



Per E-Mail am 11. Mai 2010 an das BMVBS, Referat LR 23, Herrn Nitschke, gesandt:

Sehr geehrter Herr Nitschke,

durch die Deutsche Flugsicherung (DFS) wurde der DAeC darauf hingewiesen, dass die Luft-raumsperrung vom vergangenen Sonntag, 9. Mai 2010, durch Ihr Referat verfügt wurde. U.a. durften im Münchner und Stuttgarter Luftraum keinerlei Flüge stattfinden.

Die Ursache für diese Maßnahme ist hinlänglich bekannt, aber das Drei-Stufen-Modell, nach dem das VAAC (Volcanic Ash Advisory Centre) nun verfährt, ist nicht differenziert genug, um die Belange der Allgemeinen Luftfahrt abzudecken und möglicherweise auch nie für diese ge-dacht gewesen.

Während andere EU-Staaten bei gleicher Sachlage das Flugverbot in Stufe drei für IFR- und VFR-Flüge ausdrücklich auf Turbinen-Flugzeuge präzisiert haben, fehlt diese Ergänzung und Klarstellung in Deutschland bisher.

Dies hat am Sonntag dazu geführt, dass der gesamte Flugbetrieb in der Region in unseren Luftsportvereinen mit Luftsportgeräten, z.B. Motorseglern, Segelflugzeugen eingestellt werden musste. Ein absolut nicht nachvollziehbarer Schritt, insbesondere bei den Luftfahrzeugen die über keinerlei motorisierten Antrieb verfügen.

Die Entscheidung für diese Sperrung hat offensichtlich ausschließlich den kommerziellen Luft-verkehr betrachtet, was vom Ansatz her auch nachvollziehbar wäre. Völlig außer Acht bleibt aber, dass die Luftsportler und ihre Geräte in der Hauptsache nur nach Sicht (VFR) fliegen, wobei klar definierte Abstände zu „Wolken“ einzuhalten sind, und sie zum anderen völlig andere technische Voraussetzungen haben. Ein Ballonfahrer, Hängegleiter und Drachenflieger oder auch speziell Segelflieger hat mit Partikeln, die sich um eine Wolke herum befinden, keinerlei Probleme, in Wolken fliegt er sowieso nicht ein. Aufforderungen der DFS an Segelflugpiloten zu einer Außenlandung stellen eher eine unnötige Gefährdung dar und ob sie rechtlich vertretbar sind zweifeln wir an.

Auch bei einem Sportflugzeug, das mit einem Kolbenmotor betrieben wird, sollten geringste Partikel keine Rolle spielen, da es auch durch die Sandstürme aus der Sahara häufig zu hohen Partikelkonzentrationen kommt, die keinerlei Einfluss auf die einwandfreie Funktion von Kol-benmotoren haben, aber zu bemerkenswerten Ablagerungen auf Gebäuden und Fahrzeugen führt. Hinweisen möchten wir in diesem Zusammenhang auf zahlreich ausgestrahlte Fernseh-bilder, in denen ein isländischer Pilot mit einer Propellermaschine zum Vulkankrater hingeflo-gen ist.

Sehr geehrter Herr Nitschke, wir erwarten, dass Sie als Entscheidungsträger adäquate, der tatsächlichen Gefährdung angepasste Entscheidungen treffen. Genügend Fachleute Ihres Hauses, des LBA und auch der European Aviation Safety Agency können dabei sicherlich mit umfangreichem Sachverstand unterstützen.

Mit freundlichem Gruß

Günter Bertram
Generalsekretär
Deutscher Aero Club e.V.
Hermann-Blenk-Str. 28
38108 Braunschweig
Tel. 0531/23540-20
Fax 0531/23540-11
www.daec.de