Sicherheit im Luftraum G und E

Fliegen im Umfeld von Flugplätzen mit und in TMZ (mit Hörbereitschaft)

Ziel: Auffrischung der Kenntnisse und richtiges Verhalten mit Airmanship

Seit einigen Jahren nutzen wir in Deutschland TMZ (Transponder Mandatory Zone). Die dringende Empfehlung „ …mit Hörbereitschaft…“ ist seit dem 16.03.2017 im Luftfahrthandbuch VFR ENR 1-18 veröffentlicht. Das bedeutet, dass alle Luftfahrzeuge, die mit Transponder ausgestattet sind, die TMZ der Flugplätze ohne Freigabe befliegen dürfen und zur Erhöhung der Flexibilität während des Aufenthaltes in der TMZ auf der in der Luftfahrtkarte veröffentlichten **„Monitor“ Frequenz Hörbereitschaft** halten und dies durch den dort ebenfalls jeweils für den Standort **vorgegebenen Transpondercode** anzeigen.

Standorte mit einer TMZ (mit Hörbereitschaft) sind u.a.:

• Paderborn/Lippstadt • Weetze/Niederrhein • Hahn • Friedrichshafen • Münster/Osnabrück • Dortmund	• Memmingen • auch Lufträume mit höherem Schutzgrad (wie C) sind teilweise seitlich oder über den anderen Lufträumen in der Höhe mit TMZ ergänzt (Hannover, Hamburg, Nürnberg etc.)

Das Luftraummodul TMZ mit Hörbereitschaft hat sich bereits im ersten Jahr bewährt, obwohl wie bei jeder Neuerung anfängliche Schwierigkeiten zu verzeichnen waren. Die konsequente Durchführung des Verfahrens

- **Transponder auf den Gebietscode** (z.B. Paderborn 6102) und
- das **Funkgerät auf die Gebietsfrequenz** (z.B. Paderborn Monitor 125.225) schalten und **Hörbereitschaft** halten (keine Kontaktaufnahme)

ermöglicht dem Fluglotsen im Bedarfsfall die Kontaktaufnahme zum VFR-Verkehr zur Verbesserung der Situational Awareness für alle Beteiligten.

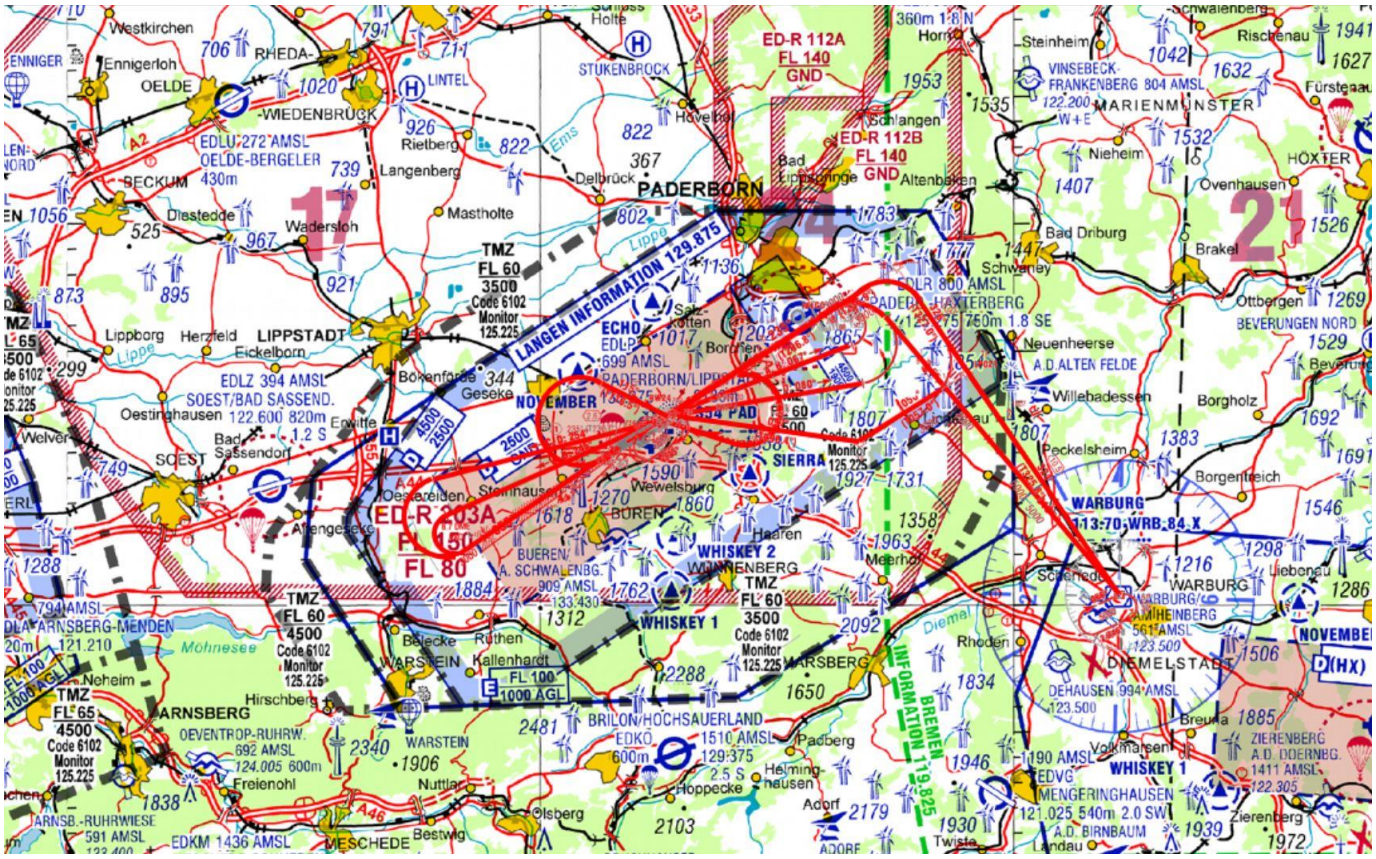
Trotz der guten Ergebnisse im Umgang mit der „TMZ mit Hörbereitschaft“ führen Ereignisse in der Nähe oder in dem Luftraummodul immer wieder zu Diskussionen, die TMZ in einen Luftraum D(nicht CTR) umzuwandeln. Gleiches gilt bei der möglichen Rückwandlung von D(nicht CTR) in TMZ.

Offensichtlich besteht bei einigen Betroffenen noch Unklarheit über das jeweilige Tun des Anderen. Der DSV stellt in Kürze auf seiner Webseite zu allen Standorten mit TMZ (und mit RMZ) für alle Piloten im Luftsport und der Allgemeinen Luftfahrt eine Darstellung der IFR Verfahren als Overlay auf Ausschnitte der Standorte der ICAO Karte nur zur Information und Weiterbildung (nicht zur Navigation!) zur Verfügung. Damit wird das gegenseitige Wissen über das Handeln der Anderen weiter verbessert.

Am Beispiel Paderborn/Lippstadt (IFR Anflug) zeigen wir die Fokussierung auf das Wesentliche:

- **„Sehen und gesehen werden“** aufbauend auf dem verbesserten Wissen und richtige Nutzung der Ausrüstungen ist Grundlage zur Nutzung des Luftraums für alle Luftraumnutzer.
- Gutes Miteinander sind Garanten für die weitere freie Nutzung der Lufträume G und E. Jederzeit muss sich jeder Pilot in diesen Bereichen über die eigene Position in Relation zu den Flugplätzen mit IFR- Verkehr und Kontrollzone bewusst sein und diese in die eigene Flugwegplanung einbeziehen.

Ausschuss Unterer Luftraum – Segelflug im DSV e.V.
Email: luftraum@dsv.aero **www.dsv.aero/luftraum**



- Insbesondere im Bereich der Anflug- und Abfluglinien und in der (nach Freigabe genutzten) Kontrollzone jederzeit darauf vorbereitet sein, auf „kleine oder große“ Flugzeuge zu treffen, die dort nach IFR Regeln im besten Wetter (VMC) fliegen.
- Kein Thermikkreisen bzw. Aerial Work auf den An- und Abfluggrundlinien. Auch außerhalb der jeweiligen Lufträume sollte hierzu Kontakt zum Turm aufgenommen werden.
- Nutzung aller an Bord befindlichen Hilfsmittel zur verbesserten Einordnung der eigenen Lage und zur Kollisionsvermeidung.
- Auch der IFR-Verkehr wird auf seinen Anflugkarten darauf hingewiesen, dass er im Luftraum E gemeinsam mit VFR-Verkehr fliegt, der der Flugverkehrskontrolle (ATC) nicht bekannt sein muss.

<u>Dringende Empfehlung: Luftraumelement TMZ mit Hörbereitschaft richtig nutzen!</u>

- Das Luftraumelemente TMZ <u>wird ohne Flugverkehrsfreigabe genutzt</u> und erfordert deshalb besondere Aufmerksamkeit.
- Nutzt alle Möglichkeiten, ein umfassendes Lagebild zu haben und bietet den Anfluglotsen, den Turm- und Info- Mitarbeitern sowie den Besatzungen der gewerblichen-Flugzeuge (TCAS) maximale Unterstützung durch
  - **Transponder auf dem Gebietscode**
  - **<u>und</u> Hörbereitschaft auf der Monitorfrequenz** vor dem Einflug und in der TMZ
- Auch eine Radio Mandatory Zone (RMZ) erfordert keine Flugverkehrsfreigabe. Dort rechtzeitige Anmeldung per Funk auf der jeweiligen Frequenz.

- Airmanship zuerst: ein Segelflugzeugpilot wird mit großer Wahrscheinlichkeit einen Airbus früher sehen und damit früher notwendige Schritte einleiten können und ausweichen, als umgekehrt!

Wir freuen uns über Rückmeldungen und weitere Anregungen

Ausschuss Unterer Luftraum – Segelflug im DSV e.V.
Email: <u>luftraum@dsv.aero</u> **www.dsv.aero/luftraum**