



**FRANK DÖRNER**  
RECHTSANWALT UND LUFTFAHRTSACHVERSTÄNDIGER

## EINSCHALTEN IST PFLICHT

**Transponder** Seit 2018 müssen in Deutschland Motorflugzeuge einen Mode-S-Transponder eingebaut haben. Was viele nicht wissen: Auch die Benutzung ist Pflicht

**I**m Lauf der letzten Jahre sind Transponder immer kompakter und komfortabler in der Bedienung geworden, und sie benötigen immer weniger Energie.

Schon längst hat sich bei vielen Fliegern die Erkenntnis durchgesetzt, dass diese Geräte nicht nur erforderlich sind, um manche Lufträume zu nutzen, sondern dass ihr Betrieb auch mit Rücksicht auf die eigene Sicherheit sehr sinnvoll ist, weil es immer mehr auf Transpondersignalen basierende Kollisionswarner gibt. Daher sind heute auch vermehrt in Luftfahrzeugen Transponder zu finden, in denen sie nicht zwingend vorgeschrieben sind, etwa in Segelflugzeugen und ULs. Doch Vorsicht: Tatsächlich folgt aus dem Einbau von Transpondern auch eine fast ausnahmslose Pflicht zu deren Aktivierung!

Mit den NfL 1-1011-17 hat die DFS eine Bekanntmachung über das selbstständige Schalten des Transponders bei Flügen nach Sichtflugregeln am 20. April 2017 herausgegeben. Danach haben Luftfahrzeugführer von motorgetriebenen Luftfahrzeugen bei VFR-Flügen den Transponder oberhalb 5000 ft MSL oder oberhalb 3500 ft GND (die größere absolute Höhe gilt) auf Squawk 7000 zu aktivieren. Auch darunter wird per NfL dringend empfohlen, den Transponder auf diesen Code zu schalten. Das gilt jeweils, wenn kein anderer Code zugewiesen wurde.

In der Umgebung einiger Flughäfen sind Zonen mit Transponderpflicht (TMZ für Transponder Mandatory Zone) mit individuellen Transpondercodes und zugehörigen Frequenzen auf der ICAO-Karte veröffentlicht. In diesen TMZ gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten. Entweder muss bei VFR-Flügen schlicht Squawk 7000 abgestrahlt werden. Es erfolgt keine Meldung an die Flugverkehrskontrolle, und es ist auch keine Hörbereitschaft auf der in der ICAO-Karte vermerkten Frequenz zu halten. Wenn man bereits mit FIS in Kontakt steht und von dort einen Transpondercode zugewiesen bekommen hat, verbleibt man natürlich auf dem zugewiesenen Squawk.

Die zweite und über die NfL empfohlene Möglichkeit ist, wenn man nicht schon in Kontakt FIS steht, die auf der ICAO-Karte veröffentlichten Angaben zu nutzen: Während des Flugs in der TMZ wird die Schaltung des veröffentlichten Transpondercodes, verbun-

den mit einer Hörbereitschaft auf der zugehörigen Frequenz, vorgenommen. Ein selbstständiger Funkanruf auf dieser Frequenz ist *nicht* erforderlich. Dem Fluglotsen zeigt der aktivierte Squawk in diesem Fall an, dass der Luftfahrzeugführer bei Bedarf auf der dazugehörigen Frequenz erreichbar ist. Beim Verlassen ist dann wieder Squawk VFR, also Transpondercode 7000 zu rasten. Achtung: Die Schaltung des Transponders be-

deutet nicht, dass die betreffenden VFR-Flüge durch die Flugsicherung überwacht oder gestaffelt werden.

Mit der Verordnung VO (EU) Nr. 2016/1185

wurde jedoch auch, von vielen unbemerkt, seitens der EU eine weitere grundsätzliche Regelung zur Transponder-Schaltung in der SERA-Verordnung VO (EU) Nr. 923/2012 ergänzt. Sie gilt seit dem 12. Oktober 2017. Im Anhang »SERA« ist seither mit der Ziffer 13001 zum Betrieb eines SSR-Transponders folgendes zu finden:

»a) Verfügt das Luftfahrzeug über einen betriebsfähigen SSR-Transponder, hat der Pilot den Transponder während des Fluges durchgängig zu betreiben (...).

b) Piloten dürfen die Funktion IDENT nicht betreiben, sofern sie nicht vom Flugverkehrsdienst dazu aufgefordert werden.

c) Außer für Flüge in Lufträumen, für die von der zuständigen Behörde der Betrieb von Transpondern vorgeschrieben ist, sind Luftfahrzeuge ohne ausreichende elektrische Stromversorgung von der Anforderung zum durchgängigen Betrieb des Transponders ausgenommen.«

Das bedeutet: Neben der nationalen Verpflichtung für motorgetriebene Luftfahrzeuge, oberhalb der genannten Flughöhen sowie immer innerhalb einer TMZ den Transponder unaufgefordert zu aktivieren, verlangen es die europäischen Vorgaben, den Transponder während des Flugs durchgängig zu betreiben.

Üblicherweise ist die Stromversorgung in Ballonen und Segelflugzeugen eher nicht auf den dauerhaften Transponderbetrieb ausgelegt – daher die Ausnahme. Gleichwohl hat die EASA in den AMC zu SERA.13001 ausdrücklich auch Segelflieger dazu aufgefordert, wenn möglich Transponder zu betreiben. ■

## Transponder: wenn drin, dann auch an!



### HABEN SIE JURISTISCHE FRAGEN ZUR LUFTFAHRT?

Unsere neuen Luftrechts-Experten erreichen Sie unter: Frank Dörner, c/o Redaktion fliegermagazin, Tropelwitzstraße 5, 22529 Hamburg oder per E-Mail: redaktion@fliegermagazin.de

# DIE DIGITALE AUSGABE

einfach laden und überall lesen!

für nur 4,49 €

Print-Abonnenten  
zahlen nur **78 Cent**  
pro Ausgabe

**fliegermagazin** gibt es auch als digitalisierte Ausgabe für alle Endgeräte. So haben Sie die wichtigsten Infos rund um das Thema „Fliegen“ immer dabei. Ganz egal, wo Sie gerade sind. Einfach registrieren über:

[www.fliegermagazin.de/digital](http://www.fliegermagazin.de/digital)

Ein Format für alle Endgeräte!



mobil  
lesen



individuell  
skalieren



digital  
sammeln



Erhältlich auf diesen Plattformen – schnell sichern:



[www.fliegermagazin.de/digital](http://www.fliegermagazin.de/digital)