

Big Brother is watching you!

Transponder für Gleitschirme und Drachen

Text: Björn Klaassen und Helmut Bach

Die legale Nutzung des Luftraums ist eine wesentliche Grundvoraussetzung für das Drachen- und Gleitschirmfliegen, insbesondere für das Streckenfliegen. Der DHV konnte über Jahrzehnte hinweg sukzessive erreichen, dass wir den kontrollierten Luftraum E wie die Segelflieger ohne Transponder nutzen dürfen. Dieser reicht im Flachland bis FL 100 (ca. 3.040 m) und über den deutschen Alpen im Regelfall bis FL 130 (ca. 3.960 m). Forderungen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) hinsichtlich einer generellen Transponderpflicht oberhalb von 5.000 ft AMSL auch für thermikfliegende Segelflugzeuge, Gleitschirme und Hängegleiter bringen das bewährte Sichtflugprinzip „Sehen und Gesehen werden“ ins Wanken. Macht die komplette Kontrolle aller Luftfahrzeuge im Luftraum E das Fliegen wirklich sicherer? Was steht für uns auf dem Spiel?

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) erstellte eine Studie über Annäherungen und Kollisionen von Luftfahrzeugen im deutschen Luftraum zwischen 2010 - 2015. Darin wurden einige Ereignisse zwischen verschiedenen Flugzeugen, vor allem zwischen Segelflugzeugen und Verkehrsflugzeugen/Motorfliegern beschrieben. Hinsichtlich der Gleitschirm- und Drachenflieger gab es in den letzten Jahren jedoch nur einen einzigen relevanten Fall eines Gleitschirmpiloten (Schweizer Nationalität), der unerlaubt und aus Unkenntnis in den deutschen Luftraum

C einflog und dabei gleich mehrere kritische Annäherungen verursachte. Aus allen beschriebenen Vorfällen zog die BFU den Schluss, dass die bisherige Befreiung der Transponderpflicht für motorlose Segelflugzeuge, Gleitschirme und Hängegleiter oberhalb von 5.000 ft AMSL (bzw. 3.500 ft GND) aufgehoben werden müsste. Die Forderung der BFU versetzte den DHV in höchste Alarmbereitschaft.

Transponder strahlen automatisch die Position und weitere Informationen über ein Luftfahrzeug im Luftraum aus und werden so für die Flugsicherung oder entsprechend ausgerüstete Flugzeuge sichtbar. Die Sichtbarmachung der 38.000 Gleitschirm- und Drachenflieger sowie der ca. 7.500 Segelflugzeuge auf den Radarschirmen der Deutschen Flugsiche-

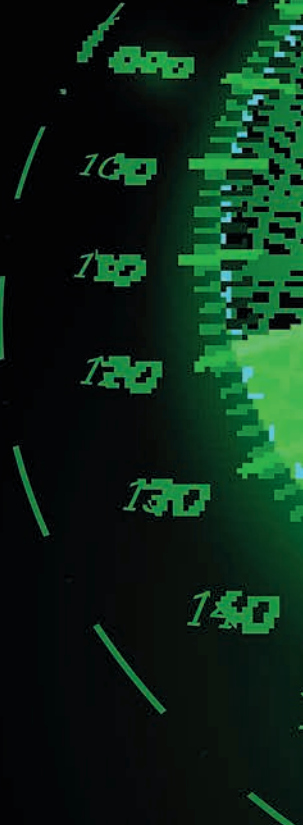
rung (DFS) wären jedoch kein Segen, denn die vielen Signale könnten kaum mit der derzeitigen Technik verarbeitet werden. Die für einen Verkehrslotsen wirklich wichtigen Signale gehen dann zwangsläufig unter. Dadurch entstehen wieder neue und erhebliche Sicherheitsrisiken, meint auch die DFS. Dennoch reichte die BFU die Forderung beim Verkehrsministerium in Bonn ein.

Eine generelle Transponderverpflichtung mit Mode S Transpondern würde insbesondere den Streckenflug in Deutschland massiv beschränken. Im Gegensatz zu Flugzeugen ist eine Ausrüstung mit herkömmlichen Transpondern bei Gleitschirmen und Drachen allein schon aus technischer Sicht praktisch unmöglich. Sie sind schwer und im Gurtzeug eines Gleitschirmpiloten nicht unterzubrin-

gen. Fraglich sind zudem gesundheitliche Schädigungen der Piloten durch Strahlung und der Preis. Im Moment kostet ein Transponder Mode S ca. 2.800 Euro. Für alle Piloten ohne Transponder wäre also im Regelfall bei ca. 1.500 m AMSL Schluss mit dem Aufdrehen.

Das Verkehrsministerium in Bonn (BMVI) reagierte besonnen und stellte zunächst fest, dass das bisherige System „Sehen und Gesehen werden“ grundsätzlich funktioniert und

Macht komplette Kontrolle unser Fliegen sicherer?



27. Parafly

STUBAI-CUP

2. - 4. März 2018

www.parafly.at/stubai-cupMotto of this year
Flying Flower Power

TESTIVAL & Open Air Exhibition
 Promotion-Flights
 Exklusives Pop-up Outlet
 Red Bull X-Alps Presentation / Chrigel Maurer
 Flower Power-Party with Live-Band &
 All you can eat buffet
 Tombola

www.facebook.com/Stubai-Cup 

Love
is in the
air

ABEND-PROGRAMM
 Multimediashow
 5facher X-Alps
 Gewinner
CHRIGEL MAURER
 UVM.

Infos & Reservierung > parafly.at

Parafly Club Stubaital · ZLV893077651 · Moos 18 · A-6167 Neustift
 SF: Eller Monika · info@parafly.at · Mobil +43 (0)676 /843 776 200



lud zu einem ersten Dialog im Herbst mit Luftsportverbänden, Flugsicherung, Behörden und Luftraumnutzern. Der DHV hat an diesem Termin die Position vertreten, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Luftraum E nur dann unterstützt werden und Akzeptanz finden, wenn sie Sinn machen und nachvollziehbar sind. Dabei sind auch andere technische Lösungen für die Positionserkennung zu prüfen. Der DHV hat auch darauf hingewiesen, dass die zukünftige Nutzung des Luftraums durch Drohnen zu berücksichtigen ist, da autonome unbemannte Luftfahrzeuge die Änderungen der Luftraumnutzung verursachen. Die Vorschläge der BFU werden von Teilen der Luftraumnutzer unterstützt. Deshalb müssen wir im Verbund mit allen Luftsportlern und dem DAeC (Deutscher Aeroclub) gemeinsam an dieser Front kämpfen und Überzeugungsarbeit leisten. Derzeitiger Zwischenstand: Der Dialog wird in mehreren Arbeitskreisen fortgesetzt. Unter anderem werden auch

alternative Transpondertechniken untersucht und diskutiert. Wohin geht nun die Reise? Eine Prognose ist schwer abzugeben. Möglicherweise wird es in Zukunft kleine und leichte technische Lösungen für die Positionserkennung von Luftfahrzeugen geben. Dies wird bei der gemeinsamen Nutzung des Luftraums mit unbemannten Luftfahrzeugen / Drohnen ebenfalls ein Thema sein. In jedem Fall müssen wir vermeiden, in Luftraum-Ghettos abgedrängt zu werden. Die Einhaltung der Luftverkehrsregeln und die Disziplin der Piloten sind für unsere Verhandlungsposition enorm wichtig. Nur so werden wir als seriöser Verhandlungspartner wahrgenommen. Der DHV setzt sich mit voller Kraft dafür ein, dass die Forderung der BFU nicht umgesetzt wird. Wir wirken im Arbeitskreis des BMVI mit, um auf dem aktuellen Stand zu sein, Fehlentwicklungen frühzeitig zu erkennen und entsprechend gegensteuern zu können. Wir werden berichten. ◀