

Unbehagliches Schweigen

Wer kennt sie nicht, diese Situationen unbehaglichen Schweigens. Wenn man meint, zwingend etwas sagen zu müssen ... Ganz ähnlich kann sich ein Durchflug durch eine TMZ anfühlen. Mit dem Unterschied – in einer TMZ ist Schweigen genau das Richtige!

Im März 2023 hat das NfL 2023-1-2700 den Durchflug durch eine TMZ zwar nochmals geschärft und es mit einer Ausnahme vereinheitlicht, trotzdem blieb in der Praxis häufig noch das unbehagliche Gefühl, es nicht richtig zu machen. Wie der Durchflug durch eine TMZ mit einem guten Gewissen ablaufen kann, hier nochmals als Schritt-für-Schritt-Anleitung.

Da das NfL 2023-1-2700 insbesondere die Abmeldung von einer vorherigen FIS-Frequenz vereinheitlicht, wollen wir unseren virtuellen TMZ-Durchflug auch ein paar Meilen zuvor „auf Strecke“ beginnen.

Sich als PIC auf einem VFR-Überlandflug bei FIS anzumelden fällt nicht nur in die Rubrik „good airmanship“, sondern ist Voraussetzung für Verkehrsinformationen (entsprechend freier Kapazitäten) und dient somit als „back-up“, beispielsweise bei Orientierungsverlust oder Aufzug schlechten Wetters etc. Wichtig dabei: Funkdisziplin! Schon mit unserem Einleitungsanruf – quasi unserer

Visitenkarte – signalisieren wir dem Lotsen, mit wem er es zu tun hat. Dabei ist es ganz einfach, wenn man ein paar Basics beachtet.

1. FIS wird in Deutschland mit „Langen INFORMATION“ angesprochen. Nicht Info, nicht Radio, sondern INFORMATION. Trifft man dabei noch den richtigen Sektor, es gibt elf (!) verschiedene, spricht man schon mal mit der zuständigen Stelle. Welche Frequenz die richtige ist, lesen wir auf der ICAO-Karte am Rand eines jeden Sektor in grün ab, z.B. LANGEN INFORMATION 119,150.

2. „In der Ruhe liegt die Kraft“ heißt es so schön. Und das gilt auch beim Funken. Nach dem Rasten der Frequenz sollte zunächst einen Moment in die Frequenz „hineingehört“ werden, um niemanden zu unterbrechen und um im besten Fall auch schon erste Informationen aufzunehmen. Der Moment der Ruhe darf auch dazu dienen, sich

- Reihenfolge,
- Kennzeichen und
- Inhalt der Meldung noch einmal ins Bewusstsein zu rufen.

Beispiel FIS Anmeldung:

Pilot: ANRUF
„Langen Information, D-EXYZ“

FIS: BEGRÜßUNG
„D-EXYZ, Langen Information“

Pilot: KENNZEICHEN „D-EXYZ,
MUSTER Piper 28,
FLUGREGEL VFR,
POB 3 Personen
FLUGSTRECKE von EDGS nach EDGW
POSITION, Position Siegen,
HÖHE 3.000ft
ABSICHT erbitte Verkehrsinformation.“

Sollte von FIS ein Transponder Code zugewiesen werden, wird dieser bestätigt und gesetzt. Fertig!

Fliegen wir nun auf unserem Weg nach Emden z.B. auf die TMZ (Transponder Man-

datory Zone – Zone, in der ein Transponder verpflichtend auf vorgeschriebenen Code zu schalten ist) Münster zu oder wünschen keine weiteren Informationen von FIS, melden wir uns ganz einfach ab. Auch wenn wir nach dem Durchflug durch die TMZ wieder auf die gleiche FIS Frequenz zurückkehren wollen/müssen!

Pilot: ABMELDUNG
„Langen Information, D-EXYZ verlässt die Frequenz“

TMZ-Verfahren

Mit der Absicht, hier im Beispiel, die TMZ von Münster-Osnabrück durchfliegen zu wollen, beginnt nun das TMZ-Verfahren. Und

FIS Anruf - Struktur



Einleitungsanruf (Pilot)

Zu rufende Stelle

Rufende Stelle

Antwort (FIS)

(verkürztes) Kennzeichen

Rufende Stelle

Meldung (Pilot)

1. Rufzeichen,
2. Muster & Flugregel,
3. Anzahl Personen,
4. Startflugplatz (ICAO-Kennung),
5. Zielflugplatz (ICAO-Kennung),
6. Position, Flughöhe oder -fläche
(zur Überprüfung der vom Transponder angezeigten Flughöhe – Grundlage für QNH)
7. Absicht

FIS Anruf - Beispiel



Einleitungsanruf (Pilot)

„Langen INFORMATION

D-EXYZ“

Antwort (FIS)

„D-EXYZ

Langen INFORMATION“

Meldung (Pilot)

1. „D-EXYZ
2. Piper 28, VFR
3. 3 Personen,
4. von EDGS *Siegerland*,
5. nach EDWE *Emden*,
6. Position Siegen, 3.000 ft,
7. erbitte Verkehrsinformationen“

Verkehrsinformationen können nur bei vorhandenen Kapazitäten erwartet werden!

ABB.1: Struktur des FIS-Anrufs und Beispiel



ABB. 2: Kartendarstellung einer TMZ

dieses ist an Einfachheit kaum zu überbieten.

1. Festgelegten Transponder-Code setzen

Wie im Beispiel (ABB. 2, ForeFlight TMZ-Screenshot) zu sehen, ist der TMZ Münster-Osnabrück der Transponder Code 6104 zugewiesen. Dieser wird selbstständig – ohne vorheriges Anfragen und Bestätigen – gesetzt. Mit dem Setzen des richtigen Transponder Codes im Mode „S“ erscheinen wir nun auf dem Radar-Schirm des Lotsen mit Höhe, Geschwindigkeit und Kennung sowie einer Sammelmarkierung (z.B.: „MO“), mit der kenntlich gemacht wird, dass wir den vorgegebenen Transponder Code gesetzt haben.

Somit weiß der Lotse, dass wir die TMZ durchfliegen wollen und uns des TMZ-Verfahrens bewusst sind. Um uns auf der zugehörigen Frequenz erreichen zu können, sollte es nötig sein, müssen wir die dafür passende Frequenz rasten und Hörbereitschaft halten.

2. Auf festgelegter Frequenz Hörbereitschaft halten

Die MONITOR Frequenz (hier im Beispiel 129.300) ist ebenfalls auf der ICAO-Karte angegeben. Diese wird kommentarlos gerastet und Hörbereitschaft gehalten. Wir melden uns NICHT AN, stellen KEINEN FUNK-KONTAKT her und melden uns beim Ausflug aus der TMZ auch NICHT AB. Wir halten nur Hörbereitschaft und antworten, falls wir angesprochen werden. That's it!

„RADIO“ - Struktur**Einleitungsanruf (Pilot)****Zu rufende Stelle****Rufende Stelle****Antwort „RADIO“****(verkürztes) Kennzeichen****Rufende Stelle****Meldung (Pilot)****1. (verkürztes) Rufzeichen****2. Flugzeugtyp****3. Position, Flughöhe****4. Absicht****ZUR LANDUNG /****ZUM TIEFANFLUG /****AUFSETZEN UND****DURCHSTARTEN...****„RADIO“ - Beispiel****Einleitungsanruf (Pilot)****„Emden RADIO****D-EXYZ“****Antwort „RADIO“****„D-YZ****Emden RADIO“****Meldung (Pilot)****1. „D-YZ****2. Piper 28****3. Leer, 2.000 ft****4. ZUR LANDUNG“**

ABB. 3: Struktur des Anrufs eines Radio-Platzes

Anflug Radio-Platz

In Emden angekommen, ändern sich nun die Vorzeichen ein wenig, hier ist wieder mehr zu sprechen, anders als in der TMZ. Wir müssen uns melden. Zwar wohl dosiert, aber dafür nicht nur einmal im Anflug, sondern an jedem relevanten Punkt der Platzrunde. Nur so können sich andere Piloten ihr „mentales Radarbild“ über den Verkehr am Platz schaffen. Wie das funktioniert, das schauen wir uns für unseren virtuellen Anflug an.

Beispiel Anflug Anmeldung:

Pilot: ANRUF
„Emden Radio, D-EXYZ“

FIS: BEGRÜßUNG
„D-YZ, Emden Radio“

Pilot: KENNZEICHEN „D-YZ,
MUSTER Piper 28
FLUGREGEL VFR
FLUGSTRECKE von SIEGERLAND
nach EMDEN,
POSITION, Position Leer,
HÖHE, 2.000 ft,
ABSICHT zur Landung.“

Nach erfolgreicher Anmeldung bei „RADIO“ (Achtung: Auch hier gab am Jahresanfang eine Änderung) melden wir fortan nur noch unsere Positionen in der Platzrunde.

Funken erscheint oft schwieriger, als es ist. Da wir mit unserem Einleitungsanruf einen

Wir sind umgezogen: Airwork Press GmbH Kaiserstraße 118 • 61169 Friedberg Telefon: +49 6031 9648 425

ersten Eindruck bei unserem Gegenüber hinterlassen, lohnt es sich, vor dem Drücken der Sprechtaaste kurz nachzudenken. Der Einleitungsanruf ist quasi unsere Visitenkarte! Aber keine Angst. Der Lotse am anderen Funkgerät ist nicht unser Feind und hilft gern und geduldig über den einen oder anderen Fauxpas hinweg. Falsch funken ist immer noch besser, als gar nicht funken. Und wie auch beim Fliegen, nur die Übung macht den Meister – also: Fleißig Sprechtaaste drücken!

Die eingangs erwähnte Ausnahme des TMZ-Verfahrens sei der Vollständigkeit halber noch erwähnt. Die TMZ von Egelsbach verfügt gleichzeitig über eine RMZ (wie auch Emden), womit ohnehin eine Anmeldung erforderlich wird.

 tj@easymemoryitem.com

Über den Autor: Tino Janke ist Bauingenieur und fliegt beruflich auf dem A330. In seiner Freizeit sitzt er meist im Cockpit eines Segelflugzeugs oder entwickelt die App „Easy Memory Item“ weiter, die professionelle Checklisten und Notverfahren einem möglichst großen Kreis von Piloten zugänglich machen soll. Mehr über diesen Link:



1



Standortmeldungen

D-YZ**Gegenanflug****Piste 25****Zur Landung**

2



Standortmeldungen

D-YZ**Queranflug****Piste 25**

3



Standortmeldungen

D-YZ**Endanflug****Piste 25**

Standortmeldungen in der Platzrunde