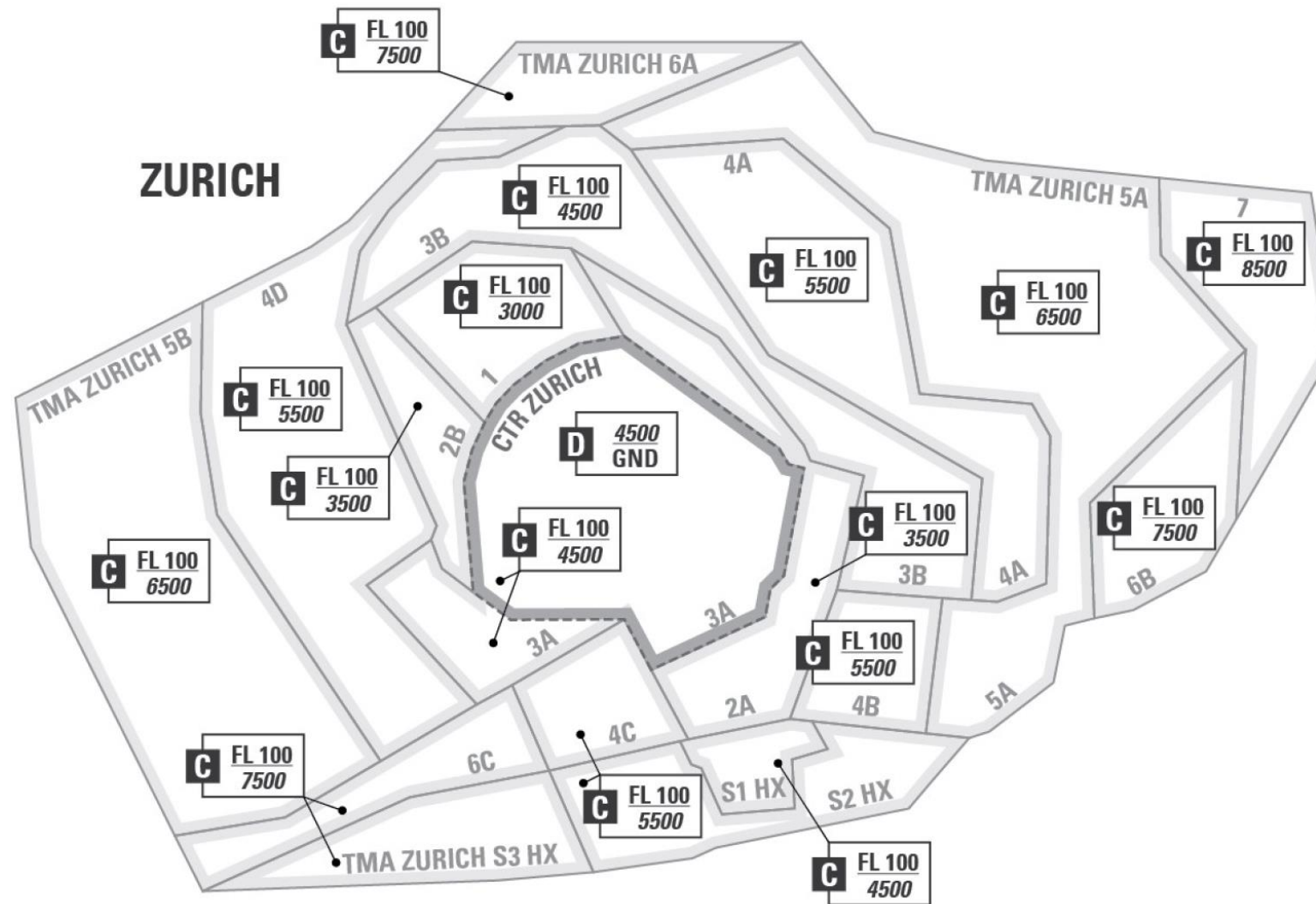
Übersicht der Änderungen*

Grün= mehr Luftraum verfügbar
Rot= weniger Luftraum verfügbar

* nur eine ungefähre Darstellung, da das endgültige Design nach Erstellung dieser Grafik nochmals geändert wurde

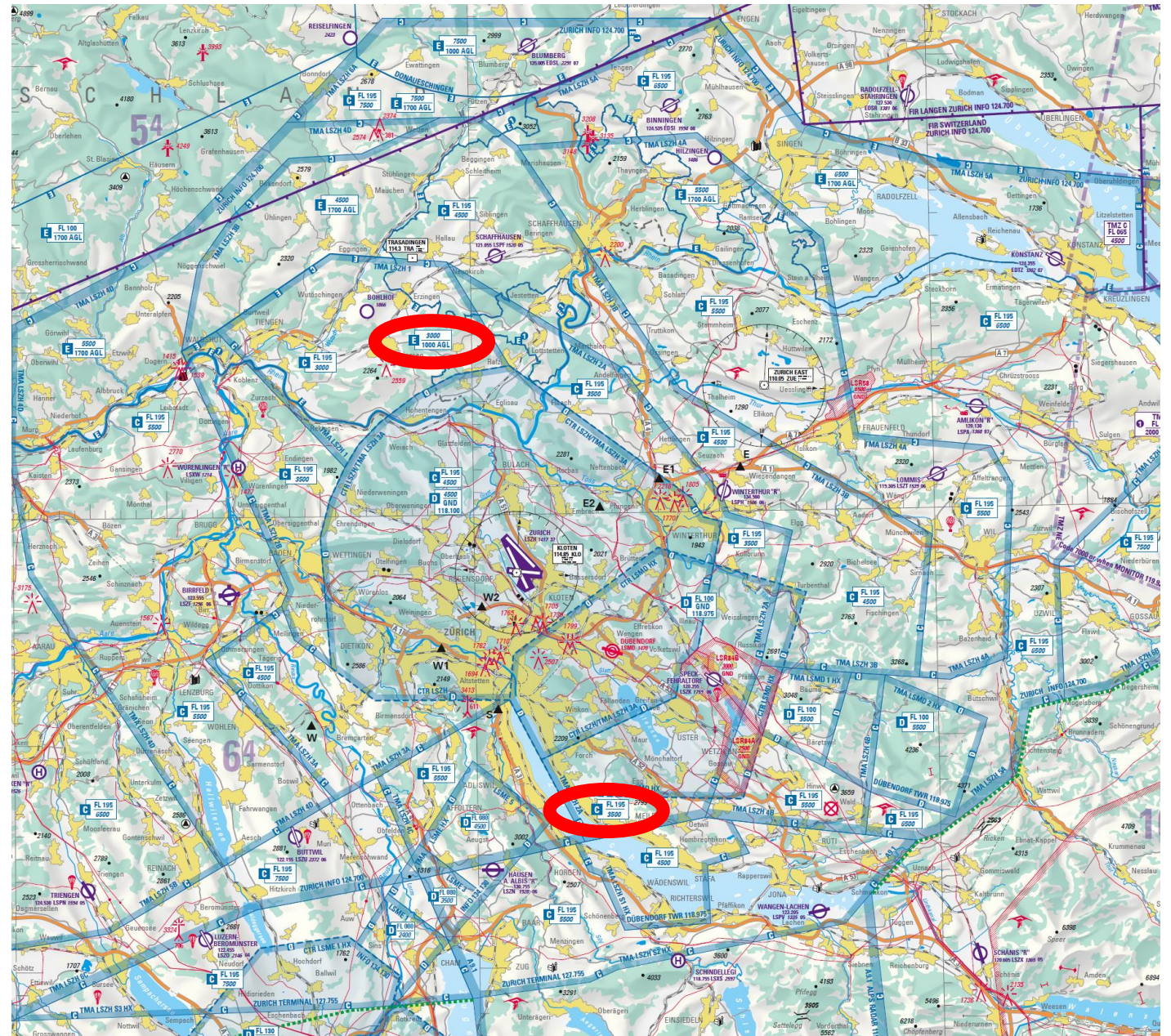


Neue TMA und CTR LSZH



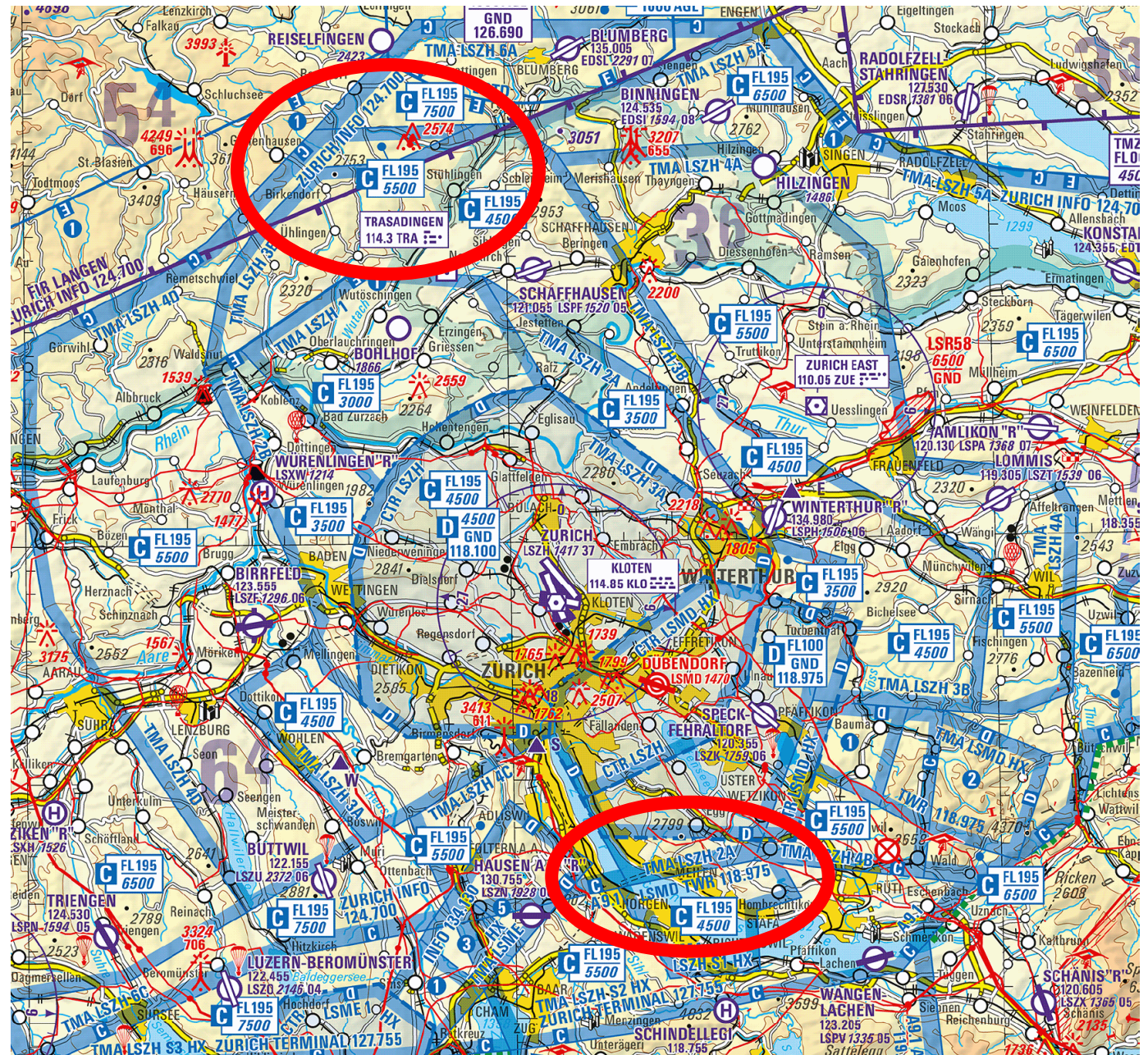
TMA Karte

- LSR84 Speck abgebildet
- E Luftraum über Deutschland ab 1000ft AGL gekennzeichnet. (Achtung nicht mit TMA Untergrenze verwechseln)
- Darstellung TMA2 im südlichen Bereich OK

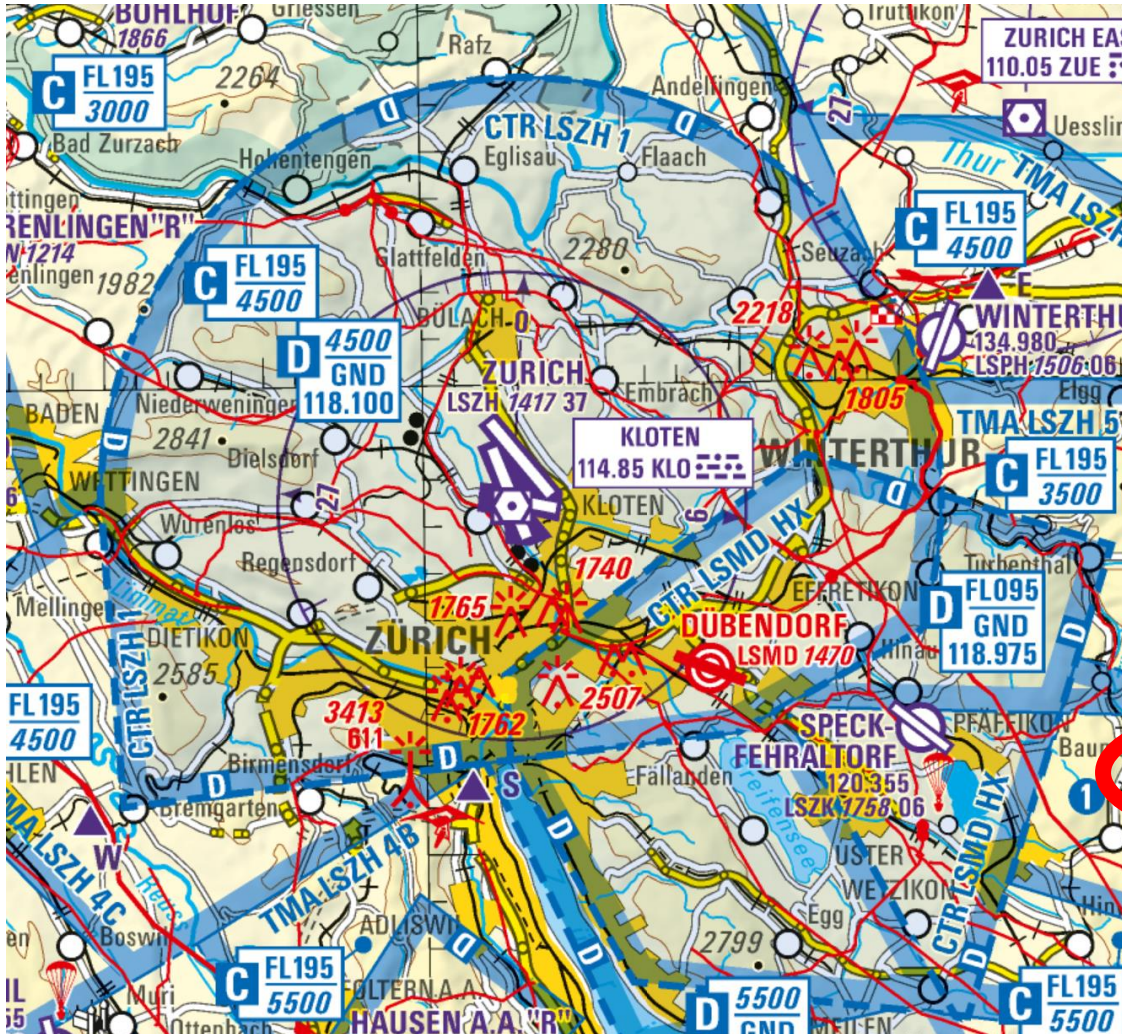


ICAO Karte

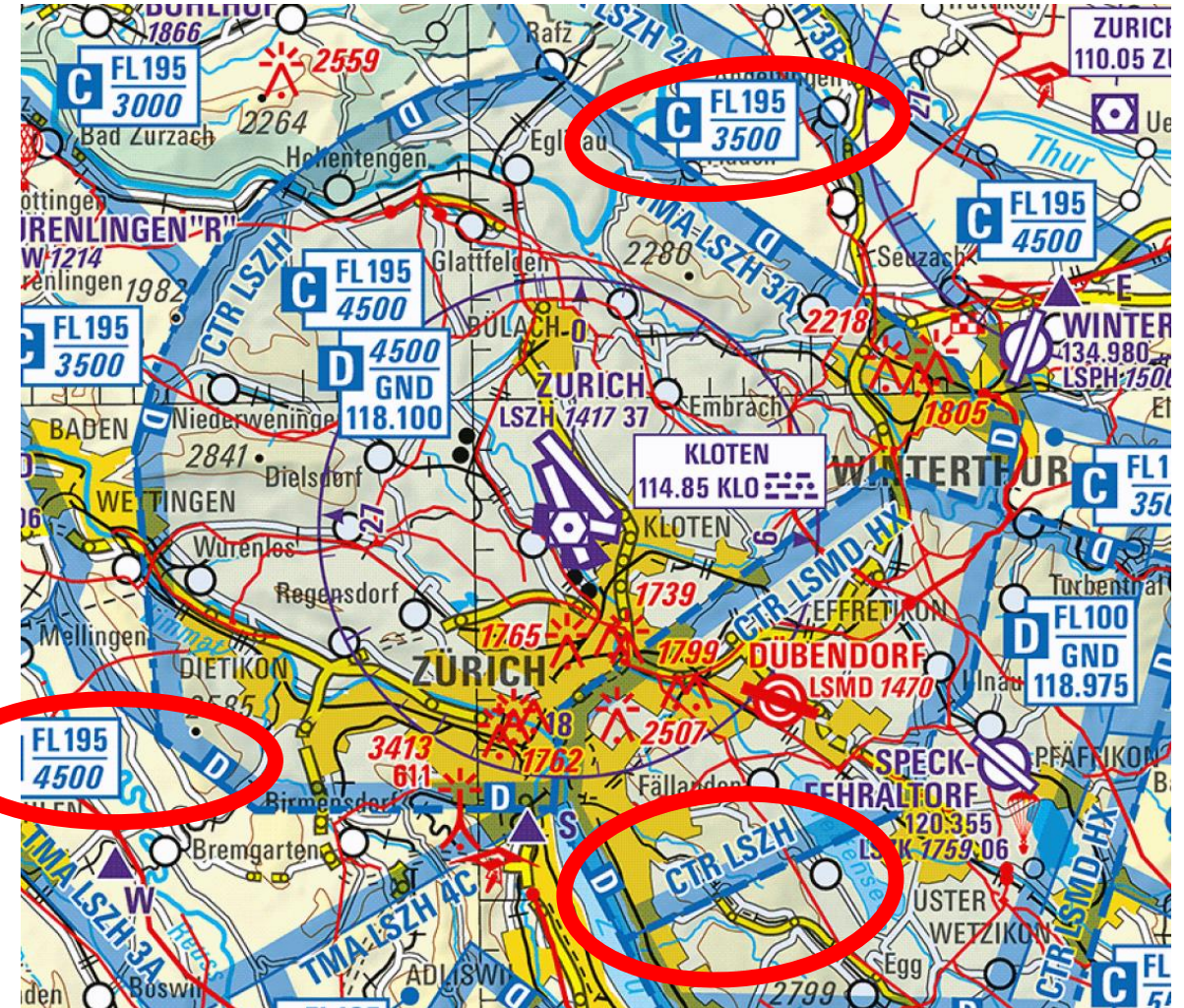
- LSR Speck nicht abgebildet
- Darstellung TMA2 im südlichen Bereich nicht optimal (Achtung im Bereich Egg bis Meilen)
- Gewisse Labels sind nicht optimal platziert. Beispiel Label in der TMA3B bei Birkendorf.



Vergleich LSZH CTR

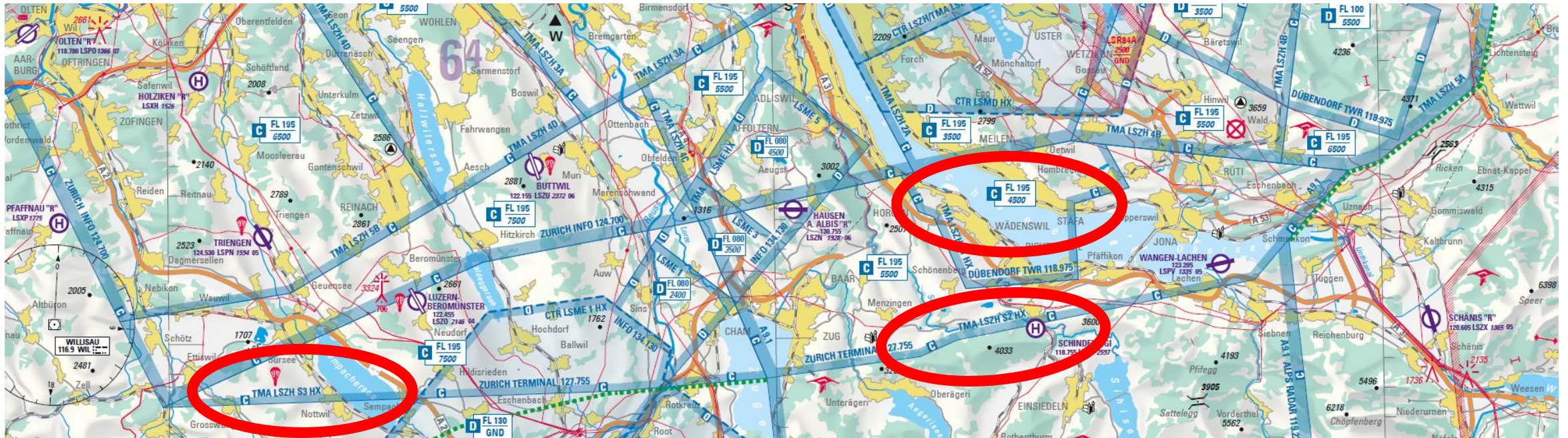


ALT



NEU

HX TMA S1 S2 S3



HX TMA S1 S2 S3

- HX TMA S2 und S3 Status auf 127.755 abrufbar. Für Crossing clearance Zurich Information 124.700 aufrufen.
- HX TMA S1 Status auf DUB TWR 118.975 abrufbar analog alte LSZH CTR2. Für crossing clearance Zurich Information 124.700 aufrufen.

Region Schaffhausen

- Mehr Luftraum für GA zur Verfügung und wahrscheinlich Entflechtung des VFR Verkehrs
- Schaffhausen und Rheinfall können neu mit 4500ft überflogen werden
- TMA1 mit Untergrenze 3000ft wurde deutlich verkleinert. Airspace Infringements werden dadurch viel kritischer, da sehr nahe an anfliegendem Verkehr auf RWY14



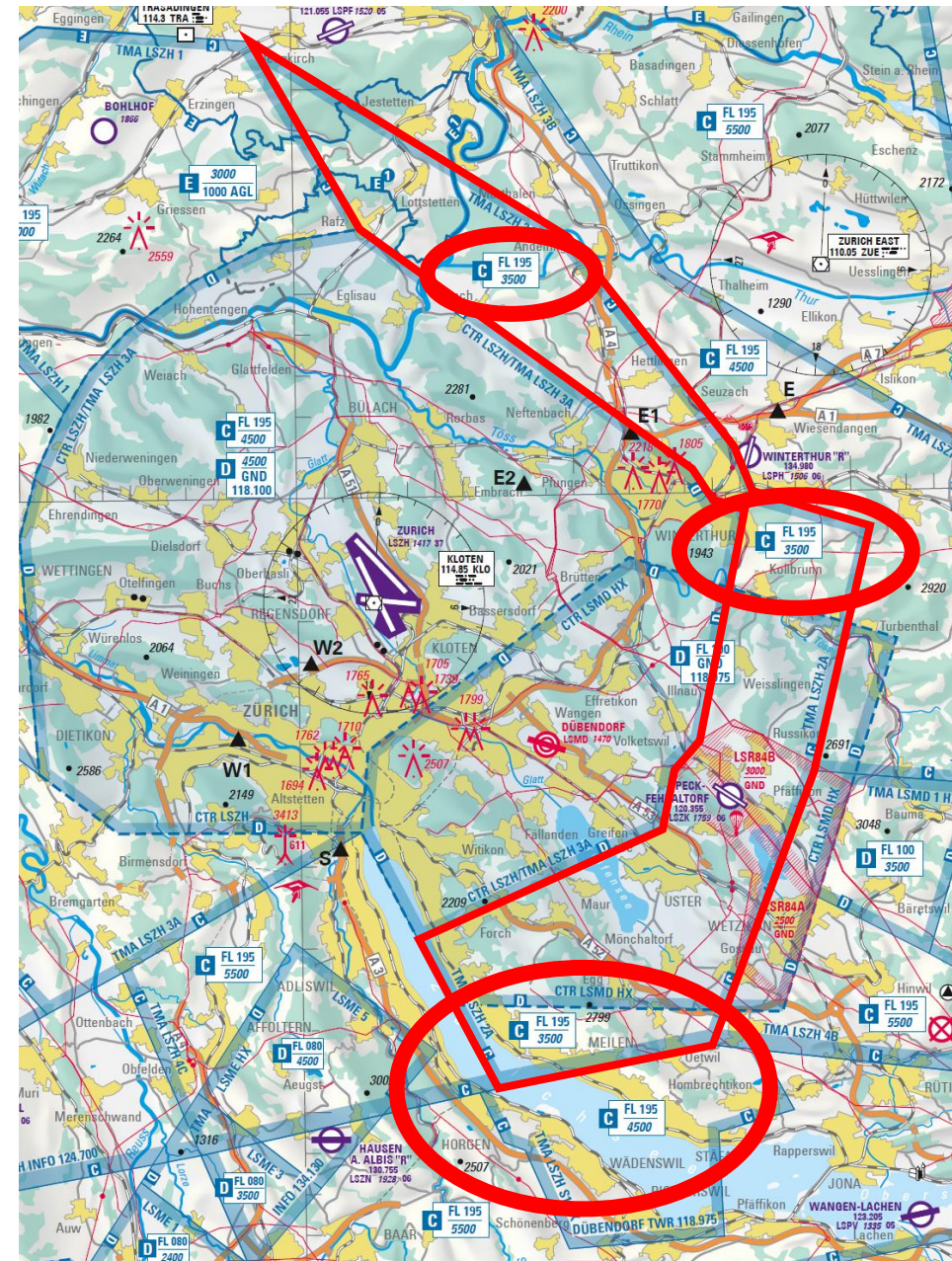
LSZH TMA 2A

- Untergrenze 3500ft
- Permanent aktiv
- Forch kann nur mit 700ft AGL überflogen werden
- Entscheidender südlicher Teil schlecht ersichtlich auf der ICAO Karte

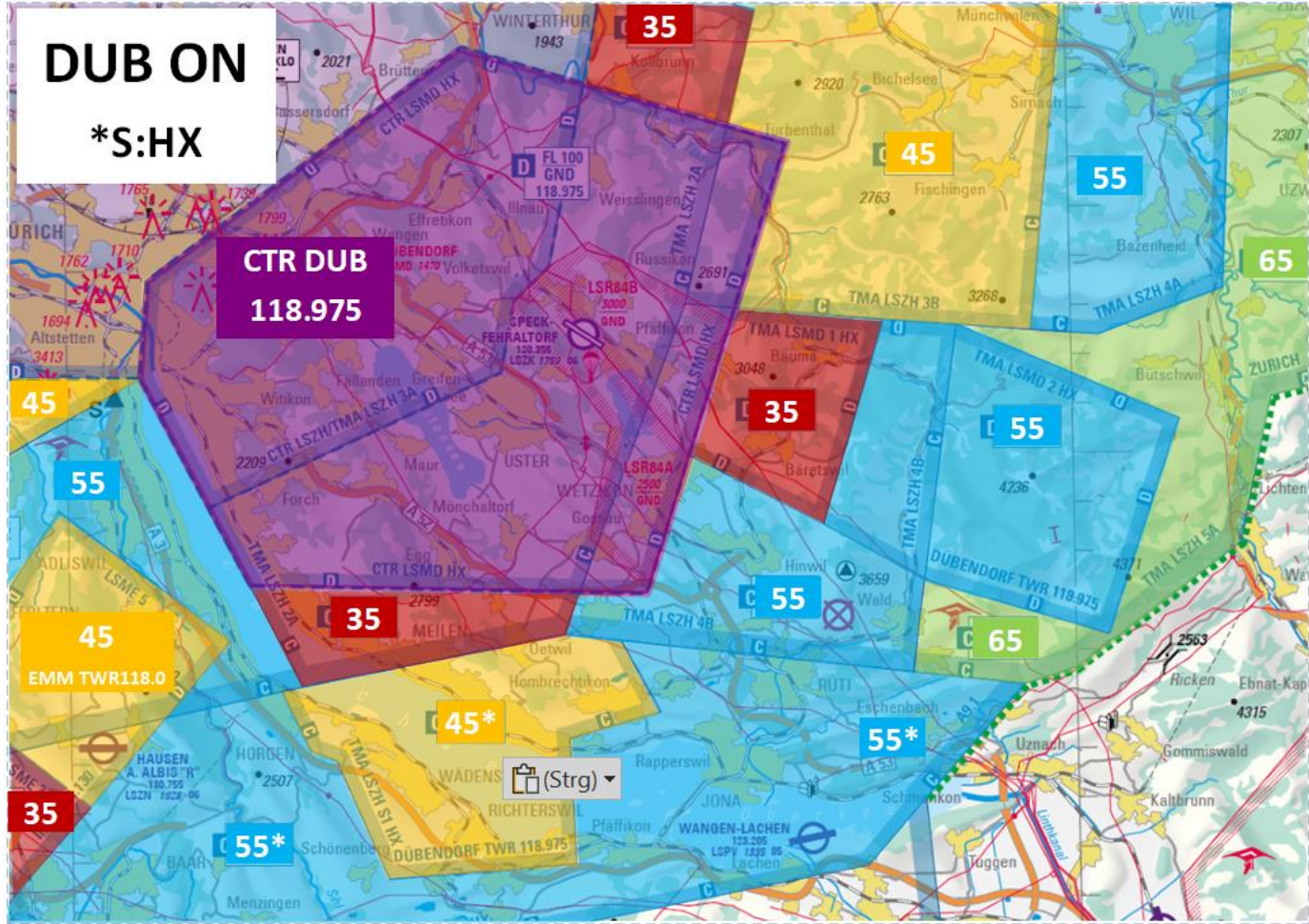


LSZH TMA 2A

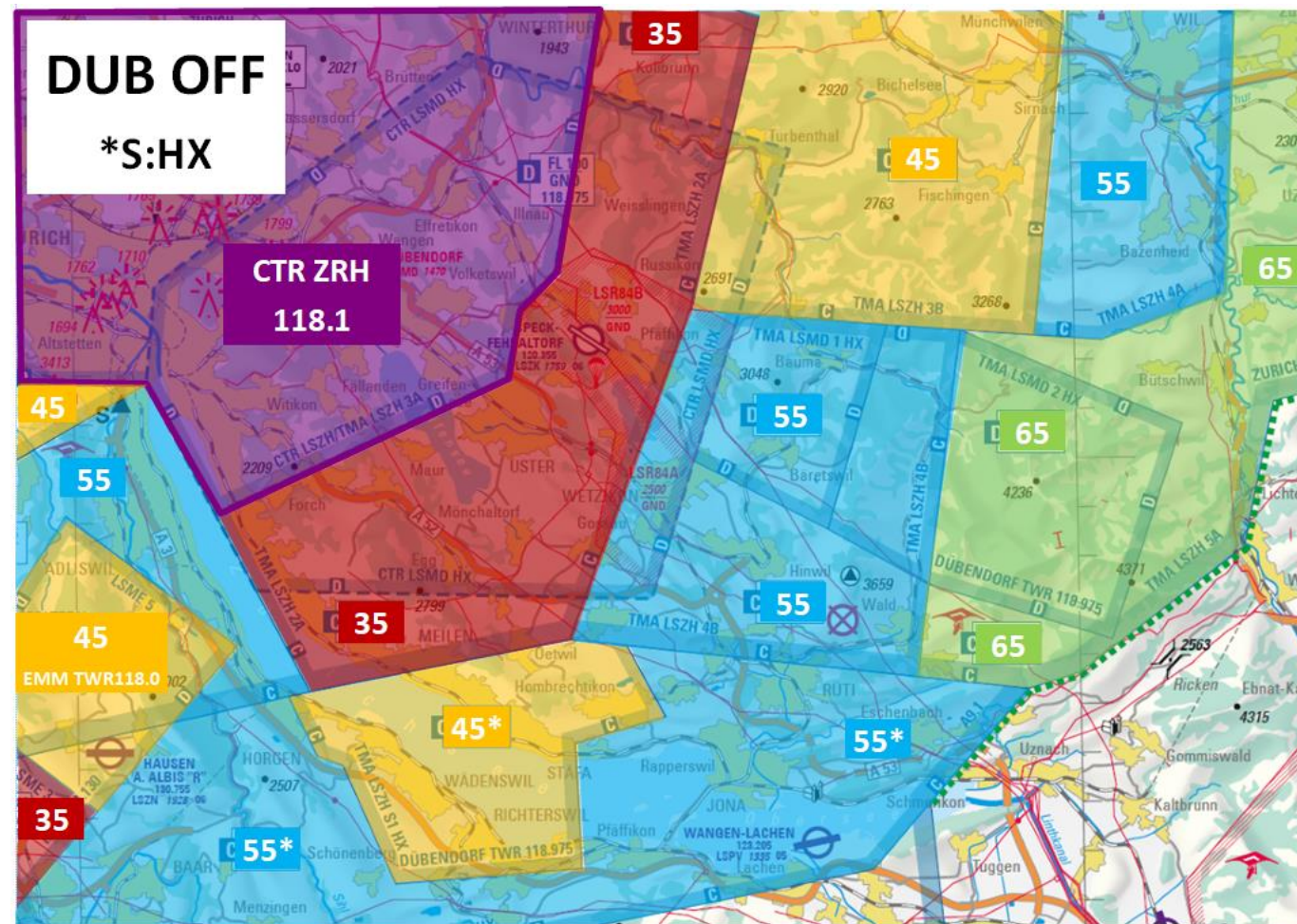
- Untergrenze 3500ft
- Permanent aktiv
- Forch kann nur mit 700ft AGL überflogen werden
- Bessere Darstellung auf der TMA Karte



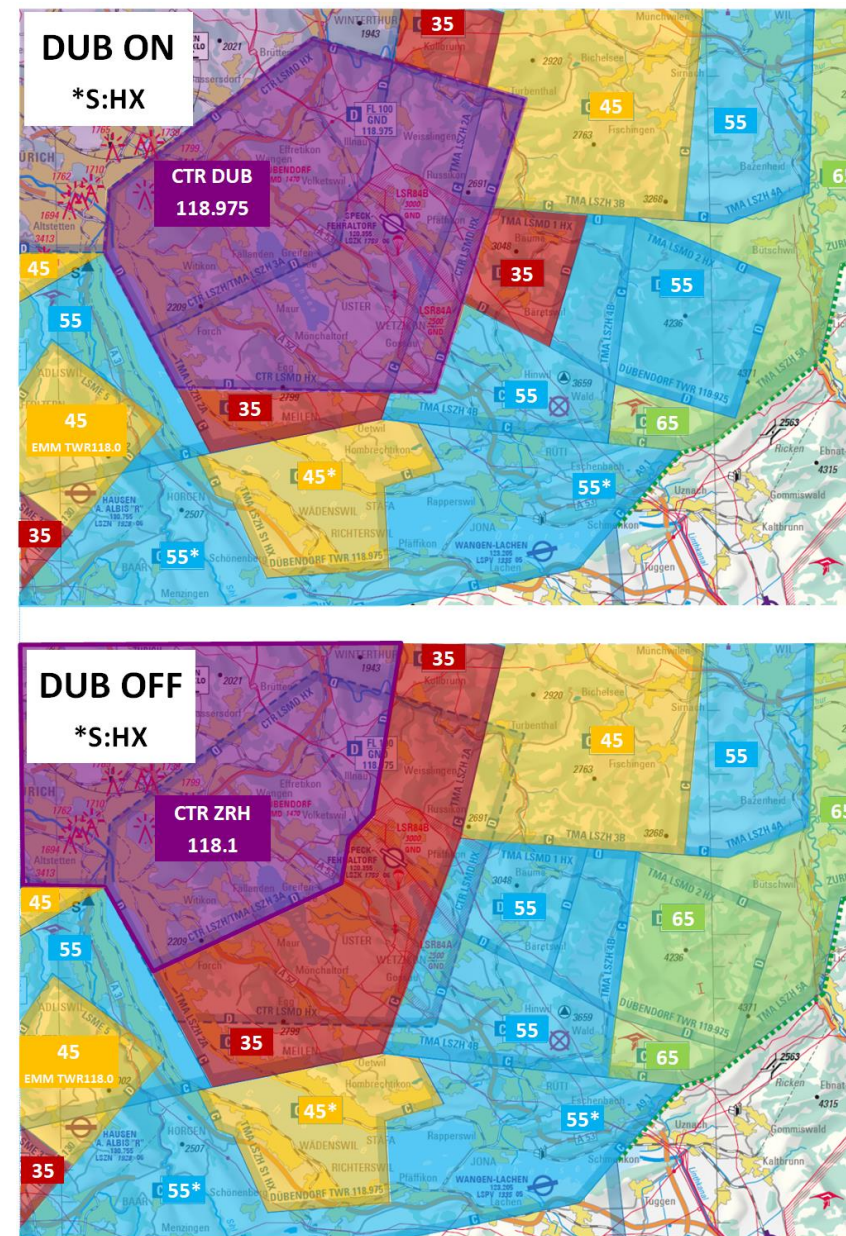
Maximale Höhen DUB ON



Maximale Höhen DUB OFF

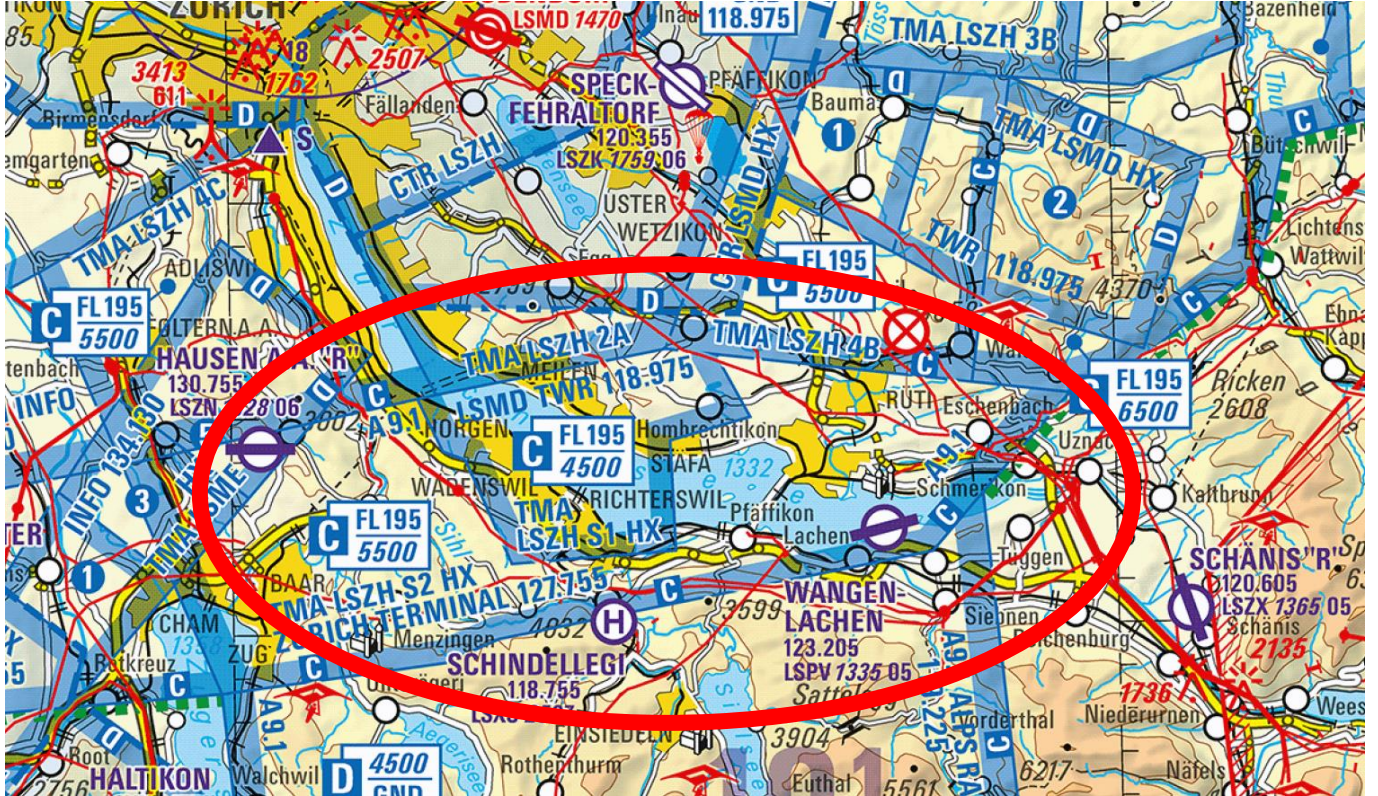


Druckbare Version für das Kniebrett ist auf FlyDrive (AirManager) verfügbar.



Neue Traffic Hotspots

Transit Verkehr OST-WEST-OST wird durch die neue Luftraumstruktur vermehrt in die Region Rapperswil auf 4500ft gedrängt. LOOK OUT!



Einfluss auf Speck Operation

- An- und Abflüge Richtung West sind aufgrund der abgesenkten TMA und der erweiterten CTR kritischer
- Abflüge Richtung Süd wie bis anhin möglich. Keine CTR 2 mehr aber HX TMA S1 ab 4500ft.
- Abflug Richtung Nord (ZUE) bei DUB OFF früher auf 4500ft möglich, Achtung auf TMA 2A(3500ft) Spickel vor Winterthur
- CTR LSZH sehr nahe am Speck

Einfluss auf alle Flüge rund um LSZH

- Die neue TMA ist nicht einfacher zu navigieren und die Verkehrsströme im Süden werden verengt.
- In den ersten Monaten werden mehr Piloten “heads down” unterwegs sein. LOOK OUT!
- Airspace Infringements werden je nach Anflugkonzept in Zürich einen höheren Impact haben, da die Luftraumgrenzen näher an die IFR An- und Abflugachsen gelegt wurden.

Feedback Formular und Monitoring des BAZL

- Zusammen mit dem Verband Schweizer Flugplätze VSF wird ein Feedback Formular zum Thema LSZH TMA redesign online gestellt. Alle Feedbacks werden gesammelt und dem BAZL konsolidiert übergeben. Der Link zum Feedback Formular wird per Info Express versendet.
- Das BAZL will nach einem Jahr durch das Monitoring von Occurence Reports eine Analyse erstellen, ob das neue TMA Design erfolgreich war oder Anpassungen braucht.