

Trotz Jahrhundertwelle: Keine Höhenfreigaben ohne Transponder!

VON KLAUS BURKHARD

Um bei Welle in Höhen jenseits FL100 (3.000 m MSL) vorstoßen zu können, ist bekanntlich eine Freigabe der zuständigen Flugverkehrskontrolle (FIS) erforderlich. Die wird aber nur der erhalten, der in seinem Flugzeug einen Transponder eingebaut hat, mit dessen Signalen auch ein Segelflugzeug auf dem Radarschirm des Lotsen sichtbar und eindeutig identifizierbar wird. Ist das nicht der Fall, wird der Controller aus verständlichen Gründen keine Höhenfreigabe erteilen. Wer also künftig etwas „höher hinaus“ will, sollte unbedingt in einen geeigneten Transponder investieren.



Doch warum ist das so? Können die Fluglotsen denn nicht verstehen, dass wir Segelflieger bei Wellenwetter einfach höher fliegen wollen – ja müssen? Können die da unten denn nicht mal Fünfe grade sein lassen? Schließlich gibt es solche Wetterlagen ja nicht jeden Tag!

Wir wollten es genau wissen und haben uns die Arbeit am Radarschirm bei FIS-Langen einmal angeschaut.

Herwart Goldbach, der Leiter von FIS-Langen, nimmt mich am Eingang des „Hochsicherheitstraktes“ freundlich in Empfang. Drei Minuten später sitze ich neben Claus Beyer, dem „Controller mit Herz“, der am 05.02.2011 das Erfliegen der „Rheintaldiamanten“ durch seine Höhenfreigaben ermöglicht hat. Claus Beyer, ein gemütlicher Franke, der mit der Fliegerei selbst „nichts am Hut“ hat, wenn man von seiner Tätigkeit als Fluglotse einmal absieht, erklärt mir in aller Ruhe seinen Arbeitsplatz und seine Aufgaben als FIS-Controller.

Was ich zuvor bereits von Herwart Goldbach erfahren habe, wird mir von Beyer noch einmal bestätigt. „Wir bei FIS“, so versichert er glaubhaft, „betrachten alle Flieger als unsere Kunden. Wer sich bei FIS-Langen per Funk meldet um unseren Service in Anspruch zu nehmen, dem helfen wir selbstverständlich auch weiter. So war es natürlich auch an den Wellentagen im Februar und März, als

uns die Segelflieger um Höhenfreigaben jenseits FL100 gebeten hatten“. Natürlich konnte nicht allen Anfragen stattgegeben werden, denn ohne Transponder kann der Lotse dem noch so verständlichen Wunsche nicht entsprechen. Die Ablehnung einer Höhenfreigabe ohne eingebauten Transponder hat nichts damit zu tun, ob der diensthabende Controller selbst Segelflieger ist oder nicht, denn im Süden von Frankfurt gibt es bisher kein definiertes Wellensegelfluggebiet, wie das etwa im Schwarzwald der Fall ist. Dort sind per „Betriebsbestimmung 02/10 für die Abwicklung von Segelflug im Wellensegelfluggebiet Murgtal“ feste Grenzen definiert, innerhalb derer man – nach Freigabe durch FIS-Langen – auch ohne Transponder bis max. FL160 auf der Murgtalwelle „reiten“ kann. Darüber geht es dann wiederum nur mit Transponder.

Während der Aktivierung des Wellenfensters sind Ein- und Ausflüge nur von/nach unten innerhalb der fest definierten Grenzen erlaubt und nur nach vorheriger An- bzw. Abmeldung bei FIS-Langen. Schließlich liegt das Wellenfenster im An- bzw. Abflugbereich des Verkehrsflughafens Stuttgart. Eine Aktivierung des Wellenfensters kann somit auch nur in Absprache zwischen FIS-Langen und den Radarlotsen in Stuttgart erfolgen. Schließlich müssen die während der gesamten Aktivierungszeit ihren aus Westen

an- bzw. nach Westen abfliegenden IFR-Verkehr um dieses Gebiet herumleiten.

Im südlichen Bereich von Frankfurt ist die Sache aber weit komplizierter, denn bei einer Welle am Pfälzerwald behindern dort die über FL100 sich tummelnden Wellenflieger nicht nur den Frankfurter, sondern auch den auf Ramstein und Frankfurt-Hahn anfliegenden Flugverkehr. Und davon ist dort schon an ruhigen Tagen jede Menge Metall in der Luft. Je nach angefragter Höhenfreigabe muss sich der FIS-Controller erst einmal mit den Radarlotsen in Frankfurt, Ramstein und Hahn absprechen, bevor er eine Höhenfreigabe erteilen kann.

„Es ist dann nicht selten, dass sich der jeweilige Radarlotse den einen oder anderen Wellenflieger auf seine Frequenz legen lässt, damit er diesem direkt Anweisungen erteilen kann“, sagt Beyer. „Unter der Woche und zu Stoßzeiten kann aber mit großer Wahrscheinlichkeit auch mit Transponder keine Höhenfreigabe erteilt werden“, fügt Beyer erläuternd hinzu, „da sind die Radarlotsen mit dem planmäßigen IFR-Verkehr voll ausgelastet“. Wenn man die Arbeit der Lotsen einmal hautnah miterlebt, hat man dafür auch vollstes Verständnis. Ein Segelflieger ohne Transponder ist für den Lotsen zu keiner Zeit sichtbar. Und wer würde sich als Fluglotse schon freiwillig einen „Tarnkappenbomber“ in seinen Kontrollbereich holen und damit Russisch-Roulett spielen.