

# SWITZERLAND

Phone: +41 (0) 43 931 61 68  
AFTN: LSSAYOYX  
Email: aip@skyguide.ch

skyguide

AIC 002/2024 B

Effective Date: 05-SEP-2024

End Date: 05-OCT-2024

Publication Date: 05-SEP-2024

AIP Services  
P.O. Box  
CH-8602 Wangen bei Dübendorf  
Switzerland

## Anpassung der Luftraumstruktur 2025 Modification de la structure de l'espace aérien suisse 2025 Modifica della struttura dello spazio aereo 2025

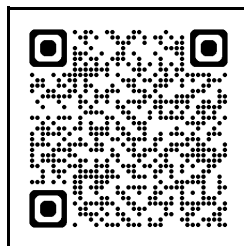
### Anpassung der Luftraumstruktur 2025

Die schweizerische Luftraumstruktur wird regelmässig auf ihre Zweckmässigkeit überprüft und bei Bedarf angepasst. Die in diesem AIC dokumentierten Änderungen werden gestützt auf Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung über den Flugsicherungsdienst (VFSD; SR 748.132.1) für 2025 unterbreitet. Die Änderungen wurden im Namen der jeweiligen Antragstellenden vom Airspace Design Expert Team (AD ET) des High Level Airspace Policy Body (HLAPB) erarbeitet, das aus Vertreterinnen und Vertretern des BAZL, der Militärflugfahrtbehörde (Military Aviation Authority [MAA]), der Schweizer Luftwaffe und der nationalen Flugsicherungsdienstleistungserbringerin Skyguide besteht. Die allgemeinen Luftfahrtverbände wurden im Rahmen des National Airspace Management Advisory Committee (NAMAC) vom BAZL im Vorfeld über die Luftraumänderungen informiert.

Vor der Anpassung der Luftraumstruktur wird den betroffenen Kreisen hiermit eine Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben. Das Dokument enthält die Begründung und die Änderung der Luftraumstrukturen mit grafischen Darstellungen. Die Koordinaten sind über den folgenden Link und/oder QR-Code zugänglich:

Für eine grafische Darstellung sind kml-Dateien unter folgendem Link verfügbar:

URL: <https://www.skybriefing.ch>



verwenden Sie vorzugsweise swiss geo admin um kml-Dateien hochzuladen.

URL: <https://s.geo.admin.ch/lrvz4ayfayqb>

**Die Stellungnahme einschliesslich der Begründung ist schriftlich bis spätestens am 5. Oktober 2024 einzureichen bei:**

Post: Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Sektion Luftraum  
3003 Bern

---

Jede Luftraumänderung unterliegt einer positiven Sicherheits- und Risikobewertung, die aus verfahrenstechnischen und terminlichen Gründen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses AIC eventuell noch nicht vollständig abgeschlossen ist.

Unter Berücksichtigung der eingegangenen Kommentare erlässt das BAZL anschliessend seinen Entscheid über die Änderung der Luftraumstruktur. Gegen diesen Entscheid kann Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingelegt werden.

Während des Konsultationsverfahrens wird keine Korrespondenz zu den eingereichten Stellungnahmen geführt.

### **Publikationen zu den Luftraumänderungen 2025**

Da die Schweiz im nächsten Jahr kartenrelevante Anpassungen publizieren muss, wurde beschlossen, die Luftraumänderungen 2025 sowie die Publikation der Luftfahrtkarten ab 20-MAR-2025 zu veröffentlichen. Dies steht im Einklang mit der Vereinbarung mit den betroffenen Nachbarländern.

---

## 1. Anpassung des Luftraums Bern

### Beantragte Luftraumstrukturen und Begründung:

Der Flughafen Bern (LSZB) führt für die Anflüge auf Piste 32 (RWY 32) neue Instrumentenflugregeln (IFR) ein. Diese Anflüge ersetzen die bestehenden Platzrundenanflugverfahren und tragen so zur Reduktion der Lärmbelastung bei (die Stadt Bern und die Region Nordwest werden entlastet, während die Region Südost teilweise belastet wird). Zudem wird die Betriebsfähigkeit für Pilotinnen und Piloten und für Flugsicherungsleiterinnen und -leiter und damit auch die Erreichbarkeit des Flughafens verbessert.

Gemäss der Richtlinie des BAZL "Airspace Design Principles Switzerland" (ADP CH) ist für jeden Luftraum ein angemessener Schutz sicherzustellen. Das Design wurde mit den relevanten Kreisen der Luftfahrtindustrie erarbeitet.

Durch die Implementierung dieses neuen IFR-Verfahrens für RWY 32 in Bern wurden alle bestehenden IFR-Verfahren überprüft, dies führte zu einer umfassenden Anpassung des Luftraums um den Flughafen Bern. Da das Platzrundenanflugverfahren mit der Umsetzung der neuen IFR-Verfahren für RWY 32 hinfällig wird, werden die vordefinierten Instrumentenabflugverfahren (SID) ALPHA abgeschafft. Diese SIDs wurden hauptsächlich für Flugzeuge mit einem geringen Steiggradient genutzt, die nach dem Abflug von der RWY 32 eine Linkskurve einschlagen, um Konflikte mit dem Platzrundenanflug zu vermeiden.

Die SIDs in nordöstlicher Richtung werden gemäss den aktuellen Designkriterien angepasst und zum Endpunkt KONOL anstelle von RAMOK/MEBOX verlagert, wodurch einige Übergangsrouten für Instrumentenflüge gestrichen werden können.

Die Form der Kontrollzone (CTR) Bern wird im westlichen und nördlichen Teil stark verkleinert. Südöstlich und östlich sind dagegen Erweiterungen notwendig, um den erforderlichen Schutz für IFR-Flüge zu gewährleisten. Die Obergrenze der CTR wird auf 5500 ft AMSL (derzeit 5000 ft AMSL) heraufgesetzt, um diese Luftraumstruktur an die umgebende Nahkontrollbezirke (TMA) anzugleichen.

Da die Instrumentenanflugverfahren für die RWY 14 nicht angepasst werden, bleibt die TMA nordwestlich von Bern unverändert. In Richtung Südosten wird die TMA verlängert, um die IFR-Anflüge in einer kritischen Flugphase vor unbekanntem VFR-Verkehr zu schützen. Der Schutz der IFR-Flüge in diesem Gebiet ist wesentlich, da aufgrund des Geländes keine Radarabdeckung verfügbar ist.

Der vorgeschlagene Luftraum ist nach den Regeln des ADP CH gestaltet und bleibt als Luftraumklasse Delta (D) klassifiziert.

### Betriebskonzept:

Der Luftraum Bern (CTR und TMA) ist als "HX" gekennzeichnet, d. h. ohne festgelegte Betriebszeiten.

Als weiterer Schritt ist das dynamische Management der südöstlichen TMA-Sektoren für die Anflüge auf die RWY 32 vorgesehen.

**Übersicht über die Anpassung des Luftraumes Bern:  
Bern CTR and TMA**

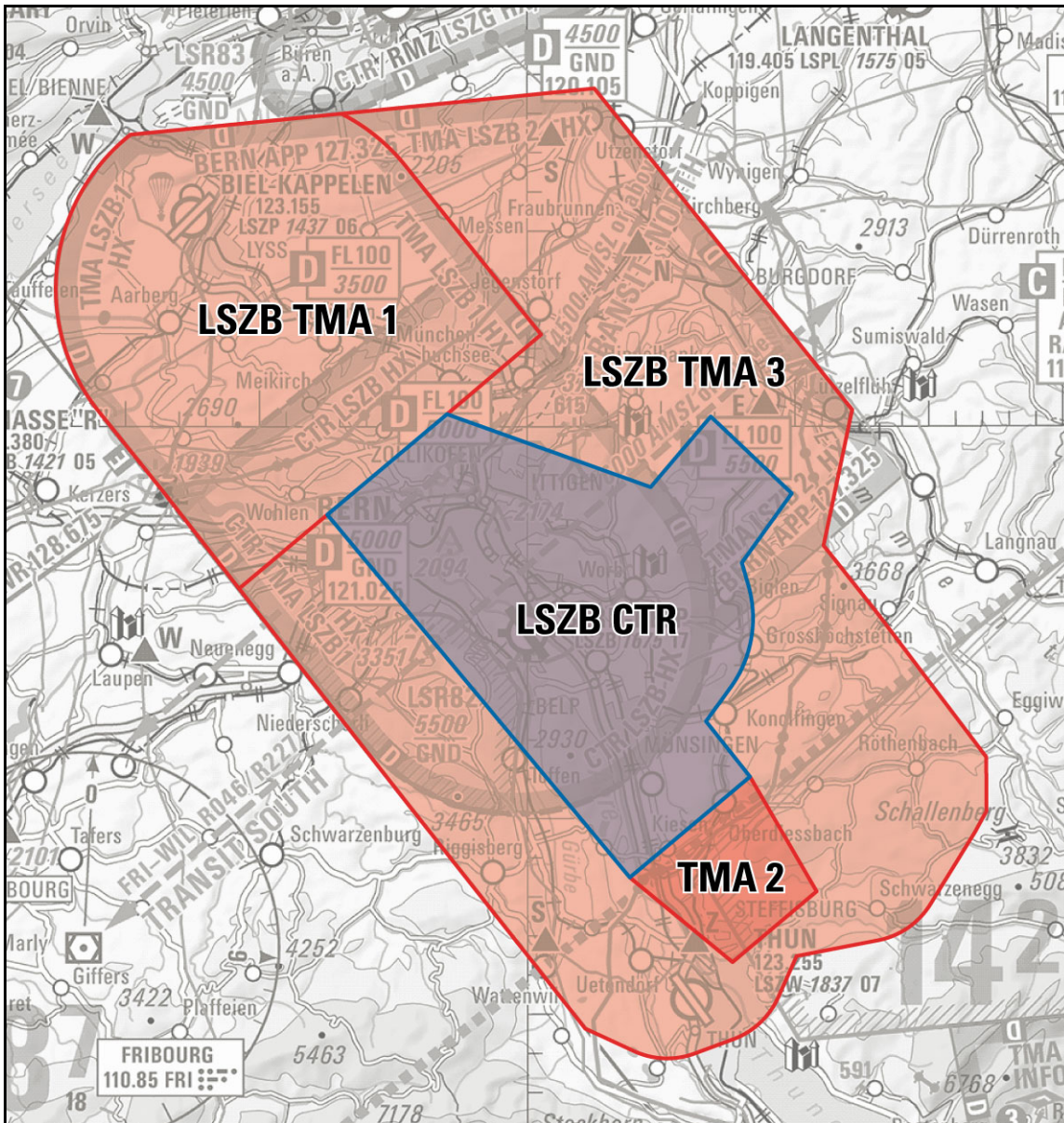


Abbildung 1 - Übersicht

## CTR Bern

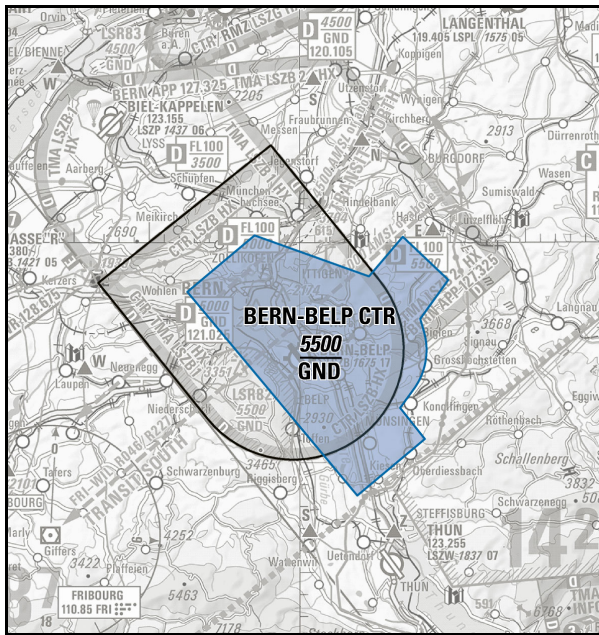


Abbildung 2 - CTR LSZB

### Vertical Dimensions:

Upper limit: 5500 ft AMSL

Lower limit: GND

Airspace Class: D

## Bern TMA 1

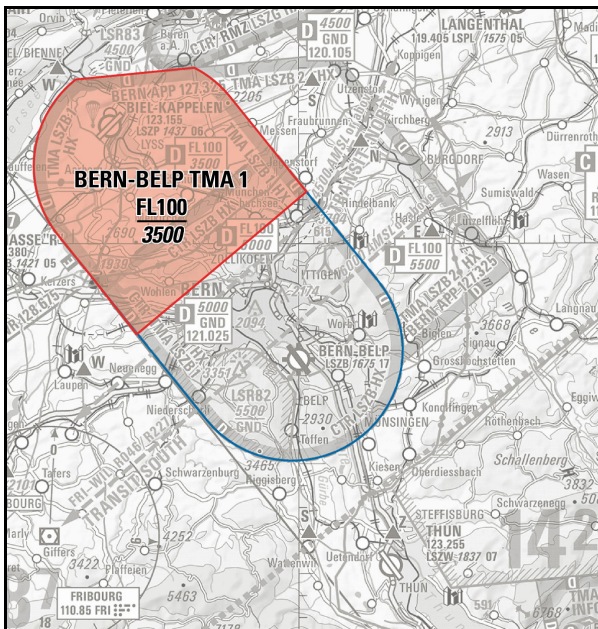


Abbildung 3 - LSZB TMA 1

### Vertical Dimensions:

Upper limit: FL100

Lower limit: 3500 ft AMSL

Airspace Class: D

## Bern TMA 2

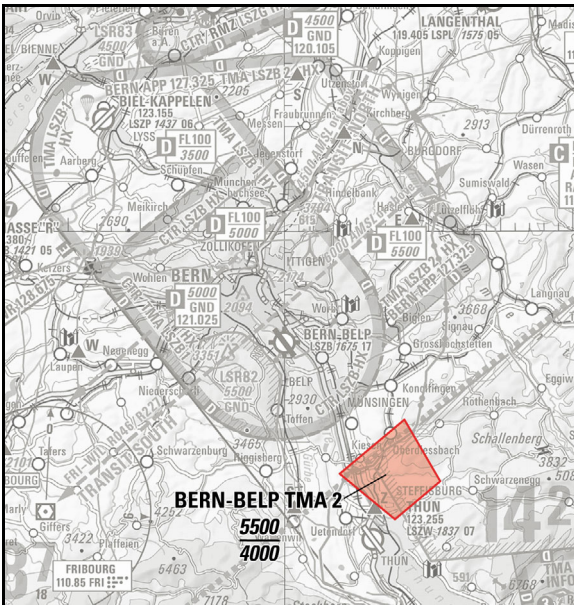


Abbildung 4 - LSZB TMA 2

### Vertical Dimensions:

Upper limit: 5500 ft AMSL

Lower limit: 4000 ft AMSL

Airspace Class: D

## Bern TMA 3

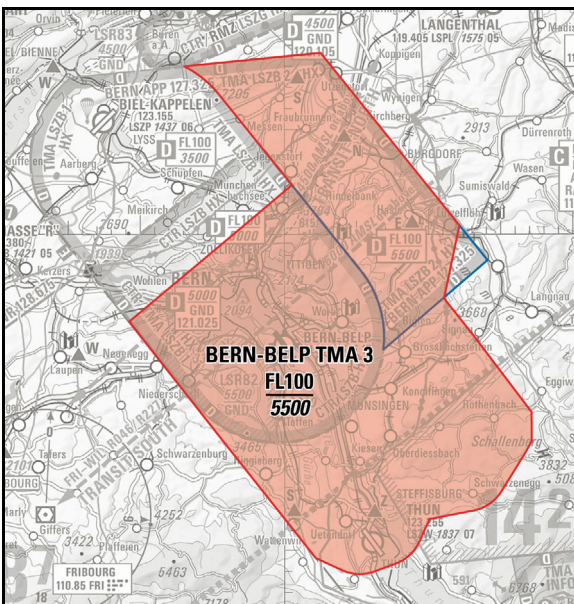


Abbildung 5 - LSZB TMA 3

### Vertical Dimensions:

Upper limit: FL100

Lower limit: 5500 ft AMSL

Airspace Class: D



## CTR St. Gallen-Altenrhein

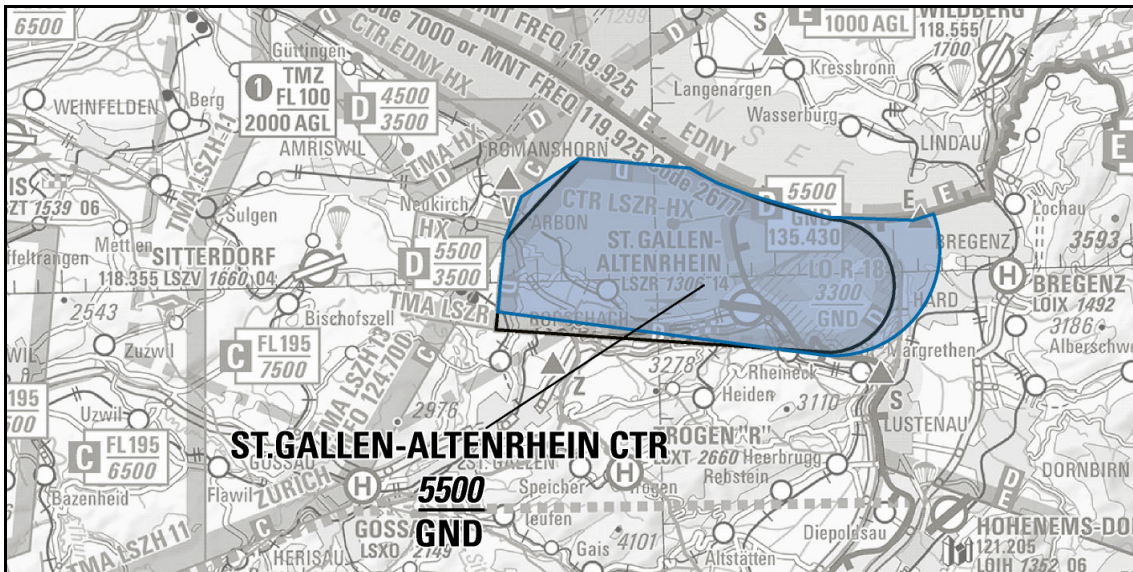


Abbildung 7 - CTR LSZR

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit:	5500 ft AMSL
Lower limit:	GND
Airspace Class:	D

## St. Gallen-Altenrhein TMA

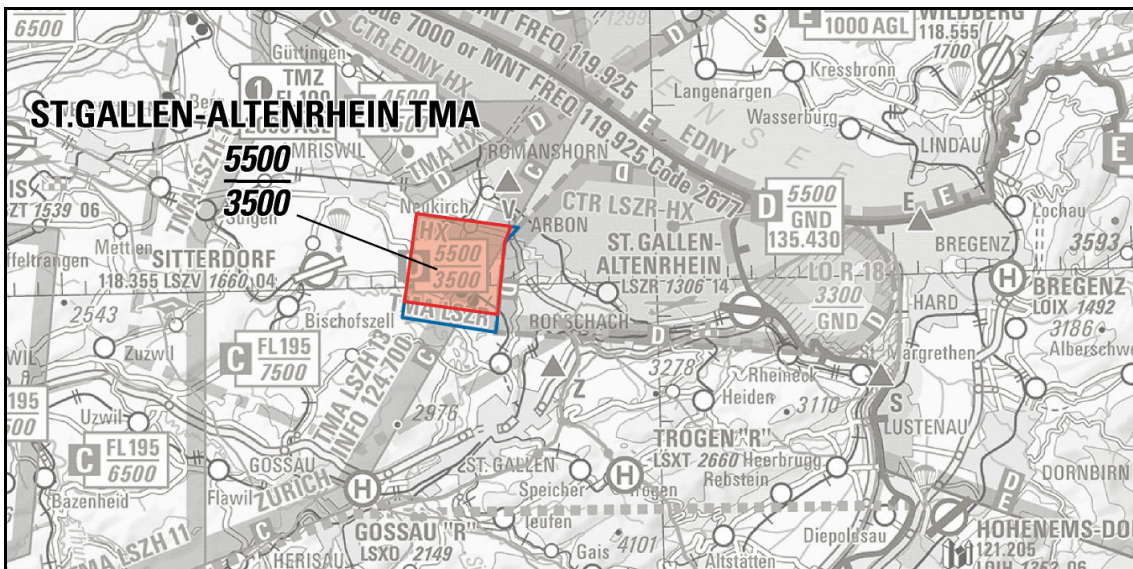


Abbildung 8 - TMA LSZR

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit:	5500 ft AMSL
Lower limit:	3500 ft AMSL
Airspace Class:	D

---

### 3. Anpassung der Flugbeschränkungsgebiete (LSR) für Segelflugzeuge ausserhalb der TMA

Beim Tieffluggnetz (LFN) handelt es sich um ein Flugrouten-Netz innerhalb der Schweiz, das den Helikopterbetrieb nach IFR Regeln zu Spitälern, Landeplätzen für Rettungshelikopter (HEMS), militärische Anlagen und Flugplätzen ermöglicht. Das LFN-Netzwerk vergrössert sich ständig. So wurden zusätzliche Landeplätze und "Point in Space"-Verfahren (PinS) hinzugefügt, die die Heliports mit dem Streckennetz untereinander verbinden. Das LFN steht nur den Blaulichtorganisationen (z. B. LW, HEMS, SAR, Polizei, Zoll) zur Verfügung; für jedes einzelne PinS ist die Genehmigung des BAZL (für alle zivilen Betreiber) oder der MAA (nur für militärische Verfahren) einzuholen. Das LFN wird an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr betrieben.

Gemäss einer politischen Entscheidung soll das LFN überall in der Schweiz verfügbar sein, damit Rettungsflüge von HEMS-Betreiber (z. B. Rega) bei schlechten Wetterbedingungen (Instrumentenflugwetterbedingungen, [IMC]) auch stattfinden können, wenn die Anhaltspunkte für Sichtflüge nicht gegeben sind. So können z. B. Patientinnen und Patienten unabhängig vom Wetter rechtzeitig medizinisch versorgt werden. Die PinS-Verfahren ermöglichen Starts oder Landungen an einem Platz bei schlechten Wetterbedingungen.

Der nächste Schritt der für 2025 geplanten LFN-Erweiterung betrifft die folgenden Regionen: Wallis und Graubünden. Weitere PinS-Verfahren sind geplant für: Genf, Lausanne, Rennaz, Sion, Goms, Zweisimmen, Basel, Delémont, Porrentruy/Bure, Chur, Davos, Samedan, Mollis, Erstfeld und Wilderswil.

Für die Erweiterung des LFN und die Anschlüsse an die PinS müssen die LSR für Segelflugzeuge ausserhalb der TMA angepasst werden, da gemäss Artikel 26 Absatz 5 der Verordnung des UVEK vom 20. Mai 2015 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L; SR 748.121.11) Instrumentenflüge innerhalb von Segelfluggzonen verboten sind. Diese LSR werden vom 1. März bis 31. Oktober aktiviert. Der IFR-Betrieb im LFN sowie zu und von den Landeplätzen wäre ohne Anpassung der Luftraumstrukturen bei ungünstigen Wetterbedingungen unmöglich.

Der für das LFN etablierte Luftraum darf von Segelflugzeugen und Hängegleitern weiterhin genutzt werden. Die minimalen Wolkenabstände gemäss den heutigen LSR dürfen jedoch nicht mehr angewendet werden. Im Rahmen der neuen LSR für Segelflugzeuge ausserhalb der TMA werden alle geltenden Vorschriften beibehalten (Art. 26 VRV-L).

Die unten aufgeführten Erweiterungen des LFN und PinS wurden beantragt und sollen 2025 implementiert werden. Die Anträge zur Anpassung der Segelfluggzonen hängen direkt damit zusammen.

# Übersicht Low Flight Network (LFN)

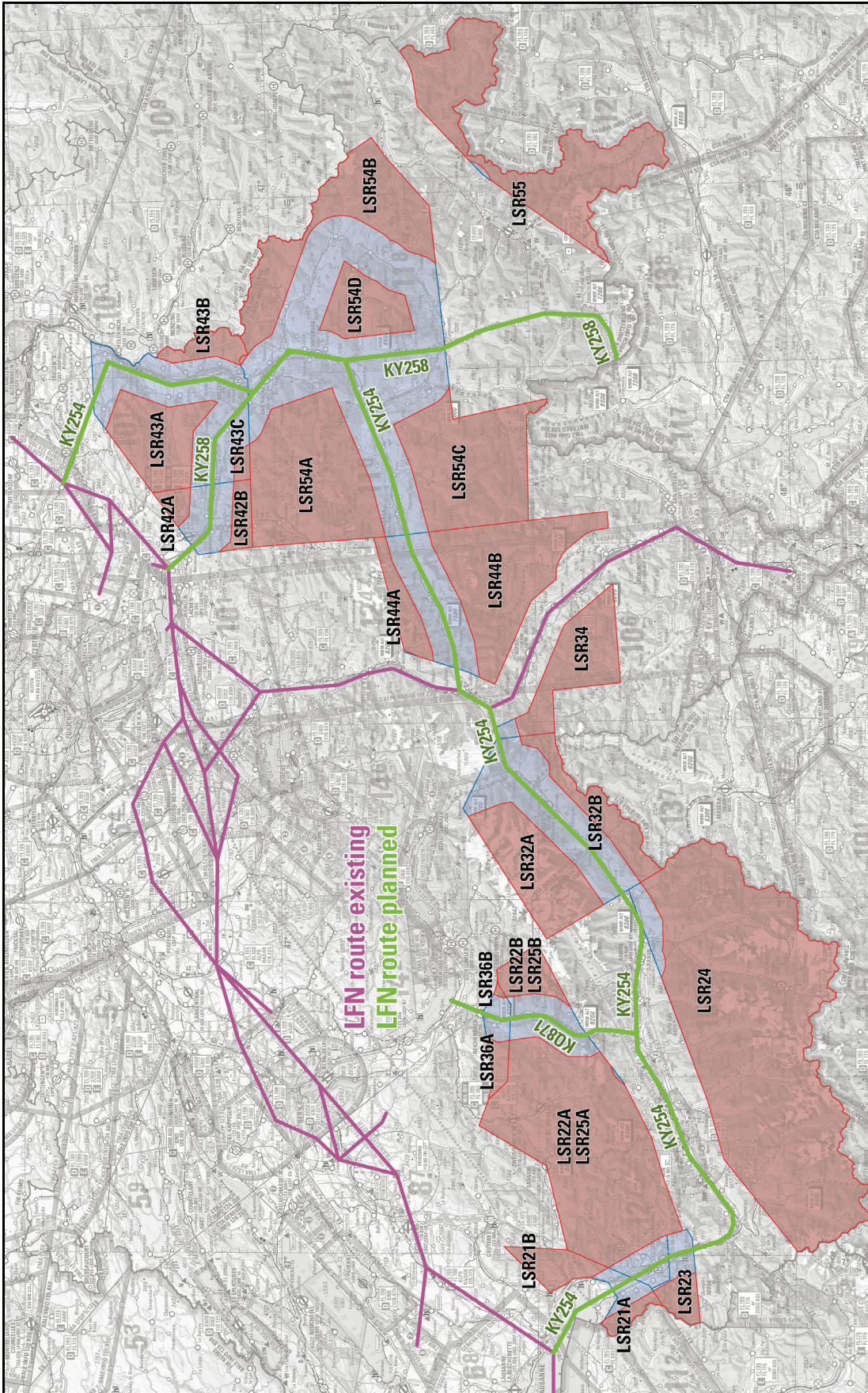


Abbildung 9 - Übersicht

## Graubünden

Die Route KY258 verbindet Graubünden, das Kantonsspital Chur, das Spital Davos, das Spital Samedan und die HEMS-Basis mit dem existierenden LFN bei Rapperswil und verläuft von Samedan über Italien nach Lugano.

Der Flugverkehr erfolgt grösstenteils von der HEMS-Basis Samedan (LSZS) aus, wobei Patientinnen und Patienten in die lokalen Spitäler Graubündens geflogen bzw. für weitere Behandlungen und Rückflüge verlegt werden. Je nach Wetterlage wird mit mehr als 100 Flügen pro Jahr gerechnet.

Um Flüge auf dem LFN und nach PinS-Verfahren zu ermöglichen, müssen die folgenden LSRs angepasst werden: LSR42, LSR43, LSR54 und LSR55.

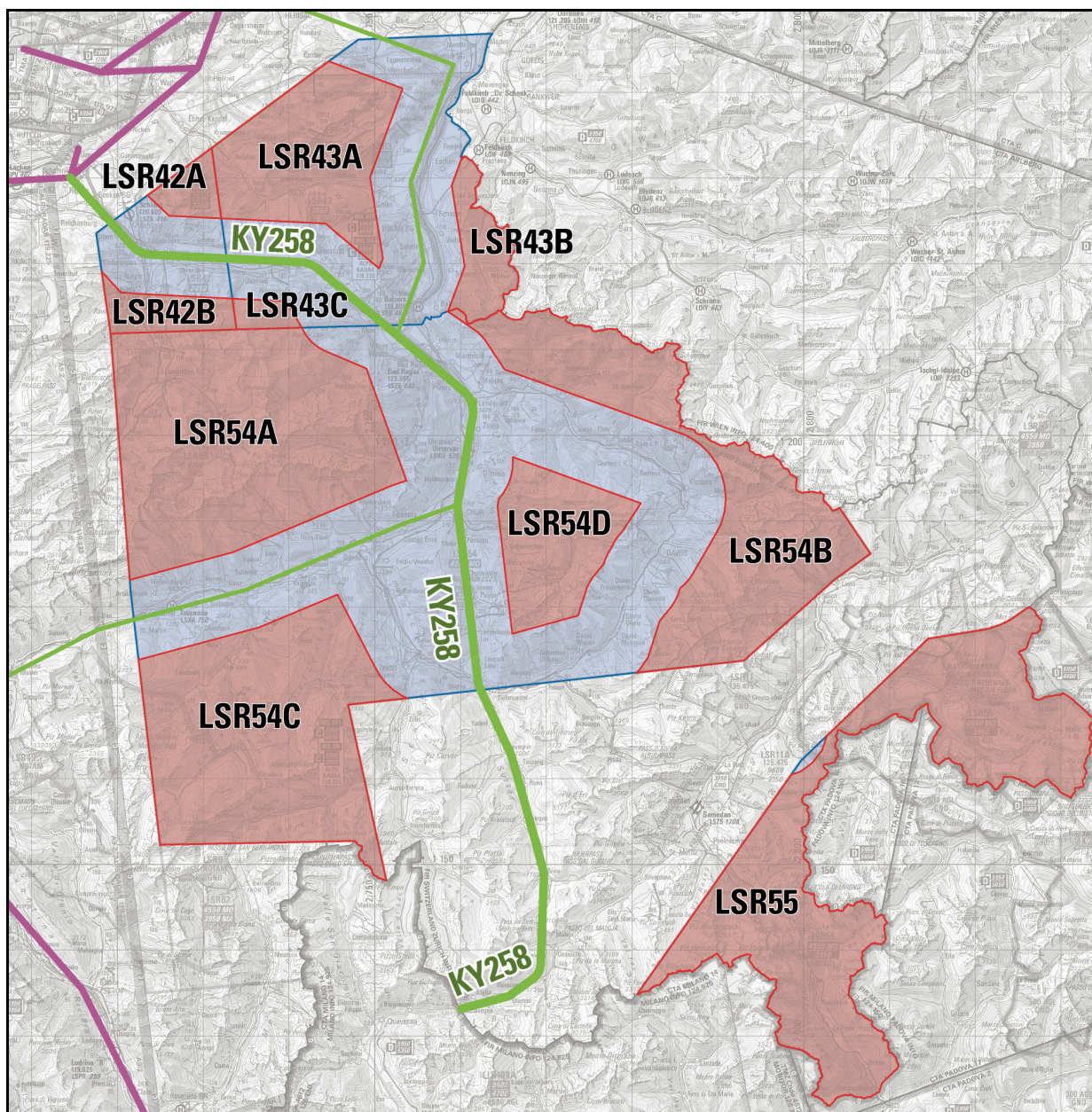


Abbildung 10 - Übersicht Graubünden

---

## Valais / Wallis

Die Route KY254 verbindet das Wallis und das Kantonsspital Sitten sowie die medizinische Versorgungsstelle im Goms mit dem existierenden LFN bei Rennaz und Andermatt. Die Route KQ871 verbindet Leuk im Wallis und das Thunerseegebiet mit dem Insepspital Bern, dem Spital Interlaken und der HEMS-Basis Wilderswil.

Die lokale HEMS-Basis befindet sich am Flugplatz Sion LSGS.

Der Flugverkehr erfolgt grösstenteils von der HEMS-Basis Sion (LSGS) aus, wobei Patientinnen und Patienten zu den spezialisierten Spitälern am Genfersee transportiert werden. Je nach Wetterlage wird mit mehr als 50 Flügen pro Jahr gerechnet.

Um Flüge auf dem LFN und nach PinS-Verfahren zu ermöglichen, müssen die folgenden LSR angepasst werden: LSR21, LSR22, LSR23, LSR24, LSR25, LSR32, LSR34 und LSR36.

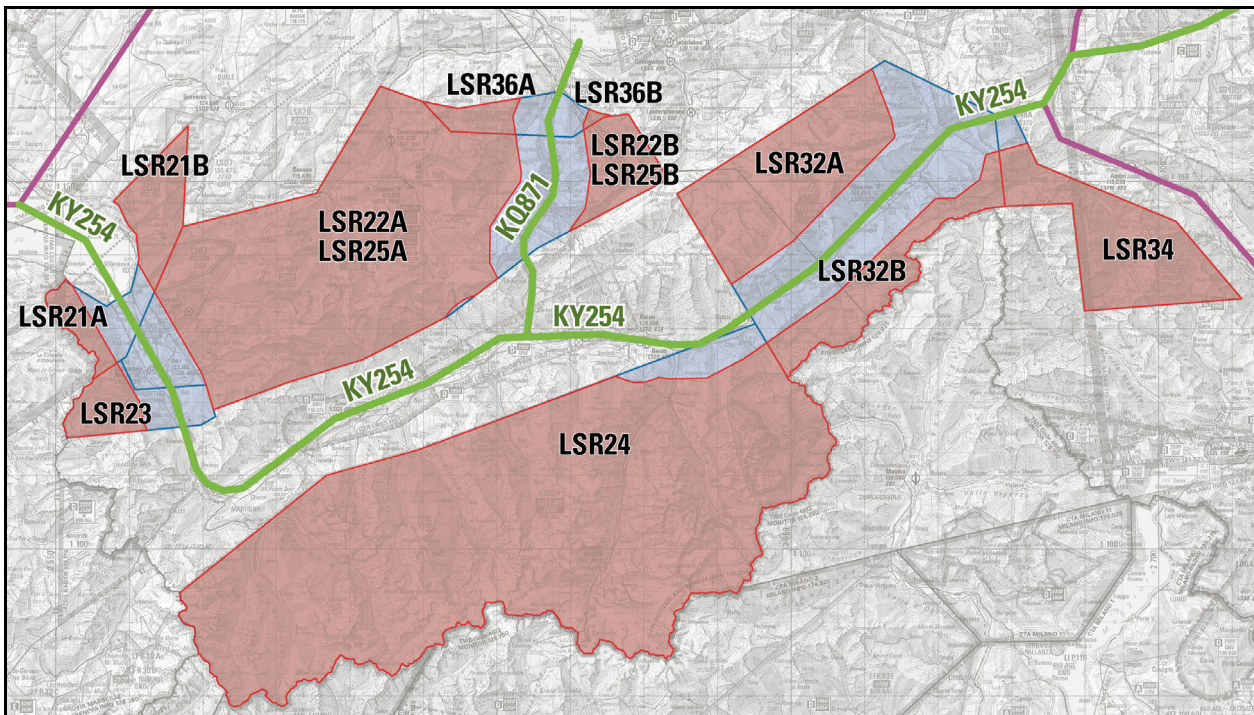


Abbildung 11 - Übersicht Valais/Wallis

## Surselva / Rheintal

Die Route KY254 verbindet das Wallis westlich von Andermatt und führt über Disentis, Flims und Chur weiter bis nach St. Gallen.

Der Flugverkehr erfolgt grösstenteils ab/nach Chur, um die Spitäler von St. Gallen zu verbinden oder IFR in der Region Surselva zum Transport von Patientinnen und Patienten in die spezialisierten Spitäler Luzern oder Chur zu ermöglichen. Je nach Wetterlage wird mit 20-40 Flügen pro Jahr gerechnet.

Um Flüge auf dem LFN zu ermöglichen, müssen die folgenden LSR angepasst werden: LSR43, LSR44 und LSR54.

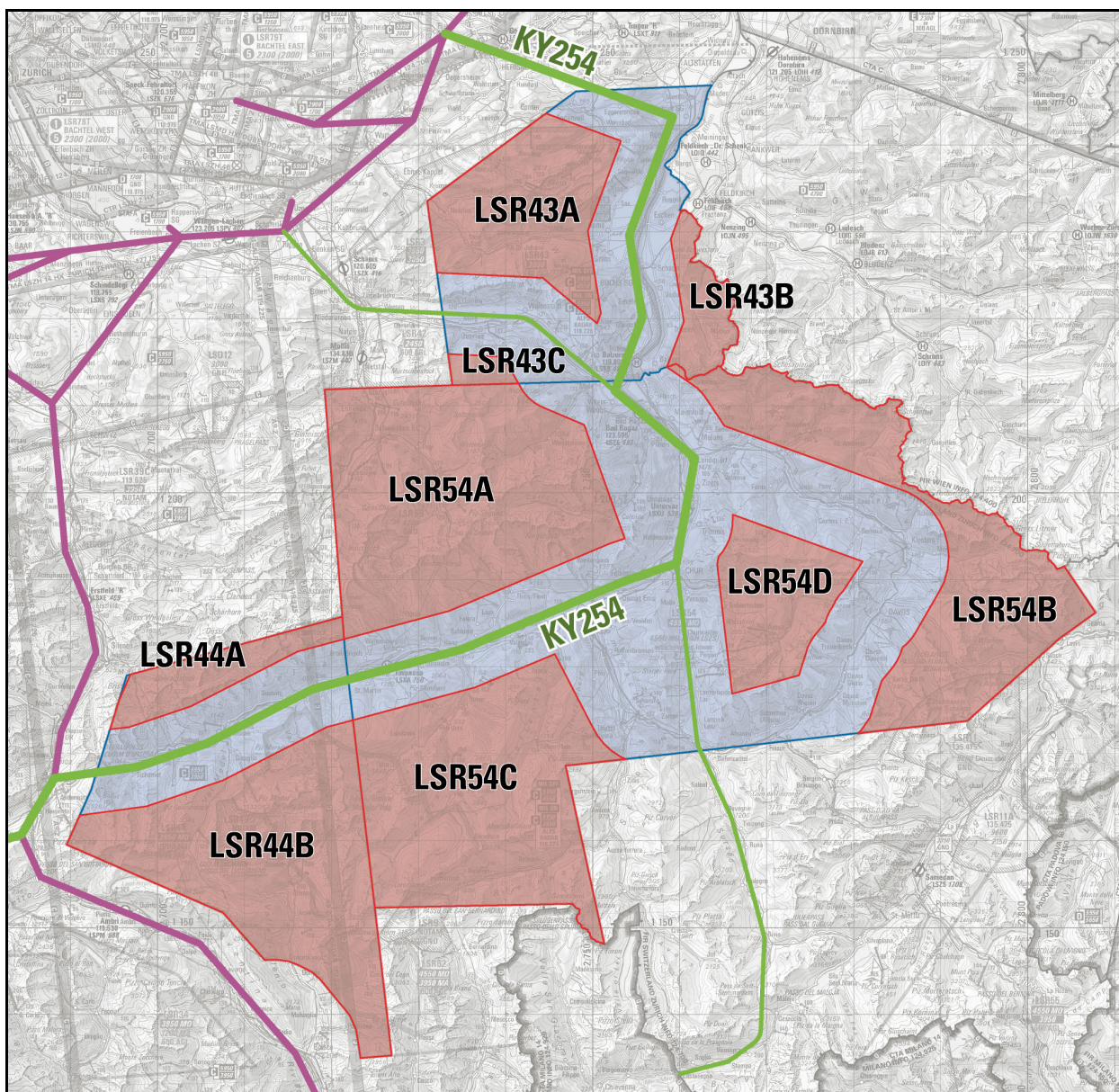


Abbildung 12 - Übersicht Surselva/Rheintal

---

## **ARIOS - RNP AR @ Chur, Davos and Samedan**

Die Route KY258 verbindet Graubünden, das Kantonsspital Chur, das Spital Davos und das Spital und die HEMS-Basis Samedan.

Die RNP/PinS-Verfahren von Samedan, Chur und Davos beruhen auf dem neuen IFP-Design-Standard RNP AR 0.1. Mit IFP-Design ist die Erstellung, das Design und die Berechnung von Flugverfahren in Bezug auf Umgebung, Geografie und Hindernisse gemeint. Dazu gehören IFR-Verfahren an Flughäfen, LFN-Routen oder PinS-Verfahren für Helikopter. Der neue IFP-Design-Standard wurde von der Rega als HEMS-Betreiberin beantragt, um möglichst niedrige Anflughöhen, minimale Abstände sowie An- und Abflugrouten über hochalpinem Gelände zu ermöglichen.

Die ersten RNP-AR-Verfahren werden voraussichtlich Ende 2024 bzw. Anfang 2025 vom BAZL genehmigt. Parallel dazu wird für Ende 2024 die Zulassung und Zertifizierung der neuesten Generation des Airbus-Helikopters 145 erwartet. Der erste Helikopter soll im Oktober 2024 an die Rega ausgeliefert werden. Der Betrieb nach RNP/PinS-Verfahren RNP AR 0.1 wird ab 2025 unterstützt.

Die Abflug- und Anflugverfahren RNP AR 0.1 für Samedan, Chur, Davos und Interlaken werden dem BAZL zur Genehmigung unterbreitet. Sion folgt bald danach.

Die Rega, Skyguide und das BAZL haben vor über fünf Jahren beschlossen, im Rahmen des ARIOS-Projekts die neuen IPF-Design-Standards RNP AR 0.1 einzuführen. Seither zielen die Bemühungen darauf ab, dass die IFP-Design-Kriterien zu internationalen Standards erklärt und von der ICAO publiziert werden.

Das Gros des Flugverkehrs erfolgt von der HEMS-Basis in Samedan (LSZS) aus, wobei Patientinnen und Patienten in die lokalen Spitäler Graubündens geflogen bzw. für weitere Behandlungen und Rückflüge verlegt werden. Je nach Wetterlage wird mit rund 100 Flügen pro Jahr gerechnet.

Um Flüge im LFN und nach PinS-Verfahren zu ermöglichen, müssen die folgenden LSR angepasst werden: LSR42, LSR43, LSR54 und LSR55.

**Siehe Abbildung 10 - Übersicht Graubünden**

---

## Luftraumänderungen der LSR Segelflieger ausserhalb der TMA

Die derzeitigen Bereiche sind in blau, die vorgeschlagenen LSR in rot dargestellt.

### LSR21A Unterwallis West

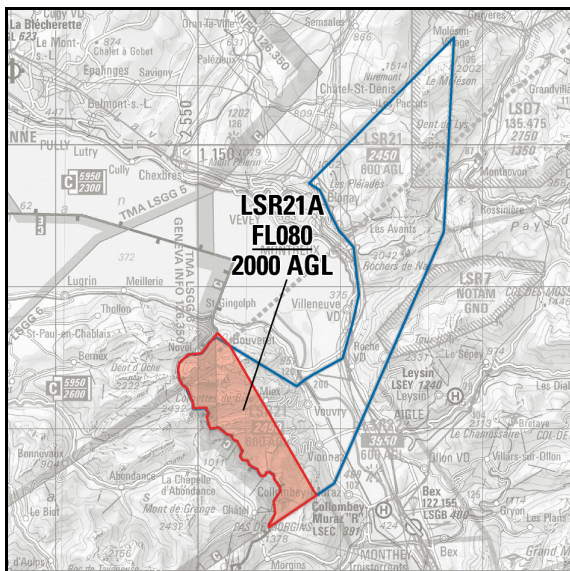


Abbildung 13 - LSR21A Unterwallis W

#### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL080  
Lower limit: 2000 ft AGL

### LSR21B Unterwallis North

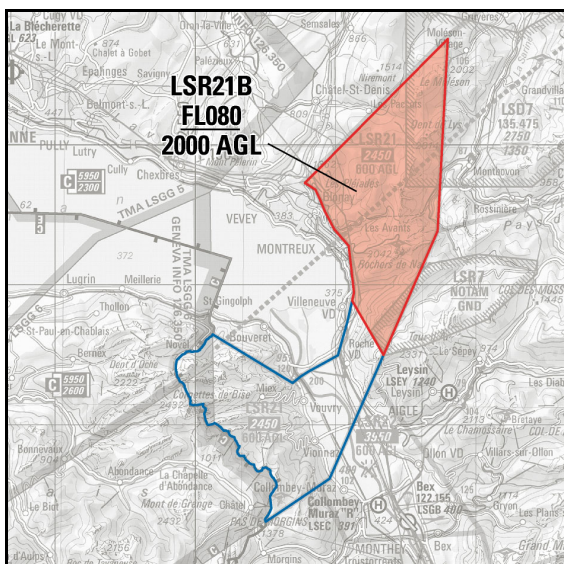


Abbildung 14 - LSR21B Unterwallis N

#### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL080  
Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR22A Berner Oberland West

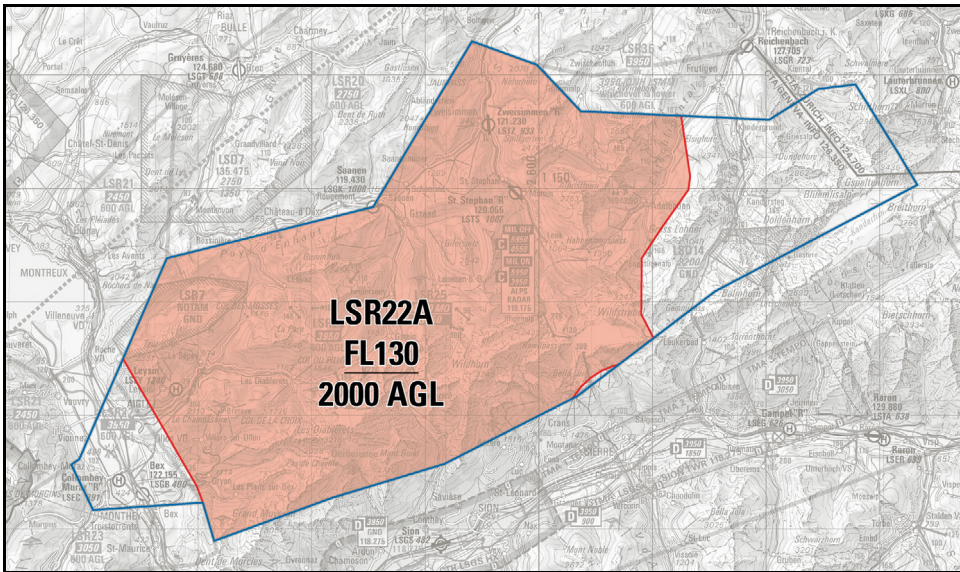


Abbildung 15 - LSR22A Berner Oberland West

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL130

Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR22B Berner Oberland East

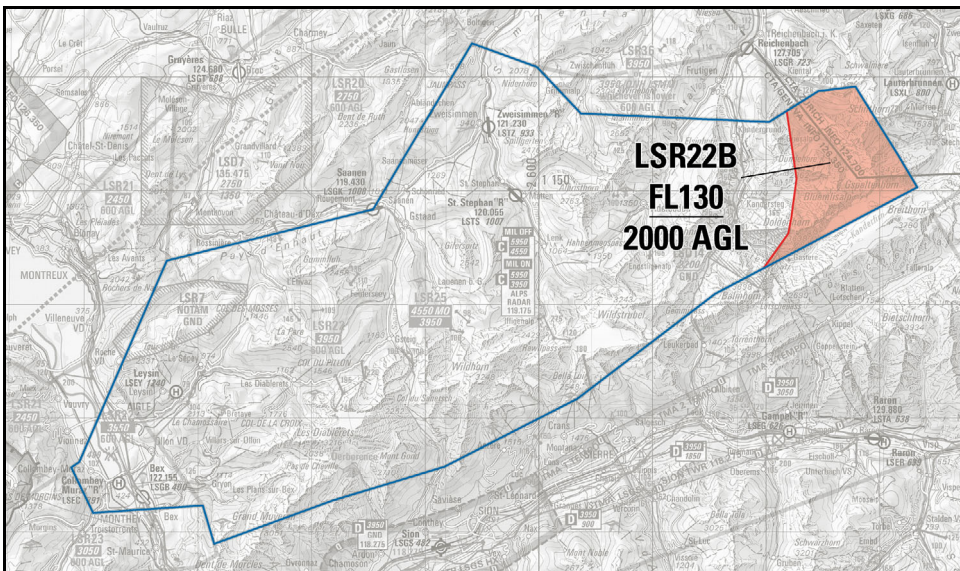


Abbildung 16 - LSR22B Berner Oberland East

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL130

Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR23 Unterwallis S

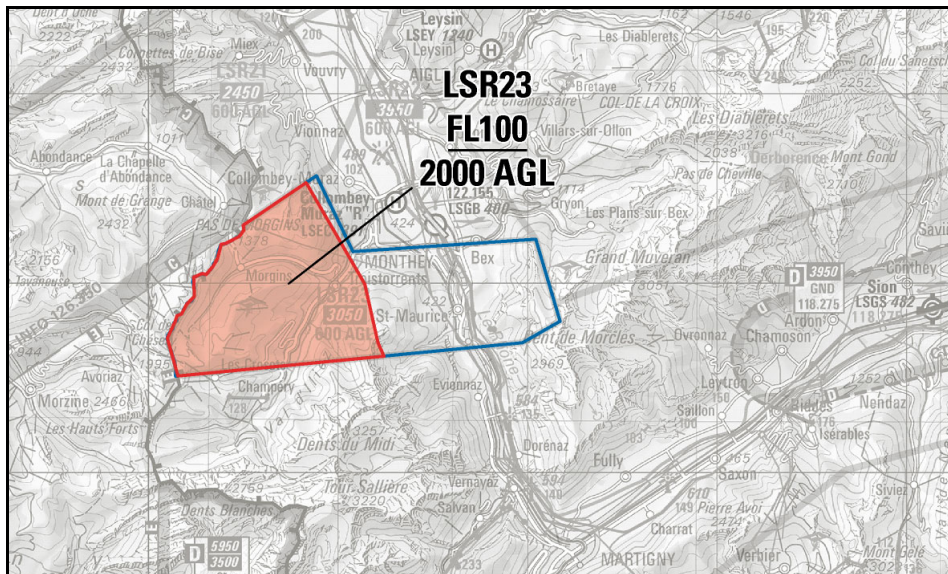


Abbildung 17 - LSR23 Unterwallis S

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL100  
Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR24 Wallis S

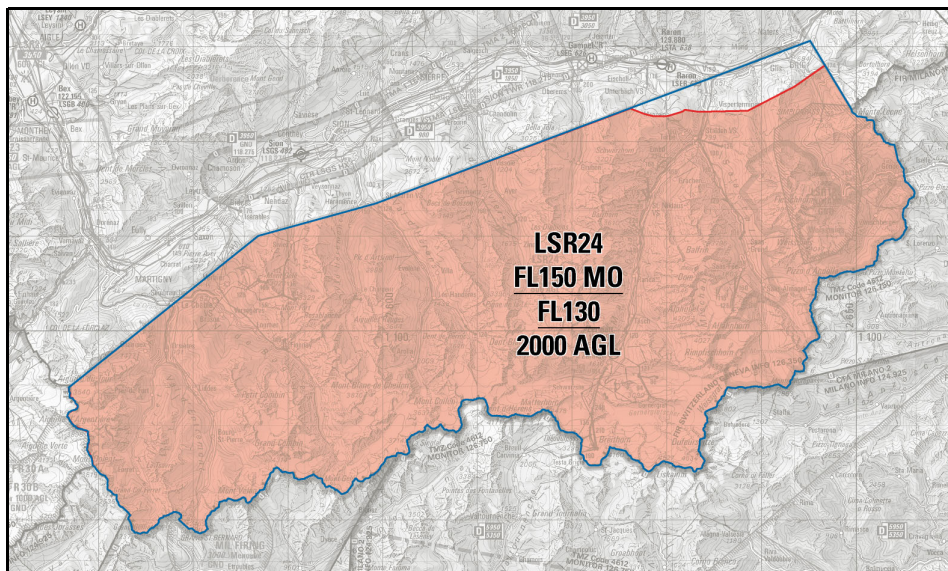


Abbildung 18 - LSR24 Wallis S

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL130 / FL150 (MIL ON / OFF)  
Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR25A Wildhorn West

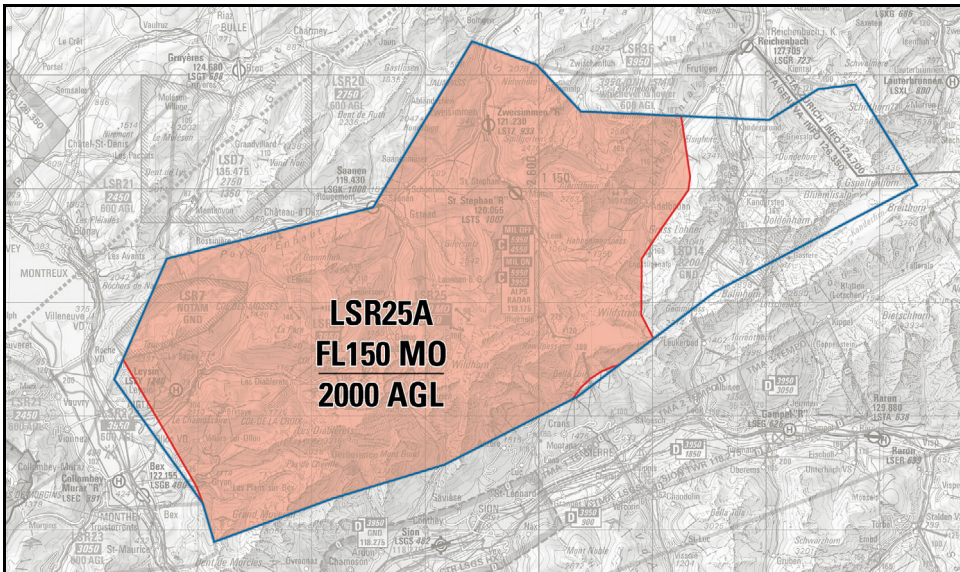


Abbildung 19 - LSR25A Wildhorn West

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL150 (MIL OFF)

Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR25B Wildhorn East

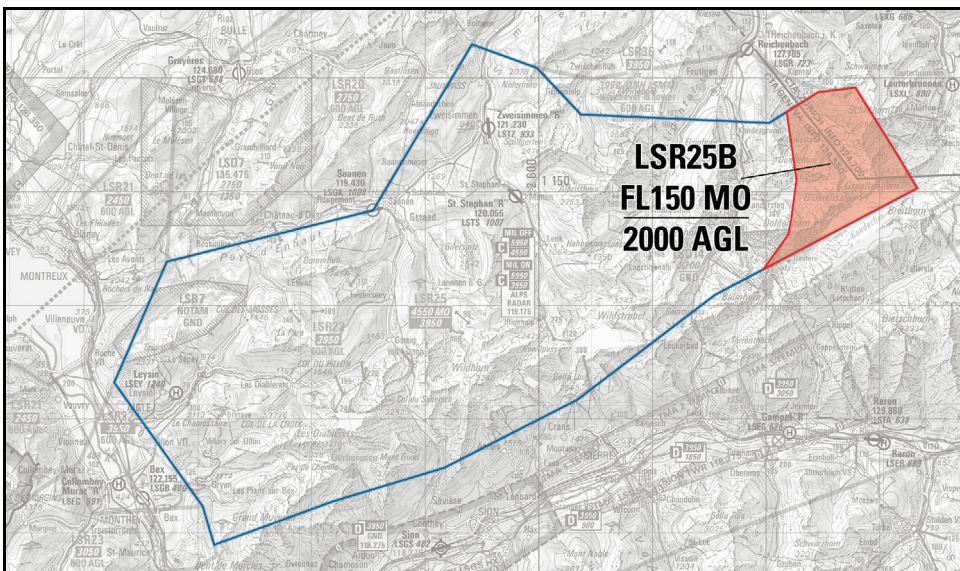


Abbildung 20 - LSR25B Wildhorn East

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL150 (MIL OFF)

Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR32A Goms North

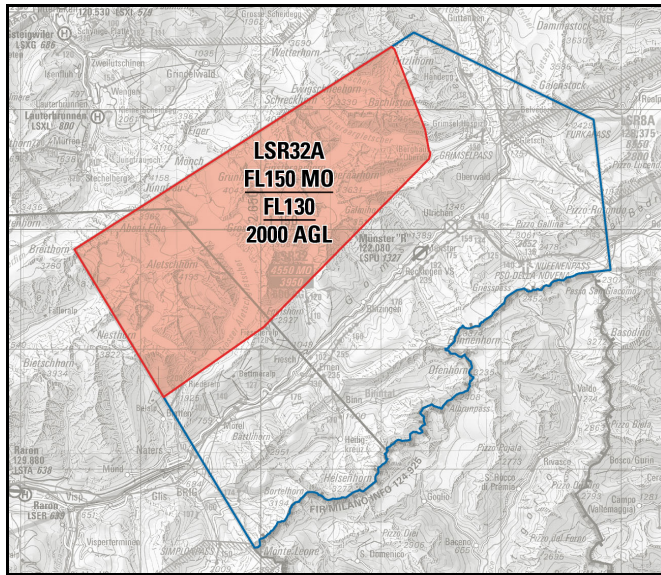


Abbildung 21 - LSR32A Goms North

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL130 / FL150 (MIL ON / MIL OFF)

Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR32B Goms South

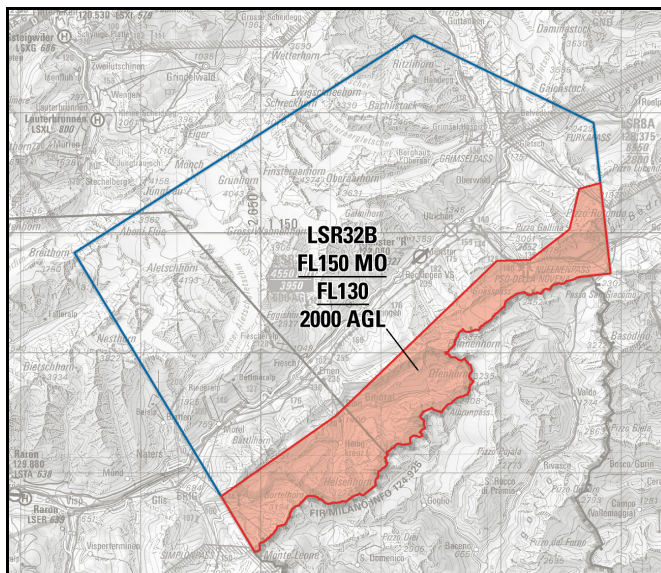


Abbildung 22 - LSR32B Goms South

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL130 / FL150 (MIL ON / MIL OFF)

Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR34 CAMPO

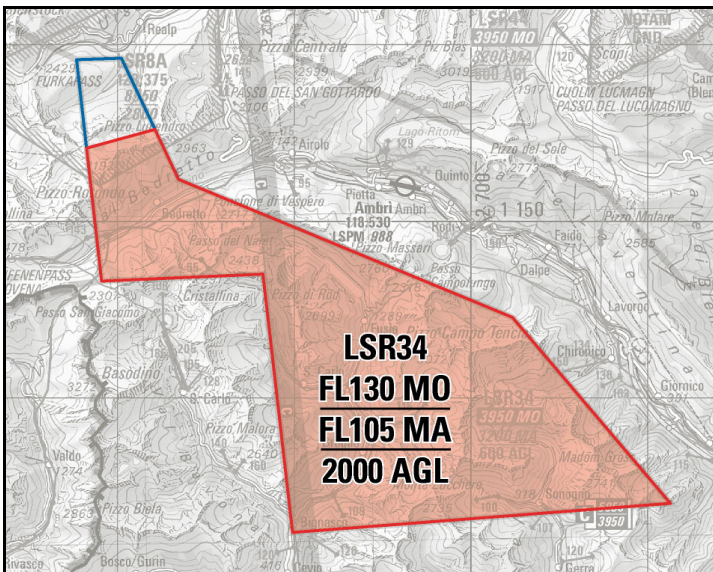


Abbildung 23 - LSR34 CAMPO

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL105 / FL130 (MIL ON / MIL OFF)

Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR36A Kandergrund West

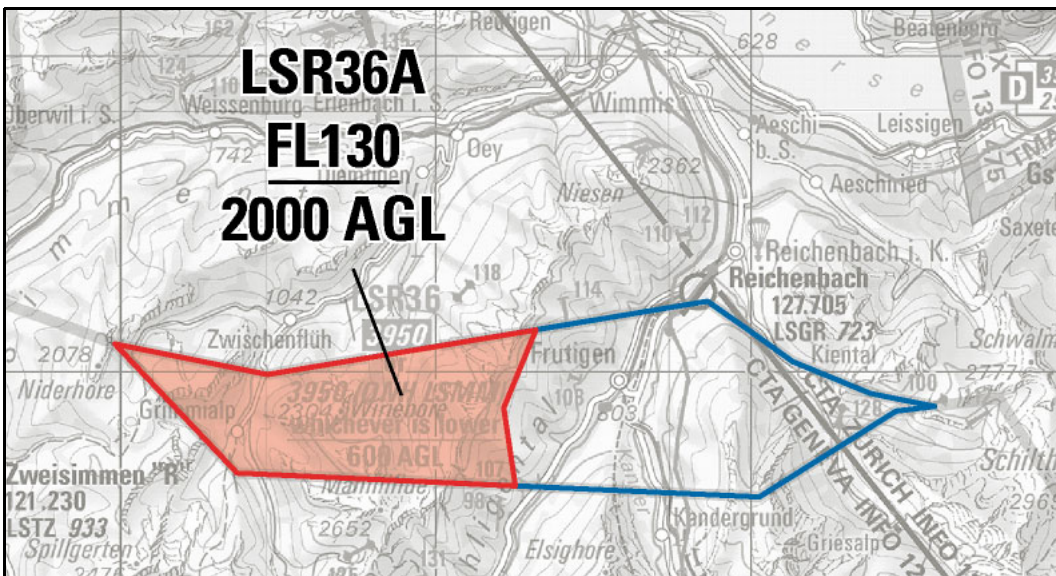


Abbildung 24 - LSR36A Kandergrund West

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL130

Lower limit: 2000 ft AGL



## LSR42B Churfirстен West 2

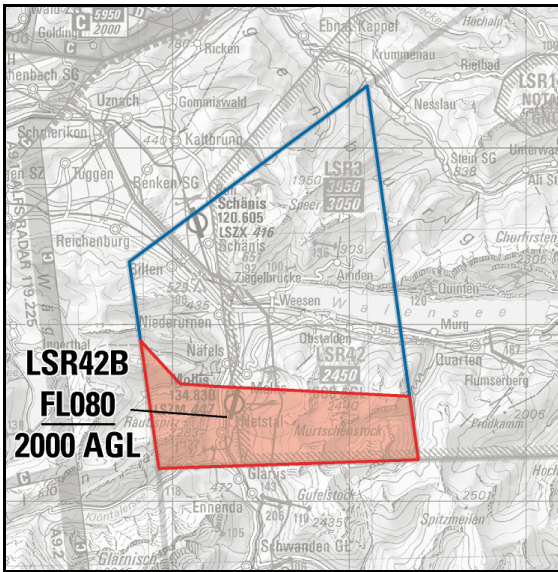


Abbildung 27 - LSR42B Churfirsten West2

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL080  
Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR43A Churfirsten East 1

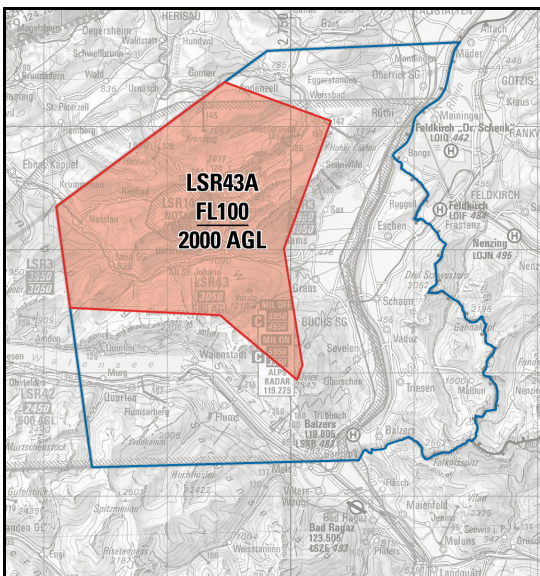


Abbildung 28 - LSR43A Churfirsten East 1

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL100  
Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR43B Churfürsten East 2

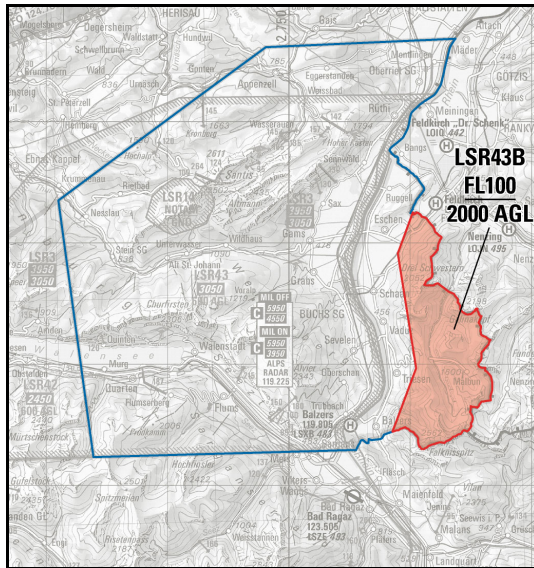


Abbildung 29 - LSR43B Churfürsten East 2

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL100

Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR43C Churfürsten East 3

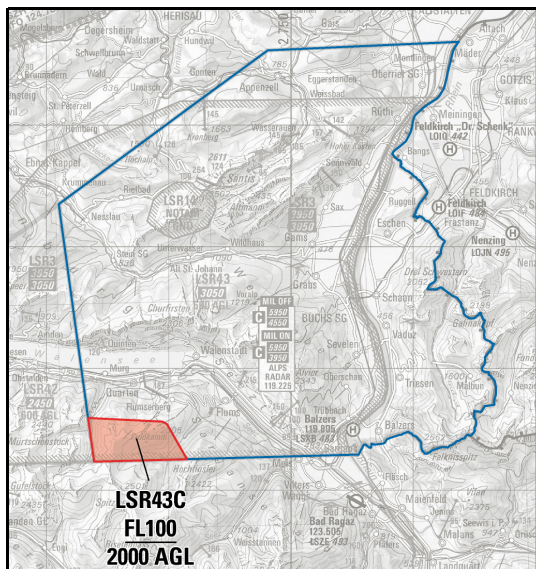


Abbildung 30 - LSR43C Churfürsten East 3

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL100

Lower limit: 2000 ft AGL

---

## LSR44A Oberalp North

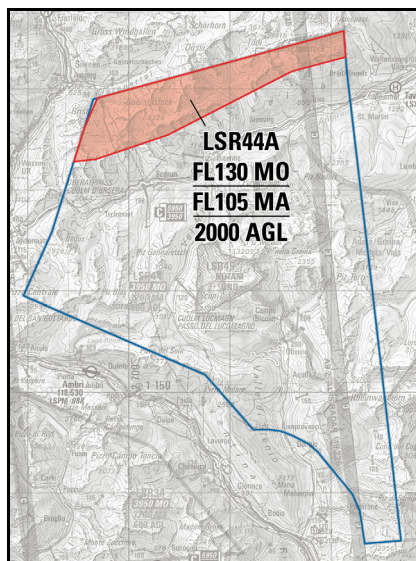


Abbildung 31 - LSR44A Oberalp North

**Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL105 / FL130 (MIL ON / MIL OFF)

Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR44B Oberalp South

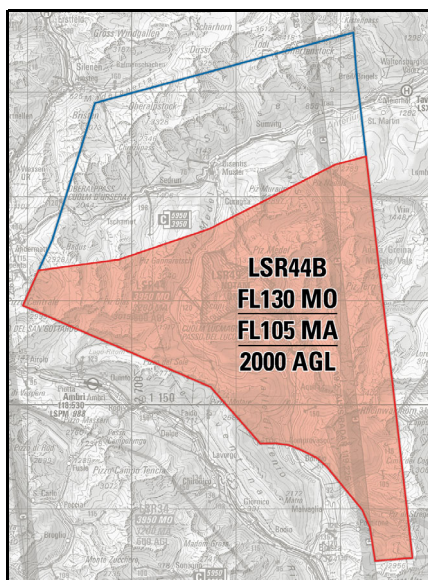


Abbildung 32 - LSR44B Oberalp South

**Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL105 / FL130 (MIL ON / MIL OFF)

Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR54A Calanda North

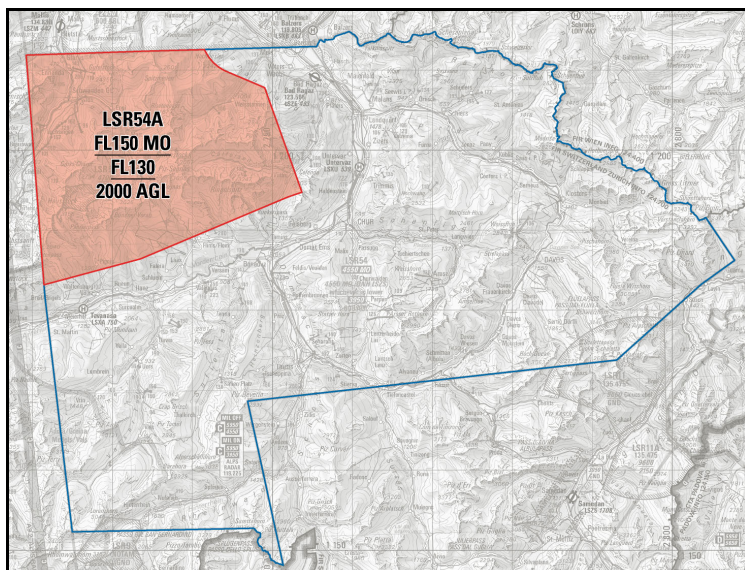


Abbildung 33 - LSR54A Calanda North

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL130 / FL150 (MIL ON / MIL OFF)

Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR54B Calanda East

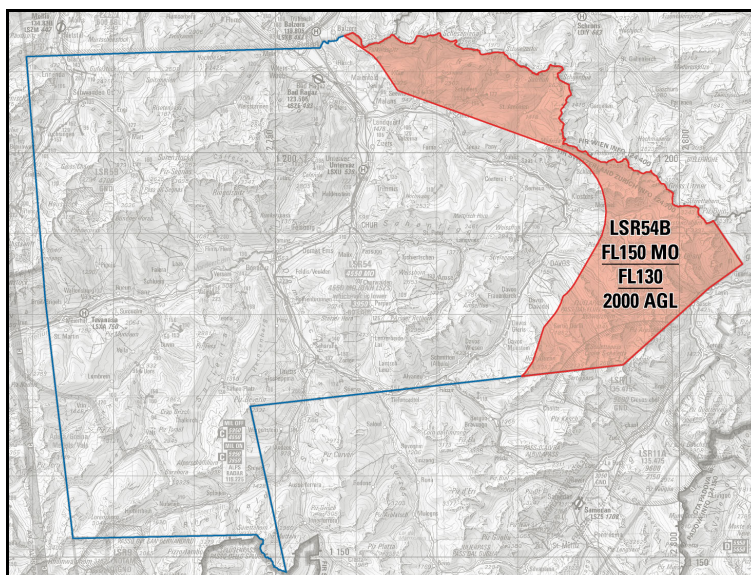


Abbildung 34 - LSR54B Calanda East

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL130 / FL150 (MIL ON / MIL OFF)

Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR54C Calanda South

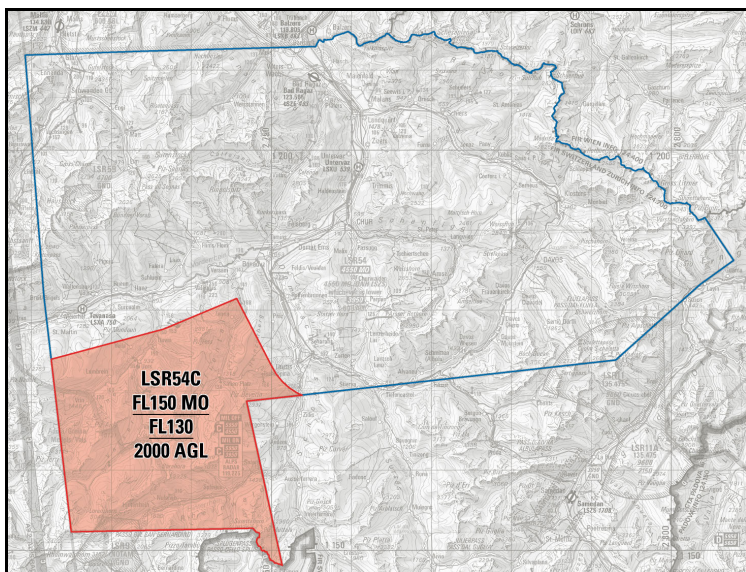


Abbildung 35 - LSR54C Calanda South

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL130 / FL150 (MIL ON / MIL OFF)

Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR54D Calanda Center

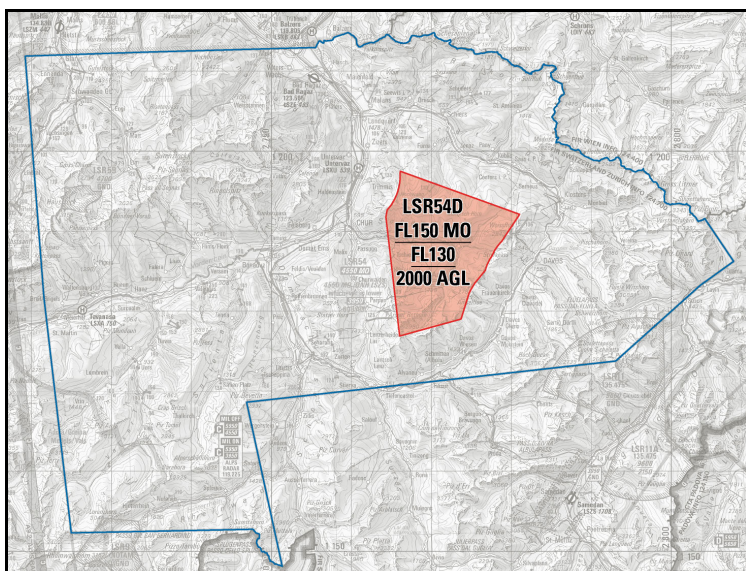


Abbildung 36 - LSR54D Calanda Center

### **Vertical Dimensions:**

Upper limit: FL130 / FL150 (MIL ON / MIL OFF)

Lower limit: 2000 ft AGL

## LSR55 Serra

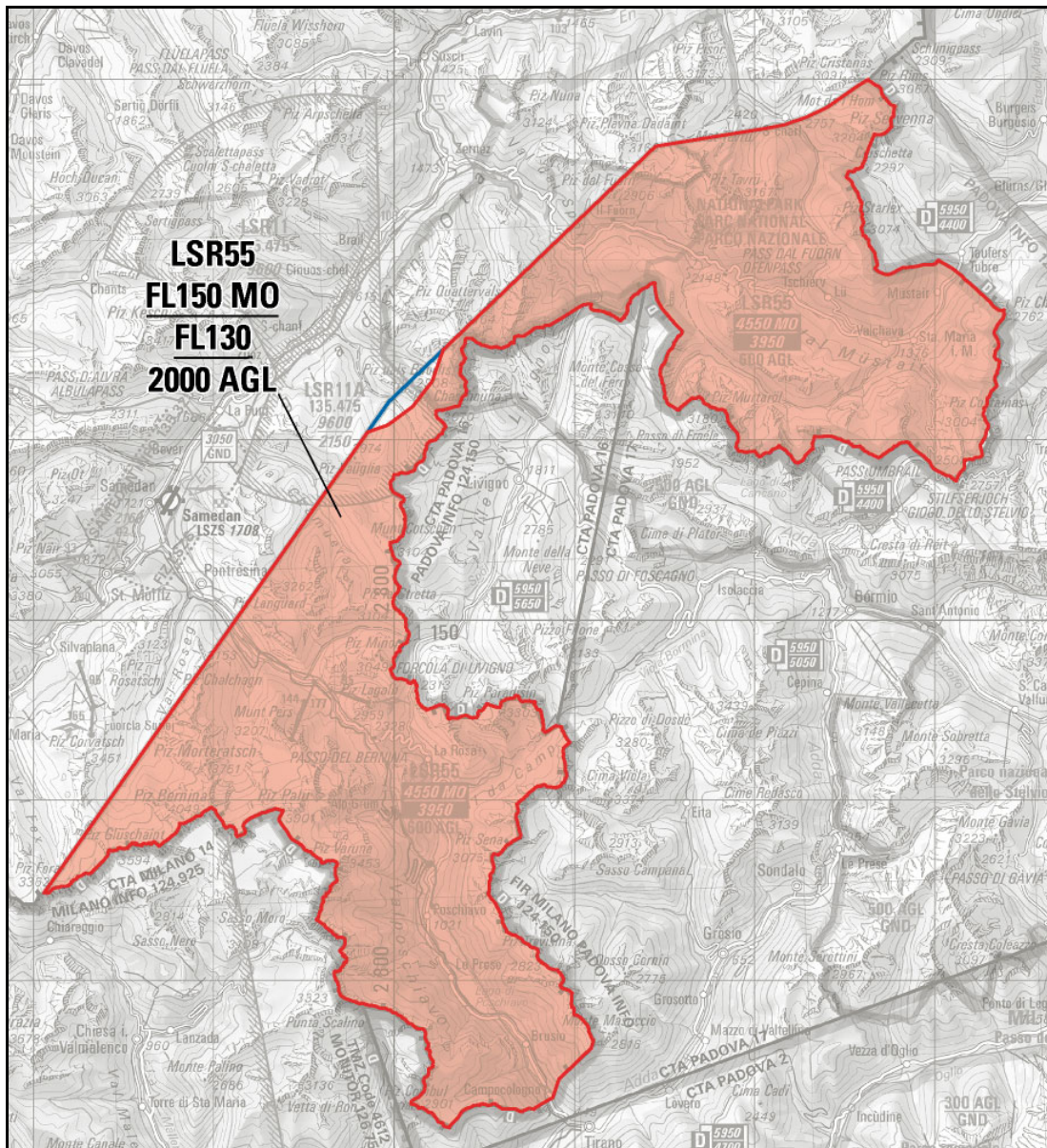


Abbildung 37 - LSR55 Serra

### Vertical Dimensions:

Upper limit: FL130 / FL150 (MIL ON / MIL OFF)

Lower limit: 2000 ft AGL

---

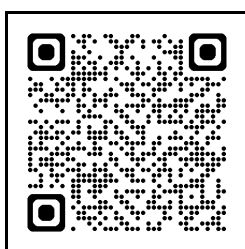
## Modification de la structure de l'espace aérien suisse 2025

La structure de l'espace aérien est régulièrement réévaluée et modifiée, le cas échéant en fonction de l'évolution de l'aviation et de l'espace aérien afin d'en examiner l'adéquation. En application de l'art. 2, al. 1, de l'ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA ; RS 748.132.1), il est prévu de mettre en œuvre en 2025 les modifications décrites dans la présente circulaire d'information aéronautique. Ces modifications ont été réalisées à la demande de plusieurs requérants par l'Airspace Design Expert Team (AD ET) du of the High Level Airspace Policy Body (HLAPB) composé de l'OFAC, de la Military Aviation Authority (MAA), des Forces aériennes (FA) et de Skyguide. Les associations de l'aviation générale ont été informées au préalable par l'OFAC dans le cadre des réunions du National Airspace Management Advisory Committee (NAMAC).

Les parties prenantes ont la possibilité d'exprimer leur avis sur les modifications présentées les concernant. Le présent document présente, illustrations à l'appui, la modification de la structure de l'espace aérien. Les coordonnées peuvent être obtenues via le lien et/ou code QR suivants :

Pour une représentation graphique, des fichiers kml sont disponibles sous les liens suivants.

URL: <https://www.skybriefing.ch>



Utilisez de préférence swiss geo admin pour télécharger des fichiers kml

URL: <https://s.geo.admin.ch/lrvz4ayfayqb>

**Les avis, dûment motivés, doivent être adressés par écrit d'ici au 5 octobre 2024 à :**

Post: Office fédéral de l'aviation civile  
Section Espace aérien  
3003 Bern

Toute modification de l'espace aérien proposée s'applique sous réserve du résultat de l'évaluation de la sécurité et des risques (Safety Assessment) qui, pour des raisons de procédure et de délai, n'est pas encore entièrement achevée lors de la mise à l'enquête de la présente AIC.

L'OFAC statue ensuite par voie de décision sur la modification de la structure de l'espace aérien en tenant compte des divers avis adressés. Cette décision peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif fédéral.

*Aucune correspondance n'est échangée sur les requêtes et les avis formulés dans le cadre de la consultation.*

## Publication des modifications de l'espace aérien pour 2025

Comme la Suisse publiera des modifications cartographiques l'an prochain, il a été décidé de publier les modifications de la structure de l'espace aérien en 2025 en même temps que les cartes aéronautiques, soit le 20-MAR-2025. Cette pratique correspond aux arrangements conclus avec les pays voisins.

---

## 1. Adaptation de l'espace aérien de la région de Berne

### Structure d'espace aérien demandée

L'aéroport de Berne (LSZB) va mettre en place de nouvelles approches aux instruments en piste 32. Elles remplaceront les procédures d'approche indirecte à vue ce qui se traduira par une diminution globale des émissions de bruit (la ville de Berne et le secteur nord-ouest seront soulagés tandis que le secteur sud-est sera en partie impacté), par une amélioration de l'opérabilité des pilotes et des contrôleurs de la circulation aérienne, le tout avec une accessibilité accrue de l'aéroport.

La directive de l'OFAC "Principes en matière de conception de l'espace aérien suisse" (ADP CH) stipule qu'une protection appropriée de l'espace aérien doit être assurée. Les parties prenantes du secteur aérien concernées ont participé à la conception.

Lors de la mise en œuvre de cette nouvelle procédure IFR en piste 32, les procédures IFR existantes ont été réexaminées ce qui a entraîné la révision complète de l'espace aérien autour de l'aéroport de Berne. Puisque la nouvelle procédure IFR en piste 32 renvoie la procédure d'approche indirecte aux oubliettes, les procédures de départ normalisé aux instruments (SID) ALPHA seront supprimées. Celles-ci étaient principalement utilisées par les aéronefs à basse performance, avec un virage à gauche après le départ en piste 32 pour éviter un conflit avec l'approche indirecte.

Les SID en direction du nord-est seront alignées conformément aux critères de conception en vigueur et déplacés vers le point final KONOL au lieu de RAMOK/MEBOX, ce qui permet de supprimer plusieurs routes de transition pour le vol aux instruments.

La CTR Bern est fortement rognée sur ses flancs ouest et nord, tandis qu'elle s'étend au sud-est et à l'est pour que les vols IFR bénéficient de la protection requise. La limite supérieure de la CTR est portée à 5 500 ft AMSL (contre 5 000 ft AMSL aujourd'hui) afin d'aligner la structure de l'espace aérien avec la TMA environnante.

La TMA au nord-ouest de Berne reste inchangée puisque les procédures d'approche aux instruments en piste 14 ne varient pas. La TMA est prolongée en direction du sud-est pour protéger les arrivées IFR contre le trafic VFR inconnu dans une phase critique du vol IFR. Il faut relever que la protection des vols IFR dans cette zone est cruciale puisque la couverture radar est absente en raison de la topographie.

L'espace aérien proposé est conçu conformément aux règles de l'ADP CH et reste classé D.

### Concept d'exploitation

L'espace aérien de Berne (CTR et TMA) aura le statut "HX" (pas d'heures précises de fonctionnement).

Une gestion dynamique des secteurs TMA situés au sud-est pour les approches en piste 32 est prévue à terme.

### **Aperçu des changements de l'espace aérien de Berne:**

**Voir Figure 1 - 5**

## 2. Adaptation des changements l'espace aérien de St. Gallen-Altenrhein

Dans le droit fil des plans de mise en œuvre et de transition PBN de l'OACI et d'Eurocontrol, l'aéroport de St. Gallen-Altenrhein (LSZR) met en œuvre des procédures de vol aux instruments (IFP) faisant appel à la navigation fondée sur les performances (PBN). L'aéroport a modifié ses procédures IFR ce qui exige d'adapter la structure de l'espace aérien (l'espace aérien s'adapte aux procédures).

Les règles de l'ADP CH s'appliquent de sorte que la CTR s'agrandit légèrement afin d'éviter des pénétrations non autorisées dans l'espace aérien G en Suisse et en Autriche. La consultation ne porte que sur les changements de l'espace aérien en territoire suisse.

### **Aperçu des changements de l'espace aérien de St. Gallen-Altenrhein:**

**Voir Figure 6 - 8**

---

### 3. Adaptation de zones LSR pour planeurs hors TMA

Le Low Flight Network (LFN) est un réseau de routes aériennes propre à la Suisse qui permet aux hélicoptères de desservir des hôpitaux, des bases SMUH (service médical d'urgence par hélicoptère), des zones militaires et des aéroports en conditions IFR. Le LFN ne cesse de s'étendre, s'enrichissant de nouveaux terrains d'atterrissage et procédures PinS (point dans l'espace), reliant les héliports au sein du réseau en route. Le LFN est réservé aux organismes de secours et d'intervention (FA, SMUH, SAR, police, douanes) et l'approbation de l'O AFC (exploitants civils) ou de la MAA (exploitants militaires) est requise pour chaque PinS. Le LFN est disponible tous les jours de l'année, jour et nuit.

Par décision politique, le LFN doit s'étendre à toute la Suisse et permettre aux exploitants SMUH (p. ex. la Rega) d'opérer lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises (conditions météorologiques de vol aux instruments, IMC), lorsqu'il est impossible de se fier aux repères visuels. Les patients bénéficient ce faisant des traitements médicaux requis en temps utile quelle que soit la météo. Les procédures PinS permet de partir d'un site ou d'y arriver lorsque les conditions météo sont mauvaises.

La prochaine étape de l'extension du LFN, dont la mise en œuvre est prévue pour 2025, concerne les régions suivantes : Valais et Grisons. De nouvelles procédures PinS sont prévues à Genève, Lausanne, Rennaz, Sion, Goms, Zweisimmen, Bâle, Delémont, Porrentruy/Bure, Coire, Davos, Samedan, Mollis, Erstfeld et Wilderswil.

L'extension du LFN et le raccordement aux PinS entraînent l'adaptation de plusieurs zones LSR pour planeurs hors TMA puisqu'en vertu de l'art. 26, al. 5 du règlement du DETEC du 20 mai 2015 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA), les vols aux instruments sont interdits à l'intérieur des zones de vol à voile. Ces zones LSR étant en service du 1er mars au 31 octobre, les aéronefs en vol IFR seraient dans l'impossibilité de desservir les points du LFN par mauvais temps si elles n'étaient pas adaptées en conséquence.

Les planeurs et planeurs de pente peuvent toujours voler dans l'espace aérien du LFN à ceci près qu'ils ne peuvent plus voler aussi près des nuages que dans les zones LSR actuelles. Les règles en vigueur (art. 26 ORA) restent en vigueur dans les nouvelles zones LSR pour planeurs hors TMA.

Les extensions suivantes du LFN et du PinS ont été demandées et devraient être mises en œuvre en 2025. Les demandes d'adaptation des zones pour planeurs sont directement liées :

#### Voir Figure 9

##### Grisons

La route KY258 reliera les Grisons, l'hôpital cantonal de Coire, l'hôpital de Davos et la base SMUH à la branche du LFN à proximité de Rapperswil et se prolongera de Samedan à Lugano via l'Italie.

L'essentiel des vols se feront au départ de la base SMUH de Samedan (LSZS) et assureront le transport des patients vers les hôpitaux locaux des Grisons ou, si leur condition réclame des soins additionnels, des allers-retours vers d'autres centres. On estime le volume de trafic à une centaine de vols annuels, en fonction des conditions météorologiques.

Le bon déroulement des vols sur le LFN et des procédures PinS suppose d'adapter les zones LSR suivantes : LSR42, LSR43 LSR54 et LSR55.

#### Voir Figure 10

##### Valais

La route KY254 reliera le Valais, l'hôpital cantonal de Sion et l'antenne médicale de la vallée de Conches aux branches du LFN à proximité de Rennaz et d'Andermatt. La route KQ871 relie le Valais à proximité de Loèche au lac de Thoune, à l'hôpital de l'Île à Berne, à l'hôpital d'Interlaken et à la base SMUH de Wilderswil.

La base SMUH locale est située à l'aéroport de Sion (LSGS).

L'essentiel des vols se feront au départ de la base SMUH de Sion (LSGS) pour assurer le transport de patients vers les cliniques spécialisées de l'Arc lémanique. On estime le volume de trafic à une cinquantaine de vols annuels, en fonction des conditions météorologiques.

Le bon déroulement des vols sur le LFN et des procédures PinS suppose d'adapter les zones LSR suivantes : LSR21, LSR22, LSR23, LSR24, LSR25, LSR32, LSR34 et LSR36.

#### Voir Figure 11

---

## **Surselva / Rheintal**

La route KY254 reliera non seulement le Valais à l'ouest d'Andermatt mais se prolongera jusqu'à Saint-Gall via Disentis, Flims et Coire.

L'essentiel des vols se feront au départ et à destination de Coire afin de relier les hôpitaux de Saint-Gall ou permettront une liaison IFR dans la région de la Surselva pour transporter des patients vers les cliniques spécialisées de Lucerne ou de Coire. On estime le volume de trafic à 20-40 vols annuels, en fonction des conditions météorologiques.

Le bon déroulement des vols sur le LFN et des procédures PinS suppose d'adapter les zones LSR suivantes : LSR43, LSR44 et LSR54.

**Voir Figure 12**

## **ARIOS - RNP AR @ Chur, Davos and Samedan**

La route KY258 desservira les Grisons, l'hôpital cantonal de Coire, l'hôpital de Davos et la base SMUH.

Les procédures RNP/PinS de Samedan, Coire et Davos sont basées sur la procédure RNP AR 0.1 qui constitue une nouvelle norme de conception des procédures de vol aux instruments (conception d'IFP). On entend par conception d'IFP la création, la conception et le calcul de procédures de vol en fonction de l'environnement, de la géographie et des obstacles. Elle s'applique aussi bien aux procédures IFR des aéroports qu'aux routes LFN ou aux procédures PinS pour hélicoptères. La nouvelle norme de conception d'IFP a été demandée par la Rega (opérateur SMUH) afin d'abaisser autant que possible les minima et de permettre des itinéraires d'approche et de départ sur des terrains montagneux.

L'OFAC devrait approuver les premières procédures RNP AR d'ici la fin de cette année ou début 2025. Par ailleurs, l'agrément et la certification de la dernière génération d'hélicoptère Airbus H145 devraient aboutir fin 2024. La Rega devrait prendre livraison du premier hélicoptère en octobre 2024, ce qui signifie que les procédures RNP/PinS RNP AR 0.1 seront prises en charge en 2025.

Les procédures de départ et d'approche RNP AR 0.1 sont soumises à l'approbation de l'OFAC pour Samedan, Coire, Davos et Interlaken. Sion suivra prochainement.

La Rega, Skyguide et l'OFAC ont convenu de créer la norme de conception d'IFP RNP AR 0.1 il y a plus de cinq ans dans le cadre du projet ARIOS. Nous œuvrons afin que les critères de conception de l'IFP se muent en norme internationale, publiée par l'OACI.

L'essentiel des vols se feront au départ de la base SMUH de Samedan et assureront le transport des patients vers les hôpitaux locaux des Grisons ou, si leur condition réclame des soins additionnels, des allers-retours vers d'autres centres. On estime le volume de trafic à une centaine de vols annuels, en fonction des conditions météorologiques.

Le bon déroulement des vols sur le LFN et des procédures PinS suppose d'adapter les zones LSR suivantes : LSR42, LSR43, LSR54 et LSR55.

**Voir Figure 10**

## **Aperçu des zones LSR concernées pour les planeurs en dehors de la TMA**

Les zones actuelles sont représentées en bleu, les LSR proposées en rouge.

**Voir Figure 13 - 37**

---

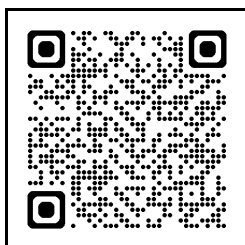
## Modifica della struttura dello spazio aereo 2025

La struttura dello spazio aereo svizzero viene periodicamente esaminata per assicurarne l'idoneità allo scopo e, se ritenuto necessario, modificata. In base all'articolo 2 capoverso 1 dell'ordinanza concernente il servizio della sicurezza aerea (OSA; RS 748.132.1), le modifiche dello spazio aereo documentate nella presente Aeronautical Information Circular (AIC) vengono proposte per il 2025. Sono state preparate per conto dei rispettivi richiedenti dall'Airspace Design Expert Team (AD ET) dell'High Level Airspace Policy Body (HLAPB), composto da membri dell'UFAC, dell'Autorità aeronautica militare (MAA), delle Forze aeree svizzere e di Skyguide. Le associazioni dell'aviazione generale sono state informate preventivamente di tali modifiche allo spazio aereo dall'UFAC nell'ambito del National Airspace Management Advisory Committee (NAMAC).

Prima che venga modificata la struttura dello spazio aereo, le parti interessate hanno la possibilità di commentare le modifiche, nella misura in cui ne sono interessate. Il presente documento illustra le modifiche delle strutture dello spazio aereo - e le relative ragioni - accompagnate da immagini, mentre le coordinate sono reperibili al seguente link e/o codice QR:

Per una rappresentazione grafica, i file kml sono disponibili ai seguenti link.

URL: <https://www.skybriefing.ch>



Utilizzare preferibilmente swiss geo admin per caricare i file kml.

URL: <https://s.geo.admin.ch/lrvz4ayfayqb>

**Il parere va presentato per iscritto, corredato di una motivazione, entro e non oltre il 5 ottobre 2024 a:**

Post: Ufficio federale dell'aviazione civile  
Sezione Spazio aereo  
3003 Bern

Qualsiasi modifica dello spazio aereo è subordinata a una valutazione positiva della sicurezza e dei rischi che, per motivi procedurali e di programmazione, potrebbe non essere stata completata al momento della pubblicazione della presente AIC.

Tenendo conto delle osservazioni ricevute, l'UFAC emanerà quindi una decisione sulla modifica della struttura dello spazio aereo. Tale decisione può essere impugnata dinanzi al Tribunale amministrativo federale.

*Durante il processo di consultazione non verrà inviata alcuna corrispondenza in merito ai pareri presentati.*

### **Pubblicazioni delle modifiche allo spazio aereo svizzero per il 2025**

Poiché la Svizzera dovrà pubblicare le modifiche rilevanti per le carte il prossimo anno, si è deciso di pubblicare le modifiche dello spazio aereo per il 2025 come pure le carte aeronautiche il 20 MARZO 2025. Ciò è in linea con l'accordo con i Paesi limitrofi interessati.

---

## 1. Modifica dello spazio aereo di Berna

### Strutture dello spazio aereo richieste e ragioni

L'aeroporto di Berna (LSZB) implementerà nuove procedure di avvicinamento strumentale (IFR) sulla pista 32. Sostituendo le attuali procedure di avvicinamento indiretto a vista (visual circling), tali procedure di avvicinamento contribuiranno ad una riduzione globale delle emissioni acustiche (la città di Berna e la regione nord-occidentale saranno alleviate, mentre la regione sud-orientale ne risentirà in parte), miglioreranno l'operatività dei piloti e dei controllori del traffico aereo e quindi accresceranno la raggiungibilità dell'aeroporto.

Secondo la direttiva dell'UFAC "Airspace Design Principles Switzerland" (ADP CH), deve essere garantita una protezione adeguata dello spazio aereo. Il progetto è stato elaborato con le parti interessate dell'industria aeronautica.

Con l'implementazione di questa nuova procedura IFR per la pista 32 a Berna, tutte le procedure IFR esistenti sono state riesaminate, il che ha comportato una modifica completa dello spazio aereo intorno all'aeroporto di Berna. Poiché la procedura di avvicinamento indiretto diventa obsoleta con l'implementazione della nuova procedura IFR per la pista 32, le procedure standard di partenza strumentale (SID) ALPHA saranno eliminate. Queste SID sono state utilizzate principalmente per velivoli a basse prestazioni, che avviano una virata a sinistra dopo essere decollati dalla pista 32 per evitare collisioni con l'avvicinamento indiretto.

Le SID verso nord-est saranno allineate secondo gli attuali criteri organizzativi e spostate verso il punto finale KONOL invece di RAMOK/MEBOX, consentendo la cancellazione di alcune rotte di transizione per i voli strumentali.

La forma della zona di controllo (CTR) di Berna è notevolmente ridotta nella parte occidentale e settentrionale, mentre sono necessari ampliamenti a sud-est e a est per garantire la necessaria protezione per i voli IFR. Il limite superiore della CTR viene portato a 5500 piedi sopra il livello medio del mare (attualmente 5000 piedi sopra il livello medio del mare) per allineare questa struttura dello spazio aereo con la regione di controllo terminale (TMA) circostante.

La TMA a nord-ovest di Berna rimane invariata, poiché non vi è alcuna modifica delle procedure di avvicinamento strumentale per la pista 14. Verso sud-est, la TMA viene estesa per proteggere gli arrivi IFR dal traffico VFR sconosciuto in una fase critica del volo IFR. Va sottolineato che la protezione dei voli IFR in questa zona è fondamentale, poiché la copertura radar non è disponibile a causa del terreno.

Lo spazio aereo proposto è organizzato secondo le regole dell'ADP CH e rimane classificato come spazio aereo della classe Delta (D).

### Concetto operativo:

Lo spazio aereo di Berna (CTR e TMA) sarà "HX", cioè senza orari operativi specifici.

In una fase successiva è prevista una gestione dinamica dei settori TMA sud-orientali per gli avvicinamenti alla pista 32.

### **Panoramica dell'adattamento dello spazio aereo di Berna:**

**Vedi Figura 1 - 5**

## 2. Modifica dello spazio aereo di San Gallo-Altenrhein

In linea con i piani di attuazione e transizione dell'OACI e di Eurocontrol PBN, l'aeroporto di San Gallo-Altenrhein (LSZR) sta attuando procedure di volo con strumenti di navigazione basati sulle prestazioni (Performance Based Navigation, PBN). Le procedure IFR a San Gallo-Altenrhein sono pertanto modificate, il che comporta il necessario adeguamento delle strutture dello spazio aereo (lo spazio aereo segue le procedure).

Vengono applicate le norme dell'ADP CH, con conseguente leggero ampliamento della CTR, al fine di evitare violazioni dello spazio aereo della classe Golf sia sopra la Svizzera che sopra l'Austria. Ai fini della presente consultazione, si prende in considerazione solo la modifica dello spazio aereo sul territorio svizzero.

### **Panoramica dell'adattamento dello spazio aereo di San Gallo-Altenrhein:**

**Vedi Figura 6 - 8**

---

### 3. Modifica della LSR per volo a vela fuori TMA

La Low Flight Network (LFN) è una rete di rotte aeree in Svizzera che consente agli elicotteri di collegare ospedali, basi HEMS, aree militari e aeroporti secondo le IFR. La rete LFN è in continua crescita e sono stati aggiunti ulteriori punti di atterraggio e procedure "Point in Space" (PinS), che collegano gli eliporti all'interno della rete in rotta. La LFN è disponibile solo per le organizzazioni blue light (ad es. LW, HEMS, SAR, polizia, dogana) ed è richiesta l'approvazione dell'UFAC (per tutti gli operatori civili) o della MAA (solo per le procedure militari) per ogni singolo PinS. La LFN è disponibile 365 giorni all'anno, giorno e notte.

Per decisione politica, la LFN deve essere disponibile in tutta la Svizzera per consentire a un servizio medico di operatori HEMS (ad es. la Rega) di operare in condizioni meteorologiche avverse (Instrument Meteorologic Conditions, IMC), qualora non sia possibile un'operazione su riferimenti visivi. Ciò permette, ad esempio, ai pazienti di ricevere in tempo le cure mediche richieste, indipendentemente dalle condizioni meteorologiche. Le procedure PinS consentono il decollo o l'atterraggio in una località in caso di maltempo.

La fase successiva dell'ampliamento della LFN, la cui attuazione è prevista per il 2025, riguarda le seguenti regioni: Vallese e Grigioni. Sono previste ulteriori procedure PinS per: Ginevra, Losanna, Rennaz, Sion, Goms, Zweisimmen, Basilea, Delémont, Porrentruy/Bure, Coira, Davos, Samedan, Mollis, Erstfeld e Wilderswil.

Per l'estensione della LFN e i collegamenti ai PinS, occorre modificare la LSR per volo a vela fuori TMA, poiché secondo l'articolo 26 capoverso 5 dell'ordinanza del DATEC del 20 maggio 2015 concernente le norme di circolazione per aeromobili (ONCA), le operazioni IFR non sono consentite in queste strutture dello spazio aereo. Tali LSR sono attive dal 1° marzo al 31 ottobre e pertanto le operazioni IFR sulla LFN e da e verso i luoghi di atterraggio in condizioni meteorologiche avverse sarebbero impossibili senza modificare tali strutture dello spazio aereo.

Alianti e deltaplani possono ancora operare nello spazio aereo in cui è stabilita la LFN, ma non hanno più la libertà di operare a distanza ravvicinata dalle nubi come nelle attuali LSR. Nell'ambito della nuova LSR per volo a vela fuori TMA vengono rispettate tutte le norme vigenti (art. 26 ONCA).

Le seguenti estensioni LFN e PinS sono state richieste e pianificate per l'implementazione nel 2025. Le richieste di adeguamento delle aree di volo a vela sono direttamente collegate:

#### Vedi Figura 9

##### Grigioni

La rotta KY258 collegherà i Grigioni, l'ospedale cantonale di Coira, l'ospedale di Davos, l'ospedale di Samedan e la base HEMS con l'attuale LFN nei pressi di Rapperswil e proseguirà da Samedan a Lugano passando per l'Italia.

La maggior parte del traffico decollerà da Samedan (LSZS) come base HEMS e trasporterà i pazienti negli ospedali locali dei Grigioni o li trasferirà per ulteriori cure e voli di ritorno. A seconda delle condizioni meteorologiche si prevedono più di un centinaio di voli all'anno.

Per consentire i voli con le procedure LFN e PinS, è necessario modificare le seguenti : LSR42, LSR43, LSR54 e LSR55.

#### Vedi Figura 10

##### Vallese

La rotta KY254 collegherà il Vallese, l'ospedale cantonale di Sion e l'assistenza medica di Goms con l'attuale LFN nei pressi di Rennaz e Andermatt. La rotta KQ871 collega il Vallese nei pressi di Leuk con il lago di Thun, l'Inselspital di Berna, l'ospedale di Interlaken e la base HEMS di Wilderswil.

La base HEMS locale si trova presso l'aeroporto di Sion LSGS.

La maggior parte del traffico decollerà da Sion LSGS come base HEMS e trasporterà i pazienti negli ospedali specializzati sul lago di Ginevra. A seconda delle condizioni meteorologiche si prevedono più di cinquanta voli all'anno.

Per consentire i voli con le procedure LFN e PinS, è necessario modificare le seguenti LSR: LSR21, LSR22, LSR23, LSR24, LSR25, LSR32, LSR34 e LSR36.

#### Vedi Figura 11

---

## **Surselva / Valle del Reno**

La rotta KY254 collegherà non solo il Vallese a ovest di Andermatt, ma proseguirà via Disentis, Flims, Coira fino a San Gallo.

La maggior parte del traffico opererà da/per Coira per collegare gli ospedali di San Gallo o consentire l'introduzione delle IFR nella regione della Surselva per il trasporto dei pazienti verso ospedali specializzati come Lucerna o Coira. A seconda delle condizioni meteorologiche sono attesi 20-40 voli all'anno.

Per consentire i voli nella LFN, è necessario adeguare le seguenti LSR: LSR43, LSR44 e LSR54.

### **Vedi Figura 12**

## **ARIOS - RNP AR (prestazioni di navigazione richieste con autorizzazione richiesta) @ Coira, Davos e Samedan**

La rotta KY258 collegherà i Grigioni, l'ospedale cantonale di Coira, gli ospedali di Davos e di Samedan e la base HEMS.

Le procedure RNP/PinS di Samedan, Coira e Davos si basano sulle RNP AR 0.1, un nuovo standard di organizzazione IFP. Per "organizzazione IFP" s'intende la creazione, la progettazione e il calcolo delle procedure di volo relative all'ambiente circostante, alla geografia e agli ostacoli. Ciò comprende le procedure IFR negli aeroporti, come pure le rotte LFN o le procedure PinS per gli elicotteri. Il nuovo standard di organizzazione IFP è stato richiesto dalla Rega in qualità di operatore HEMS per consentire minimi più bassi possibili e percorsi di avvicinamento e decollo su terreni di alta montagna.

Le prime procedure RNP AR dovrebbero essere approvate dall'UFAC tra la fine di quest'anno e l'inizio del 2025. Parallelamente, l'approvazione e la certificazione dell'ultima generazione dell'elicottero Airbus 145 è prevista per la fine del 2024. La consegna del primo elicottero alla Rega è prevista per ottobre 2024, pertanto l'attuazione delle procedure RNP/PinS RNP AR 0.1 sarà supportata nel 2025.

Le procedure di decollo e avvicinamento RNP AR 0.1 devono essere approvate dall'UFAC per Samedan, Coira, Davos e Interlaken. Sion seguirà a breve.

Rega, Skyguide e UFAC hanno deciso di creare i nuovi standard di organizzazione IFP RNP AR 0.1 più di cinque anni fa nell'ambito del progetto ARIOS. Nel frattempo stiamo lavorando per far sì che i criteri di progettazione IFP diventino lo standard internazionale pubblicato dall'ICAO.

La maggior parte del traffico decollerà da Samedan come base HEMS e trasporterà i pazienti negli ospedali locali dei Grigioni o li trasferirà per ulteriori trattamenti e voli di ritorno. A seconda delle condizioni meteorologiche si prevedono circa un centinaio di voli all'anno.

Per consentire i voli con le procedure LFN e PinS, è necessario modificare le seguenti LSR: LSR42, LSR43, LSR54 e LSR55.

### **Vedi Figura 10**

## **Panoramica dell'adeguamento delle zone regolamentate (LSR) per gli alianti al di fuori della TMA**

Le aree di tiro attuali sono indicate in blu, le LSR proposte in rosso.

### **Vedi Figura 13 - 37**

- E N D -

BAZL/SILR  
OFAC/SILR  
UFAC/SILR

---

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK