

DSV zum Whitepaper des DAeC – Trennfläche FL 100/FL 125

Der DAeC hat am 27. Juni 2019 das Whitepaper zur Trennfläche zwischen Luftraum E und C bei FL 100 mit einem großen Verteiler im Verband und zudem zeitgleich öffentlich verteilt. **Der DSV hat an diesem Papier nicht mitgewirkt.** Wir distanzieren uns als Fachverband Segelflug und im Interesse aller Segelflieger auf Grundlage unserer Zusammenarbeit mit der Bundeskommission Segelflug vom gesamten Ansatz, der Vorgehensweise und zentralen Teilen des Inhaltes klar und deutlich. Der DSV weist für den Segelflug und sicher auch für alle Aufwindsportler diese Zusammenstellung von kontraproduktiven Aussagen zurück!

1. Der DSV war an dem offenbar monatelangem Prozess der Erstellung (so in der Mail des DAeC vom 27.6.2019) nicht beteiligt und auch vorher nicht als Mitgliedsverband im DAeC befragt worden. Der DAeC kann als Dachverband natürlich in eigener Verantwortung und Regie Stellungnahmen zu Themen des Dachverbandes abgeben. Wenn darin aber fachliche Aussagen zum Segelfliegen abgegeben werden, ist das für den DSV nicht akzeptabel. Der DSV vertritt alle Fachfragen für den Segelflug und alle Segelflieger selber. Dazu gehören Themen der Ausbildung und Lizenzen, zur Instandhaltung und Zulassung von Flugzeugen, zur Flugsicherheit, zum Flugbetrieb und zu Flugplätzen sowie zum Luftraum. Wie man hier am Beispiel sieht, auch aus gutem Grund.
2. Generell halten wir den Zeitpunkt der Veröffentlichung für kontraproduktiv. Die AG der DFS zur Trennfläche FL 100 / FL 95 hat sich am 26.6.2019 erstmals getroffen. Die AG ist besetzt mit DAeC, DSV, DHV, AOPA und DFS. Es ist unprofessionell, nicht abgestimmte Positionen über eine Wunschvorstellung wie FL 125 vorab und unkoordiniert zu verteilen. Aus jahrelanger fachlich getragener Luftraumarbeit wissen wir, dass eine Forderung nach FL 125 über Deutschland als dem europäischen Transitland im Luftverkehr unausgewogen und unrealistisch ist und der Position der Fachvertreter in Zukunft massiv schadet.
3. Aus Sicht der Aufwindflieger (Segelflug sowie Drachen- und Gleitschirmflieger) wird die Trennung im Flachland und Mittelgebirge bei FL 100 überhaupt nicht in Frage gestellt. Diese Höhe und auch die Höhe FL 130 (Alpenbereich) sind aus praktischer Sicht des Segelflugs ausreichend. Für Wellenflüge gibt es Sonderregelungen. Wir unterstützen auch vollumfänglich die freiwillige Umsetzung der gemeinsam getragenen Initiative der DFS zur Nutzung der max. Höhe von FL 95 – dies ist seit 2018 auf der ICAO Karte als Empfehlung dargestellt. Das ist keine unnötige „Abgabe von Luftraum“, sondern gelebte Sicherheitskultur.
4. Der DAeC äußert sich in dem Papier klar gegen die „Weiterverfolgung... einzelner Insellösungen für bestimmte LFZ-Kategorien...“ Darunter sehen wird das System FLARM, das die wichtigste technologische Entwicklung zur Reduzierung von Annäherungen und schlimmeren Folgen der Segelflugzeuge mit Segelflugzeugen war und ist. Selbst kommerzielle IFR-Flugschulen, viele Motorflieger sowie Hubschrauber-Rettungsdienst nutzen das FLARM System.
5. Der DAeC fordert in dem Papier die Umsetzung „...eines gemeinsamen Kollisionswarnsystems für alle Luftfahrzeugkategorien einschließlich Drohnen ab 250 Gramm Flugmasse... auf Grundlage von ADS-B in Europa...“. ADS-B ist die Automatische Aussendung zugehöriger/abhängiger Beobachtungsdaten, die immer einer Datenerzeugung bedürfen – das ist ein Transponder! Das ist gegen die Interessen des Segelflugs! Wir denken, dass das auch nicht im Interesse der Drachen- und Gleitschirmflieger sowie auch nicht im Sinne der Fachverbände für Modellflug ist, wenn Geräte über 250 Gramm Transponder tragen müssen.
6. Die Forderung des DAeC nach einem „.... gemeinsamen Kollisionswarnsystem...“ mit der Implementierung von ADS-B für alle Luftfahrzeuge verursacht
 - ein deutliches Überlastungsproblem auf den Mode-S-Transponderfrequenzen 1030/1090 MHz
 - eine Überlastung der Lotsenarbeitsplätze sowie
 - eine massive Beeinflussung der TACAS/ACAS Systeme in der kommerziellen Luftfahrt.



Der DAeC vermittelt den Eindruck, als wenn er die Lösung hätte, an denen alle ernsthaften Experten seit Jahren seriös und interdisziplinär arbeiten. Diese Selbsteinschätzung des Dachverbandes DAeC ist eine Fehleinschätzung. Wir weisen dieses konfuse Sammelsurium an Forderungen zurück.

7. Die Erkenntnisse und Ergebnisse der „Initiative Luftraum und Flugsicherheit“ beim BMVI im Zusammenhang mit den BFU Empfehlungen 02/ und 03/2017 sollten dem DAeC bekannt sein. Mühsam wurde mit intensiver Arbeit des DSV und der anderen Luftsportvertreter die generelle Transponderpflicht oberhalb 5.000 ft MSL fachlich begründet verhindert. Wenn nun der DAeC das äußerst positive Ergebnis unterwandert, ist dies für den Segelflug und alle anderen Luftsportler mehr als schädlich. Nur für die Ausrüstung der Segelflugzeuge mit Transponder Mode S/ES haben wir Kosten von ca. 25 Mio. EUR ermittelt. Spätestens hier müssen die Vereine hellwach werden, was der Dachverband für Auswirkungen für seine Mitglieder und darüber hinaus verursacht.
8. Der DSV hat als Fachverband für den Segelflug ein ganzes Bündel von fortschrittlichen Themen und Schnittstellen erarbeitet, die in der „Initiative Luftraum und Flugsicherheit“ beim BMVI in einem breit aufgestelltem Expertenteam aller Luftraumnutzer eingebracht wurden.
 - Wir unterstützen die Verbesserung der Situation der Funkfeldbelastung auf den Frequenzen 1030/1090 MHz bei der Erweiterung in Deutschland mit einem weiteren Frequenzband (ADS-B UAT) auf 978 MHz. Dieses Projekt wird vom Fachverband der General Aviation AOPA federführend bearbeitet.
 - Gleichzeitig unterstützt der DSV im Sinne einer freiwilligen Selbstverpflichtung den Einsatz von ADS-B-in (als reine Empfänger-) Zusatzgeräte, deren Daten auf unseren Displays im Segelflugzeug-Cockpit die Situationslage aller Luftraumnutzer (einschließlich des kommerziellen IFR Verkehrs) sichtbar macht. Bei den Kosten reden wir von deutlich geringeren Investitionen als bei einem Transponder. Zugleich werden die negativen Effekte auf dem o.g. Frequenzband vermieden.
 - Systeme, die in Kombination sowohl FLARM als auch ADS-B-In-Signale anzeigen, haben u.a. die Hersteller Air Avionics und LX Nav bereits im Angebot. Bei diesen werden die Informationen über andere Segelflugzeuge aus dem FLARM und der anderen Luftraumnutzer mit ADS-B-Out gemeinsam angezeigt werden. Mit diesen Lösungen können Segelflieger für wenige 100 € anstelle von mindestens 3.000 € vollwertige Luftraumnutzer bleiben.
 - Sobald wir die Auswertung der technischen und preislichen Angebote haben, wird der DSV hierzu eine Kampagne im Rahmen einer freiwilligen Selbstverpflichtung zur Installation in den Segelflugzeugen starten.
 - Weiterhin arbeiten wir direkt in den Teams, die unterschiedliche Systeme auf unterschiedlichen Frequenzen gemeinsam nutzbar machen wollen. Ein Beispiel ist das u.a. von Segelfliegern in GB entwickelte System PILOT-AWARE, dem wir sehr positiv gegenüberstehen. Zudem unterstützen wir das allen bekannte OGN-System (auf Basis FLARM), das wir unter den Aspekten der Flugsicherheit ebenfalls weiterentwickeln werden.
 - Der DSV hat beim BAF eine Initiative für neue Streckenflugfrequenzen in ca. 10 bis 14 Regionen mit neuen Air-to-Air-Frequenzen gestartet, die wohl noch in diesem Jahr umgesetzt wird. Neben „Sehen-und-gesehen-werden“ wird hier mit „Hören-und-sprechen-können“ zusätzliche Sicherheit gewonnen. So wird die Kommunikation mit anderen Segelfliegern und Luftsportlern „auf Strecke“ möglich.
 - Wir sind im Gespräch mit den Herstellern der Geräte und Datenbanken, dass die Grenzen dieser Regionen deutlich sichtbar in die Luftraumdaten aufgenommen werden und die Geräte ggf. selbstständig diese Frequenzen über die GPS Position zuordnen.
 - Der DSV hat ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben, das uns bei der Einschätzung zur Umsetzung der „dringenden Empfehlung“ in eine „zwingende Hörbereitschaft“ im Luftraum-Modul „TMZ mit Hörbereitschaft“ umwandelt, unterstützt. Auch hier stehen



wir kurz vor dem endgültigen Vorschlag, den wir mit den anderen Fachverbänden des Luftsports und den kommerziellen Nutzern abstimmen und dem BMVI zur Einführung vorlegen werden.

Diese Beispiele zeigen, dass mit Sachversand und Erfahrungen der Fachverbände substanzielle Vorteile für alle Luftraumnutzer erzielt werden können und dabei die Rolle des Segelflugs – und des Drachen- und Gleitschirmflugs – erhalten und zum Teil verbessert werden können. In dem sog. White Paper versucht der DAeC mit langen Ausführungen zu suggerieren, über Sachverstand zu verfügen.

Der DSV erklärt, dass die Form, die Inhalte und die Forderungen des DAeC Papiers nicht die Interessen des Segelflugs abbilden. Vielmehr schadet das Papier dem Segelflug und zeigt, wie wichtig die Vertretung der Fragen des Segelflugs durch den Fachverband DSV ist.