 <p>AIP services  phone: +41 (0) 43 931 61 68  fax: +41 (0) 43 931 61 59  AFTN: LSSAYOYX  aip@skyguide.ch</p>	<p style="text-align: center;"><b>AIC</b></p> <p style="text-align: center;">Schweiz Suisse Svizzera Switzerland  skyguide, swiss air navigation services ltd  <b>AIP services</b>  <b>ch-8602 wangen bei dübendorf</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>B</b></p> <p style="text-align: center;"><b>014/06</b>  <b>SEP 28</b></p>
--	---	---

## Nouvelle configuration de l'espace aérien 2007

Suivant l'évolution du trafic aérien, l'espace aérien est chaque année réévalué et le cas échéant modifié afin d'en optimiser la structure.

En vertu de l'art. 2, al. 1 de l'ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA; RS 748.132.1), les modifications sont réalisées conformément à l'annexe de la présente AIC.

Les modifications ont été définies d'entente avec les Forces aériennes et avec la participation de Skyguide et des associations représentant les intérêts de l'aviation générale.

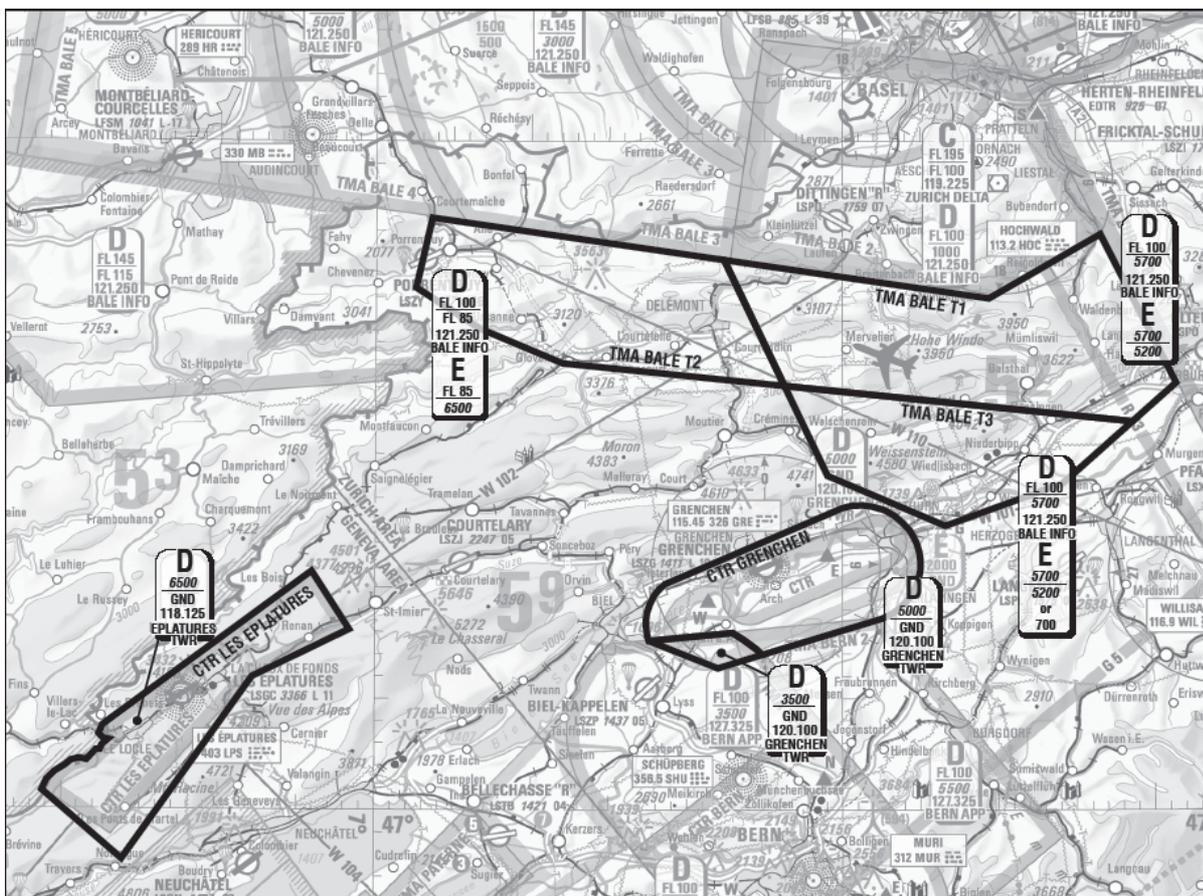
La nouvelle structure de l'espace aérien devrait être effective le 15 mars 2007. Dans la mesure où ils sont touchés par cette adaptation, les usagers de l'espace aérien ont l'occasion de s'exprimer auparavant à ce sujet.

**Les prises de position motivées doivent être adressées par écrit d'ici au 31 octobre 2006 à:**

**Office fédéral de l'aviation civile  
Section Espace aérien  
3003 Berne**

Toute modification envisagée de l'espace aérien fait au préalable l'objet d'une analyse de la sécurité et des risques (Safety Assessment), qui, pour des raisons liées à la procédure et aux délais impartis, n'était pas encore terminée au moment de la mise à l'enquête publique.

*Après avoir pris les déterminations en considération, l'OFAC édictera une décision concernant la structure de l'espace aérien suisse. Cette décision sera sujette à recours devant la Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement, relevant du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication. Il n'est pas nécessaire d'avoir participé à la consultation pour recourir.*



## **TMA Bâle**

Création de trois secteurs TMA supplémentaires de la classe d'espace aérien D pour les besoins du trafic en approche sur l'ILS 34 de l'Euroairport Bâle-Mulhouse.  
Adaptation en conséquence des zones de vol à voile.

## **Particularités**

En raison de la nature de l'utilisation, les secteurs TMA sont publiés avec la mention "HX", sans précision des horaires.

## Valable pour tous les usagers de l'espace aérien

Les secteurs TMA désignés par les lettres HX peuvent être activés ou désactivés à court terme. Les règles relatives aux espaces aériens de classe D s'appliquent dans les secteurs TMA actifs, les règles en vigueur dans les secteurs TMA inactifs sont celles relatives aux espaces aériens environnants de classe G ou E.

## Renseignements sur la configuration de l'espace aérien

Les renseignements concernant l'état d'un secteur TMA de classe D (HX) peuvent être obtenus en contactant le centre de contrôle d'approche compétent (Basel Approach), Basel Info ou le Centre d'information de vol (FIC). Au cas où il n'est pas possible d'obtenir ces renseignements ou que l'on renonce à vérifier la situation de l'espace aérien, cet espace aérien est réputé actif.

## Ecoute

Tous les pilotes d'aéronefs volant dans un secteur TMA de classe D (HX) désactivé doivent être en permanence à l'écoute sur la fréquence sur laquelle ils ont effectué la demande de renseignement relative à l'état de l'espace aérien, afin d'être avertis dès que possible en cas de modification à brève échéance de la configuration de l'espace aérien.

Ces règles sont inscrites dans l'AIP.

### CTR Granges

Agrandissement de la CTR de classe D pour assurer la prise en charge des manœuvres de remise de gaz en cas d'approche IFR en piste 25 et plus généralement la prise en charge des approches IFR en piste 25.

Suppression de l'espace aérien de classe E à l'ouest et au sud de l'aérodrome, occasionnant des inconvénients dans l'exploitation des vols (p. ex. pas de VFR si la visibilité en vol est inférieure à 5 km, etc.). En plus l'application de cet espace n'est pas conformément avec les standards de l'OACI.

Adaptation en conséquence des zones de vol à voile

### **Particularités**

Création d'un espace réservé au vol à voile à l'est de la CTR.

### CTR Eplatures

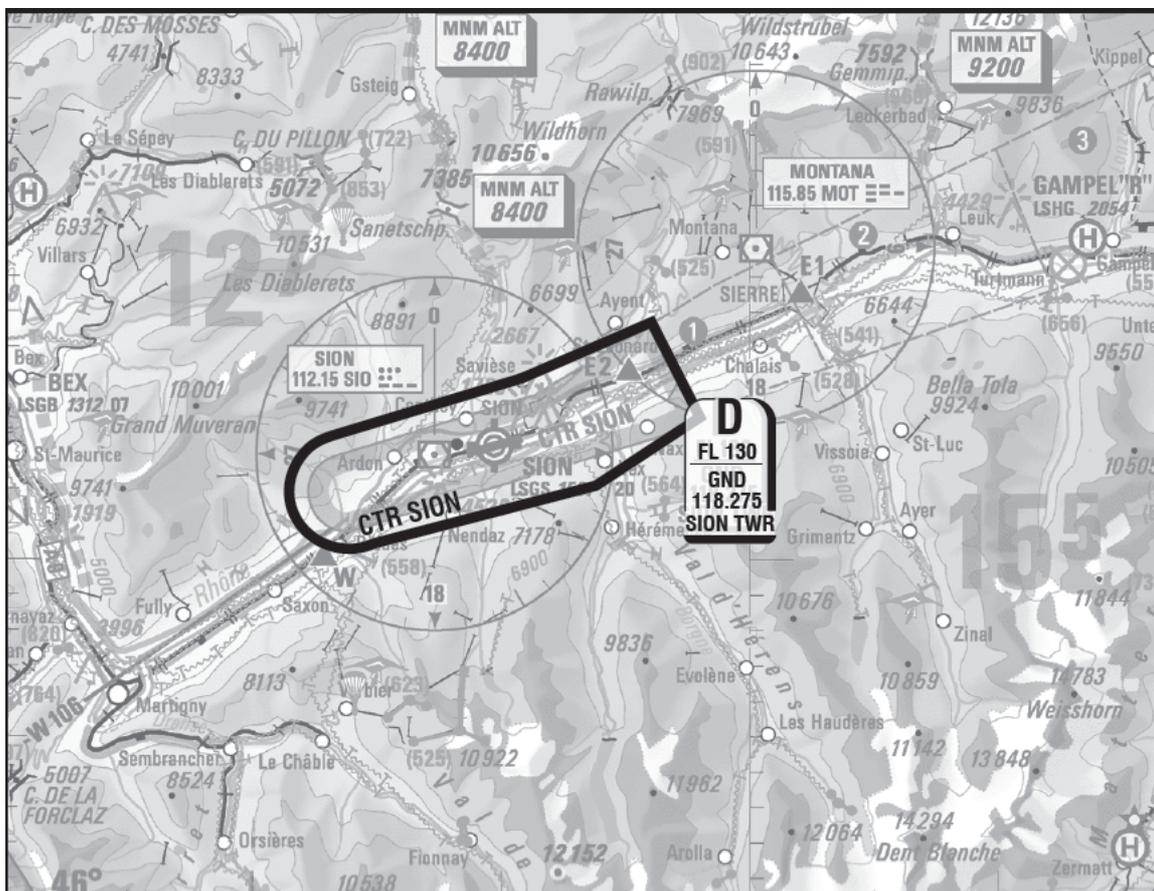
Prise en charge des trajets en décollage IFR (SID) qui quittent actuellement la CTR au-dessous de 2000ft GND.

Adaptation en conséquence des zones de vol à voile

### **Particularités**

Néant

### CTR Sion



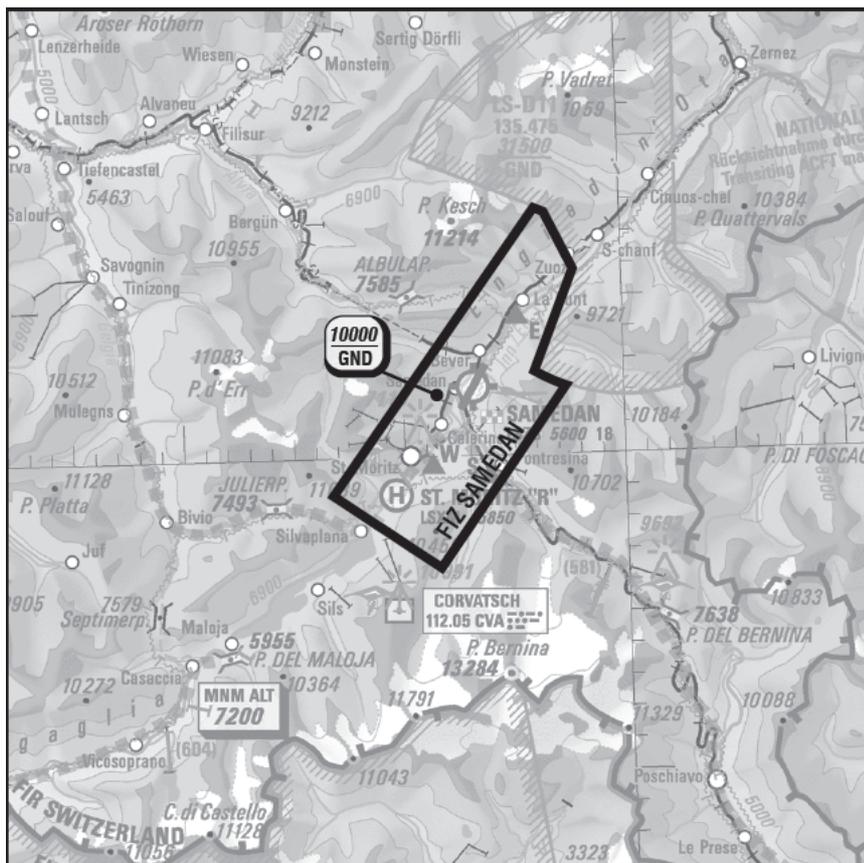
Agrandissement de la CTR de classe D afin d'assurer la prise en charge d'une part des voltes VFR (MIL) qui atteignent avec la CTR actuelle la limite de l'espace aérien et de l'autre des appareils en décollage IFR avec segment visuel (Visual Segment) depuis la piste 26, qui quittent actuellement parfois la CTR au-dessous de 2000ft GND.

Adaptation en conséquence des zones de vol à voile

## Particularités

Néant

## Samedan



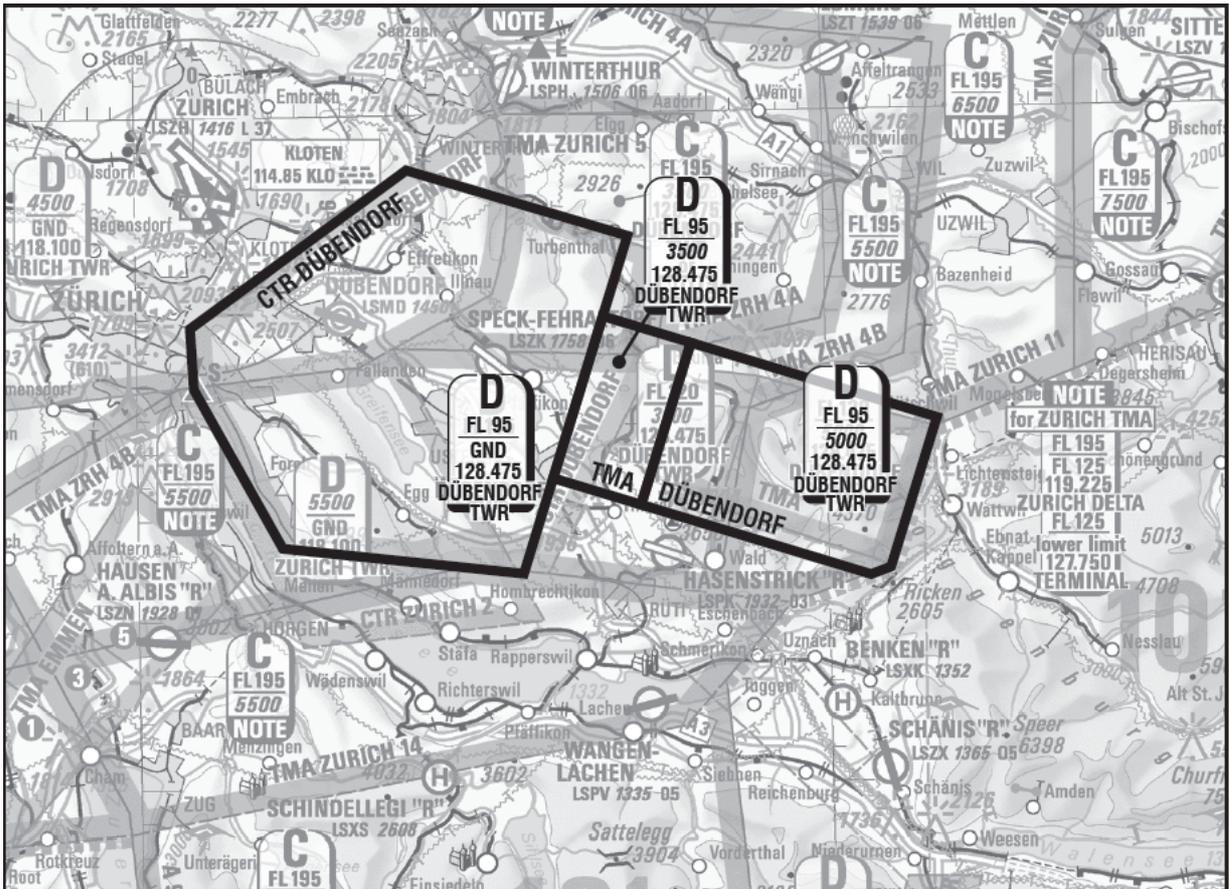
Création d'une zone d'information de vol (Flight Information Zone FIZ).

## Particularités

On entend généralement par zone d'information de vol (Flight Information Zone FIZ) un espace aérien défini, en principe autour d'un aérodrome, dans lequel un service d'information de vol d'aérodrome (Aérodrome Flight Information Service AFIS) dispense un service d'information de vol et un service d'alerte. A l'intérieur d'une FIZ, les usagers sont tenus d'être en contact radio avec la station au sol. Sinon, les règles en vigueur dans la FIZ sont celles de la classe d'espace aérien dans laquelle elle est située.

L'AFIS a pour vocation de donner aux pilotes d'aéronefs les informations nécessaires pour que le vol aux abords de l'aérodrome, la circulation sur les pistes et sur les voies de circulation se déroulent en toute sécurité et sans encombres. Les pilotes répondent néanmoins seuls du bon déroulement du vol et de la communication des intentions de vol, compte tenu des règles de l'air, des informations de l'AFIS et de leur propre appréciation de la situation.

## Dübendorf



Adaptation de la CTR et TMA Dübendorf aux besoins actuels du service de vol militaire et simplification du dessin.

L'élargissement de la TMA est nécessaire afin d'assurer la prise en charge des approches IFR qui ont partiellement lieu au dessous de 2'000ft GND dans l'espace G.

La limite inférieure de la TMA 1 est élevée.

### **Particularités**

Néant

- FIN -

OFAC/SILR