

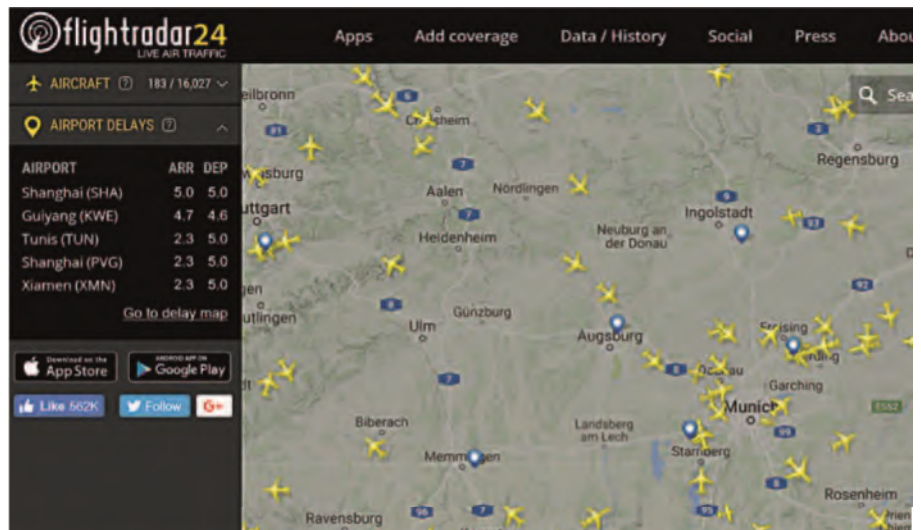
Flightradar24 & Co. – unerwartete Zaungäste!?

Ist es nur Neugier, Luftfahrtenthusiasmus oder sind es evtl. auch neue Erkenntnisquelle für Behörden? Die Webseiten und App's von flightradar24.com; glidertracker.de; radar-box24.com u.a. sind beliebt.

Durch viele ADS-B-out-fähige Transponder in der General Aviation wird es noch ein wenig interessanter zuzuschauen, was da oben gerade herumfliegt. Dieses Interesse teilen nun offenbar auch manche Behörden.

In Bayern kam es an einem Segelfluggelände kürzlich zu einer Anfrage der Landesluftfahrtbehörde zu einem Flug mit einer Motormaschine. Die Behörde hatte den Flug im Internet verfolgt und anschließend eine Mail verfasst. Die Anfrage des Behördenmitarbeiters lautete: "Habe auf flightradar24 einen Flug von und nach ... (Segelfluggelände) mit der D-E... (Datum, Uhrzeit) gesehen. Bei dem Flugmuster sieht es mir mehr nach "Sightseeing" aus. Können Sie mir den Flugzweck bei Gelegenheit mal melden? Danke."

An Segelfluggeländen dürfen Motorflugzeuge, soweit es die Platzgenehmigung zulässt, bestimmungsgemäß nur zum Schleppen oder Absetzen von Fallschirmspringern eingesetzt werden. Passagierflüge, Sightseeingflüge "just for fun-Flüge" oder auch Motorflugausbildung sind nicht zulässig. Dazu benötigt man eine Genehmigung als Landeplatz. Dies wurde in der Vergangenheit teils mit dauerhaften § 25 LuftVG Außenstart- und Landegenehmigungen unterwandert. Die Landesluftfahrtbehörden mussten anhand von Urteilen der Verwaltungsgerichte auch lernen, dass das so nicht funktioniert. Und die Aufsicht zu diesem Thema bequem am Bildschirm zu erledigen, bietet sich da an.



Quelle: www.flightradar24.com

Im konkreten Fall diente der Flug einer Waldbrandbeobachtung für die Luftrettungsstaffel Bayern und genoss daher eine Sonderregelung.

Der Verein, der von dieser Sache berichtete, fragte sich natürlich, ob die Behörde damit "legal" handelt. Soweit man von der Legalität der flightradar & Co.-Plattformen ausgeht (darüber kann man streiten), kann natürlich auch eine Behörde solche Erkenntnisse nutzen. Den "Beweis" dazu, dass z.B. die Landung in der luftverkehrsrechtlichen Nachtzeit durchgeführt wurde, ein Luftraum verletzt wurde oder ein Gastflug auf einem Motorflugzeug von einem Segelfluggelände aus gemacht wurde, wird sie nach der Ersterkenntnis immer über einen Einblick in das Bordbuch, Flugbuch oder Hauptflugbuch führen.

Ergo, das Tracking via Internet reicht nicht für einen Ordnungswidrigkeiten-Bescheid, aber sicher für einen Anstoß zum weiteren Nachforschen.

Bitte nun nicht diese neue Erkenntnisquelle dadurch zum Versiegen bringen, indem man den Transponder bzw. ADS-B-Sender ausschaltet. Diese Elektronik bringt der Luftfahrt einen erheblichen Sicherheitsgewinn. An die Behörde geht aber eben derselbe Appell – bitte nicht die Elektronik, die der Flugsicherheit dient, dazu missbrauchen, Kleinstverstöße in der Luftfahrt ahnden zu wollen. Wer sicher gehen will, kann über die amerikanische Luftfahrtbehörde (Federal Aviation Administration, Email: ASDIBlock@faa.gov) beantragen, dass Kennzeichen und Betreiber nicht mehr öffentlich zugänglich sind. Auch die Plattformen bieten an, auf einen entsprechenden Hinweis des Halters hin, Kennung und andere individuelle Daten auszublenden. Das sicherste Mittel ist natürlich, sich ständig an alle Vorgaben zu halten ..., aber nicht um jedes Flugzeug kann auch noch ein Heiligenschein kreisen.

Frank Dörner

Sitzregelung für Kinder im Flugzeug

Fast zeitgleich gingen in der LVB-Geschäftsstelle zwei Anfragen ein zu der Frage, ob zwei Kinder auf einem Sitz im Flugzeug untergebracht werden dürfen. Die entsprechende Antwort möchten wir daher veröffentlichen.

In der gültigen EASA-Vorschrift NCO.IDE.A.140 heißt es u.a. dazu: "Sitze, Anschnallgurte, Rückhaltesysteme und Rückhaltesysteme für Kinder in Flug-

zeugen müssen mit Folgendem ausgerüstet sein:

1. einem Sitz oder einer Liege für jede an Bord befindliche Person mit einem Alter ab 24 Monaten,
2. einem Anschnallgurt an jedem Fluggastsitz und Rückhaltegeräten für jede Liege,
3. einem Kinder-Rückhaltesystem (Child Restraint Device, CRD) für jede an Bord befindliche Person mit einem

- Alter unter 24 Monaten, und
4. einem Anschnallgurt mit einem Oberkörperrückhaltesystem und zentralem Gurtschloss für jeden Flugbesatzungssitz".

Daraus ergibt sich zwangsläufig, dass zwei Personen (auch Kinder) nicht auf einem einzigen Sitz mit einem Anschnallgurt befördert werden dürfen.

Michael Morr