

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

**AIC 001/2025 B****Effective Date: 20-MAR-2025****End Date: 12-JUN-2025****Publication Date: 20-MAR-2025**

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

Anpassung der Luftraumstruktur Zürich (LSZH) 2025**Adaptation 2025 de la structure de l'espace aérien dans la région de l'aéroport de Zurich (LSZH)****Adeguamento della struttura dello spazio aereo intorno a Zurigo (LSZH) 2025****Anpassung der Luftraumstruktur Zürich (LSZH) 2025**

Mit diesem Aeronautical Information Circular (AIC) sollen alle Luftraumnutzenden über die neue Luftraumstruktur rund um den Flughafen Zürich (LSZH) ab dem 20. März 2025 informiert werden.

Als Grundlage für die Neugestaltung des Luftraums dienten die bereits genehmigten existierenden Instrumentenflugverfahren (IFP) des Flughafens Zürich. Diese IFP sind im Betriebsreglement des Flughafens Zürich festgelegt und wurden im Rahmen des Redesign-Projekts nicht geändert; d. h. die Flugprofile bleiben gleich wie heute. Das Projekt heisst zwar Redesign Luftraum Zürich, umfasst aber auch den Luftraum des Militärflugplatzes Dübendorf. Auch für diesen Flugplatz wurden nur die existierenden IFP für das Redesign des Luftraums verwendet. Aufgrund der Neuordnung der Lufträume Zürich und Dübendorf mussten andere von diesen Änderungen betroffene Luftraumteile angepasst werden. Dazu gehört die Anpassung der Flugbeschränkungsgebiete (LSR) für Segelflugzeuge innerhalb des Nahkontrollbezirks (TMA) von Zürich (keine operativen Änderungen, sondern nur Anpassung der Abmessungen an die neue TMA-Struktur), des Korridors A9 und der Trennlinie Mittelland-Jura/Alpen (geringfügige Auswirkungen auf die Untergrenze des Luftraums C - FL100 vs. FL130/FL150). Schliesslich nahmen das BAZL und die betroffenen Stakeholder das Neugestaltungsprojekt als Anlass für die Erarbeitung eines LSR um den Flugplatz Speck-Fehraltorf, damit die regulatorischen Auflagen für den lokalen Betrieb erfüllt werden. Die derzeit geltenden Verfahren zwischen Dübendorf ATC und dem Flughafen Speck-Fehraltorf bleiben mit der Einführung des LSR unverändert.

Das Redesign-Projekt Zürich stellt selbstverständlich eine erhebliche Veränderung im Vergleich zu den Anpassungen des Luftraums dar, die in den vergangenen zehn Jahren umgesetzt wurden. In diesem AIC werden die Anpassungen deshalb detaillierter beschrieben, so dass sich die Pilotinnen und Piloten selbst informieren können. Ausserdem wird das Redesign-Projekt Zürich in den regelmässigen Safety-Seminaren der Verbände (z. B. AeCS, AOPA, SFVS und SHV) vorgestellt und auf verschiedenen offiziellen Websites (z. B. FOCA, SAF, skyguide, AeCS) als harmonisierte Information veröffentlicht.

Dieser neue Luftraum wurde gemäss dem im Auftrag des BAZL entwickelten Collision Risk Modelling (CRM) definiert, um das angestrebte Target Level of Safety (TLS) von einer Kollision pro eine Milliarde Flugbewegungen (1×10^{-9}) zu erreichen. Zudem wurden die Anforderungen von Skyguide an eine sichere und effiziente Abwicklung des Verkehrs zum/vom Flughafen Zürich sowie die Bedürfnisse der Schweizer Luftwaffe und der Akteure der Freizeitfliegerei (General Aviation) berücksichtigt.

Da ab einer Höhe über FL100 nördlich der Trennlinie Mittelland-Jura/Alpen generell die Luftraumklasse C gilt, sind die neuen TMA um Zürich nur bis FL100 gültig. Die TMA sind so benannt, dass diejenigen mit derselben Nummer, aber einem anderen Buchstaben, dieselbe Untergrenze haben. Dadurch soll der Luftraum übersichtlicher gestaltet werden (z. B. haben LSZH TMA 2A und TMA 2B beide eine Untergrenze von *3500 ft AMSL*).

Adaptation 2025 de la structure de l'espace aérien dans la région de l'aéroport de Zurich (LSZH)

La présente circulaire AIC vise à informer tous les usagers de l'espace aérien des changements affectant la structure de l'espace aérien dans la région de l'aéroport de Zurich (LSZH) à compter du 20 mars 2025.

La refonte de l'espace aérien découle des procédures de vol aux instruments (IFP) approuvées et déjà en vigueur pour l'aéroport de Zurich. Ces procédures sont décrites dans le règlement d'exploitation de l'aéroport de Zurich et n'ont pas été modifiées dans le cadre du projet de refonte, ce qui signifie que les profils de vol sont restés inchangés. Même si le projet est baptisé " Zürich redesign ", il porte aussi sur l'espace aérien rattaché à l'aérodrome militaire de Dübendorf. Dans le cas de Dübendorf, les travaux s'appuient également sur les IFP existantes. La refonte des espaces aériens de Zurich et de Dübendorf nécessite de modifier d'autres éléments d'espace aérien, notamment les zones réglementées (LSR) pour planeurs à l'intérieur des TMA Zurich (aucun changement au niveau de l'exploitation, seules les dimensions ont été modifiées afin de se fonder dans la nouvelle structure des TMA), la route aérienne A9 et la ligne de séparation Mittelland-Jura/Alpen (petit effet sur la limite inférieure de l'espace aérien de classe C : FL100 vs. FL130/FL150). Enfin, l'OFAC et les parties prenantes concernées ont profité du projet pour créer une zone réglementée (LSR) dans la région de l'aérodrome de Speck-Fehraltorf afin de satisfaire les exigences réglementaires imposées aux activités locales. La création de la LSR n'aucune incidence sur les procédures en vigueur établies entre Dübendorf ATC et l'aérodrome de Speck-Fehraltorf.

Il va sans dire que le projet Zürich Redesign représente un changement considérable par rapport aux modifications de l'espace aérien mises en œuvre durant la dernière décennie, raison pour laquelle la présente AIC présente les modifications de manière détaillée, notamment à l'intention des pilotes. Hormis l'AIC, les intéressés seront informés du projet par l'intermédiaire des associations (comme l'AéCS, l'AOPA, la FSVV et la FSVL) et via les sites Internet officiels (p. ex. de l'OFAC, des FA, de Skyguide ou de l'AéCS), où les contenus seront harmonisés.

Le nouvel espace aérien est défini conformément à la modélisation du risque de collision (CRM) réalisé pour le compte de l'OFAC, avec pour objectif un niveau de sécurité cible (TLS) d'une collision pour un milliard de mouvements d'aéronefs (1×10^{-9}). Il a par ailleurs été tenu compte des exigences de Skyguide pour une gestion sûre et efficace du trafic au départ et à destination de Zurich, de même que des besoins des Forces aériennes suisse et des parties prenantes de l'aviation générale.

Puisqu'au-dessus du niveau FL100, au nord de la ligne de séparation Mittelland-Jura/Alpen, l'espace aérien appartient à la classe C, la limite supérieure des nouvelles TMA de la région de Zurich est fixée au niveau FL100 seulement. Les TMA ont été désignées de manière à ce que celles qui portent le même numéro ont la même limite inférieure, quelle que soit leur lettre. On espère ainsi rendre l'espace aérien plus compréhensible (p. ex. la limite inférieure de la TMA 2A et de la TMA 2B est identique, soit 3500 ft AMSL).

L'obligation de contacter Zürich Information sur la fréquence 124.700 MHz 10 minutes au moins avant de transiter par l'une des TMA de Zurich subsiste.

Comment se présente le nouvel espace aérien qui sera en vigueur dès le 20 mars 2025 ?

Toutes les modifications sont décrites ci-après, sauf les zones réglementées pour planeurs à l'intérieur des TMA et la zone réglementée LSR Speck. Ces structures d'espace aérien ne sont accessibles qu'à un groupe limité d'utilisateurs, qui seront informés séparément. Le link fourni permet de consulter les structures d'espace aérien décrites dans le présent document:

URL: <https://s.geo.admin.ch/qudx0gkvvbr>

Dübendorf CTR et TMA 1 et 2

Airspace class: D Activation: HX

Il est impératif de vérifier le statut de ces zones avant de les traverser.

Ligne de séparation Mittelland - Jura/Alpen:

La nouvelle configuration des TMA entraîne le décalage de la ligne de séparation " Alpen "entre Uznach/Wattwil/Bütschwil et entre Bütschwil/Degersheim/Gossau. Cela se répercute légèrement sur le niveau de division entre les espaces aériens de classe E et de classe C.

Couloir A9.1:

Airspace class: C Activation: H24

La nouvelle configuration des TMA entraîne une adaptation du couloir A9.1 à proximité d'Hombrechtikon et à l'ouest d'Hausen am Albis. Des changements mineurs ont été apportés afin d'aligner les structures d'espace aérien. La limite inférieure du couloir s'établit au niveau FL90.

- F I N -

OFAC/SILR

Adeguamento della struttura dello spazio aereo intorno a Zurigo (LSZH) 2025

Lo scopo della presente circolare d'informazione aeronautica (AIC) è informare tutti gli utenti dello spazio aereo in merito alla nuova struttura dello spazio aereo intorno all'aeroporto di Zurigo (LSZH) con effetto dal 20 marzo 2025.

Come base per la riorganizzazione dello spazio aereo sono state utilizzate le procedure di volo strumentale (Instrument Flight Procedures, IFP) già approvate e applicate all'aeroporto di Zurigo. Tali procedure sono descritte nel regolamento d'esercizio (Betriebsreglement) dell'aeroporto di Zurigo e non sono state modificate dal progetto di riorganizzazione, il che significa che i profili di volo rimarranno gli stessi di oggi. Sebbene il progetto sia denominato "Riorganizzazione dello spazio aereo di Zurigo", esso comprende anche lo spazio aereo dell'aeroporto militare di Dübendorf. Anche per Dübendorf sono state applicate soltanto le IFP esistenti per organizzare lo spazio aereo. La riorganizzazione degli spazi aerei di Zurigo e Dübendorf ha reso necessario adeguare altri elementi dello spazio aereo, anch'essi interessati da questi cambiamenti. Ciò include la modifica delle aree regolamentate (LSR) per il volo a vela entro la TMA di Zurigo (nessun cambiamento operativo, solo le dimensioni vengono modificate per adattarsi alla nuova struttura TMA), nonché il corridoio A9 e la rotta Altipiano del Giura-Alpi (lieve effetto sul limite inferiore dello spazio aereo C - FL100 rispetto a FL130/FL150). Infine, l'UFAC e le parti interessate hanno colto l'opportunità del progetto di riorganizzazione per definire un'area regolamentata (LSR) intorno all'aerodromo Speck-Fehraltorf allo scopo di soddisfare i requisiti normativi imposti alle operazioni locali. Con l'introduzione della LSR le attuali procedure stabilite tra l'ATC di Dübendorf e l'aeroporto di Speck-Fehraltorf restano invariate.

È evidente che il progetto "Riorganizzazione dello spazio aereo di Zurigo" rappresenta una modifica di un certo rilievo rispetto alle modifiche dello spazio aereo realizzate nell'ultimo decennio; pertanto, la presente AIC illustra le modifiche con maggiore dettaglio, al fine di consentire ai piloti di ottenere le informazioni necessarie. L'AIC sarà affiancata dai seminari sulla sicurezza organizzati periodicamente dalle associazioni (p. es. AeCS, AOPA, FSVV e FSVL), nel cui ambito sarà presentato il progetto "Riorganizzazione dello spazio aereo di Zurigo", e da una pubblicazione armonizzata su diversi siti web ufficiali (p. es. UFAC, FAS, Skyguide, AeCS).

Il nuovo spazio aereo è definito secondo la modellizzazione del rischio di collisione (Collision Risk Modelling, CRM) che è stata effettuata per conto dell'UFAC al fine di soddisfare un livello obiettivo di sicurezza (Target Level of Safety, TLS) di "una collisione ogni miliardo di movimenti di aeromobili (1×10^{-9})". Inoltre, sono stati tenuti in considerazione i requisiti di Skyguide in materia di gestione sicura ed efficiente del traffico da/verso l'aeroporto di Zurigo, nonché le esigenze delle Forze aeree svizzere e delle parti interessate alla navigazione aerea in generale.

Poiché al di sopra di FL100, a nord della rotta Altipiano del Giura-Alpi, lo spazio aereo rientra nella classe generica C, le nuove TMA intorno a Zurigo arrivano solo fino a FL100. La denominazione delle TMA è tale per cui, se il numero è uguale ma la lettera è diversa, si applica lo stesso limite inferiore. Questo serve a rendere lo spazio aereo più onnicomprensivo (p. es. le TMA 2A e 2B LSZH hanno entrambe un limite inferiore di 3500 ft AMSL).

Rimane valida la regola per cui, prima di attraversare una delle TMA di Zurigo, occorre chiamare il servizio informazioni dell'aeroporto di Zurigo sulla frequenza 124.700 MHz con almeno 10 minuti di anticipo.

Come si presenterà il nuovo spazio aereo nelle vicinanze con effetto dal 20 marzo 2025? Tutte le modifiche, tranne le LSR per il volo a vela all'interno delle TMA e la LSR Speck, sono mostrate qui seguito. Queste strutture dello spazio aereo sono a disposizione solo di un gruppo limitato di utenti, i quali saranno informati separatamente. Mediante il link fornito è possibile verificare le strutture dello spazio aereo descritte nel presente documento:

URL: <https://s.geo.admin.ch/qudx0gkvvbr>

