

---

Vogel und Luftverkehr, Band 1, Heft 2, Seite 71-76 (1981)

---

DAS BIRDSTRIKE COMMITTEE EUROPE, SEINE GESCHICHTE UND SEINE ARBEITS-  
WEISE

von LARS-OLOF TURESSON, Norrköping/Schweden  
(Aus dem Englischen übersetzt von J. Hild)

Zusammenfassung: Nach einer Tagung in Nizza im Jahre 1963 wurde 1966 das Birdstrike Committee Europe gegründet. Mitglieder sind heute nahezu alle westeuropäischen Staaten, die USA und Kanada sowie einige Vertreter Osteuropas. Das Komitee gilt als Beratungsgruppe der ICAO und hat den Auftrag, alle mit dem Vogelschlagproblem zusammenhängenden Fragen zu untersuchen und Empfehlungen für die ICAO zu erarbeiten. Aufgrund dieser Aufgabenstellung gliedert sich das BSCE in sechs Arbeitsgruppen, die sich mit Fragen der Flughäfen, der Datensammlung, des Vogelzuges, des Austausches von Vogelschlagwarnungen, der Radarvogelzugbeobachtung und des technischen Schutzes von Luftfahrzeugen vor Vogelschlägen befassen. Eine enge Zusammenarbeit mit anderen internationalen Institutionen ist sichergestellt.

Summary: According to a meeting at Nice in 1963 the BSCE was established in 1966. Nearly all states of Western Europe, the USA and Canada and some representatives of Eastern Europe are actual members. The committee is intended for an advisory group of the ICAO and has the order to investigate all questions connected with the birdstrike problem and to work out recommendations for ICAO. According to this scope of duties the BSCE can be divided in six working groups, engaged in problems of airdromes, data collecting, bird migration, exchange of birdstrike warnings, observation of bird migration by radar and the technical protection of aircraft against birdstrikes. A close co-operation with other international institutions can be guaranteed.

Das Birdstrike Committee Europe (BSCE) ist eine Organisation, welche von freiwillig arbeitenden Flugsicherheitsexperten gegründet wurde, die sich vornehmlich mit dem Problem des Vogelschlages im Luftverkehr befassen. Das Komitee hat keine spezielle Geschäftsstelle, aber sein Vorsitzender, der Stellvertreter und der "Verbindungsoffizier für

Internationale Angelegenheiten" sowie die anderen Mitglieder des sogenannten Steuerungskomitees sind in die Gesamtarbeit des BSCE integriert, d.h., sie arbeiten ehrenamtlich und nebenamtlich, wobei der Vorsitzende die Korrespondenz führt.

### 1. Historie

Die Arbeit des BSCE auf dem Sektor der Vogelschlagverhütung begann in den frühen 60er Jahren. Die Einführung von Strahltriebwerken im internationalen Luftverkehr hatte die Gefahr des Vogelschlages erheblich erhöht. Einige Experten arrangierten bereits im Jahre 1963 ein Symposium in Nizza, um in Vorträgen diese neue Problematik der Flugsicherheit zu diskutieren. Die Ergebnisse dieses Symposiums waren so erfolgversprechend, daß man sich drei Jahre später entschied, in einen ständigen internationalen Kontakt zu treten und entsprechende Aktivitäten zu entfalten, die letztlich in die Gründung des Birdstrike Committee Europe mündeten.

Das Komitee hielt seine erste Sitzung im Jahre 1966 in Frankfurt.\*) Danach traf man sich alljährlich in verschiedensten Städten Europas, um die neuesten Erkenntnisse auf dem Sektor der Vogelschlagverhütung zu diskutieren. Seit 1978 wurde der Abstand zwischen den Sitzungen auf anderthalb Jahre festgelegt. Während der ersten Jahre waren nur einige wenige westeuropäische Staaten, die USA und Kanada im BSCE vertreten, in den 70er Jahren jedoch erfolgte eine wesentliche Erweiterung, so daß heute etwa 15 - 20 Staaten zum festen Mitgliederstamm des BSCE gehören.

Bis zu den frühen 70er Jahren war der Hauptansprechpartner des Komitees die NATO, die sich in hohem Maße mit dem Vogelschlagproblem befaßte und die Arbeit insbesondere der Radar-Vogelzug-Wetter-Gruppe maßgeblich unterstützte. Nach und nach jedoch bekam das BSCE eine engere Bindung an die ICAO. Im Jahre 1975 wurde die Zusammenarbeit zwischen BSCE und ICAO wie folgt festgelegt:

"Das BSCE fungiert als Beratungsgruppe für die ICAO und wird durch das Europabüro der ICAO in Angelegenheiten der Vogelschlagverhütung im Luftverkehr vertreten."

\*) Die Anregung zu dieser ersten Sitzung erfolgte durch den damaligen General Flugsicherheit der Bundeswehr.

Seit dieser Zeit war die Kooperation zwischen BSCE und ICAO hervorragend. Als besonders erfolgreich haben sich die Bemühungen der ICAO erwiesen, spezielle regionale Workshops zu veranstalten, die 1978 in Bangkok begannen und 1980 in Dakar fortgesetzt wurden. Es ist geplant, einen dritten Workshop in Mexiko-City durchzuführen. Mitglieder des BSCE sind die wesentlichsten Träger derartiger Workshops, die jeweiligen ICAO-Regionalbüros treten als Veranstalter auf.

Die Experten des BSCE gaben der ICAO auch Hilfestellung bei der Einrichtung eines neuen automatischen Analysesystems für Vogelschlagreports, genannt Ibis. Ein erster Bericht über die weltweite Vogelschlagsituation, basierend auf den Daten des Jahres 1980, wurde gerade herausgegeben. Darüberhinaus muß vermerkt werden, daß das BSCE während der letzten Jahre von Zeit zu Zeit auch von der ICAO eingeschaltet wurde mit dem Ziel, bestehende Dokumente zu überprüfen und auf den neuesten Stand zu bringen, im Interesse der internationalen Flugsicherheit.

Kontakte gibt es zudem mit der ECAC (European Civil Aviation Conference), die gleichfalls an den verschiedensten Tagungen des BSCE teilnimmt und sich mit der Einführung von BSCE-Empfehlungen befaßt. Weitere internationale Organisationen wie IATA und IFALPA zeigen Interesse an der Arbeit des BSCE, und im Moment steht das Komitee in Verhandlungen mit der IATA mit dem Ziel, besonders gravierende Vogelschlagprobleme auf speziellen Flughäfen der Welt zu erörtern.

## 2. Arbeitsweisen

Das Birdstrike Committee Europe hat seine Aufgaben wie folgt definiert:

- a. Sammlung, Austausch und Analyse aller Daten und Informationen, die in irgendeiner Weise mit dem Vogelschlagproblem im europäischen Raum zusammenhängen.
- b. Untersuchung und Entwicklung von Methoden zur Kontrolle der Anwesenheit von Vogelarten an und in der Nähe von Flughäfen.
- c. Untersuchungen über die Brauchbarkeit elektromagnetischer Strahlung, z.B. Radar, unsichtbares Licht etc. zur Vogelzugbeobachtung.

- d. Entwicklung von Verfahren zur räumlichen und zeitlichen Warnung von Piloten vor Vogelschlägen, die aufgrund von Beobachtungen in ihrer Wirkung abgeschätzt werden können.
- e. Entwicklung von Verfahren, falls zweckmäßig, für die Flugsicherung, zur Verhütung von Vogelschlägen.
- f. Entwicklung von Verfahren, die einen schnellen und wirksamen Austausch von Vogelschlagwarnungen zwischen den Ländern ermöglichen.
- g. Entwurf von Informationsunterlagen, z.B. Karten für Luftverkehrs-  
informationspublikationen.
- h. Standardisierung aller Verfahren und Methoden innerhalb der europäischen Region.

Die ersten Sitzungen des Birdstrike Committee Europe und seiner Arbeitsgruppen befaßten sich in erster Linie mit neuen Ideen und Möglichkeiten, das Vogelschlagproblem in der Luftfahrt zu lösen. Eine Vielzahl von Vorträgen wurde in dieser Zeit gehalten, die Auskunft gaben über Versuchs- und Forschungsergebnisse, die dann nach ausführlicher Diskussion in den Plenarsitzungen in entsprechende Empfehlungen einfließen konnten.

15 Sitzungen des BSCE wurden bisher durchgeführt, die 16. Sitzung ist für den August 1982 in Moskau geplant, die 17. Sitzung wird wahrscheinlich im Frühjahr 1984 in Italien abgehalten. Für eine Organisation wie das BSCE ohne irgendeine offizielle Geschäftsstelle sind derartige Tagungen von überragender Bedeutung. Das heißt allerdings nicht, daß nicht auch zwischen den Tagungen erhebliche Aktivitäten stattfinden. Der ständige Kontakt innerhalb des Komitees bietet dem Vorsitzenden und anderen Mitgliedern des Steuerungskomitees die Möglichkeit, enge Kontakte mit nationalen Birdstrike Committees zu halten, die in den meisten europäischen Ländern vorhanden sind. Darüberhinaus wurden in den vergangenen Jahren einige spezielle Tagungen des Steuerungskomitees abgehalten, wenn sich spezielle Probleme ergaben.

Den Diskussionen der Arbeitsgruppen kommt eine erhebliche Bedeutung zu. Seit 1975 bestehen 6 derartige Gruppen. Aufgabe der Arbeitsgruppe "Flughäfen" ist das Studium und die Entwicklung von Methoden

zur Vogelkontrolle auf und in der Umgebung von Flughäfen. Diese Aufgabe hat in den letzten 10 Jahren eine Fülle neuer Erkenntnisse gebracht, die nunmehr geordnet werden müssen, um Anwendungsmöglichkeiten für die Praxis zu finden. Entsprechende Dokumente, die an die BSCE-Mitglieder verteilt werden sollen, wurden erstellt. Diese Dokumente gehören zu den bedeutsamsten, die das BSCE während der letzten Jahre erstellt hat.

Die Arbeitsgruppe "Analysis" wird von besonderer Bedeutung sein, sobald das bereits erwähnte automatische Datenerfassungssystem Ibis, das bei der ICAO installiert ist, voll arbeitet. Dieser Arbeitsgruppe kommt auch in Zusammenarbeit mit der ICAO eine besondere Bedeutung zu.

Die zwei Arbeitsgruppen "Vogelzug" und "Radar" arbeiten entsprechend. In der Radar-Arbeitsgruppe werden Verfahren erarbeitet und Studien durchgeführt zur Beobachtung lokaler und großräumiger Vogelzüge. Viele Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe werden von anderen Arbeitsgruppen zur Durchführung ihrer Aufgaben verwendet, z.B. für den Entwurf von Vogelzugkarten, die den Verlauf des Vogelzuges über die Länder Europas sowie die Lage der Vogelmassierungszentren in bestimmten Gebieten Europas zeigen. Die seit einigen Jahren diskutierte Idee zur Errichtung sogenannter Radarketten entlang der Alpen und der Küstenbereiche im Nordseeraum werden in Kürze realisiert werden können mit dem Ziel, einer Erforschung des Vogelzuges in diesen vom Luftverkehr sehr stark frequentierten Räumen näherzukommen.

Eine der ersten Aktivitäten des BSCE war es seinerzeit, ein Verfahren zu entwickeln, das einen möglichst schnellen und sinnvollen Austausch von Informationen bezüglich Vogelschlagwarnungen ermöglichte. Zu diesem Zweck wurde eine spezielle Arbeitsgruppe "Communication" gegründet, die ihren Aufgabenbereich während der letzten Jahre dahingehend erweitert hat, daß sie sich auch mit "Flight Procedures" - Problemen befaßt.

Die jüngste Arbeitsgruppe des BSCE ist die sogenannte "Structural Testing of Airframes - Gruppe", die sich zum Ziel gesetzt hat, die Ergebnisse von technischen Versuchen zu sammeln und zu analysieren, um daraus Empfehlungen für die Neukonstruktion von Luftfahrzeugen ableiten zu können.

Es ist klar, daß der Hauptteil der Arbeit des Komitees von den Mitgliedern der Steuerungsgruppe, dem Vorsitzenden und dem Verbindungs-offizier geleistet werden muß. Eine andere wichtige Tatsache ist die Feststellung, daß die Aktivitäten des BSCE durch die große Variabilität der Interessen der einzelnen Mitglieder bestimmt wird. Das aber liegt an der sehr unterschiedlichen Ausbildung und an der sehr unterschiedlichen beruflichen Tätigkeit der Mitglieder des BSCE innerhalb der Flugsicherheit. Gerade darin liegt aber der Vorteil und gerade dadurch ist sichergestellt, daß die Vielfalt in der Betrachtungsweise dieses speziellen Problems beachtet wird.

Anschrift des Verfassers:

Lars-Olof Turesson, Board of Civil Aviation, Fack, S-601 01  
Norrköping/Schweden

### Vogelschlagverhütung im Jahr 2000

