

Deutscher Aero Club e.V. • Hermann-Blenk-Straße 28 • 38108 Braunschweig

- Präsidenten/innen der Mitgliedsverbände
- Vorsitzenden der Bundeskommissionen
- Vorsitzenden der Bundesausschüsse
- Bundesjugendleiter
- Ehrenmitglieder

Der Vorstand

Tel.: +49 531 235 40-0
Fax: +49 531 235 40 11
E-Mail: info@daec.de

01. Februar 2021

Sehr geehrtes Mitglied des DAeC,

zunächst wünschen wir Ihnen ein gutes neues Jahr 2021.

Vielleicht haben Sie mitbekommen, dass Ende des Jahres 2020 gegenläufige Schreiben an das BMVI zum Thema Kollisionsvermeidung gesendet wurden.

Wir, das Präsidium des DAeC, sehen uns gezwungen, zu dem seitens DHV, DSV sowie der Bundeskommissionen Segelflug und Gleitschirm- und Drachenflug (nachfolgend verkürzt als „die beiden Bundeskommissionen“ bezeichnet) veröffentlichten, am 16. Dezember 2020 an das BMVI gerichteten Brief Stellung zu nehmen.

Grund hierfür sind im genannten Brief des DHV, DSV und der beiden Bundeskommissionen enthaltene **unzutreffende bzw. verzerrende Äußerungen** zu unserem am 26. November 2020 an das BMVI gerichteten Schreiben mit den wesentlichen Aspekten unseres Strategiepapiers zur Kollisionsvermeidung.

DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen verzerren die Tatsachen in ihrer Stellungnahme zum Teil nicht nur grob – sie haben sich auch offensichtlich nur unzureichend mit den technischen Rahmenbedingungen der Kollisionsvermeidung auseinandergesetzt.

+++

1. Unser Schreiben an das BMVI vom 26. November 2020

Mit Schreiben vom 26. November 2020 adressierten wir, der DAeC, gemeinsam mit der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V., der AOPA-Germany e. V. sowie der Vereinigung Cockpit e. V. die wesentlichen Aspekte des **Strategiepapiers zur Kollisionsvermeidung** im Rahmen des GPAS an Herrn Staatssekretär Steffen Bilger (BMVI).

Im Wesentlichen regen wir – also die vorgenannten Vereinigungen – an, durch ein geeignetes Netzwerk am Boden die Interoperabilität zwischen den verschiedenen von Luftfahrzeugen verwendeten Systemen sowie die Vermeidung von Kollisionen von bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen künftig sicherzustellen. In technischer Hinsicht und aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit haben wir den Einsatz zugelassener und erprobter Technik empfohlen, vor allem ADS-B 1090 MHz, ADS-B UAT 978 MHz, TIS-B sowie FIS-B. Neuen technischen Lösungen gegenüber sind wir aber aufgeschlossen.

Mitglied im



Hauptsponsor



Das Strategiepapier wurde auch der Bundeskommission Segelflug zur Stellungnahme übermittelt – eine fristgerechte Reaktion der genannten Verbände und Bundeskommissionen zum Strategiepapier blieb jedoch aus.

2. Grund unserer Richtigstellung: DHV/DSV-Brief vom 16. Dezember 2020

Auf dieses Schreiben haben DHV, DSV sowie die beiden Bundeskommissionen gemeinsam mit Schreiben vom 16.12.2020 Stellung genommen - ebenfalls an Herrn Staatssekretär Steffen Bilger (BMVI) adressiert. DSV, DHV und die beiden Bundeskommissionen haben ihr Schreiben vom 16.12.2020 nicht nur an Herrn Staatssekretär Bilger übermittelt, sie haben es auch auf ihren Websites veröffentlicht.

Die Verfasser jenes Schreibens behaupten u. a., wir, der DAeC, würden in unserem ursprünglichen Schreiben nicht die Interessen von DSV, DHV sowie den beiden Bundeskommissionen vertreten. Zudem wird dort behauptet, die von uns vorgeschlagenen technischen Maßnahmen seien für den Luftsport nicht oder nur bedingt nutzbar sowie unverhältnismäßig.

3. Zusammenfassung der wichtigsten Punkte unserer Richtigstellung

- Der DAeC als Spitzenverband vertritt satzungsgemäß die Interessen aller ihm zugehörigen Luftsportverbände. Das gilt auch dann, wenn der DAeC mit anderen Vereinigungen kooperiert, so wie hier bei der Erarbeitung des Strategiepapiers.
- Die einzelnen Bundeskommissionen (so auch die Bundeskommissionen Segelflug sowie Gleitschirm und Drachenflug) sind Organe des DAeC und unterliegen vollständig dessen Satzung und zugehörigen Regelwerken (z.B. Good Governance, Geschäftsordnungen etc.).
- Für Luftsportartübergreifende technische Fragen sind nicht einzelne Bundeskommissionen, sondern ist allein der DAeC als Spitzenverband zuständig. Hierzu zählt klar auch die Kollisionsvermeidung in der Luft, die folglich im DAeC durch die Bundesausschüsse Technik, Flugsicherheit und unterer Luftraum behandelt wird.
- Die von uns vorgeschlagenen Präventionsmaßnahmen sind wirksam und effektiv, insbesondere die ADS-B-Technik (die gerade nicht auf das Mode-S Band mit 1090 MHz beschränkt sein soll).
- Es trifft nicht zu (wie von DHV, DSV und den beiden Bundeskommissionen behauptet), dass wir eine Aufrüstung aller bemannten Luftfahrzeuge fordern. Das Gegenteil ist der Fall: die Interoperabilität zwischen den von Luftfahrzeugen verwendeten Systemen kann durch ein geeignetes Netzwerk am Boden sichergestellt werden. Dabei sollen vorhandene und erprobte Systeme integriert werden.
- DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen beteiligen sich auf eigenen Wunsch nicht an den gemeinsamen Bestrebungen im DAeC zur Kollisionsvermeidung unter Luftfahrzeugen und entziehen sich den gemeinsamen Ausschüssen des DAeC.

4. Richtigstellung aller Aspekte im Detail

Finden Sie nun nachfolgend die einzelnen Vorwürfe bzw. unrichtigen Behauptungen des Schreibens von DHV, DSV und den beiden Bundeskommissionen sowie jeweils unsere Richtigstellungen:

1.

Originalfassung DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen:

„Der DAeC vertritt dort als Mitglied in der Autorengruppe nicht die Interessen der unterzeichnenden Luftsportverbände und Sportkommissionen. Wir Unterzeichner vertreten gemeinsam die mehr als 65.000 Luftfahrer und Luftsportler, die mit Segelflugzeugen sowie mit Gleitschirmen und Hängegleiter als Aufwindflieger am Luftverkehr teilnehmen.“

Richtigstellung DAeC:

*Die Präambel der Satzung des DAeC führt aus: „Der Deutsche Aero Club e.V. (DAeC) ist der Dachverband der deutschen Luftsportverbände. **Er vertritt die Interessen der Luftsportler auf Bundesebene sowie auf internationaler Ebene.**“*

Wir, der DAeC, haben in unserem Schreiben vom 26.11.2020 daher auch die Interessen der durch ihre Mitgliedschaft im DAeC satzungsmäßig unterworfenen Verbände DSV und DHV vertreten.

Nach § 23 Satzung des DAeC unterliegen auch die Bundeskommissionen als satzungsgemäße Organe des DAeC der Satzung. Die Mono-Luftsportverbände haben mit Aufnahme in den DAeC die Satzung anerkannt und haben sich an dieser auszurichten.

Ferner besteht in Bezug auf die Entwicklung technischer Lösungen für den Luftsport der Zweck des Verbandes (DAeC) gem. Satzung § 2 n) in: „Betreuung und Unterstützung technischer Entwicklungen für den Luftsport durch Bildung entsprechender Arbeitsgruppen und Einrichtungen.“ Der DAeC handelt mit seinem Vorgehen mithin exakt nach seiner satzungsgemäßen Aufgabe.

Einzelne Bundeskommissionen sind v.a. dann nicht für technische Fragen verantwortlich, wenn diese luftsportartübergreifend relevant sind. Grundsätzlich liegt die Zuständigkeit gem. § 24 Pkt. 1 Satzung DAeC im Bereich rein sportlicher Belange: „1. Die Bundeskommissionen sind zuständig für alle sportlichen Belange und Regeln ihrer jeweiligen Luftsportart.“

Für **übergreifende und spezifische Sachthemen** sind, wie im vorliegenden Fall, die **Bundesausschüsse** gem. § 27 Pkt. 1 Satzung DAeC zuständig: „1. Bundesausschüsse behandeln übergreifende, spezifische Sachthemen, die vorberaten werden müssen, und erstellen Zwischen- oder Abschlussberichte für die Auftraggeber.“

Die Kollisionsvermeidung in der Luft ist evident ein übergreifendes Thema, das im DAeC durch die Bundesausschüsse Technik, Flugsicherheit und unterer Luftraum behandelt wird. **Sowohl DSV und DHV als auch die entsprechenden Bundeskommissionen beteiligen sich auf eigenen Wunsch nicht an den satzungsgemäßen, gemeinsamen, spartenübergreifenden Bundesausschüssen des DAeC.**

Die Bundeskommissionen des DAeC haben keine Mitglieder i.S. einer Mitgliedschaft aller Luftsportler der jeweiligen Sparte. Die mittelbaren Mitglieder des DAeC stellen im Bereich Segelflug zu nahezu 100% die 16 Multi-Luftsportverbände. Dem DAeC wurden bislang durch den DSV 560 Mitglieder gemeldet. Der DHV hat den DAeC zum 31.12.2020 verlassen.

2.

Originalfassung DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen:

„Der in dem sog. Strategiepapier vermittelte Eindruck der Unsicherheit oder nur bedingten Sicherheit im Luftraum in Deutschland wird von uns nicht geteilt.“

Richtigstellung DAeC:

Das Strategiepapier postuliert keine allgemeine Unsicherheit im deutschen Luftraum, sondern bezieht sich einzig auf das Unfallrisiko durch **Kollisionen zwischen Luftfahrzeugen.**

3.

Originalfassung DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen:

„DSV und DHV waren und sind aktiv in der „Initiative Luftraum und Flugsicherheit“ Ihres Hauses BMVI (Referat LF 17 sowie jetzt bei Umsetzung von Teilen durch LF 18) vertreten.“

Richtigstellung DAeC:

Die **Initiative** wurde bereits am 21.03.2019 mit dem Abschlussbericht der „Initiative Luftraum und Flugsicherheit“ **beendet.**

4.

Originalfassung DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen:

„Weiterhin sind in der Initiative vorhandene und zukunftsorientierte Maßnahmen diskutiert und zur Umsetzung größtenteils einvernehmlich vereinbart worden.“

Richtigstellung DAeC:

Es wurden in der Initiative – die mittlerweile beendet ist – **keinerlei konkrete Maßnahmen „einvernehmlich“ zur Umsetzung vereinbart**. Ganz im Gegenteil: In Bezug auf die elektronische Kollisionsvermeidung wurde einvernehmlich die Umsetzung der BFU-Empfehlung 02/17 in einer Stellungnahme durch die Initiative negiert (Abschlussbericht Pkt. 6.1).

Stattdessen wurden vornehmlich fortlaufende Prüfungen und Beobachtungen im Abschlussbericht vermerkt.

Zu der technischen Umsetzung von ADS-B und UAT auch mit Bezug auf die unbemannte Luftfahrt, wie im vom DAeC unterzeichneten Strategiepapier, führt der Abschlussbericht der „Initiative Luftraum und Flugsicherheit“ des BMVI u.a. aus:

S. 47 ff.: „[...] Weiterhin können und sollten die außerhalb Europas genutzten Systeme und Anwendungen betrachtet werden. Dazu gehört auch das UAT System in den USA, das signifikante Vorteile für die General Aviation und auch den Luftsport bieten kann. [...] Zudem müssen die Entwicklungen im Bereich der Drohnentechnologien begleitet werden. [...]“

S. 67: „[...] Die Expertengruppe der Luftraumnutzer empfiehlt dem Regulierer gemeinsam mit den anderen europäischen Partnern, diese Möglichkeit zur Anwendung in Europa zu prüfen. [...]“

Der DAeC, sowie die weiteren unterzeichnenden Verbände des Strategiepapiers, handeln mithin im Sinne des Abschlussberichts der Initiative „Luftraum & Flugsicherheit“.

5.

Originalfassung DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen:

„Die Autorengruppe fordert mit ihrer „Strategie“ einen umfassenden und alternativlosen Zwang zur Neuausrüstung auf Grundlage einer bordseitigen Technologie für alle bemannten Luftfahrzeuge (Segelflugzeuge) sowie später (in noch nicht festgelegter Form) vergleichbar für Luftsportgeräte.“

Richtigstellung DAeC:

Das Strategiepapier fordert **keinen alternativlosen Zwang zur Neuausrüstung** auf Grundlage einer **bordseitigen** Technologie.

Das Strategiepapier listet vielmehr mehrere alternative Formen zur technischen Realisierbarkeit auf. Dazu zählen verschiedene Varianten von ADS-B sowie explizit die Integration weiterer Systeme. Dazu kann, wie im Strategiepapier dargestellt, auch bereits erprobte und verbreitete Technik aus dem Luftsportbereich (z.B. FLARM) gehören.

Weiterhin ist im Strategiepapier dargestellt, dass diese Technologie ihre Grundlage nicht bordseitig finden muss: „Die **notwendige Interoperabilität** zwischen den von Luftfahrzeugen verwendeten Systemen wird **durch ein geeignetes Netzwerk am Boden** sichergestellt.“

6.

Originalfassung DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen:

„Damit fordert ein Teil der Luftraumnutzer (und deren Berufsgruppen) für die nach Anzahl der Pilotinnen und Piloten weitaus größere Luftraumnutzer-Gruppe der Luftsportler, von denen einseitig neue Investitionen in eine endliche Technologie.“

Richtigstellung DAeC:

Der DAeC erkennt die Vielschichtigkeit der Luftraumnutzer und deren Kriterien ausdrücklich an. Dazu zählt neben der Anzahl an Piloten bspw. auch die Anzahl der Luftverkehrsnutzer. **Eine einseitige neue Investition verlangt der DAeC im Strategiepapier nicht.** Wir verweisen (wiederholt) auf die Integration von Systemen speziell für den Luftsport. Weiterhin empfiehlt das Strategiepapier die (bisher nicht vorhandene) Förderung bei der Ausrüstung von Luftfahrzeugen.

Grundsätzlich kann wohl jedwede Technologie als endlich betrachtet werden, im Falle von ADS-B fängt die Ausrüstung der Luftfahrt jedoch grade erst an. Weiterhin spricht sich der DAeC nicht für eine einzige Technologie allein aus, sondern, viel wichtiger, auch für ein neues Prinzip der elektronischen Kollisionsvermeidung.

7.

Originalfassung DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen:

„Der Ansatz der Autoren ist von den Interessen der gewerblichen Luftfahrt und des Motorflugs geprägt, die bereits heute aus nachvollziehbaren Gründen mit Transponder und teilweise ADS-B Out ausgerüstet sein müssen.“

Richtigstellung DAeC:

Der DAeC hat die Interessen aller Bereiche des Luftsports und der Allgemeinen Luftfahrt im **Blick**, dazu zählt **selbstverständlich auch der motorlose Flug.**

Zudem verkennen DHV/DSV, dass bereits heute nicht alle motorisierten Luftfahrzeuge mit einem Transponder ausgerüstet sein müssen. Die ADS-B Out Verpflichtung im Mode-S Band gilt nur für Luftfahrzeuge >5,7t Abfluggewicht oder mehr als 250KTAS Reisegeschwindigkeit. Ferner existiert keine generelle Transponderpflicht für motorisierte Flugzeuge. Der DAeC engagiert sich mit seinem Vorgehen für eine interoperable Lösung, die, fernab der besonders strengen Standards für die Großluftfahrt, auf den Luftsport und die Allgemeine Luftfahrt zugeschnitten ist.

8.

Originalfassung DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen:

„Selbst die EASA rückt von der Verpflichtung des Luftsports zu ADS-B ab und empfiehlt eine freiwillige Ausrüstung. (Quelle: „Best Intervention Strategy“ Airborne Collision Risk der EASA 2019/2020)“

Richtigstellung DAeC:

Die genannte Best Intervention Strategy der EASA wurde initiiert, weil das Problem der Kollisionsvermeidung bis dato nicht zufriedenstellend gelöst werden konnte.

Zugleich befindet sich die Best Intervention Strategy noch in einer frühen Entwurfsfassung, **von einer „Empfehlung“ der EASA kann daher keine Rede sein.**

9.

Originalfassung DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen:

„Mehrere Studien in den USA (Quelle: Final report des US- Aviation Rulemaking Committee (ARC) „UAS Identification and Tracking“ von 2017, Point 6) belegen auch dort bereits eine Überlastung der Frequenzen 1090 MHz sowie ADS-B 978 MHz.

Beide denkbaren Anwendungen sind daher für den Luftsport nicht oder nur bedingt nutzbar.“

Richtigstellung DAeC:

Der DAeC geht durch intensiven und regelmäßigen Austausch mit Behörden und Luftfahrtindustrie sowie seiner tiefgründigen Einarbeitung in das Thema Kollisionsvermeidung davon aus, dass eine Realisierbarkeit im europäischen Luftraum möglich ist.

Dabei unterstützen wir die **stetige Verbesserung vorhandener Technologien** und zielen nicht auf eine 1:1-Umsetzung des US-Systems ab.

Der von DSV und DHV genannte Report der FAA bezieht sich zudem explizit nur auf die Frequenz 1090MHz und auch in diesem Zusammenhang nur auf eine Näherung an das Kapazitätslimit in bestimmten Lufträumen: „*The concern for congestion on the 1090 MHz frequency is particularly acute, as existing studies suggest that this frequency is nearing capacity limits in certain high density airspace areas*“ (Final report des US- Aviation Rulemaking Committee (ARC) „UAS Identification and Tracking“ von 2017, Point 6.6.1).

Zum Verständnis: In den USA befinden sich die 4 größten Flughäfen der Welt. Allein Chicago O'Hare hat ein fast doppelt so hohes Verkehrsaufkommen im Vergleich zu Frankfurt!

Im weiteren Verlauf **stützt der FAA-Report gerade die Auffassungen des DAeC zu ADS-B**. Da uns die beschränkte Kapazität von 1090MHz bewusst ist, sprechen wir uns im Strategiepapier gerade **für die Integration weiterer Systeme (über 1090 MHz hinaus)** aus.

10.

Originalfassung DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen:

„Wir unterscheiden einerseits nach Luftlage-Informationen und Vorschläge zum Handeln für den Luftfahrer im Sichtflug und andererseits nach technischen Systemen zur Flugführung im IFR-Verkehr mit automatisierten Maßnahmen (TCAS). Die vorhandene Luftstruktur schreibt entsprechende Ausrüstung für die Nutzer der jeweiligen Lufträume vor.“

Richtigstellung DAeC:

Die Ausrüstung mit TCAS ist entgegen der Behauptung von DHV/DSV nicht von den Flugregeln (IFR/VFR) abhängig, sondern von den Eigenschaften des Luftfahrzeugs (Commission Regulation (EU) No 1332/2011).

Ferner beschreiben DHV und DSV auch TCAS falsch und nicht vollständig. **Es existiert keine „Luftstruktur“, die eine Ausrüstung mit TCAS abhängig von Luftraumklassen vorschreibt**. Weiterhin ist TCAS kein System zur Flugführung, sondern ein Kollisionsvermeidungssystem, das explizit nicht für navigatorische Zwecke verwendet werden darf.

11.

Originalfassung DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen:

„Daher sind auch die normengebenden Einrichtungen ICAO, FAA, EASA, CAA begründet gegen den weiteren Ausbau und Verwendung von 1090 MHz als Standard für alle Luftraumnutzer (kommerzielle -, General - Aviation, Drohnen und andere Luftfahrzeuge und Luftsportgeräten), da dies zu einer Überlastung führt und die sichere Verwendung im „Kernbereich“ der Flugführung massiv belastet bis unbrauchbar macht.“

Richtigstellung DAeC:

Hier wird der Eindruck vermittelt, dass sich der DAeC für eine weitere und intensivere Verwendung des Mode-S Bands (1090 MHz) für den Luftsport ausspricht. **Das Gegenteil ist der Fall. Der DAeC setzt sich für die Integration weiterer Systeme ein und zielt darauf, den VFR-Flugverkehr, wo möglich, von den Mode-S Standards zu befreien.** (Quelle: DAeC Veröffentlichung aus 2020: Kollisionsvermeidung – Sense and Avoid in Europa – ADS-B in der Allgemeinen Luftfahrt)

12.

Originalfassung DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen:

„Absolute Forderungen einer Seite entsprechen nicht den rechtlichen Grundlagen im Luftverkehr.“

Richtigstellung DAeC:

Es handelt sich beim Strategiepapier nicht um eine „Absolute Forderung“, die irgendeine rechtliche Grundlage im Luftverkehr verletzen würde, sondern um **Vorschläge für technisch geeignete und für alle Luftsportler angemessene Maßnahmen**. Sinn und Zweck des Strategiepapiers ist es, Kollisionen zwischen Luftfahrzeugen zu vermeiden.

13.

Originalfassung DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen:

„Wir setzen auf bereits einsatzfähige sowie neue Systeme mit Multilateration vorhandener Datenquellen mit Hilfe von zukunftsfähigen digitalen Systemen im Cockpit und am Boden, inklusive der Nutzung von Mobilfunk und Internet. Diese sind für die Zwecke des Luftsports als Teil der Luftfahrt insgesamt besser und schneller einsetzbar. Dabei werden zudem die Interessen aller Luftraumnutzer berücksichtigt, die diese Daten nutzen können.“

Richtigstellung DAeC:

Der DAeC hält die **Mobilfunktechnik** zur effizienten Kollisionsvermeidung unter allen Luftverkehrsteilnehmern aufgrund von technischen Limitierungen **für derzeit nicht geeignet**. Dieser Ansatz greift für die bemannte Luftfahrt zu kurz, da die Mobilfunknetze dafür wortwörtlich nicht ausgerichtet sind. Grundsätzlich ist das 4G-Funknetz nur auf die horizontale Ebene (Erdoberfläche), aber nicht auf die vertikale Ebene (Luftraum) ausgerichtet. Daher ist das tatsächlich größte **Funkloch** gar nicht im aktuellen Funkloch-Atlas der Bundesnetzagentur erfasst – und das ist nahezu **der gesamte deutsche untere Luftraum**. **Ferner** rechnet der DAeC durch die Nutzung von Mobilfunkdiensten mit fortlaufenden Kosten für den Luftsport durch Abo-Modelle und dergleichen.

Der DAeC spricht sich schon seit langem für eine interoperable Kollisionsvermeidung unter Nutzung verschiedener Systeme aus.

14.

Originalfassung DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen:

„Nachdem der DAeC (Deutscher Aero Club e.V.) gemeinsam mit Berufsverbänden der Piloten und der Flugsicherung sowie der AOPA ein sogenanntes Strategiepapier zur Kollisionsvermeidung veröffentlicht hat, sahen sich der DSV (Deutscher Segelflugverband e.V.) und der DHV (Deutscher Gleitschirm- und Drachenflugverband e.V.) zu einer Klarstellung gezwungen. Dies auch, weil weder die Fachverbände noch die jeweiligen Bundeskommissionen bei der Erstellung im DAeC mitwirken konnten.“

Richtigstellung DAeC:

Der **Bundeskommission Segelflug** wurde ein Entwurf des Strategiepapiers durch den **Bundesausschuss Unterer Luftraum im DAeC am 31.08.2020 mit Fristsetzung zur Kommentierung versandt**. Die **Frist verstrich fruchtlos** und auch eine durch die BuKo Segelflug angekündigte Behandlung des Schreibens auf der außerordentlichen Mitgliederversammlung am 19.09.2020 erfolgte nicht.

Die Veröffentlichung des Strategiepapiers erfolgte erst am 26.11.2020, wohlgemerkt gut zwei Monate nach der außerordentlichen Mitgliederversammlung der BuKo Segelflug. Generell wird am Thema elektronische Kollisionsvermeidung schon seit Jahren offen im DAeC gearbeitet und

regelmäßig informiert. **Sowohl DSV und DHV als auch die entsprechenden Bundeskommissionen beteiligen sich auf eigenen Wunsch nicht an den gemeinsamen und spartenübergreifenden Bundesausschüssen des DAeC.**

15.

Originalfassung DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen:

„Mit ADS-B (Automatic Dependent Surveillance – Broadcast) würden ständig Daten wie Position und Flughöhe auf der Frequenz 1090 MHz ausgesendet werden. Hintergrund sind die Forderungen seitens des Verbands der kommerziellen Piloten, der Gewerkschaft der Fluglotsen, AOPA und des DAeC, diese Ausstattung absehbar für alle Segelflugzeuge und dann – zeitlich noch nicht festgelegt – für alle anderen Luftsportarten in geeigneter Form verbindlich vorzuschreiben.“

Richtigstellung DAeC:

Das **Strategiepapier erwähnt explizit die Nutzung anderer Frequenzen als 1090MHz** (insbesondere UAT 978Mhz) **sowie auch die Nutzung weiterer Systeme speziell für den Luftsport.**

16.

Originalfassung DHV, DSV und die beiden Bundeskommissionen:

*„Wir wenden bereits seit langer Zeit das System FLARM an, das für fast alle Segelflieger und viele andere Luftsportarten zur Standardausrüstung gehört und von anderen Nutzern (kommerzielle und private Hubschrauber, Allgemeine Luffahrt, Drohnen, **Modellflug** etc.) ebenfalls eingesetzt wird. In Europa sind aktuell 42.000 Geräte, davon in Deutschland 23.000 Geräte, im Einsatz. Dadurch sind Kollisionen oder „near-misses“ seit der Einführung deutlich zurückgegangen.“*

Richtigstellung DAeC:

Etablierte Systeme wie bspw. FLARM gehören auch unserer Auffassung nach zu den auf den Luftsport zugeschnittenen Systemen, wenngleich mittlerweile leistungsfähigere und günstigere Systeme mit offenem Standard schon vorhanden sind bzw. in der Entwicklung zügig voranschreiten. **Die verpflichtende elektronische Kenntlichmachung von Modellflugzeugen sehen wir im Gegensatz zum DSV nicht und schlagen diese ausdrücklich nicht vor und sehen diese auch perspektivisch nicht.**

+++

Liebes Mitglied,

wir hoffen, dass Sie sich die Zeit genommen haben, diese Richtigstellung zu lesen und Ihre Schlüsse daraus ziehen. In Zukunft wird es hoffentlich keine weiteren Anlässe wegen satzungswidrigem Verhalten geben, die uns zu einer Richtigstellung zwingen.

Eine unserer Herzensangelegenheiten ist und bleibt aber die **Vermeidung von Kollisionen zwischen Luftfahrzeugen und die Sicherheit aller LuftsportlerInnen**. Deshalb behandeln wir dieses Thema zentral und mit höchster Sorgfalt.

DHV/DSV sowie die beiden Bundeskommissionen zeigen nicht zuletzt aufgrund ihres unüberlegten Vorgehens, dass sie die Brisanz und Gefahrträchtigkeit des Themas Kollisionsvermeidung nicht zu Ende gedacht haben und dass sie unser Strategiepapier entweder nicht sorgfältig gelesen oder nicht verstanden haben.

Generell informiert der DAeC schon seit langer Zeit offen über das Thema elektronische Kollisionsvermeidung in Veröffentlichungen und Vorträgen (u.a. auf der DAeC HV 2019). Detaillierte Einlassungen des DAeC zum Thema elektronische Kollisionsvermeidung finden Sie auf der Website des DAeC, in der Veröffentlichung „Elektronische Kollisionsvermeidung – Sense and Avoid“.

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte wenden Sie sich hierfür an den Generalsekretär

Mit sportlichen Grüßen

Deutscher Aero Club e.V.

Der Vorstand



Stefan Klett



Sigrid Berner



Michael Rottland



René Heise



Gunter Schmidt