



Klarstellung zu Diskussionen zur Transponderverpflichtung für Segelflurzeuge

Das Thema hat aufgrund von Missverständnissen und fehlerhaften Formulierungen zu Diskussionen insbesondere im Segelflug geführt. Wir zeigen in der Ableitung, wie und wo was geregelt ist. Der an Details interessierte Leser kann dies nachverfolgen. Für alle ist das wichtige Fazit am Ende kurz und verständlich dargestellt.

Ableitung: Im Regelwerk SERA (Standardized European Rules of the Air) bezieht sich der Abschnitt 6 „Luftraumklassifizierung“ im Punkt 6005 auf die (vor einiger Zeit neu) eingeführten Luftraummodule RMZ und TMZ.

Durch einen früheren Dreher zwischen „T“ und „R“ beruht auch das Missverständnis in der Zuordnung im Punkt 6005 (b). Über die Luftraumklassifizierungen werden keine spezifischen Ausrüstungen für die Nutzern vorgegeben. Diese werden über die Fragestellung der notwendigen Separierung nach wie vor unterschiedlich pro EASA Staat gesondert festgelegt. In Deutschland zum Beispiel durch die Flugsicherungs-ausrüstung der Luftfahrzeuge (FSAV).

In dem o.g. SERA-Abschnitt haben wir folgende Regelung

Abschnitt 6 - Luftraumklassifizierung

SERA.6005 Anforderungen an die Kommunikation und an SSR-Transponder

b) Zone mit Transponderpflicht (TMZ)

1. Bei allen Flügen, die in Lufträumen durchgeführt werden, die von der zuständigen Behörde zur Zone mit Funk Kommunikationspflicht (RMZ, Anmerkung: richtig: TMZ) erklärt wurden, sind SSR-Transponder mitzuführen und zu betreiben, die in den Modi A und C oder in Modus S betrieben werden können, sofern nicht abweichende Bestimmungen eingehalten werden, die für den betreffenden Luftraum von der Flugsicherungsorganisation vorgeschrieben sind.

c) Lufträume, die zur Zone mit Funkkommunikationspflicht und/oder Zone mit Transponderpflicht (Anmerkung: hier der richtige Bezug) erklärt wurden, sind im Luftfahrthandbuch entsprechend auszuweisen.

Weiterhin ist die Ableitung dazu wie folgt zu bewerten:

SAO.IDE.135 - Transponder

Segelflurzeuge müssen über einen Sekundärradar-Transponder (Secondary Surveillance Radar (SSR) Transponder) mit allen erforderlichen Funktionen gemäß Punkt SERA.6005(b) im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 und, falls der Flug im Luftraum eines Drittlands durchgeführt wird, gemäß dem Recht des betreffenden Drittlands, verfügen.

Das in der Diskussion ebenfalls genannte

AMC1 SAO.IDE.135 –Transponder -GENERAL

(a)The secondary surveillance radar (SSR) transponders of sailplanes being operated under European air traffic control should comply with any applicable single European sky legislation.

(b)If the single European sky legislation is not applicable, the SSR transponders should operate in accordance with the relevant provisions of Volume IV of ICAO Annex 10 to the Chicago Convention, ‘Aeronautical telecommunications’

befasst sich überhaupt nicht mit dem Thema, wer und wann Transponder mitzuführen sind, sondern, was sie technisch können müssen und wo das geregelt ist.

Fazit: Segelflugzeuge, die eine TMZ befliegen, müssen über einen Transponder verfügen. Für den Luftraum E und G (auch RMZ) gilt dies nicht. Der DSV hat dazu mit der EASA Rücksprache genommen und es wurde diese Bewertung bestätigt. Dort wird an der sprachlichen Richtigstellung gearbeitet.

Der DSV verweist nochmals auf die wichtige Arbeit in der „Initiative Luftraum und Flugsicherheit“ des BMVI. Hier wurde seit Sommer 2017 in umfangreichen Arbeiten und einer Luftverkehrssimulation unter der Annahme (BFU Empfehlung 02/2017) der Ausstattung aller Luftfahrzeuge mit Transpondern nachgewiesen, dass damit neue Probleme in der Flugsicherheit (gerade für den IFR-Verkehr) entstehen würden. Daher wird dieses Expertengremium dem BMVI empfehlen, dass die BFU-Empfehlung nicht umgesetzt wird. Für diese Simulation hat der DSV mit dem DHV erstmals reale Daten der Segelflugzeuge und anderer Luftsportgeräte zur Verfügung gestellt, die aus den OGN-Daten mit Nutzung des zentralen FLARM Servers generiert wurden. Diese Daten sind anonym erfasst worden. Hiermit konnten die Daten des sonstigen IFR- und VFR-Verkehrs ergänzt und gemeinsam dargestellt werden, die aus Transpondernutzung und Primär-Radar-Daten zusammengesetzt sind und von der DFS und der Bundeswehr ebenfalls anonymisiert zur Verfügung gestellt wurden.

Das Ergebnis der „Initiative Luftraum und Flugsicherheit“ wird zurzeit im Schlussbericht zusammengefasst, der Ende des ersten Quartals 2019 vom BMVI vorgestellt und veröffentlicht wird. Der DSV hat intensiv an der Arbeit mitgewirkt und wird dazu weitere berichten.