

VC POLICY

NUTZUNG VON LUFTRÄUMEN

EINLEITUNG

An Flughäfen, deren An- und Abflugwege außerhalb des geschützten Luftraums liegen, kann es zu gefährlichen Annäherungen zwischen kontrolliertem und unkontrolliertem Verkehr kommen, die erheblich unter den Staffelungsgrenzen des kontrollierten Luftraums liegen. Das ICAO Prinzip „See and Avoid“ gelangt hier aufgrund der erhöhten Geschwindigkeiten von Verkehrsflugzeugen, Trägheit und der geringen geforderten Sichtweiten von 5km unter 10.000ft an seine Grenzen und stellt für die Luftfahrt ein erhebliches Gefährdungsrisiko dar.

Die Vereinigung Cockpit fordert daher eine Trennung von kontrolliertem und unkontrolliertem Flugverkehr.

Staffelung sowohl zwischen IFR und IFR-Verkehr wie auch zwischen VFR und IFR-Verkehr findet lediglich in den Lufträumen der Klasse A, B oder C¹ statt.

POSITION DER VEREINIGUNG COCKPIT

VFR-Verkehr in Lufträumen der Klasse D ist der Flugsicherung bekannt, Radiokontakt ist vorhanden. Der Flugsicherung ist es daher auch im Luftraum Klasse D möglich Linienverkehr² von VFR-Verkehr zu trennen bzw. Staffelung herzustellen.

1. Linienverkehr im Luftraum Klasse D

Die Vereinigung Cockpit ist der Ansicht, dass Luftraum der Klasse D für die Abwicklung von Linienverkehr geeignet ist, solange die Flugsicherung jederzeit geeignete Trennung des Linienverkehrs von allen anderen Luftraumnutzern sicherstellt.

Dies gilt insbesondere für Luftraum der Klasse D-CTR.

¹ In Deutschland finden die Lufträume der Klassen A und B keine Anwendung.

² Linienverkehr beschreibt im Zusammenhang mit dieser Luftraum-Policy regelmäßigen Linien- oder linienähnlichen Verkehr mit Flugzeugen mit einer maximalzulässigen Abflugmasse von mehr als 14 Tonnen oder mehr als 19 Sitzen (exklusive Besatzungssitze).

2. Umfang des geschützten Luftraums³

Die Lufträume sowie die veröffentlichten IFR Verfahren sind in gegenseitiger Abhängigkeit so zu gestalten, dass sie für die gedachte Art der IFR Flugbewegungen ausreichend dimensioniert sind und diese unter Berücksichtigung eines angemessenen Puffers innerhalb des geschützten Luftraums stattfinden können.

Die Verfahrensanweisungen der Flugsicherung an das Flugsicherungspersonal (Fluglotsen) sind so zu formulieren, dass Fluglotsen den Linienverkehr jederzeit innerhalb der vorhandenen geschützten Lufträume halten. Flugsicherheit muss Vorrang vor Wirtschaftlichkeit haben.

Linienverkehr außerhalb der geschützten Lufträume ist nur in zwingenden Ausnahmefällen zulässig. Die Piloten müssen über das Verlassen des geschützten Luftraumes informiert werden, Linienverkehr außerhalb des geschützten Luftraumes muss dokumentiert werden.

3. Überprüfung und Optimierung der Verfahren und Lufträume

Mindestens einmal im Jahr sollen alle beteiligten Parteien im Rahmen einer Konferenz die Angemessenheit der Lufträume und angewendeten Verfahren überprüfen und anpassen, wo dies notwendig erscheint.

Bei dieser Überprüfung der Lufträume und Verfahren sollen alle sicherheitsrelevanten Informationen, insbesondere AIRPROX-Vorfälle, Flugbewegungen des Linienverkehrs außerhalb geschützten Luftraums, aktuelle Verkehrszahlen und Prognosen der Verkehrszahlen berücksichtigt werden.

Um diese Berücksichtigung in einer ausreichend neutralen Art und Weise durchzuführen ist es wichtig, dass ALLE sicherheitsrelevanten Vorfälle und Informationen bekannt und bewertet sind. Hierzu ist die Vereinigung Cockpit der Ansicht, dass es eine zentrale Datenbank zur Erfassung sämtlicher Vor- und Zwischenfälle in Deutschland geben muss. Zur Nutzung bei der Beurteilung von Luftraum- oder Verfahrensanpassungen soll die Beurteilung dieser Fälle in einheitlicher Art und Weise von einem einzelnen Gremium (z.B. APEG, Air Proximity Evaluation Group) vorgenommen werden.

4. Linienverkehr in Lufträumen der Klasse E

Die Vereinigung Cockpit lehnt geplanten Linienverkehr in Lufträumen der Klasse E ab.

³ Unter geschützten Lufträumen versteht die Vereinigung Cockpit Lufträume der Klassen A, B, C und D.

Sollte Linienverkehr im Luftraum der Klasse E beispielsweise aufgrund von sehr niedrigen Verkehrszahlen unumgänglich sein, so muss dieser Luftraum mit einer Transponder Mandatory Zone (TMZ) und einer Radio Mandatory Zone (RMZ) von ausreichender Größe ausgestattet sein.

Es muss hierbei sichergestellt sein, dass sämtlicher Verkehr innerhalb dieses Luftraums auf einer Funkfrequenz von einem einzelnen Fluglotsen erreicht werden kann.

Linienverkehr außerhalb der Lufträume Klasse C und D darf nur im Luftraum der Klasse E mit TMZ und RMZ stattfinden.

5. Übergangsverfahren

In der Zeit bis die oben aufgeführten Forderungen erfüllt sind, erachtet die Vereinigung Cockpit die unten aufgeführten Mindestmaßnahmen zur Risikoabwehr als dringend geboten:

Flugsicherung:

- Verwendung einer einheitlichen Sprechgruppe seitens der Flugsicherung (bsp. Entering/Leaving Airspace E) die den Linienverkehr über den Ein- und Ausflug in und aus Luftraum mit Staffelungseinschränkungen informiert.
- Verkehrsinformationen und Ausweichempfehlungen sind dem Linienverkehr jederzeit zu jedem sichtbaren Verkehr zu geben.

Fluggesellschaften:

- Den Piloten sind Karten und Darstellungen in Flugzeugen (wo technisch möglich) bereitzustellen die klare und verwendbare Angaben zur Luftraumstruktur enthalten.
- Piloten sind entsprechend auf die Besonderheiten des nicht geschützten Luftraums zu trainieren. Dieses Training muss Bestandteil des jährlichen, wiederkehrenden Trainings sein.
- Unter FL100 dürfen Flugzeuge im Luftraum D und E nicht schneller als 250 Knoten fliegen. Eine Ausnahmegenehmigung nach SERA 6001 soll nicht erteilt werden. An Flughäfen an denen Flugzeuge operieren, deren Mindestgeschwindigkeit mit eingefahrenen Auftriebshilfen (Minimum Clean Manoeuvring Speed) mehr als 250 Knoten beträgt, soll ein Luftraum C eingerichtet werden. Sollte dies nicht möglich sein, müssen die Fluggesellschaften entsprechende Maßnahmen treffen, um eine sichere Flugdurchführung in den Lufträumen D und E zu ermöglichen.
- Es muss klare Verfahren zum sicheren Befliegen von ungeschütztem Luftraum geben. Diese Verfahren sollen insbesondere maximale

Geschwindigkeiten sowie Verfahren zu möglichst steilen Sink- und Steigflugprofilen beinhalten. Crews müssen per SOP angewiesen sein, die Aufenthaltsdauer im ungeschützten Luftraum so kurz wie möglich zu halten; die Fluggesellschaften haben die Flugpläne entsprechend zu gestalten.

- Sicherheit muss jederzeit vor Wirtschaftlichkeit gehen.

Allgemeine Luftfahrt:

- Sämtlicher Luftverkehr (bemannt wie unbemannt) muss über einen geeigneten Transponder verfügen.
- Ein geeigneter Abstand zu geschützten Lufträumen sollte möglichst eingehalten werden, schon um unbeabsichtigte Luftraumverstöße weitestgehend zu vermeiden.