

An alle Flugsportler im Bereich des Verkehrsflughafens Niederrhein (EDLV)

Seid nunmehr über einem Jahr findet auf dem ehemaligen Militärflugplatz Laarbruch, der 1998 von der Royal Air Force geräumt wurde, wieder Flugbetrieb statt.

Die Kontrollzone wurde in etwas kleinerem Ausmaß reaktiviert und zwei Fluggesellschaften (V-Bird und Ryanair) nutzen diesen Flughafen für Flüge mit Boeing 737 und Airbus A320 zu Zielflughäfen in ganz Europa. Wie Sie bestimmt selbst erfahren haben, begann der Flugbetrieb mit sehr engen Auflagen, so dass Sie als VFR-Flieger am Wochenende nur selten eines dieser größeren Flugzeuge zu Gesicht bekamen – ähnlich der Situation, als die Briten den Platz auch nur von montags bis freitags nutzten und am Wochenende dort selbst Segelflugsport betrieben.

Mittlerweile werden von den Fluggesellschaften allerdings noch mehr Ziele angefliegen und auch am Wochenende kann man vom Niederrhein zu Geschäftsterminen oder zu Urlaubszielen abheben. Das bewirkt, dass sich die Anzahl der IFR Flugbewegungen am Flughafen Niederrhein auch am Wochenende erheblich gesteigert hat.

Und hier bahnt sich ein Problem an!

Die IFR Piloten, die sich beim An / Abflug zum / vom Flugplatz Niederrhein hauptsächlich im Luftraum E befinden, melden im verstärkten Maße gefährliche Annäherungen mit Segelflugzeugen während der Landephase, bzw. während der Startphase. Die 2 Personen Besatzungen der Verkehrsflugzeuge sind gerade in dieser Phase verstärkt mit dem Abarbeiten der Checkliste beschäftigt, so dass der obligatorische Blick nach draußen nicht permanent gewährleistet ist. Luftfahrzeuge, die einen funktionsbereiten Transponder aktiviert haben, möglichst mit Mode C (ALT), werden sowohl vom TCAS im Luftfahrzeug, als auch vom Flugsicherungsradar erfasst und dargestellt. Die Fluglotsen können Verkehrshinweise geben und die Aufmerksamkeit der Aircrews gilt verstärkt der Luftraumbeobachtung. Dadurch werden kritische Annäherungen von Verkehrsflugzeug IFR zu „Sportflugzeug“ VFR ausgeschlossen, bzw. drastisch reduziert. Anders bei Luftfahrzeugen ohne funktionsfähigem Transponder. TCAS zeigt solche Ziele überhaupt nicht an und beim Flugsicherungsradar erscheinen diese Luftfahrzeuge als Pünktchen oder kleines Kreuzchen auf dem Anzeigemonitor. Wenn, ja wenn sich diese Luftfahrzeuge mit einer definierten Mindestgeschwindigkeit und ab einer geländeabhängigen Mindesthöhe beständig vorwärts bewegen. Wird diese Vorwärtsbewegung nicht erfüllt, filtert die Radaranlage das erfasste Ziel als so genanntes „Festziel“ aus und stellt es nicht auf dem Anzeigemonitor dar. Deshalb werden besonders Segelflugzeuge dem Fluglotsen nicht, oder nur ab und zu als Primärziel angezeigt, obwohl jedes Segelflugzeug genügend Reflektionsfläche hat, um von der Radarantenne erfasst zu werden. Nur während der relativ kurzen Zeitspanne des Vorfliegens zwischen den Bärten wird das Segelflugzeug auf dem Monitor dargestellt und während der recht langen Zeit des Aufwärtskurbelns in der Thermik verschwindet das Ziel vom Radarschirm.

Nun stellen Sie sich bitte folgende Situation vor:

Im Bereich zwischen Uedem, Wesel, Kamp-Lintfort und Kevelaer stehen die herrlichsten Cumulanten, Basishöhe 5000- 6000 ft. Sie als verantwortungsbewusster Pilot / Pilotin halten sich auch an den vorgeschriebenen Mindestabstand zu den Wolken, freuen sich über die gute Thermik, konzentrieren sich auf die gestellte (Wettbewerbs) Aufgabe, oder genießen einfach nur die Landschaft unter sich; und sehen dann unvermittelt zuerst das Fahrwerk und danach die kompletten Ausmaße eines A320 mit 500 ft/min aus einem der Cumuli auf Sie zu sinken. Wenn Sie jetzt sehr schnell reagieren haben Sie noch eine reelle Chance dem Airbus auszuweichen. Erkennen Sie die Situation nur wenige Sekunden später als oben geschildert, ist eine mid-air-collision unvermeidbar. Denn: weder die Crew des Airliners konnte Sie sehen, noch waren Sie auf seinem TCAS Monitor, noch konnte Sie die Flugsicherung auf ihren Monitoren ausmachen(siehe Radartechnik). Also, wie können Sie und die Airlines einer solchen mid-air-collision aus dem Wege gehen? Sie könnten argumentieren, die Airlines sollen am Boden bleiben oder von anderen Flughäfen aus agieren (Floriansprinzip). Die Airlines könnten argumentieren, die Sportflieger, allen voran die Segelflieger sollten am Boden bleiben oder nur in Reservaten fliegen. Keines der Argumente würde uns weiterbringen. Wir können kommerzielle Luftfahrt und Luftsport nur durch verantwortungsvolles Miteinander in den unterschiedlichen Luftraumkategorien die uns zur Verfügung stehen, weiterentwickeln. Das heißt Rücksicht auf den Schwächeren nehmen – und so paradox es klingen mag, in der Start und Landephase ist nun mal der Airliner der Schwächere, weil er in seiner Manövrierfähigkeit äußerst limitiert ist.

Wir appellieren daher dringend an alle Luftsportler in der Umgebung des Flugplatzes Niederrhein:

- Die größtmögliche Aufmerksamkeit auf die hier stattfindenden An- und Abflüge der Großluftfahrt zu richten, sowie
- bei einem vorhandenen Transponder diesen auf A/C 0021, oberhalb von 5000 ft MSL auf A/C 0022 zu schalten.

Weitere Hinweise und Empfehlungen werden nach Abstimmung mit den zuständigen niederländischen Stellen erfolgen.

Vielen Dank, Ihre DFS

Betreff: Flugsicherheit Niederrhein [Virus checked]
Absender: <Gunnar.Strobel@dfs.de>
Empfänger: <rademacher@aeroclub-nrw.de>; <g.bertram@daec.de>; <mabo98@t-online.de>
Kopie-
Empfänger: <bernhard.grote@bmvbw.bund.de>; <martin.radusch@bmvbw.bund.de>;
<Andreas.Mevenkamp@dfs.de>; <Frank.Lindenmayer@dfs.de>; <Thomas.Klein@dfs.de>; <Hans-Peter.Betschka@dfs.de>; <Rolf.Feldmann@dfs.de>; <Gerhard.Schmitt@dfs.de>;
<a.schnellen@freenet.de>
Datum: 16. Jun 2004 13:50

Sehr geehrter Herr Rademacher, sehr geehrter Herr Bertram, sehr geehrter Herr Borgmeier,

wie möglicherweise bereits extern an Sie herangetragen bzw. schon teilweise telefonisch mit uns besprochen wurde, haben wir in der Umgebung des Flugplatzes Niederrhein sowohl auf deutschem Gebiet und noch mehr über niederländischem Gebiet seit einigen Wochen ein ernsthaftes Sicherheitsproblem!

Hier wurden uns seitens der holländischen Behörden aber auch seitens unseres eigenen Betriebes eine große Anzahl von Luftfahrzeugannäherungen innerhalb von kürzester Zeit zwischen den am Flugplatz Niederrhein operierenden Großflugzeugen (insbes. A 320) und unbekanntem Segelflugzeugen gemeldet. Bis jetzt wurden insgesamt 9 Vorfälle (6 über NL, 3 über GE) erwähnt, bei denen in einigen Fällen die Luftfahrzeugannäherung im zweistelligen Meterbereich lag.

Seitens der niederländischen Behörden wurde bereits ein "Awareness" Programm in Richtung der VFR-Luftfahrt (insbesondere Segelflüge) gestartet. Hierzu wurde u.a. das beiliegende Poster verteilt. Unabhängig davon ist man jedoch seitens NL fest entschlossen, weitere Maßnahmen (z. B. in Richtung "Mandatory Radio") zu ergreifen.

DFS und BMVBW befinden sich derzeit in einem intensiven Kontakt mit den zuständigen niederländischen Stellen, da wir ebenso wie die Niederländer nach Möglichkeit eine grenzüberschreitende gemeinsame Lösung finden wollen. Dabei möchten wir allerdings, wenn möglich, keine schnellen und in der Praxis nicht taugliche Regulierungen einführen, sondern vorerst eher den Weg von dringenden Empfehlungen und einer allgemeinen Erhöhung der Sensibilisierung der Segelflugpiloten beschreiten.

Eine Luftraummaßnahme "TMZ", die sich alleine auch schon aus dem Kriterium "IFR-Verkehrsaufkommen" ergibt, werden wir mit der in Kürze zu verteilenden jährlichen "Luftraumanalyse" zum Frühjahr nächsten Jahres ankündigen. Dabei werden wir die Dimensionierung und auch mögliche Segelflugregelungen mit Ihnen rechtzeitig ausführlich abstimmen.

Dies ist die gegenwärtige Absicht der DFS. Von unserer Seite aus können wir jedoch nicht garantieren, dass Entscheidungen auf politischer Ebene in Bezug auf zusätzliche kurzfristige Regularien getroffen werden, insbesondere dann, wenn sich die derzeitige Flugsicherheitssituation in der Umgebung von Niederrhein weiter verschärft.

Von daher bitten wir Sie dringend darum, auf Ihre Mitglieder, insbesondere auf die Luftsportler an den in der Nähe von Niederrhein gelegenen Plätzen, einzuwirken, im An- und Abflugbereich größte Aufmerksamkeit auf startende und landende Großflugzeugen (A 320, B-737 von V-Bird und Ryanair) zu richten.

Zusätzlich hierzu finden Sie beiliegend einen offenen Brief (erstellt von

unseren im Bereich Niederrhein zuständigen Lotsen), der weitere Hintergrundinformationen enthält und uns aus unserer Sicht sehr anschaulich die vorhandene Problematik erläutert.

Nach einer in Kürze stattfindenden deutsch-niederländischen Besprechung zu diesem Thema werden wir voraussichtlich in nächster Zeit mit weiteren detaillierteren Hinweisen erneut auf Sie zukommen.

Wir möchten Sie ebenfalls darum bitten, im größtmöglichen Ausmaß in Ihren internen Medien (z.B. Aerokurier, Luftsport, Internet) auf diese Situation hinzuweisen.

Mit diesen Maßnahmen können Sie einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, die Flugsicherheit im Bereich Niederrhein wieder zu normalisieren und restriktive Sofortmaßnahmen (die wir seitens der DFS auch nicht befürworten) zu verhindern.

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Unternehmenszentrale
Am DFS-Campus 10
D - 63225 Langen

Tel.: +49-(0)6103-707-0

Home Page: <http://www.dfs.de>

Houd je echt van deze Air Miss ?
gebruik je radio en je verstand
en zo snel mogelijk een SSR transponder



good airmanship:
zweef niet door IFR vertrek-
en naderingsroutes !
Bijv. bij Niederrhein, Beek, Eindhoven,
Rotterdam en Groningen.

klasse E luchtruim: geen separatie IFR-VFR
al 3x AIRPROX + div. incidenten in 2004