



Klarstellung

Deutscher Segelflugverband e.V.

**zum öffentlichen Positionspapier „Entwurf einer Allgemeinen
Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen“ der
Parasol GmbH & Co. KG**

Der DSV möchte zu Aussagen in dem o.g. öffentlichen Positionspapier mit Bezug auf uns zugeschriebenen Position zur Transpondertechnologie Stellung beziehen. Damit wird die Position des DSV klargestellt.

1. Der Deutsche Segelflugverband (DSV) wird an mehreren Stellen des undatierten Papiers zitiert oder mit ihm zugesprochenen Aussagen zitiert oder benannt. Daraus ergibt sich der Eindruck, nach dem der DSV die „...Transpondernutzung ... allgemein ... kritisiert“ (Seite 2). Das ist nicht richtig.
2. Der DSV hat an der Studie „Initiative Luftraum und Flugsicherheit“ des BMVI mitgewirkt. Darin wurde in einer umfangreichen Simulation die mögliche Ausstattung aller Segelflugzeuge mit Transpondern aufgrund einer möglichen Änderung der Ausrüstungsverordnung untersucht. Hierbei wurden die drei Kriterien
 - a. Funkfeldbelastung und Entdeckungswahrscheinlichkeit“
 - b. Verarbeitungs- und Darstellungseffekte am Lotsenarbeitsplatz
 - c. TCAS Alarmierung

mit realen Daten untersucht. Grundlage der Simulation war die angenommene Ausrüstung von Segelflugzeugen und alle bereits heute mit Transpondern auszurüstenden Luftfahrzeugen der kommerziellen, gewerblichen und allgemeinen Luftfahrt.

3. Aufgrund der hohen Anzahl der in Deutschland zugelassenen und genutzten Segelflugzeugen wurde dabei festgestellt, dass an bestimmten Tagen und an bestimmten Orten unter Annahme der hohen Zahl an Transpondersignalen zu den drei o.g. Kriterien Sicherheitsstandards unterschritten würden. Die korrekte Zusammenfassung ist, dass diese relevanten Effekte dann auftreten, wenn bei besten thermischen Bedingungen sehr viele Segelflugzeuge in gleichen Bereichen des Luftraums fliegen, in denen zeitgleich viele kommerzielle und andere Nutzer unter Beachtung aller Flugregeln sind. Diese Situation ist nicht auf die Zeiträume der bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung (BKN) von Windkraftanlagen zu übertragen.
4. Nur unter diesen vorgenannten Bedingungen haben die Experten in der Initiative des BMVI die grundsätzliche Ausstattung aller Segelflugzeuge abgelehnt, soweit diese im Luftraum E (Echo) oder G (Golf) fliegen. Für den DSV weisen wir daher die uns zugesprochene Bezugnahme (u.a. Seite 3) in dem o.g. Positionspapier der Parasol GmbH & Co. KG zurück
5. Diese Kumulation von Luftfahrzeugen wird in keinem Fall in den für die BNK relevanten Tageszeiten anzutreffen sein, da zu diesem Zeitpunkt der thermische



Streckenflug außerhalb der Flugplatzbereiche mit Segelflugzeugen aus physikalischen Gründen der fehlenden Aufwinde nicht mehr möglich ist.

6. Mit dem „Ende der bürgerlichen Dämmerung“ ist für alle Luftraumnutzer die Bedingung definiert, nach denen unter „Sichtflugbedingungen“ bis zum Ende des Tages geflogen werden kann. Wie der Begriff schon definiert, werden dabei auch für Segelflugzeuge die Sichtbedingungen erfüllt, die für die sichere Nutzung des Luftraums gelten.
7. Die Bezugnahme zu „Segelflieger mit Nachtflugberechtigung“ (Seite 8) wird vom DSV als Ableitung Ihrer Argumentation widersprochen. Wie bereits vorne dargestellt ist Segelflug in der Regel nur unter thermischen Bedingungen möglich. Frühere Nutzungen von Hangaufwinden zu Flügen auch während der Nacht, um Dauerrekorde zu fliegen, sind schon seit Jahrzehnten aus den Rekorddefinitionen der internationalen und nationalen Regelwerke gestrichen worden. Gleiches gilt für Wellenflüge, die weit höher und außerhalb der Höhenbänder der BNK-Systeme stattfinden. Jeder normale Streckenflug und auch Rekordflug müssen während der definierten Tageszeit im Sichtflug geflogen werden. Sonderfälle wie z.B. Kunstflüge mit Illumination am Flugplatz sind darin nicht abzubilden. Sie finden – wenn überhaupt - mit definierter Genehmigung und nur an Flugplätzen statt, bei der die Hindernisfreiheit gegeben sein muss.

Fazit:

- Der DSV ist grundsätzlich nicht gegen die Transpondertechnologie. Vielmehr ist dies eine in der Luftfahrt erprobte, zertifizierte und gut nutzbare Grundlage, um in den entsprechend klassifizierten Lufträumen die unterschiedlichen Nutzer sichtbar zu machen. Entsprechende Kollisionswarngeräte, die auf Transponder- und anderen Signalen (FLARM, ADS-B-in) basieren, werden vom DSV ausdrücklich empfohlen.
- Der DSV unterstützt sogar die Einrichtung von Transponder Mandatory Zones (TMZ), in denen – wie der Name schon sagt – Transponder an Bord sein und genutzt werden müssen. Dies gilt dann auch für Segelflugzeuge, wenn sie diese Luftraumelemente TMZ nutzen wollen. Damit ist die Ausrüstung mit Transpondern dem Halter und Nutzer der Segelflugzeuge überlassen. Der größte Teil der Segelflugzeuge wird im Rahmen der Ausbildung an den Flugplätzen oder im Luftraum E oder G genutzt. Gegen deren zwingende und allgemeine Ausrüstung mit Transpondern hat sich der DSV - auch auf Grundlage der Ergebnisse der o.g. Simulation - ausgesprochen. Das ist aber nicht auf Grundsätzliches zu unserer vorgenannten Einschätzung der Transpondertechnologie zu übertragen.

Wir bitten die Autoren des öffentlichen Positionspapiers der Parasol GmbH & Co. KG den DSV nicht in dem Zusammenhang der vorgenannten Punkte zu zitieren oder zu verwenden. Zugleich fordern wir Sie auf, diese Klarstellung des DSV den Empfängern Ihres Positionspapiers zu übersenden.

Die von ihnen genannten Positionen widersprechen den fachlichen Positionen des DSV. Vielmehr schaden sie uns, da wir als vollwertige und gleichberechtigte Teilnehmer am Luftverkehr uns auch zu den dort geltenden Regeln und Vereinbarungen bekennen.

Wir werden diese Klarstellung an die zuständigen Referate des BMVI sowie an die DFS senden. Weitere Maßnahmen zur korrekten Darstellung der Positionen des DSV behalten wir uns ausdrücklich vor.

04.10.2019 – Geschäftsstelle DSV