

Ballon und Kommunikation im Luftraum E

Veröffentlicht am Dienstag, den 30. April 2019

Ballon und Kommunikation im Luftraum E

Die erste Sendung des *Sicherheit am Freitag Podcasts* an einem Dienstag zu veröffentlichen, erscheint erst einmal unlogisch. Aber natürlich ist Sicherheit nicht nur freitags ein Thema, und die Idee hinter der Veröffentlichung freitags ist, dass an den freien Tagen des Wochenendes dahinter die meisten Ballonfahrten stattfinden - und vorher ein kleiner Stupser, sich um und für die Sicherheit zu sorgen, gut ist. Und nachdem der 1. Mai ein für die meisten freier Tag ist, ist der Tag davor irgendwie auch ein Freitag.

Thema

Neben der Kenntnis der Sichtflugregeln gehört die Fähigkeit zur Kommunikation zu den Fähigkeiten, die ein Pilot benötigt. Zur Kommunikation gehört auch die Erkenntnis, dass auch Kommunikation, die nicht vorgeschrieben ist, zur Steigerung der Sicherheit beiträgt. Etwas dass sie mit unserem Podcast verbindet: Auch dieser gehört zur nicht vorgeschriebenen Kommunikation, hat aber ebenfalls das Ziel einen Beitrag zur Sicherheit zu leisten.

Trennfläche Luftraumklasse E/C in Flugfläche 100

Auf dieses Thema wurde ich durch den VFR-Newsletter der DFS aufmerksam, und habe den Text teilweise übernommen. Und zwar geht es darum, den an der Untergrenze des Luftraum C in Flugfläche 100 bzw. Flugfläche 130 über den Alpen fliegenden IFR-Verkehr vom VFR-Verkehr zu trennen. Anders als bei der Luftraumstruktur um die großen Verkehrsflughäfen besteht hier keine verfahrensmäßig geplante vertikale Trennung von 500 ft zwischen IFR- und VFR-Verkehr. In diesem Höhenband kommt noch hinzu, dass die IFR-Flüge in FL100 in der Regel noch mit Geschwindigkeiten von mehr als 250 Knoten operieren, was das Prinzip »see and avoid -> sehen und gesehen werden« erschwert. Zur Erhöhung der Flugsicherheit in diesem Höhenband daher die folgende Empfehlung:

Im Sinne eines wichtigen Beitrages für die Sicherheit im Luftverkehr und hier konkret zur Vermeidung gefährlicher Annäherungen mit Verkehrsflugzeugen in FL 100 werden alle VFR-Piloten (insbesondere Segelflugzeugführer, Gleitschirm- und Hängegleiterpiloten mit Luftfahrzeugen bzw. Luftsportgeräten ohne Transponder) dringend darum gebeten, den Luftraum E nicht bis an die unmittelbare Grenze zum Luftraum C auszunutzen, sondern nur bis maximal FL 95 (2900 m) zu steigen, um damit eine strukturelle Verkehrstrennung zu IFR-Flügen in FL 100 herzustellen.

Was vielen von euch nicht bewusst ist, dass es militärische Übungsräume gibt, die knapp oberhalb Flugfläche 100 beginnen und deshalb nicht in der ICAO-Karte aufgeführt sind. Und wenn diese aktiv sind, ziviler IFR-Verkehr diese Beschränkungsgebiete unterfliegt - in FL100 und auch darunter.

Daher folgende Bitten an euch liebe Ballonfahrerkollegen:

Durch richtige Fahrthöhe Abstand halten

- Steigt nicht höher als Flugfläche 95. Euer Fuß-Höhenmesser zeigt euch dann die Flugfläche an, wenn ihr ihn auf 1013 hPa eingestellt habt - das bitte nicht vergessen.
- Wenn euer Höhenmesser Meter anzeigt, dann rechnet einmal um, wieviel Meter 9500ft entsprechen, und schreibt es gut sichtbar in die Nähe der Anzeige. Auch hier Höhenmesser auf 1013 hPa einstellen nicht vergessen.
- Und wann habt ihr das letzte Mal überprüft, ob euer Höhenmesser auch richtig anzeigt? Nur mit einem korrekt anzeigenden Höhenmesser könnt ihr auch die richtige Höhe halten.

Transponder einschalten

- Wenn ihr einen Transponder habt, dann schaltet ihn ein. Und zwar mit der Einstellung ALT damit er auch eure Fahrthöhe übermittelt. Und mit dem VFR-SQUAWK 7000 wenn ihr ihn unaufgefordert schaltet. Bei den heutigen Transpondern dürfte ein geladener Akku es erlauben, ihn ständig laufen zu lassen.

Funkkontakt zu FIS

- Gerade wenn ihr euch in der Nähe zu freigabepflichtigen Lufträumen bewegt, nutzt die Möglichkeiten des Fluginformationsdienstes. Und nehmt Kontakt mit FIS auf. Seit der Zentralisierung gibt es dafür nur noch das Rufzeichen *Langen Information* und die Frequenz für euer Fahrtgebiet findet ihr in der ICAO-Karte. Im Rahmen eurer Fahrtvorbereitung ist es sinnvoll, sich diese schon mal herauszusuchen, und wenn euer Funkgerät diese Möglichkeit bietet, diese auch abzuspeichern.
- Wenn ihr Kontakt mit FIS aufnehmt, gibt man euch oft einen anderen Transponder-SQUAWK als den VFR-SQUAWK 7000. Wenn es kein individueller ist, dann vergibt FIS oft einen einheitlichen SQUAWK Synonym Transponder-Code für ein bestimmtes Gebiet. Dieser SQUAWK zeigt dem Radarlotsen an, dass das VFR-Ziel im Funkkontakt mit dem Kollegen des Fluginformationsdienstes ist.

Apropos Funk

Ich kenne viele Piloten, die geraten schon beim Gedanken, mit der Flugsicherung Kontakt aufzunehmen unter Stress. Was oft an der mangelnden Übung liegt. Setzt es euch doch als Übungsaufgabe bei den nächsten Fahrten, einfach mal Kontakt mit FIS aufzunehmen. Auch hier gilt Übung macht den Meister. Und es ist auch nicht verboten, sich vorher auf einem Zettel zu notieren, was man sagen möchte.

Zum Schluss noch ein paar Hinweise

Der Inhalt dieses Podcasts wurde sorgfältig erstellt, ersetzt aber keine offiziellen Dokumente. Zumal sich Regelungen nach Veröffentlichung ändern können. Und dieser Podcast nicht aktualisiert oder berichtigt wird. Weitere Informationen und Links findet ihr auf der Seite dieses Podcasts, und zwar

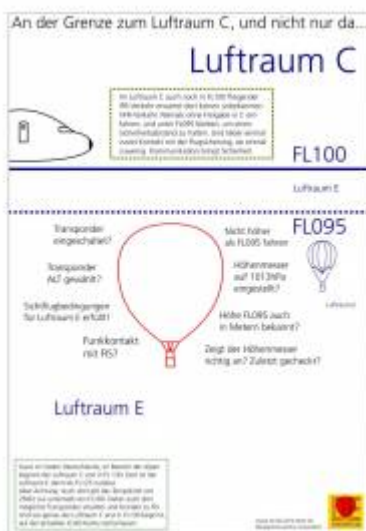
unter www.balloonwiki.org ->Podcast ->Sicherheit am Freitag ->Ballon und Kommunikation im Luftraum E.

Podiumsdiskussion Mischverkehr im Luftraum Echo

Zum Thema »Mischverkehr im Luftraum Echo« [Mischverkehr im Luftraum Echo - Podiumsdiskussion auf der AERO 2019](#). Sehr interessanter Podcast des Fliegermagazins, moderiert von Herwart Goldbach. Ich denke gerade auch die Sicht der anderen Luftraumteilnehmer und der Flugsicherung zu kennen, sensibilisiert für die Probleme des Mischverkehrs.

Material

Das Mini-Poster »An der Grenze zum Luftraum C« weist auf Sicherheitsregeln zum Verhalten für Sichtflieger, die sich der Untergrenze des Luftraums C in Flugfläche 100 nähern, hin. Das Mini-Poster ist zusätzliches Material für den Podcast [Ballon und Kommunikation im Luftraum](#). Das Poster ist nicht barrierefrei, der Inhalt aber im Podcast zu hören.



[Zum Download für das Poster](#)

Quellen

DAeC

<https://www.daec.de/news-details/newsletter-meldepunkt/>

DFS

[VFR-Kundenbereich](#)

- 16.03.2020 VFR Pilot Info 01_2020 update -> Überarbeitete Version VFR Pilot Info 01/2020 Luftraum E

[DFS Archiv VFR Newsletter](#)

- ->2019 ->VFR-Newsletter Ausgabe 01-2019 und VFR-Newsletter Ausgabe 01-2019 Korrektur (enthält nur die Korrektur).

From:

<https://www.balloonwiki.org/de/> - **BalloonWiki**

Permanent link:

<https://www.balloonwiki.org/de/doku.php/podcast/ballon-und-kommunikation-im-luftraum>

Last update: **2022/09/24 15:17**

