

## Luftraumbericht 2020

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

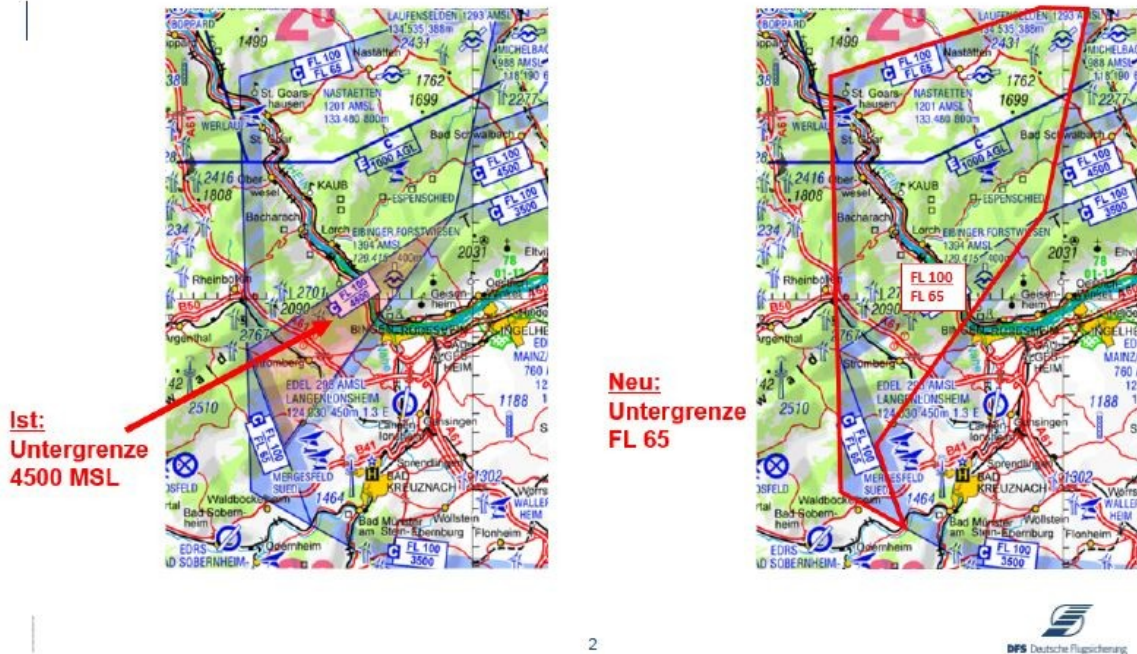
das Jahr 2020 hatte für uns ja einige Überraschungen parat. Auch die Luftraumkonferenz 2020 wurde unter diesen besonderen Vorzeichen durchgeführt und war mit vielen Fragezeichen versehen, wie die Luftraumnutzung für das Jahr 2021 wohl aussehen würde und wie der Bedarf an Luftraum der einzelnen Nutzergruppen wohl am besten geregelt werden könnte. Die zugehörigen Annahmen machten die Sache nicht unbedingt einfacher. Und wie das Annahmen so an sich haben, gab es beim Blick in die Zukunft entsprechende Unsicherheiten und die Sichtweisen der Teilnehmer wichen zum Teil erheblich voneinander ab.

Die für unsere Region wichtigste Entscheidung ist diesmal sehr erfreulich:

**Die Absenkung des Luftraums „C“ Frankfurt im westlichen Bereich um Bingen/Stromberg wird zurückgenommen.**

Dies jedoch mit der Einschränkung, dass bei geänderter Gesamtlage in den nächsten Jahren die Absenkung wieder eingeführt werden sollte. Man wird also sehen.

# Luftraumänderung Frankfurt



Dagegen wurde der **Antrag zu Hahn**, den Teil der TMZ Hahn aufzuheben, der identisch ist mit dem Segelflugssektor Idar-Oberstein, von der DFS nicht befürwortet und dann aber auch vom BMVI nicht beschieden. Hier besteht also noch Gesprächsbedarf. An dieser Stelle einen großen Dank an die Flugleitung aus Göttshied, die mir umfangreiches statistisches Material zum Segelflugssektor Idar-Oberstein zur Verfügung stellte.

Im **Rückblick** auf offene Themen aus dem Jahr 2019 ist zu berichten, dass bezüglich der geplanten **TMZ östlich Luxemburg** kein weiterer Antrag der Luxemburgischen Flugsicherung eingegangen war.

Auch die diskutierte **Absenkung des Luftraum „C“** auf FL 95 wurde nicht weiter behandelt oder gar entschieden.

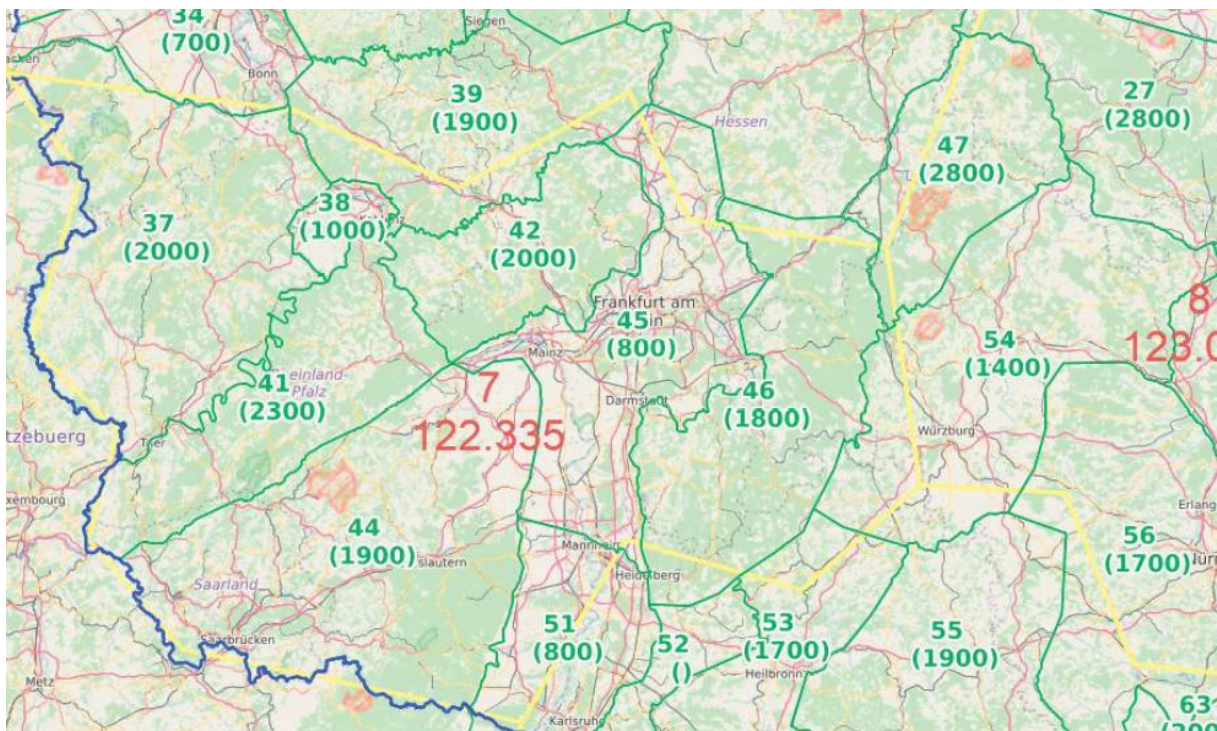
Jetzt noch ein Blick über den Tellerrand zur **Gesamtsituation im Luftraum**. Hier gibt es vermehrt Diskussionen um den Mischverkehr VFR/IFR in Luftraum „E“ mit den Themen Kollisionsvermeidung und Schutz von IFR-An- und Abflügen an Flugplätzen mit sehr niedrigem Verkehrsaufkommen. Das Prinzip „Sehen und gesehen werden“ wird immer öfter in Frage gestellt und die gewerbliche Luftfahrt verlangt, dass jeder Anflug oder Abflug in einem geschützten Luftraum stattfindet. Diese Forderung steht zunächst natürlich im Widerspruch zu den Vereinbarungen im „Kriterienkatalog“, der Festlegungen trifft, wann welche Lufträume einzurichten sind. Und dort ist die Zahl der Flugbewegungen an dem entsprechenden Flugplatz natürlich ein entscheidender Faktor, aber auch die Zahl der „flugsicherheitsrelevanten Ereignisse“ in der Umgebung. Ob eine Meldung des Piloten oder des Fluglotsen zu einem flugsicherheitsrelevanten Ereignis mit entsprechender Risikoeinstufung (A-D) wird, entscheidet sich in einem Gremium namens APEG (**AirProxEvaluationGroupe**). Die höchste Risikoeinstufung ist „A“ und bedeutet, kurz gesagt, dass ein Zusammenstoss in der Luft nur durch Zufall vermieden wurde. Häufen sich solche Fälle häufen sich auch die Rufe nach geschütztem Luftraum. Besonders kritisch werden solche Fälle, wenn sie im Bereich des Endanflugs des IFR-Fliegers stattfinden. Und hier besteht Aufklärungsbedarf unsererseits, speziell durch Fluglehrer und erfahrene Streckenflieger, denn einigen Luftsportlerinnen und Luftsportlern ist offensichtlich nicht bewusst, wo diese Endanflüge schon beginnen. Im Durchschnitt nämlich etwa 10NM von der Schwelle und ca. 3000ft über Platzhöhe.(Soll in den neuen ICAO-Karten dargestellt werden.) Und so kommt es dann zu diesen Begegnungen zwischen IFR und VFR vermeintlich „weit ausserhalb“ des Flugplatzbereichs. Bitte helft mit, solche Vorkommnisse auszuschliessen, denn nur so können wir weitere Luftraumbeschränkungen vermeiden. Eine sorgfältige Wahl des Flugwegs und ein gutes und verantwortungsvolles Verhalten als Luftfahrer (bekannt als „good airmanship“) hilft hier entscheidend. Leider höre ich gelegentlich in Gesprächen, und ich betone ausdrücklich „gelegentlich“, die Meinung: „Ich darf hier sein also bin ich auch da!“ Das ist jedoch ein grosser Irrtum, denn nicht alles was rechtlich erlaubt ist, ist auch verantwortungsvoll!

Abschliessend noch zwei Hinweise für die Praxis:

1. Die Ramstein-Memo-Card wurde letztes Jahr aktualisiert und steht zum Abruf auf der Homepage zur Verfügung. Es wurden aber auch

ausreichend Exemplare gedruckt und können über die Geschäftsstelle des Landesverbands kostenlos bestellt werden. Ein Exemplar sollte in jedem Flieger liegen.

2. Ebenfalls seit letztem Jahr gilt **NfL-1-1935-20-Luft-Luft-Kommunikation**. Dort sind für zehn Regionen in Deutschland zehn Kanäle veröffentlicht, die von allen Luftsportlern, gleich, ob mit oder ohne Propeller, zur Kommunikation untereinander genutzt werden können. Hier das Beispiel für unsere Region:



Die Nutzung dieser Frequenzen erspart eine unnötige Frequenzbelastung der Platzfrequenzen und schont auch die eigenen Ohren, die nichtmehr mit Standortmeldungen in der Platzrunde usw. belastet werden. Ein ganz großer Vorteil besteht darin, dass man z.B. als Segelflieger sich auch mit einem „Fremden“ im gleichen Bart abstimmen kann und man nichtmehr rätseln muss, auf welcher Frequenz der wohl ist.

Nun aber ab in die Luft, ich wünsche euch, dass wir trotz aller Widrigkeiten bald in die Saison starten können.

Euer Thomas Buch

Ihr erreicht mich unter 00491746605319 oder [t.buch@gmx.de](mailto:t.buch@gmx.de)