

Antwort an BMK zu Anfrage Flugwetterdienst Innsbruck und Salzburg

Die Fragen sind nur oberflächlich, inhaltlich ausweichend und genau genommen, fachlich eigentlich gar nicht beantwortet worden. Zu behaupten, dass alle Maßnahmen in Übereinstimmung mit der EU Verordnung erfolgt seien, ohne die konkreten Bestimmungen dazu anzuführen, ist nicht ausreichend. Auch ein Schönreden, ohne auf die vorhandenen internationalen Vorschriften einzugehen, ist überflüssig. Richtig ist, dass der Ort der semiautomatischen Verarbeitung nicht festgelegt ist, aber der Ort der Beobachtung bzw. die Verifikation der MANUELL beobachteten Teile der Meldung sind sehr wohl festgelegt, nämlich durch die für die Sichtbeobachtung geltenden Definitionen. Das kann man nicht aus der Ferne machen. Und Augenbeobachtungen sind aus der Ferne aufgrund der Erdkrümmung von Wien aus zweifelsohne nicht möglich. So ist es nun mal. Weiters wurden Behauptungen aufgestellt, die hiermit noch einer Begründung unterzogen werden sollten, zumal gegenteilige Informationen vorliegen. Wichtig ist, dass durch diese Anfrage der Sache ein Zeitstempel (Frühjahr, Sommer 2024) für die Dokumentation der Umsetzung zusätzlich versehen wird. Genauso wie es regelmäßig Unfälle auf der Straße gibt, gibt es immer wieder Unfälle in der Luftfahrt. Wobei in der Luftfahrt – speziell in der Allgemeinen Luftfahrt – sehr oft der Faktor Wetter eine wesentliche Rolle spielt. Wobei es mittlerweile bedingt durch die kontinuierliche atmosphärische Erwärmung auch zunehmend die Airliner erwischt. Ich selbst war in meiner langjährigen Tätigkeit auch mit 2 Unfällen (Salzburg nahe Klesheim und Salzburg nahe Autobahn Ausfahrt Nord) unmittelbar konfrontiert: Sichtflug in der Kontrollzone in Wolken gekommen: jeweils 4 Tote. Zur Festlegung **der Flugsicht durch Punktmessung** zusätzliche Fragen auf Seite 3.

Nachdem schon fast gebetsmühlenartig immer wieder auf die Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 hingewiesen wird, ein Auszug aus der EU (VO) 2017/373:

Anhang II – Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem (SMS)

Abschnitt ARO.GEN.200 Managementsystem

Absatz (c) legt fest, dass das Managementsystem **Folgendes umfassen muss**:

„... (4) Methoden und Verfahren zur Ermittlung von Gefährdungen und zum Umgang mit Risiken im Zusammenhang mit den Sicherheitsrisiken, einschließlich **Sicherheitsbewertungen**, in die **alle relevanten Stellen und Fachbereiche einbezogen werden müssen.**“

Abschnitt ATM/ANS.OR.B.005 Sicherheitsmanagement

„... (2) Methoden zur Identifizierung von Gefährdungen und zur Bewertung und Minderung von Risiken, einschließlich der **Durchführung von Sicherheitsbewertungen**, die sicherstellen, dass das Risikomanagement auf einer systematischen, **proaktiven und dokumentierten Basis durchgeführt** wird und in die **alle relevanten Stellen und Fachbereiche** einbezogen werden.“

In der Beantwortung des BMK wurde angeführt, dass **umfangreiche** Sicherheitsbewertungen (Safety assessments) durchgeführt wurden.

Dazu die Fragen:

Wann wurden diese Bewertungen durchgeführt? Konkretes Datum?

Wann und von wem (nur Stelle) wurden diese ausgeschrieben?

Wo haben diese stattgefunden?

Welche relevanten Stellen und Fachbereiche wurden einbezogen?

Welche relevanten Stellen und Fachbereiche haben teilgenommen?

Gibt es irgendwelche Ergebnisse?

Können diese Ergebnisse (Findings) eingesehen werden?

Welche konkreten Maßnahmen mussten umgesetzt bzw. geändert werden?

Warum wurden die Flughäfen Innsbruck und Salzburg nicht einbezogen?

Oder doch? Wenn, dann wann und wie und welche Bereiche?

Warum wurden die Fachbereiche Flugsicherungsbetrieb und Flugwetterdienst Innsbruck und Salzburg nicht einbezogen?

Oder doch? Wenn, dann wiederum wann und in welchem Umfang?

Wurden diese assessments dokumentiert?

Wie hat sich das BMK als Aufsichtsbehörde in der Überprüfung davon überzeugt – so wie in der Antwort angeführt - obwohl niemand von den relevanten Stellen aus Innsbruck und Salzburg befragt wurde oder teilgenommen hat?

Oder doch? Wann fanden diese angeführten Überprüfungen statt?

Und zum Wetterdienstanbieter ACG:

Hat der Wetterdienstanbieter die Ergebnisse der betrieblich vorgeschriebenen Safety Assessments vorgelegt?

Hat der Wetterdienstanbieter ACG überhaupt safety assessments durchgeführt?

Wenn ja?

Wann in Innsbruck? (Anmerkung: Innsbruck ist ein Kategorie C Platz und wäre besonders sensibel zu betrachten)

Wurden die Hauptkunden von Innsbruck (aus Großbritannien und Skandinavien) darüber informiert bzw. im Vorfeld einbezogen?

Wurde die Flugsicherungsstelle Innsbruck (Betrieb und Wetter) in das safety assesment einbezogen?

Wenn nein. Warum nicht.

Wenn Ja. Wann und wer hat daran teilgenommen? (ohne Namen nur die Stellen und Anzahl der Teilnehmer)

Darf in Innsbruck bei „AUTO“ überhaupt ein Anflug begonnen werden bzw. eine Anflugfreigabe durch den Lotsen erteilt werden?

Anmerkung: Für den Flugbetrieb als auch für den Lotsen eine sehr wesentliche Frage.

Wenn ja. Welche Wetterparameter müssen dazu mindestens vorliegen?

Wann wurde das safety assessment zu remote aus Wien in Salzburg durchgeführt?

Welche relevanten Stellen haben daran teilgenommen?

Hat der Wetterdienstanbieter ACG dies dokumentiert?

Können dieses Findings für Innsbruck und Salzburg eingesehen werden? Nicht unbedingt von Außenstehenden, sondern zumindest von den Betroffenen?

Nachdem Innsbruck und Salzburg mittlerweile überwiegend mit automatischen

Wetterbeobachtungsmeldungen versorgt werden, müssen Agreements mit den Usern vorliegen.

Welche Agreements liegen mit den Flughäfen Innsbruck und Salzburg vor?

Welche Agreements liegen mit den anderen Usern (ansässigen Luftraumnutzern, Hauptkunden, Aeroklub.) vor?

Warum wurden diese Abmachungen nicht im Vorfeld angestrebt und durchgeführt?

Pikanterweise gibt es bis jetzt nur ein (1) Agreement des Wetterdienstanbieters, dass jedoch – glaubt man den Gerüchten - intern von 2 maßgeblich betroffenen Stellen abgelehnt wurde. Ich gehe davon aus, dass das BMK als Aufsichtsbehörde sich nicht täuschen lassen wird und diesem Gerücht auch nachgeht und die Zuverlässigkeit des Anbieters überprüft.

Welche darüberhinausgehenden Vereinbarungen wurden getroffen? So wie vom BMK angeführt!

Mit wem?

Über was ist der Inhalt, wenn nicht einmal die ersten grundlegenden Hausaufgaben zuverlässig bzw. wenn überhaupt gemacht wurden? (Anmerkung: meine Letztinformation: es gibt nur ein (1) schriftliches agreement)

Wird die gewünschte Genauigkeit mit der AUTO-Beobachtung überhaupt erzielt? (Siehe GM2 MET.TR.210 Observing meteorological elements)

Meines Erachtens nicht.

Wenn ja. Warum doch.

(3)

Auch die sicherheitskritischen Nachteile können nicht vom Tisch gewischt werden:

Das System der Fernüberwachung mit Sensoren und Kameras hat einen gravierenden sicherheitsrelevanten Schwachpunkt: Gerade dann, wenn aufgrund kritischer Wetterlagen wie Gewitter, Schneefall, Hagel, Nebel oder Vereisung durch gefrierenden Niederschlag die Informationen für die Piloten, Lotsen und Flughafenbetreiber am wichtigsten sind, ist die Wahrscheinlichkeit der Falsch- und Fehlanzeigen am höchsten. Das kann niemand auf dieser Welt verändern.

Wenn also bei einer Kaltfront mit Schneefall und vielleicht auch noch in der Nacht keine brauchbaren METARs erstellt werden können, was passiert dann?

Es gibt falsche bis keine Daten. Und auch das kann niemand auf dieser Welt verrücken.

Zusätzlich gravierend sicherheitsrelevant ist die Festlegung des für den Flugbetrieb wichtigen Betriebszustands durch Punktmessung: Für die Genehmigung eines Sondersichtfluges in der Kontrollzone ist eine **Flugsicht** von mindestens 1500 Meter und eine Hauptwolkenuntergrenze von 600 FT oder höher erforderlich.

Diese Schwellenwerte sind auch für die Festlegung und Anwendung der jeweilig erforderlichen Staffelungswerte der Flugverkehrskontrolle wichtig und immer genau schlagend. Diese Flugsicht (= Sicht aus dem Cockpit in Flugrichtung) zuverlässig und aussagekräftig durch eine Punktmessung am Boden für die Genehmigung einer Flugdurchführung in der Kontrollzone zu generieren, ist nicht möglich:

Jegliche heranziehende Nebelwand - insbesondere in der Nacht - ist auch durch Kameras – egal ob EASA oder ICAO konform – nicht erkennbar. Ich habe solche Situationen schon hunderte Male erlebt. Man muss in den Herbst- und Wintermonaten extrem wachsam sein, um das Herannahen nicht zu übersehen. Aufgrund meiner langjährigen Erfahrung bin ich mir absolut sicher, dass dies zu weitreichenden Problemen führen wird. Es gibt dazu auch schon dokumentierte Berichte und das obwohl die Nebelzeit noch gar nicht begonnen hat.

Die jeweils vorherrschende FLUGSicht und die dazugehörigen Bewölkungswerte als Basis für den Betriebszustand (no special, IMC, VMC, also VFR darf fliegen bzw. muss dann gestaffelt oder getrennt werden) kann meines Erachtens nur von einer zertifizierten Person vor Ort erstellt werden. Oder von zertifizierten Messgeräten. Nur die gibt es nicht. Die RVR Anlage ist nur für die Messung der Bodensicht zugelassen und dafür auch zertifiziert. Alles andere ist nur eine Momentaufnahme an einem Punkt irgendwo in der Wiese am Flughafengelände. Und hat keine Aussagekraft für die Flugsicht und die Hauptwolkenuntergrenze im kontrollierten Luftraum innerhalb der Kontrollzone als Basis einer zu genehmigenden Flugdurchführung.

Wurde dieser Sachverhalt in den umfangreichen Sicherheitsbewertungen des BMK analysiert?

Wenn ja. Wurde das Ergebnis dokumentiert?

Wie wurde das Bestimmen des Betriebszustandes in der Kontrollzone (Flugsicht, Hauptwolkenuntergrenze) durch Punktmessung am Boden bewertet?

Wenn ja. Wie wird das Ergebnis fachlich begründet?

Wenn nein. Warum nicht.

Zusammengefasst:

Im Sinne der Sicherheit in der Luftfahrt erwarte ich weitreichende Transparenz und Professionalität.

Ich mache diese Anfrage nicht zum Spaß.

Letztendlich wird die Zukunft auch die Antwort liefern, ob die Aufgaben der Flugsicherung und die Aufgaben und Pflichten der Aufsichtsbehörde (siehe LFG §119ff) erfüllt wurden.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Promegger