

Die Änderung der VFR-Transpondercodes: Vereinheitlichung zum 15. März

Mitte März wird in Deutschland die Regelung zur VFR-Transpondercodeschaltung auf A/C 7000 umgestellt. Der neue Code ist flächendeckend in den Lufträumen G, E und auch in den TMZ (Transponder Mandatory Zone) anzuwenden und löst A/C 0021 sowie A/C 0022 ab

Mit der Harmonisierung des Transpondercodes auf A/C 7000 für den Sichtflugverkehr wird eine internationale ICAO-Festlegung auch in Deutschland eingeführt. Diese Umstellung vereinfacht den grenzüberschreitenden Flugverkehr innerhalb Europas, wo der Squawk A/C 7000 in den meisten Ländern bei Flügen nach Sichtflugregeln bereits geschaltet wird.

Auf die bisher übliche Unterteilung in ein oberes oder unteres Flugband kann verzichtet werden, da die Flughöhe über den Mode C übermittelt wird. Die Transpondersignale sind für die Unterstützung der Flugsicherheit und die Flugsicherungsdienste ausschlaggebend. Dem Fluglotsen er-

schließt sich ein komplettes dreidimensionales Luftlagebild, und dem kommerziellen Luftverkehr wird durch das Transpondersignal die Möglichkeit geboten, mit TCAS/ACAS (Kollisionsvermeidungssysteme) kritische Situationen zu verhindern. Flugzeuge, die mit Transponder ausgerüstet sind, sollten diesen auch ständig im Mode A und C schalten, um den größten Nutzen für alle Luftraumnutzer zu haben. Nur das Mode C Höhsignal ermöglicht dem TCAS eine Ausweichempfehlung zu berechnen, die nur aus einem Sink- oder Steigflug bestehen kann. Eine horizontale Ausweichbewegung ist bisher noch nicht vorgesehen.

Größte Sorgfalt ist vor allem in der

Anfangsphase der Umstellung angebracht, da wir uns mit dem Code A 7000 in den Bereichen der Notcodes 7500 (Entführung), 7600 (Radioausfall) und 7700 (Notlage) bewegen. Ein Bedienungsfehler würde bei der Flugsicherung für große Aufregung sorgen. Die allgemeinen Regelungen zur Transponderpflicht bleiben weiter bestehen.

»Der neue VFR-Transpondercode wird neben allen relevanten Veröffentlichungen auch in der neuen ICAO-Karte sowie der ICAO-Segelflugkarte, die zum 15. März 2007 erscheinen, publiziert«, so Frank Brenner, Sprecher der Bereichsleitung des Geschäftsbereiches Center der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. ■

Unberechtigter Einflug in Flugbeschränkungsgebiete

Das Büro Flugsicherheit beim DAeC erhält immer wieder Informationen aus dem In- und Ausland betreffs unberechtigtem Einflug von Luftfahrzeugen in Flugbeschränkungsgebiete.

Aktuell weist der Nutzer der ED-R145 im süddeutschen Raum auf die gestiegene Anzahl der Luftraumverletzungen im zurückliegenden Zeitraum

hin. Führer von Luftfahrzeugen gehen damit ein nicht zu tolerierendes Sicherheitsrisiko ein. Aus diesem Anlass verweist das Büro Flugsicherheit nochmals auf die Verantwortung der Luftfahrzeugführer zur Respektierung der Regelungen des Luftraumes. Lufträume von Flugbeschränkungsgebieten dürfen nur genutzt werden, wenn diese inaktiv sind - oder gegebenen-

falls mit einer entsprechenden Freigabe der zuständigen Flugsicherungskontrollstelle.

Die Aktivierungszeiten von Flugbeschränkungsgebieten werden grundsätzlich im AIP veröffentlicht. Abweichungen von diesen Aktivierungszeiten sind möglich und werden dann zweckdienlich über NOTAM verbreitet. ■