Zeitschrift: Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 71 (1996)

Heft: 10

Artikel: Noch bessere Überwachung durch Eurocontrol

Autor: Tièche, Tic

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-716408

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

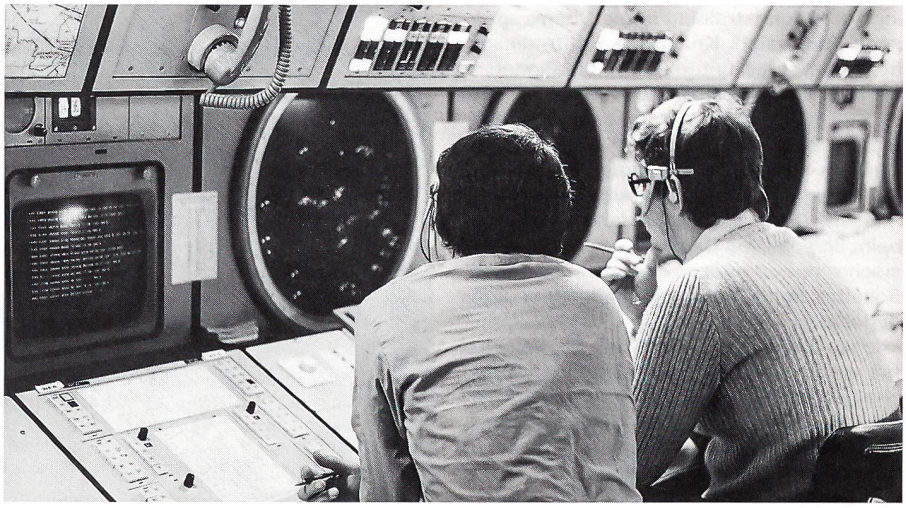
Europas Flugsicherung muss ausgebaut werden

Noch bessere Überwachung durch Eurocontrol

Von Tic Tièche, Photodienst, Bern

tic. Ziviler und militärischer Luftverkehr gefährden immer mehr den Luftraum. Es ist gut, dass der Laie keine Ahnung hat und auch nicht informiert wird, dass täglich so und so viele «Fast-Zusammenstösse» stattfinden; auf den weltweiten Luftstrassen, noch massiver über den lebhaften Flughäfen. Die Flugsicherungssysteme müssen deshalb sofort den gestiegenen Anforderungen angepasst werden.

Hier sind zunächst die jeweiligen nationalen Behörden gefordert. Der Luftverkehr endet aber nicht an der Landesgrenze eines Staates. Aus diesem Grunde ist eine umfassende internationale Abstimmung und Zusammenarbeit dringend notwendig. Und zwar auf zivilem und militärischem Sektor. Diesbezügliche Bemühungen sind zwar durch die Organisation Eurocontrol schon lange im Gange, aber sie genügen heute nicht mehr.



Blick in die Eurocontrol-Zentrale von Maastricht (Niederlande). Vor dem Radarschirm beobachten die Lotsen aufmerksam die Flugbewegungen und sorgen für eine zügig-sichere Abwicklung. Es ist schon so: Ohne Fluglotsen fliegt kein Flugzeug.

Was ist Eurocontrol?

Am 13. Dezember 1960 wurde die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt mit dem Namen Eurocontrol gegründet. Das Übereinkommen wurde von Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden und England unterzeichnet. Es trat am 1. März 1963 für eine Geltungsdauer von 20 Jahren in Kraft. Am 1. Januar 1965 schloss sich Irland dem Übereinkommen an. Bis 1980 hatte sich die Situation auf dem Gebiet der Flugverkehrskontrolle in Europa gegenüber der Zeit der Gründung der Eurocontrol erheblich geändert. Am 12. Februar 1981 wurde auf einer diplomatischen Konferenz in Brüssel ein Protokoll unterzeichnet, durch das das Übereinkommen von 1960 in geänderter Form für einen weiteren Zeitraum von 20 Jahren fortgeführt wird. Dieses Änderungsprotokoll trat am 1. Januar 1986 in Kraft. Zu diesem Zeitpunkt wurde Portugal achter Mitgliedstaat der Organisation Eurocontrol. 1987 nahm Eurocontrol auch die Beitrittsgesuche Griechenlands und der Türkei an. Der Beitritt wird noch für 1989 erwartet.

Vielfältiger Auftrag

Das ursprüngliche Übereinkommen bestimmt, dass die Flugverkehrskontrolle im oberen Luftraum, das heisst im allgemeinen oberhalb von 7500 Metern, der Organisation Eurocontrol zu übertragen ist. Im geänderten Übereinkommen gilt dies auch für den gesamten, also auch unteren Luftraum. Zu den wichtigsten Aufgaben der Eurocontrol gehört u. a. folgendes: Untersuchung der künftigen Erfordernisse des Luftverkehrs und neuer Techniken, um diesen Erfordernissen gerecht zu werden; Prüfung und Förderung von Massnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf dem Gebiet der Flugsicherung; Förderung eines gemeinsamen Vorgehens auf dem Gebiet der Boden- und Bordsysteme für die Flugsicherung und der Ausbildung des Flugsicherungspersonals usw.

Die Einrichtungen der Organisation Eurocontrol zählen insgesamt etwa 1500 Beschäftigte. Sie sind wie folgt über Europa verteilt: Zentralstelle in Brüssel/Belgien; Flugverkehrskontrollzentrale Maastricht/Niederlande; Versuchszentrum Brétigny-sur-Orge/-Frankreich; Zentrale Gebührenstelle Brüssel/ Belgien; Institut für Luftverkehrs-Sicherungsdienste/Luxemburg; Zentrale Datenbank Brüssel/Belgien.

Datenerfassung weltweit

Unter veröffentlichten Flügen versteht man Flüge, die in den Kursflugplänen aufgeführt sind. Die entsprechenden Daten werden dadurch erfasst, dass von einer internationalen Kursflugplanagentur Magnetbänder bezogen werden, auf denen weltweit alle diese Flüge registriert sind. Diese Daten werden sortiert, und diejenigen Flüge, bei denen von der Zentralen Datenbank (ZDB) erfasstes Gebiet überflogen wird, werden zum Zweck der Verarbeitung gespeichert. Alle 15 Tage wird auf diese Weise ein neues Band verarbeitet. Da die von der ZDB erfassten Flugdaten sich nur auf die Start- und Bestimmungsflugplätze beziehen und keine Angaben über die zu fliegenden Strecken enthalten, mussten Standardstrecken geschaffen werden; das sind vollständige Beschreibungen der betreffenden Strecken vom Start- bis zum Bestimmungsflugplatz. Die erste Datenendstelle, die zu direkter Abfrage der ZDB in der Lage war, wurde am 1. August 1984 bei der Benelux-Verkehrsfluss-Steuerungsstelle in Betrieb genommen. Und nach einer umfangreichen Betriebserprobung wurde die ZDB im Juni 1987 von der Europäischen Luftfahrtplanungsgruppe für den betrieblichen Einsatz technisch abgenommen.

Datenausgabe über Parameter

Die ZDB liefert Daten für Zwecke der strategischen (langfristigen) Vorausplanung. Sämtliche Ausgaben werden für einen speziellen Parameter geliefert; der ein Streckenpunkt, ein Flugplatz, ein Sektor oder eine Gruppe von Sektoren sein kann und der ZDB bekannt ist. Eine Warnung bedeutet, dass für einen geografischen Parameter die Verkehrsnachfrage die von der zuständigen Stelle festgelegte Schwelle erreicht oder überschreitet.

Als Papierkopien können Warnungen, Zählungen oder Listen aufgegeben werden. Unter Zählungen versteht man beispielsweise stündliche Zahlenangaben über den Verkehr, der den betreffenden geografischen Parameter überfliegt, an ihm ankommt, von ihm abfliegt oder ihn einfliegt. Die Listen enthalten Angaben über die einzelnen von den Zählungen erfassten Flüge. Jede Ausgabe wird ferner bestimmt durch die Wochentage und durch die Stunden der einzelnen Tage. Die Ausgaben werden bei der ZDB ausgedruckt und mit den Benutzer abgesprochenen Mitteln versandt. Die ZDB stellt den Benutzern auch Dialogabfragemöglichkeiten zur Verfügung. Um diese nutzen zu können, braucht der Benutzer eine Datenendstation, bestehend aus Tastenfeld, Bildschirm und Drucker, die durch eine gemietete Telefonleitung oder das Telefonvermittlungsnetz an die ZDB angeschlossen werden kann. Auch grundlegende Flugdaten können an die Benutzer geliefert werden, die diese als Grundlage für ihre Planung benötigen.

Zentralisierte Zukunft

Die Bundesrepublik Deutschland und die Beneluxstaaten verwirklichen gemeinsam mit der Agentur Eurocontrol ein Konzept zur Integration der fünf Kontrollzentralen in Maastricht, Brüssel, Amsterdam, Bremen und Düsseldorf. Durch den Verbund dieser Zentralen und eine entsprechende Organisation der Aufgaben werden diese Zentralen nach aussen wie eine Einheit erscheinen und arbeiten. Dieses Konzept sollte Modellcharakter in ganz Europa erhalten. Eurocontrol sollte die nächste Systemgeneration spezifizieren und zur Stütze einer leistungsfähigen Verkehrsflussregelung in Europa werden. Nur bei einer starken Zentralisierung lassen sich zukünftig die wachsenden Verkehrsströme noch lenken. Der Himmel über Europa darf sich nicht verdunkeln und zu einem «Unsicherheitsfaktor» werden. Die Forderung ist klar: Europas Flugsicherung muss ausgebaut, effizienter werden. ✚