Was nicht stimmt mit der angeblichen Störung des GPS-Signals von Leyen's Flugzeug

Die Europäische Kommission behauptet, dass das GPS-Signal von Ursula von der Leyen’s Flugzeug vor der Landung gestört wurde. Sie beruft sich dabei auf bulgarische Behörden, die am Donnerstag genau das Gegenteil behaupteten.

Ein Korrespondent der Financial Times, der an Bord war, schrieb, dass das Flugzeug eine Stunde lang in der Luft kreiste, bis der Pilot mit Hilfe von Papierkarten landete. Die bulgarische Regierung erklärte in einer Stellungnahme, dass das GPS-Signal verloren ging, als sich das Flugzeug der Stadt Plovdiv näherte.

Quelle:
https://blog.kumhofer.at/was-nicht-stimmt-mit-der-angeblichen-stoerung-des-gps-signals-von-leyens-flugzeug/

Der Vorfall ereignete sich während Leyens viertägiger Reise durch EU-Mitgliedstaaten, die an Russland, Weißrussland oder das Schwarze Meer grenzen.

Die Meldung über die Störung wurde am Montag (1. September) auch von EU-Sprecherin Arianna Podestová bestätigt, die unter Berufung auf bulgarische Behörden hinzufügte, dass der Verdacht auf eine russische Einmischung bestehe.

Mit diesem Motiv wurde die Meldung von führenden internationalen Medien aufgegriffen.

Die EU gab keine weiteren Details bekannt, aber der Sprecher erklärte, dass der Vorfall „die unerschütterliche Entschlossenheit der Union, ihre Verteidigungskapazitäten und ihre Unterstützung für die Ukraine“ gegen die seit dreieinhalb Jahren andauernde russische Invasion zu verstärken, bekräftigen werde.

Wir sind alle auf dem östlichen Flügel, erklärte Rutte

Der EU-Kommissar für Verteidigung, Andrius Kubilius, erklärte, dass die Union die Anzahl ihrer Satelliten in niedriger Umlaufbahn erhöhen werde, um die Erkennung von Störungen zu verbessern. Italien begann daraufhin, die Geheimhaltung der Routen staatlicher Flüge in Betracht zu ziehen.

Der mutmaßliche Vorfall blieb auch von der Nordatlantischen Allianz nicht unbeachtet.

„Der gesamte Kontinent ist einer direkten Bedrohung durch Russland ausgesetzt“, sagte NATO-Generalsekretär Mark Rutte während einer Pressekonferenz am Dienstag in Luxemburg an der Seite des dortigen Premierministers und Verteidigungsministers. „Wir alle befinden uns jetzt am östlichen Flügel – egal, ob Sie in London oder in Tallinn leben“, fügte er hinzu.

Er merkte an, dass die Allianz „Tag und Nacht“ daran arbeite, Störungen des GPS-Signals zu verhindern und sicherzustellen, dass „sich so etwas nicht wiederholt“.

Etwas anderes behauptet der Flugverfolgungsdienst

Flightradar24, ein Dienst zur Verfolgung von Flügen in Echtzeit, stellte die Version der Europäischen Union in Frage. In einem Beitrag im sozialen Netzwerk X erklärte der Dienst, dass der Transponder des Flugzeugs während des gesamten Fluges – vom Start bis zur Landung – eine gute GPS-Signalqualität gemeldet habe.

Laut Online-Daten betrug die geplante Flugzeit 1 Stunde und 48 Minuten, tatsächlich dauerte der Flug jedoch 1 Stunde und 57 Minuten, also nur neun Minuten länger.

SkAI Data Services, ein auf Luftfahrtdaten spezialisiertes Technologie-Startup mit Sitz in der Schweiz, gab auf LinkedIn an, dass „in der Region regionale Störungen in höheren Flughöhen festgestellt wurden”, aber die Flugdaten deuten nicht darauf hin, dass von der Leyens Flugzeug das GPS-Signal verloren hätte.

Darüber hinaus bestritt Russland, für den Ausfall des Navigationssystems verantwortlich zu sein. „Ihre Informationen sind falsch”, sagte Kreml-Sprecher Dmitri Peskow am Montag.

Quelle:
https://blog.kumhofer.at/was-nicht-stimmt-mit-der-angeblichen-stoerung-des-gps-signals-von-leyens-flugzeug/

Die Europäische Kommission dämpft die Gemüter

Am Dienstag äußerte sich Von der Leyens Hauptsprecherin Paula Pinho bereits zurückhaltender. Ohne ins Detail zu gehen, bestätigte sie gegenüber Journalisten, dass es zu GPS-Störungen gekommen sei und dass das Flugzeug glücklicherweise sicher gelandet sei. Sie wiederholte, dass die bulgarischen Flugsicherungsbehörden als erste den Vorfall bestätigt hätten.

Zu Fragen über die Verwendung von Papierkarten durch die Piloten äußerte sich Pinho nicht. Sie konnte auch keine Details zur Flugzeit nennen, nur dass diese „wesentlich länger“ gedauert habe als geplant.

Papierkarten sind nicht erforderlich

Der ursprüngliche Bericht der FT hat auch andere Dinge ausgelassen.

Róbert Breda vom Lehrstuhl für Luftfahrttechnik und Marek Češkovič vom Lehrstuhl für Avionik der TUKE sagen gegenüber Štandard, dass moderne Verkehrsflugzeuge mit mindestens zwei Empfängern für Satellitennavigationssignale ausgestattet sind.

Sie empfangen also auch Signale vom europäischen System Galileo, gegebenenfalls von BeiDou oder GLONASS – je nach Bordausstattung des jeweiligen Flugzeugs. [Die Nutzung des Navigationssystems GLONASS ist für alle Nutzer, auch aus dem Ausland, möglich, Anm. d. Red.]

„Die Artikel, die ich in der Presse verfolgt habe, erwähnten diese Systeme überhaupt nicht und führten sie nicht als grundlegende Navigationssysteme für die Nahbereichsnavigation im Falle eines Verlusts der GPS-Signale auf.

Ein mit diesen Systemen ausgestattetes Flugzeug kann auch bei Verlust und Störung des GPS-Signals sicher navigieren, allerdings mit höheren Anforderungen an die Fähigkeiten des Piloten, insbesondere in der Landephase“, erklärt Breda.

Češkovič fügt hinzu, dass moderne Flugzeuge neben dem Signal von Satellitensystemen auch über andere Möglichkeiten verfügen. „Zum Beispiel ein Trägheitssystem, das auf der Bewegung des Flugzeugs basiert, aber regelmäßig mit Hilfe von GPS korrigiert wird. Darüber hinaus helfen Systeme wie VOR und DME dabei, die Richtung und Entfernung zu einer festen Station am Boden zu bestimmen, die sich häufig am Flughafen befindet, auf dem das Flugzeug landen soll. Um diese älteren Systeme nutzen zu können, benötigen Piloten Luftfahrtkarten, die in Papierform oder digital vorliegen können. Darüber hinaus können sie sich auch visuell anhand des Geländes und bekannter Orte aus dem Cockpit navigieren. Außerdem kann ihnen ein Fluglotse am Boden helfen, der sie auf dem Radar verfolgt und sie mit Hilfe von Funkbefehlen auf die richtige Route oder Landung leitet“, erklärt der Experte.

Störungen sind in Konfliktgebieten üblich

Am Dienstag milderte der bulgarische Ministerpräsident Rosen Željazkov seine Behauptungen über eine direkte russische Einmischung und bezeichnete den Vorfall als eine gewöhnliche Störung, die eine Folge der weitreichenden Auswirkungen des Krieges in

der Ukraine sei.

„Es ist nicht notwendig, die Situation zu untersuchen, da solche Störungen weder eine hybride noch eine kybernetische Bedrohung darstellen“, zitierte Politico den bulgarischen Ministerpräsidenten. Er bezeichnete solche radioelektronischen Störungen seit Beginn des Konflikts in der Ukraine als üblich.

Der Experte Češkovič erklärt, dass Störungen in der Nähe von militärischen Konflikten auftreten, da Kampfmittel und intelligente Munition Satellitennavigationssignale zur Zielerfassung nutzen.

Signalstörungen sind aufgetreten, wiederholt Leyenes Büro

Die Sprecherin der Kommission, Arianna Podestová, betonte am Donnerstag, dass die Kommission nie behauptet habe, dass die gemeldeten GPS-Signalstörungen mit gezielten Aktivitäten in Verbindung stünden, und sich auch nicht dazu geäußert habe, wie lange das Flugzeug vor der Landung über Plovdiv gekreist sei. Unter Berufung auf die bulgarischen Behörden beharrte sie jedoch darauf, dass „eine Störung des GPS-Signals aufgetreten ist“.

Dennoch merkte sie an, dass Brüssel diesen Vorfall nicht untersuchen wolle und es den bulgarischen Behörden überlassen bleibe, zu entscheiden, wie sie in dieser Angelegenheit vorgehen wollen.

Bulgarien behauptet das Gegenteil

Am Donnerstag äußerten sich auch die zuständigen Stellen zu der Situation. Ihre Aussagen stehen jedoch im Widerspruch zu denen aus Brüssel.

Der bulgarische Ministerpräsident Rosen Željazkov erläuterte den Vorfall vor den Abgeordneten des Parlaments.

Er stellte fest, dass die drei zuständigen Aufsichtsbehörden für das Funkfrequenzspektrum – die Kommunikationsregulierungskommission, die Staatliche Agentur für nationale Sicherheit und die ATSA-Agentur – im Bereich des Flughafens Plovdiv keine Störung des GPS-Signals festgestellt hätten, die die Flugnavigation oder das Landesystem beeinträchtigt hätte.

Auch andere Flugzeuge hätten zu diesem Zeitpunkt und in diesem Gebiet keine solche Störung gemeldet. Aus der Kommunikation zwischen dem Kapitän, der Besatzung und der Flugsicherung gingen keine Anzeichen von Besorgnis oder Notlage hervor.

Während des gesamten Fluges sendete der Transponder von Leyenes Flugzeug ununterbrochen und das GPS-Signal war von guter Qualität. Der Politiker betonte zweimal, dass die Verspätung nur fünf Minuten betrug, was innerhalb der zulässigen Grenze liegt.

Der bulgarische Premierminister erklärte, dass Flugereignisse im Zusammenhang mit GPS-Signalstörungen gemäß den geltenden Vorschriften nicht zwingend untersucht werden müssen. Die endgültige Entscheidung über die Notwendigkeit einer Untersuchung liegt bei der Nationalen Behörde für die Untersuchung von Unfällen im Luft-, Wasser- und Schienenverkehr.

Quelle:
https://blog.kumhofer.at/was-nicht-stimmt-mit-der-angeblichen-stoerung-des-gps-signals-von-leyens-flugzeug/

„Der Grund, warum Bulgarien beschlossen hat, den Vorfall nicht zu untersuchen, kann politischer oder pragmatischer Natur sein – es gab keine offizielle Meldung der Situation als Flugunfall“, schließt Češkovič.

Foto: Christian Charisius/picture alliance via Getty Images

ℹ Dieser Beitrag stammt ursprünglich von statement.at

Quelle:
https://blog.kumhofer.at/was-nicht-stimmt-mit-der-angeblichen-stoerung-des-gps-signals-von-leyens-flugzeug/