

KOMMUNIKATION

IM

SICHTFLUG

-Refresher-

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

0. Sprache, Zeitsystem und Frequenzen

0.1 Der Sprechfunkverkehr im beweglichen Flugfunkverkehr ist in englischer Sprache durchzuführen.

Ausnahme: bei Flügen nach *Sichtflugregeln* und im Rollverkehr auf den für die deutsche Sprache zugelassenen Frequenzen.

0.2 Der Sprechfunkverkehr auf Frequenzen der nicht von den Flugsicherungsorganisationen betriebenen Bodenfunkstellen („Info-Plätze“) wird in deutscher Sprache durchgeführt. Er kann in englischer Sprache durchgeführt werden.

0.3 Im beweglichen Flugfunkdienst ist die koordinierte Weltzeit (UTC) anzuwenden. Tag, Stunde und Minute beginnen jeweils mit 0000 bzw. 00 und enden mit 2359 bzw. 59.

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

0. Sprache, Zeitsystem und Frequenzen

0.4 Frequenzen und -bereiche

Der VHF-Bereich erstreckt sich generell von 30MHz bis 300MHz. In der Luftfahrt werden die Frequenzen zwischen 108.000 und 137.000MHz genutzt.

087.500 - 108.000

Rundfunk (Radio)

108.000 – 111.975

Navigation: ILS Landekurssender, ATIS

112.000 – 117.975

Navigation: VOR Drehfunkfeuer, ATIS

118.000 – 137.000

Flugfunk / Sprechfunk

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

0.4 Frequenzen und -bereiche

Quasi-optische Funkwellenausbreitung



Die Reichweite des VHF-Funks lässt sich mit folgender Formel bestimmen:

$$\text{Reichweite (NM)} = 1,23 * \sqrt{\text{Stationshöhe(ft)}} + \sqrt{\text{Flughöhe(ft)}}$$

Beispiel: Stationshöhe: 300 ft, Flughöhe: 2500ft: $1,23 * 17,32 + 50 = 82 \text{ NM}$

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

2. Verfahrensweise im Sprechfunkverkehr

2.1 Abkürzungen

sind grundsätzlich unzulässig, Ausnahme: im Flugverkehr gebräuchliche Abkürzungen wie z.B. VFR, QNH, ATC etc. sowie Abkürzungen von LFZ-Mustern, z.B. ATR42, MD-11

2.2 Rufzeichen

Es ist grundsätzlich am Beginn der Meldung zu übermitteln. Eine direkte Antwort auf eine Meldung kann durch das Rufzeichen beendet werden.

2.3 Verlassen der Frequenz

das Verlassen einer Kontrollfrequenz ist **nur mit ausdrücklicher Genehmigung** der Flugverkehrskontrollstelle gestattet. Ausnahme: Das Erreichen der endgültigen Parkposition **FIS**: das Verlassen der Frequenz benötigt keine explizite Freigabe, es besteht jedoch Informationspflicht seitens des Piloten.

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

2.4 Übermittlung von Buchstaben

- Bei Übermittlung von Rufzeichen und Abkürzungen ist das internationale Buchstabieralphabet zu verwenden

2.5 Übermittlung von Zahlen (Flughöhen, Steig- und Sinkraten, Wolkenhöhen, Sichten)

- Alle Zahlen, ausgenommen ganze Hunderter, ganz Tausender und Kombinationen davon, sind durch getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln.
Bsp: RWY 14 → Runway one four
- Ganze Hunderte und Tausender sind zu übermitteln, indem jede einzelne Ziffer in der Zahl der Hunderter oder Tausender ausgesprochen und jeweils das Wort Hundert oder Tausend hinzugefügt wird.

Bsp.: 300	Three Hundred
4000	Four Thousand
4300	Four Thousand Three Hundred
13600	One Three Thousand Six Hundred

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

2.5 Übermittlung von Zahlen

Ausnahmen:

Richtungsangaben nach Uhrzeigerstellung

Vollkreisanweisungen („Threesixty“)

Funkfrequenzen

- Aussprache von 6 Ziffern

Bsp.: 118.000 → 118 Decimal 0 (**Ausnahme**)

 118.075 → 118 Decimal 075

2.6 Höhenangaben

Für Höhen muss das Wort „feet“ zugefügt werden mit vorangegangenem Wort „Altitude“

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

2.7. Notmeldungen

.....sind Meldungen über LFZ und deren Insassen, die von schwerer und unmittelbarer Gefahr bedroht sind und sofortiger Hilfe bedürfen

Dreimaliges „**MAYDAY**“ auf der verwendeten oder Notfrequenz 121,5 MHz

Angabe von:

- Rufzeichen
- Art der Notlage
- Absichten
- Art der gewünschten Hilfe
- Angabe über Position, Höhe, Kurs

➔ Bei einem Mayday wird nichts mehr erbeten, der Pilot teilt aus der Notsituation heraus seine Absichten mit. Die Flugverkehrskontrollstelle muss die notwendigen Voraussetzungen dafür sicherstellen

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

2.8 Dringlichkeitsmeldungen

... sind Meldungen die die Sicherheit eines LFZ, eines Wasserfahrzeuges eines anderen Fahrzeuges oder einer Person betreffen.

Dreimaliges „**PANPAN**“

Angabe von

Rufzeichen

Art der Schwierigkeit oder Beobachtung

andere, für Hilfeleistung wichtige Informationen

falls zutreffend, Absichten

falls zutreffend, Angabe von Position, Höhe, Kurs

2.9 Peilfunkmeldungen

...sind Meldungen zur Übermittlung von Peilwerten. („QDM“)

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

2.10 Blindsendungen

Wenn vergeblich versucht wurde, die Luftverkehrskontrollstelle zu rufen und der Verdacht Besteht, dass die Sendungen empfangen werden, sind Blindsendungen abzugeben. Das Wort „Blindsendung“ / „Transmitting Blind“ ist der Sendung voranzustellen. Die Sendung ist zu wiederholen. Es ist Zeit / Position ggfs. Frequenz anzugeben, zu der die nächste Blindsendung stattfinden wird. (Parallel dazu: Transponder- Code **7600** setzen)

2.11. Verständigung

Die qualitative Verständlichkeit der Funkverbindung wird mit Ziffern von 1 bis 5 angegeben

- **1 = unverständlich (unreadable)**
- **2 = zeitweise verständlich (readable now and then)**
- **3 = schwer verständlich (readable with difficulty)**
- **4 = verständlich (readable)**
- **5 = sehr gut verständlich (perfectly readable)**

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

3. Bestätigen von Meldungen

- Der Empfang von Meldungen ist **grundsätzlich** zu bestätigen. Unklarheiten sind durch Rückfragen zu klären, **bevor** eine Meldung bestätigt wird.
- Der Pilot hat den Empfang einer Meldung durch Übermitteln des eigenen Rufzeichens zu bestätigen, ggfs. mit der Redewendung „Verstanden / Roger“ oder „WILCO“ .

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

3.1 Bestätigung von Teilen einer Meldung

Folgende sicherheitsrelevante Teile einer Flugverkehrskontrollfreigabe bzw. Anweisung sind grundsätzlich durch Wiederholung („Read Back“) zu bestätigen:

1. Flugverkehrskontrollfreigaben, konditionelle **Freigaben** sind wörtlich inkl. der Bedingungen zu wiederholen
2. Anweisungen, auf eine Piste zu rollen, sie zu überqueren, auf ihr zu landen, zu starten oder auf einer Piste (zurück) zu rollen und vor einer Piste zu halten
3. Betriebspiste (Runway)
4. Höhenmessereinstellungen (QNH)
5. Transponder-Codes (Squawk)
6. Höhenanweisungen
7. Steuerkursanweisungen
8. Frequenzwechsel

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

4. Herstellen der Sprechfunkverbindung

Einleitungsanruf: („Visitenkarte des Piloten“)

- Rufzeichen der anzusprechenden Funkstelle
 - Rufzeichen der rufenden Funkstelle
- ➔ **Bsp.: Mannheim Tower, D-EGBW**

Antwort:

- Rufzeichen der anzusprechenden Rufstelle
 - Rufzeichen der antwortenden Rufstelle
- ➔ **Bsp: D-EGBW, Mannheim Tower**

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

5. Abkürzen von Rufzeichen

Es sind nur die von der Bodenfunkstelle zugewiesenen, d.h. bei der Antwort benutzten Abkürzungen zulässig!

Bsp.: D-BW anstelle von D-EGBW oder N 456 anstelle N 123456 oder Cessna BW

(Vereinfachtes) Grundschemata nach dem Einleitungsanruf:

Sage WER Du bist,

WO Du bist;

und WAS Du beabsichtigst

Bsp.: **D-EGBW, Cessna 172, VFR from EDFV, (Information Alpha), 5 Miles East of Echo, Altitude 2500ft, for Landing**

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

6. Flugsicherungsdienste in der BRD

- Durchführung von DFS, Frankfurt (Langen) , und EUROCONTROL, Brüssel

DFS: bedient 3 Flugsicherungsregionen

Lower FIR(GND bis FL245):

- Bremen (Rufzeichen: Bremen Information)
- Langen (Rufzeichen: Langen Information)
- München (Rufzeichen: München Information)

Upper UIR (FL245 bis UNL)

- Rhein
- Hannover

EUROCONTROL (Länder: Belgien, Niederlande, Luxemburg, BRD)

Flugsicherungsdienste im oberen Luftraum der Flugsicherungsregionen

Amsterdam, Düsseldorf und Hannover, Bezirkskontrollstelle Maastricht

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

6.1. Fluginformationsdienst (FIS innerhalb einer FIR) (Rufzeichen „Information“)

- **Keine** Freigaben, keine Anweisungen, **keine** Staffelung → **kein** Kontrolldienst
- Ergänzung des Flugberatungsdienstes, der die Flugvorbereitung unterstützt

Aufgaben der FIS:

- Erteilung gezielter Informationen aufgrund Einzelanfragen der LFZ-Führer über
 - Luftraumnutzung
 - Einschränkungen von Flugsicherungseinrichtungen und Flugplätzen
 - Wetterereignisse
- Entgegennahme / Weiterleitung von Flugplänen, Start- und Landemeldungen, und Meldungen von Piloten, die die Sicherheit der Luftfahrt betreffen
- Erteilung von Verkehrsinformationen
- Auskünfte über Wettersituationen

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

6.1. Fluginformationsdienst (FIS innerhalb FIR) (Rufzeichen „Information“)

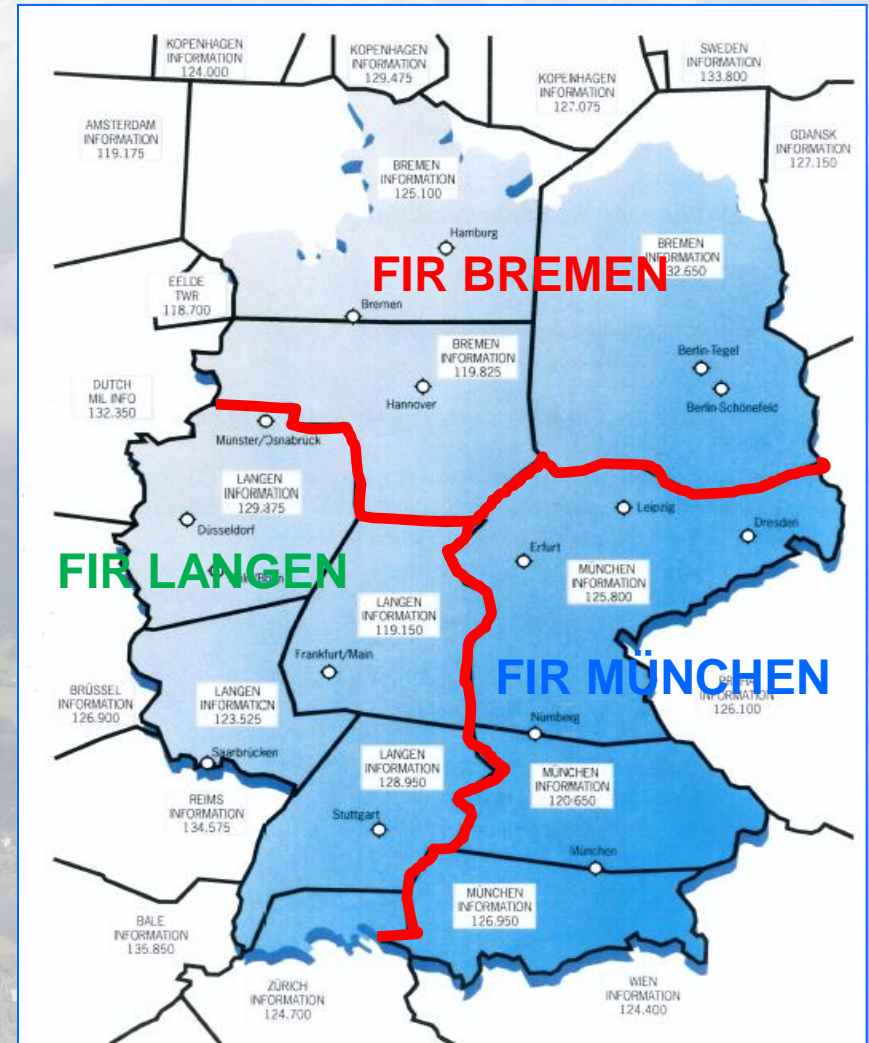
FIS bedient den unteren Luftraum

FL 245
GND

3 Fluginformationsgebiete
(Flight Information Region FIR)

Und zwar mit den Rufzeichen

- Bremen** „Information“ ➔ (nicht „Info“)
- Langen** „Information“ ➔ (nicht „Info“)
- München** „Information“ ➔ (nicht „Info“)



Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

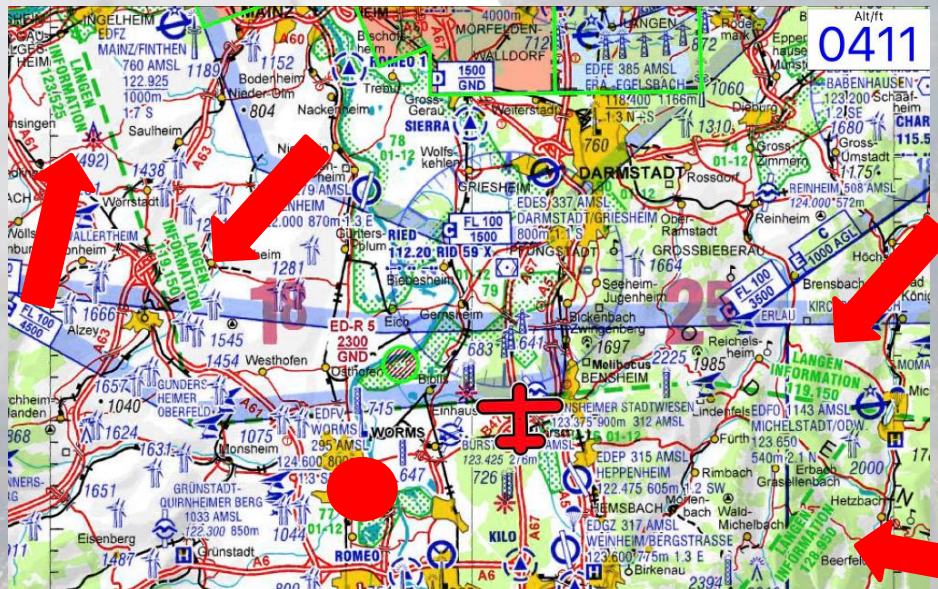
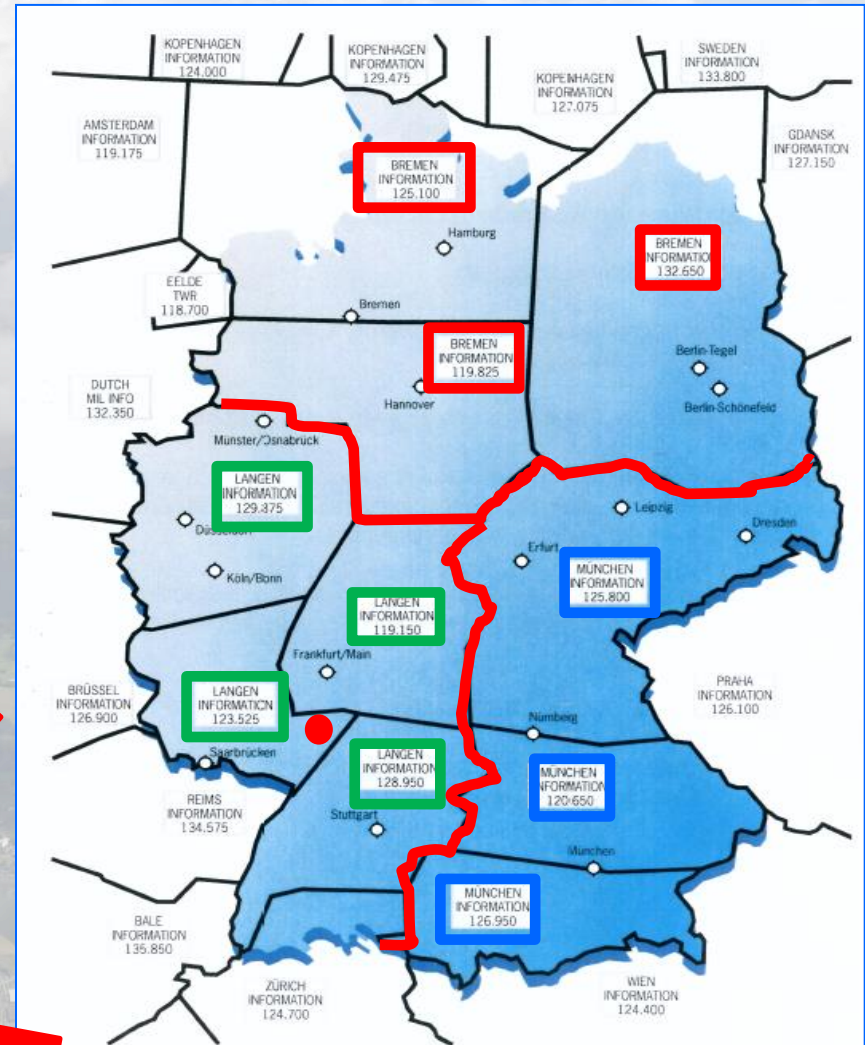
6.1. Fluginformationsdienst (FIS innerhalb FIR) (**Rufzeichen „Information“**)

Jede FIR besteht aus mehreren Sektoren, denen unterschiedlichen Frequenzen zugeteilt sind:

Bremen → 125.100; 119.825; 132.650

Langen → 129.825; 119.150; 123.525, 128.950

München → 125.800; 120.650; 126.950



Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

6.1. Fluginformationsdienst (FIS innerhalb einer FIR) (Rufzeichen „Information“)

6.1.1. Aufgaben des Luftfahrzeugführers

Bei Sprechfunkaufnahmen zur FIS sind folgende Daten zu übermitteln:

1. Rufzeichen (z.B. D-EGBW)
2. Muster (z.B. Cessna 172)
3. Abflug und Bestimmungsort (gem. ICAO-Kennung, z.B. EDFV-EDFM)
4. Position (z.B. 10 miles north of Field; Overhead Mutterstadt)
5. Höhe
6. (Anzahl der Personen im LFZ) → nicht zwingend erforderlich, ggfs. hilfreich bei SAR

Ständige Hörbereitschaft !

Abmeldepflicht!

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

6.1.2. Flugplatzinformationsdienst (Rufzeichen „Info“)

Aufgabe: Unterstützung des LFZ-Führers durch Informationen und ggfs. gezielte Informationen zur Erhöhung der Sicherheit und Lärmschutz

- Erteilung von Verkehrshinweisen („Platzverkehr; Segelflug“)
- Erteilung von Informationen über aktuelle Betriebsregelungen / Gefahrenquellen
 - Z.B. Wetter, Hindernisse, Rollbahnbeschaffenheit, Vogelschwärme etc.

Nach dem Einleitungsanruf zu „Info“ sind folgende Daten zu übermitteln:

1. Rufzeichen (z.B. D-EGBW)
2. Muster (z.B. Cessna 172)
3. (Flugregel) Abflugort (gem. ICAO-Kennung, z.B. EDRF)
4. Position (z.B. fünf Minuten südwestlich über Grünstadt)
5. Höhe
6. Absicht („zur Landung“)

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

6.2 Veröffentlichungen für die Luftfahrt

- **Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP Aeronautical Information Publication)**
- **NOTAM (Notice to Airmen)**
- **VFR-eBulletin**

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

6.2.3 Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP VFR)

Hrsg: Büro der Nachrichten für Luftfahrer der Deutschen Flugsicherung

Standardisiertes Nachschlagewerk und enthält alle für die Luftfahrt wichtigen Bestimmungen und Informationen in deutscher und englischer Sprache.

Sprache: Deutsch und Englisch, als Loseblattsammlung; Aktualisierung alle 28 Tage

AIP VFR

AIP Hubschrauber



6..3 Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP VFR)

6.3.3.1 Überarbeitungen, Berichtigungen, Ergänzungen, Inhalt

- Dauerhafte Änderungen des Luftfahrthandbuches sowie Fehlerkorrekturen werden in den regelmäßig erscheinenden *Amendments (AMDT)* veröffentlicht.¹
- Änderungen, die zwar nicht dauerhaft, aber doch für einen längeren Zeitraum gültig sind, werden in den *Supplements (SUP)* veröffentlicht. Ein Beispiel dafür ist die temporäre Einrichtung einer ATZ um einen Flugplatz. Ist die Änderung nur von kurzer Dauer oder reicht die Zeit nicht zur Veröffentlichung eines Supplements, werden die Piloten mittels NOTAM informiert
- Der Inhalt der AIP und dessen Struktur ist international durch die ICAO (*Annex 15*) vereinheitlicht. Er ist in die vier Teile *Supplements, General, En-Route* und *Aerodromes* gegliedert, die wiederum mehrere Unterabschnitte haben.

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

6.2.3 Aufbau Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP VFR)

enthält folgende 4 Abschnitte:

SUP(lements)

GEN(eral)

ENR(oute)

AD (Aerodromes)



6.2.3 Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP VFR)

- **Supplements (*SUP*):** Änderungen, die nicht dauerhaft, jedoch für einen längeren Zeitraum gültig sind, werden in den *Supplements (SUP)* veröffentlicht.
- **General (*GEN*):** enthält allgemeine Informationen zu Regelungen und Infrastruktur der Luftfahrt. Er ist in folgende Hauptabschnitte gegliedert
 - ***GEN 1: Nationale Regelungen und Anforderungen, darunter Informationen zu:***
 - Behörden, Ausrüstung von LFZ, Abweichungen von ICAO-Standards
 - ***GEN 2: Tabellen und Codes, unter anderem zu:***
 - lokalen Maßeinheiten. Messsysteme, Abkürzungen (inkl. Umrechnungstabellen)
 - ***GEN 3: Übersicht über die Zuständigkeiten für:***
 - Flugberatungsdienst (AIS), Luftfahrtkarten; Kommunikationsdienste, SAR

6.2.3 Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP VFR)

Enroute (ENR)

ENR 1: Allgemeine Regeln und Verfahren, darunter:

- Sichtflugregeln (VFR), Luftraumstruktur, Flugpläne

ENR 2: Funknavigationsanlagen

- Stationen, Frequenzen, Koordinaten

ENR 3: Navigationswarnungen,

- Luftsperr- Flugbeschränkungs- und Gefahrengebieten, Hindernisse, sonst. Gefahren militärischen Übungsgebieten

6.2.3 Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP)

- **Aerodromes (AD):** enthält Detailinformationen zu einzelnen Flugplätzen und ist in drei Hauptabschnitte gegliedert:

AD 1

AD 2

AD 3

- ***AD 1* enthält allgemeine Informationen, darunter:**
 - Zeichen und Signale an Flugplätzen

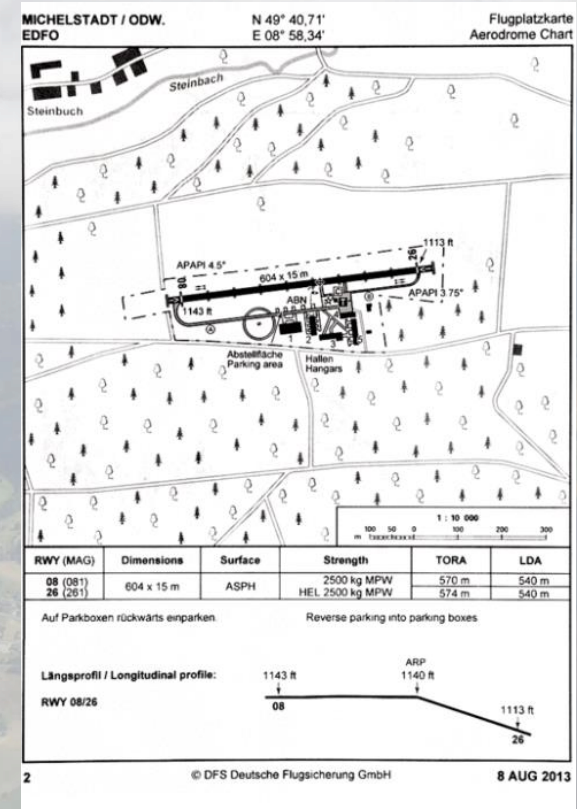
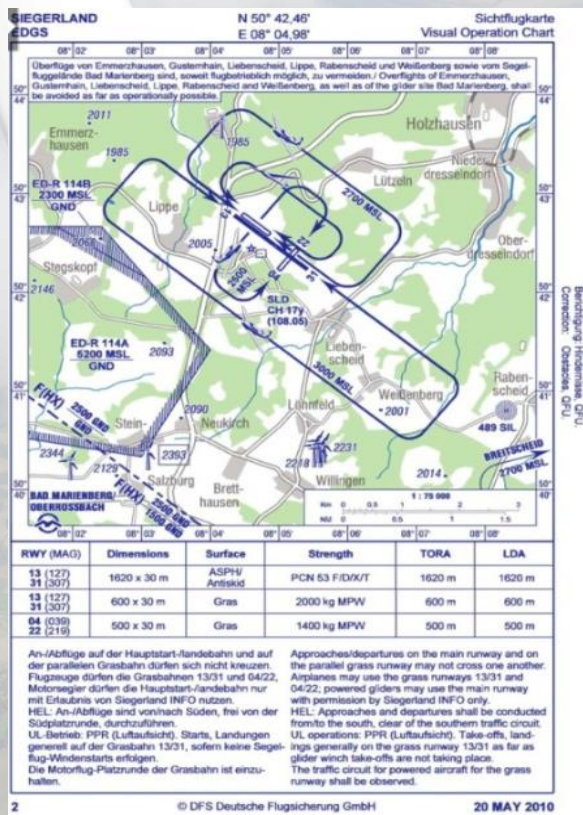
6.2.3 Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP VFR, Teile Aerodromes (AD))

- **AD 2** enthält Detailinformationen zu einzelnen Flugplätzen bzw. geordnet nach dem jeweiligen ICAO-Code. Darunter befinden sich u.a. Informationen zu:
 - Flugplatzbetreiber
 - Betriebszeiten, Verfügbarkeit von Tankstellen,
 - Vorfeldern und Rollbahnen (Abmessungen, Oberflächenbelag, Tragfähigkeit)
 - Luftfahrthindernissen
 - Start- und Landebahnen (Abmessungen, Ausrichtung, Oberflächenbelag, Tragfähigkeit, Koordinaten Landebahn- und Anflugbefeuerung)

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

6.2.3 Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP VFR, Teil Aerodromes (AD))

- AD 3 enthält die VFR- Sichtflugkarten / Flugplatzkarten

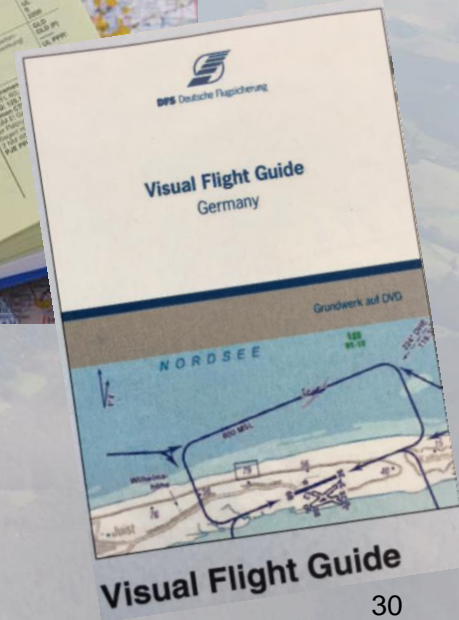
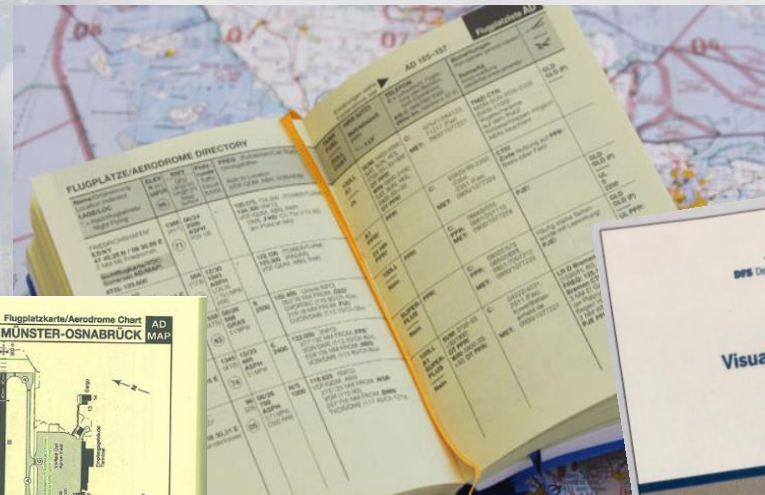
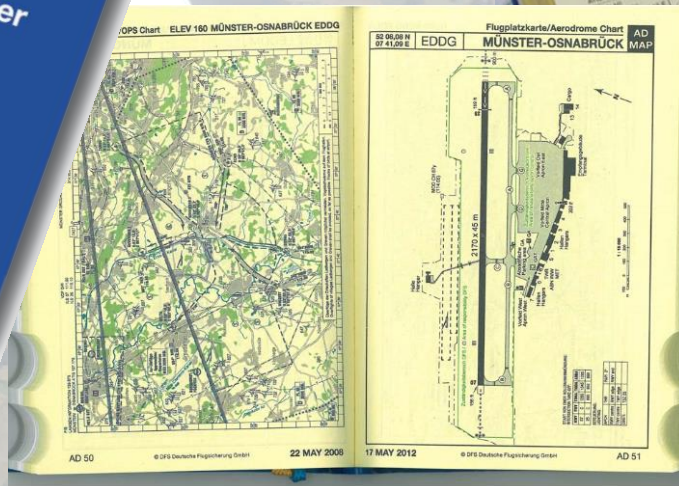


Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

6.2.3 Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP) / Fliegertaschenkalender

Der Fliegertaschenkalender ist die „inoffizielle“ Version der AIP VFR im Taschenformat (DIN A6).

Zur Flugvorbereitung bzw. luftrechtlich nicht verbindlich, da er nur einen Auszug aus der AIP enthält und nicht alle 28 Tage aktualisiert wird. Ausgabe 1x jährlich im März.



6.2.4 NOTAM (Notice to Airmen)

- Informationen über kurzfristige, dringliche und zeitlich befristete Änderungen zur AIP
- Gültigkeit nicht älter als 3 Monate und wirksam werden < 24h, ansonsten Aufnahme in die AIP
- Anordnungen und Informationen, die in einem NOTAM verbreitet werden, sind Nachrichten über Errichtung, Zustand oder Änderung jeglicher Luftfahrtanlagen, Dienste, Verfahren oder über Gefahren, deren rechtzeitige Kenntnis für das betroffene Luftfahrtpersonal wesentlich ist. (z.B. Änderungen von Frequenzen, Lufträumen, Errichtung von Hindernissen, Sperrungen /Änderungen von Rollbahnen etc.)

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

NOTAMS abrufen bei der DFS

English Kontakt

DFS Deutsche Flugsicherung

FABEC

AIS-Portal Service Partner Registrierung Login

Willkommen im AIS-Portal

[Login](#)
[Registrierung](#)

Aktuelles

Neu: Drohnen 1x1 als App erhältlich
Neu: Mehr Übersicht mit... personal briefing!

Kundenbereich IFR
05.12.2016.- Neue Streckenführung für EDFB,EDFC,EDFE un...
30.09.2016 - Neue STARS in EDDF
30.08.2016.- Planung NAV-Infrastruktur 2016 u. 2017
22.03.2016.- Pilot Info 1 Luftraum 'F' 2016

Kundenbereich VFR
30.01.2017.- Kunstflug mit motorgetriebenen Luftfahrzeu...
30.08.2016.- Planung NAV-Infrastruktur 2016 und 2017
19.04.2016.- FIS-Zentralisierung am DFS-Standort Langen
14.04.2016.- VFR-Flugplanabgabe und Aufhebung

Kontakt

AIS-Centre (AIS-C)
Telefon: 069/78072-500
Telefax: 069/78072-505

NOTAM Office
Telefon: 069/78072-656
Telefax: 069/78072-660
E-Mail: notam.office@dfs.de

Aufstieg von Kinderluftballons und Fluglaternen (BNL)
Telefon: 069/78072-658

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

NOTAMS abrufen bei der DFS

English Kontakt

DFS Deutsche Flugsicherung

FABEC

AIS-Portal Flugvorbereitung Service Partner Profil Logout

Willkommen im AIS-Portal

[Änderungsmeldung](#)
[Streichungsmeldung](#)
[Verspätungsmeldung](#)

Aktuelles

Neu: Drohnen 1x1 als App erhältlich
Neu: Mehr Übersicht mit... personal briefing!
[Kundenbereich IFR & Kundenbereich VFR](#)
[Versionshinweise & Systemanforderungen](#)

Kontakt

AIS-Centre (AIS-C)
Telefon: 069/78072-500
Telefax: 069/78072-505

NOTAM Office
Telefon: 069/78072-656
Telefax: 069/78072-660
E-Mail: notam.office@dfs.de

Aufstieg von Kinderluftballons und Fluglaternen (BNL)
Telefon: 069/78072-658



Flugvorbereitung

[FPL - Flugplan](#)
[NOTAM - Briefing VFR ReBULLETIN](#)
[Flugplanfolgemeldungen: CHG CNL DLA](#)
[DWD Flugwetter](#)

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

NOTAMS abrufen bei der DFS

English Kontakt

AIS-Portal Flugvorbereitung Service Partner Profil Logout

Flugvorbereitung » NOTAM - Briefing

LFZ.-KENNUNG (7) ? FLUGREGELN (8) ? STARTFLUGPLATZ (13) ? ZIELFLUGPLATZ (16) ?

BRIEFING ENTHÄLT ?

90 Tage Filter

NOTAM über Hindernis
 NOTAM über Hindernisbeleuchtung
 NOTAM zu deutschen Flugbeschränkungen

FLUGPLÄTZE (AD) ?

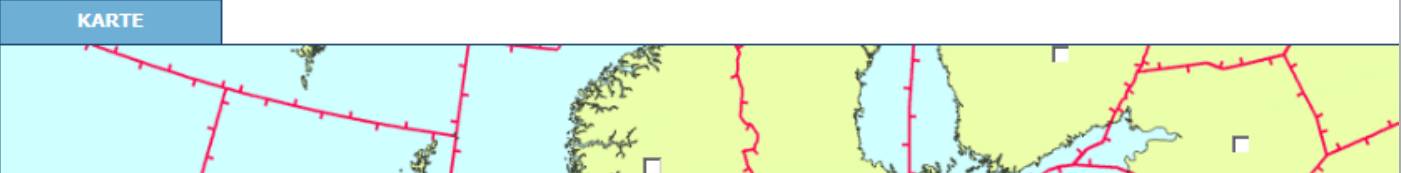
<input type="text" value="EDFV"/>	<input type="text" value="EDEL"/>	<input type="text" value="EDFZ"/>	<input type="text" value="EDRK"/>	<input type="text" value="EDKB"/>
<input type="text" value="EDDK"/>	<input type="text" value="EDKL"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

FLUGINFORMATIONSGEBIETE (FIR) ?

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

new save as print briefing

KARTE



Mit dem Print wird das Eintragungszeichen und der User erfasst und der Abruf als Flugvorbereitung registriert

Auswahl einer FIR möglich

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

NOTAMS abrufen bei der DFS

English Kontakt

DFS Deutsche Flugsicherung

AIS-Portal Flugvorbereitung Service Partner Profil Logout

Flugvorbereitung » NOTAM - Briefing » Confirmation

Bundesrepublik Deutschland **NOTAM** AIS-Portal PilotService

PREFLIGHT INFORMATION BULLETIN AERODROME TYPE

ID I2100393 Prepared on 21 Feb 2017 15:22 UTC

DEGBW 

Flightrules VFR
Aerodromes EDFV/WORMS
 EDDK/KOELN/BONN
 EDEL/LANGENLONSHEIM
 EDFZ/MAINZ/FINTHEN
 EDRK/KOBLENZ-WINNINGEN
 EDKB/BONN-HANGELAR
 EDKL/LEVERKUSEN

NOTAM filter Includes all valid NOTAM of the last 90 days and NOTAM which become valid within the next 24 hours.
Note NOTAM marked with a red asterisk (*) are shown in reduced view on users request. The details are displayed by clicking the headline.

Aerodromes

WORMS
 NO NOTAM PUBLISHED

KOELN/BONN

▼ EDDK AERODROME **A0905/16**
 From 29 Feb 2016 12:56 until PERM
 AIP IFR EDDK AD 2.8, POINT 5 REMARKS ADD:
 DESIGNATION TAXILANE S, WIDTH (M) 18, SFC CONC,
 STRENGTH (PCN) 65/R/B/W/T.

▼ EDDK TAXIWAY LIMITED **A7279/16**
 From 03 Dec 2016 12:53 until 03 Mar 2017 12:53 EST
 TWY C LIMITED EXC C160. MAX ACFT CAT C.

▼ EDDK AERODROME **A0333/17**
 From 19 Jan 2017 07:50 until 19 Apr 2017 07:50 EST
 - RWY 06/24 BETWEEN TWY A AND THR 06 CLSD
 - RWY 14R/32L CLSD BTN THR 14R AND THR 32L - TWY B REMAINS OPEN AT THR

From 02 Jan 2017 11:04 until 02 Apr 2017 23:59 EST
 AD EDDK MIL PART:
 FOLLOW ME GUIDANCE MANDATORY FOR ALL AIRCRAFT MOVEMENTS ON MILITARY
 APRONS
 REF: MIL AIP GERMANY AD2 EDDK 2.20-6

▼ EDDK AERODROME - PRIORITY PERMISSION REQUIRED **P0696/17**
 From 25 Jan 2017 12:45 until 25 Apr 2017 23:59 EST
 EDDK MIL PART:
 STRICTLY 72H PPR. LIMITED PARKING SPACE DUE TO WIP
 REF: AIP SUP 19/16

▼ EDDK APRON LIMITED **P1036/17**
 From 07 Feb 2017 05:16 until 07 Apr 2017 23:59 EST
 AD EDDK MIL PART:
 EAST ENTRY MIL APRON ZULU VIA TWY C IS LIMITED:
 AIRCRAFT WINGSPAN GREATER 35M MUST BE TOWED.

▼ EDDK AERODROME LIMITED **P1160/17**
 From 12 Feb 2017 14:19 until 13 Mar 2017 23:59 EST
 AD EDDK MIL PART: NO ALTN FUNCTION

▼ EDDK APRON LIMITED **P1235/17**
 From 20 Feb 2017 04:00 until 31 Mar 2017 18:00
 AD EDDK MIL PART: A/C USING MILITARY APRON HAVE TO BE TOWED DUE TO
 CLOSURE OF TWY B. NON SCHEDULED TRAFFIC HAS TO EXPECT HEAVY DELAY.
 STRICT ADHERENCE TO PLANNED TIMES IS MANDATORY.

LANGENLONSHEIM
 NO NOTAM PUBLISHED

MAINZ/FINTHEN
 NO NOTAM PUBLISHED

KOBLENZ-WINNINGEN
 NO NOTAM PUBLISHED

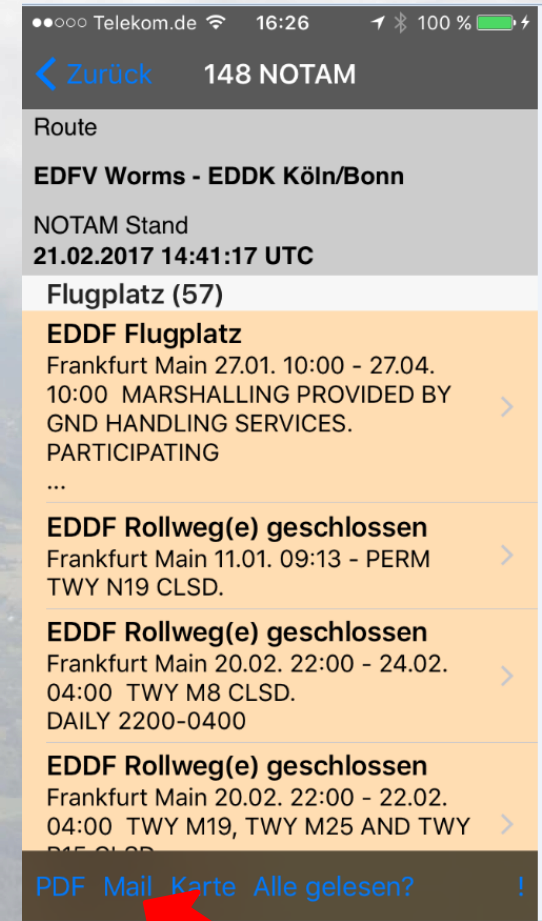
BONN-HANGELAR

▼ EDDG EDKB PARACHUTE ACTIVITIES WILL TAKE PLACE **D0175/17**
 From 30 Jan 2017 08:44 until 30 Apr 2017 08:44 EST
 MON-FRI H24.
 PJE VMC 2NM RADIUS CENTERED AT 504545N 0070900E BONN-HANGELAR.
 GND up to FL100

LEVERKUSEN
 NO NOTAM PUBLISHED

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

NOTAMS abrufen bei der DFS // über VFR iNOTAM



Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

7. Fluggrundfunk

7.1. ATIS (**A**utomated **T**erminal **I**nformation **S**ystem)

Die **ATIS** (*Automatic Terminal Information Service*) ist eine automatische Informationsdurchsage für den Flugverkehr an Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr. Sie wurde eingerichtet, um den Funkverkehr am Flugplatz zu entlasten und gibt Auskunft über Wetterverhältnisse am Flugplatz sowie weitere ab- und anflugrelevante Informationen (z.B. aktive Landebahn, QNH u.a.).

Funktionsweise

Die ATIS ist eine Bandansage, die automatisch in einer Endlosschleife auf einer für den Flugplatz festgelegten Flugfunk-Frequenz läuft und

Die ATIS-Ansage wird alle 30 Minuten neu aktualisiert (immer 20 nach und 10 vor zur vollen Stunde). Bei kurzfristigen Wetteränderungen oder anderen wichtigen Änderungen wird die ATIS-Ansage eventuell auch schon aktualisiert. Jede neue Ansage bekommt als „Versionskennung“ den jeweils nächsten Buchstaben des Alphabetes, der nach den Regeln des ICAO-Alphabetes ausgesprochen wird.

Update: alle 30 min, xxh:20min, xxh:50min

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

7.1 ATIS (Automated Terminal Information System)

Update: alle 30 min, xx:20h und xx:50h

z.B. EDFM 136.550 MHz, vor Antritt des Fluges auch: 0621/4193966

- Name des Flugplatzes/Kennbuchstabe
 - Zeit der Beobachtung
 - Betriebspiste
 - IFR-Info
 - Übergangsfläche
 - Wind
 - Sicht
 - Wolken
 - Temperatur
 - Taupunkt
 - QNH
 - (Einschränkungen in der Benutzbarkeit der Pisten)
 - (Einschränkungen in der Benutzbarkeit der Anflughilfen)
 - (An- und Abflugverzögerungen von 20 min und mehr)
 - Meldung Ende
- This is Mannheim **Information Oscar**
MET Report Time 1120
RWY in use 09
Expect Localizer / DME Approach RWY 27
circling 09
Transition Level 60
Wind 120 5 knots
variable between 070 and 170 Degrees
Visibility 10 Kilometers
Clouds broken 2300 ft,
Temperatur 5
Dewpoint -1
QNH 1029
- 
- Information Oscar out**

METAR-Schreibweise: METAR EDFM 150720 RWY27 TL60 06008KT 10KM FEW 025 08/08 Q1018 ³⁸

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

Die ATIS ist für viele Plätze auch im Festnetz erreichbar und kann vor dem Flug als Wetterorientierung am Zielflugplatz dienen:

z.B. Augsburg, Coburg, Donauwörth, Dortmund, Düsseldorf, Eggenfelden, Frankfurt, Frankfurt-Hahn, Friedrichshafen, Karlsruhe, Kassel, Lübeck, **Mannheim**, Paderborn, Schwäbisch-Hall, Siegerland, St. Michaelisdonn

8. Transponder Codes (Sekundärradar, Squawk)

- VFR 7000
- Entführung 7500 („75 – man with Knife“)
- Funkausfall 7600 („76 – hört man nix“)
- Notlage 7700 („77 – go to Heaven“)

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

10. Flüge im Luftraum **C unterhalb** FL 100 in der Umgebung von Verkehrsflughäfen

10.1 Durchführung

- In englischer oder deutscher Sprache
- 10 Min. vor Einflug Aufnahme der Sprechfunkverbindung
- Bei Abflug von einem Flugplatz unterhalb des Luftraum sobald wie möglich
- Zu übermitteln ist:
 - Rufzeichen
 - Luftfahrzeugmuster
 - Position
 - Flugstrecke
 - Flughöhe oder FL

Hinweis: Kann eine Freigabe nicht eingehalten werden (z.B. Wetter, Wolken) ist rechtzeitig eine geänderte Freigabe zu beantragen !!

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

11. Flüge im Luftraum C **in / oberhalb FL 100**

11.1 Durchführung

- Sprechfunk **ausschließlich** in englischer Sprache
- Rechtzeitig vor Einflug in den Luftraum Sprechfunkverbindung aufnehmen
- Zu übermitteln ist:
 - Rufzeichen
 - Luftfahrzeugmuster
 - **Geschwindigkeit**
 - Position
 - **Zielflugplatz**
 - Flugstrecke **via Funknavigationsanlagen**
 - FL

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

11.2 Ausfall der Funkverbindung in kontrollierten Lufträumen

- Fällt die Funkverbindung **VOR** Einflug des betreffenden Luftraumes aus, ist der Luftraum trotz einer Einflugfreigabe zu meiden
- Fällt die Funkverbindung **NACH** Einflug des betreffenden Luftraumes aus, muss der Flug gemäß erhaltener Freigabe fortgesetzt werden. Wenn dies nicht möglich ist, ist der Luftraum unter Einhaltung der Sichtflugregeln auf dem kürzesten Wege zu verlassen

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

12. Flüge durch Luftraum RMZ (**R**adio **M**andatory **Z**one)

- **Keine Freigabe erforderlich**
- **Kontaktaufnahmen auf der entsprechenden Frequenz des Flugplatzes**
- **Anzugeben ist:**
 - **Kennung**
 - **Muster**
 - **Position**
 - **Flughöhe**
 - **Flugabsichten (z.B. „werde die RMZ in 10 min von Süd nach Nord queren“)**
 - **Ein- und Ausflug sind zu melden**
- **Dauernde Hörbereitschaft erforderlich**
- **Transponder erforderlich**

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

13. Flüge durch Luftraum TMZ (innerhalb LR E) / (Transponder **M**andatory **Z**one)

- Keine Freigabe erforderlich
- Einstellen TMZ Code (Squawk)
- Einstellen der entsprechenden Radarfrequenz
- Keine Kontaktaufnahme erforderlich , aber **dauernde Hörbereitschaft**
- **Sofern mit FIS kontakt besteht, kann man auf der FIS-Frequenz bleiben**

14. Flüge durch Luftraum ATZ (**A**erodrome **T**raffic **Z**one)

- Durchflug ist nicht erlaubt, sondern Einflug nur zur Landung auf dem entsprechenden Flugplatz! (z.B. Egelsbach)

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

Und zum Schluss einige Tipps und Tricks für die Praxis....

- Klare und sichere Kommunikation beherrschen, der Erstanruf ist die Visitenkarte des Piloten!
- Keine Angst vor Kontrollzonen!
- Nach verlassen der Platzrunde immer auf die FIS-Frequenz gehen, auch bei Rundflügen. Verkehrsinformationen können helfen, Unfälle zu vermeiden.
- Die FIS hilft (!) mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln
- Keine Freigaben bestätigen, die nicht durchführbar sind (z.B. Wolken)
- Freigaben erst dann bestätigen, wenn sie eindeutig verstanden sind, ansonsten **vor** Bestätigung nachfragen
- Ausreichend vor Kontakt mit Info / Tower bereits in den Funk hineinhören und sich ein Bild vom Verkehrsaufkommen zu machen
- **Jedes** Platzrundenteil melden, gleich ob Platzrundenverkehr gemeldet ist oder nicht
- **Exakt** die Platzrundenteile einhalten und bei Eindrehen melden! (Ein Flugzeug in Schräglage ist besser zu erkennen)

Refresher Kommunikation / Sprechfunkverfahren

Zum Schluss einige Tipps für die Praxis:

- Ausnahme: Anflug an kontrollierte Plätze. Dort nur das melden, was der Controller verlangt. (Aber: Pflichtmeldepunkte unaufgefordert melden!)
- **Präzise** Positionsangaben mit Höhe! „5 min südlich vom Platz“ genügt zwar der zeitlichen Anforderung, sagt jedoch nichts über die tatsächliche Position aus. Eine Cirrus ist bei dieser Meldung weiter weg vom Platz als ein UL. Besser: Referenzpunkte wählen, die auf der ICAO-Karte auch oder gerade für ortsfremde Piloten ersichtlich sind. (Ortschaften, Autobahn, Eisenbahn, See etc.)
- Beim Verlassen der Platzrunde die FIS kontaktieren, auch bei Rundflügen! Verkehrsinformation können helfen, Unfälle vermeiden.
- Immer den Transponder einschalten! Auch außerhalb RMZ / TMZ!
- Bleibt frei von Wolken! Grundsätzlich 1000ft vertikal, 1,5 km horizontal
- Die Sprechgruppe „Start nach eigenem Ermessen“ gibt es offiziell nicht. Der Start erfolgt immer nach eigenem Ermessen des Piloten
- Erst denken, dann drücken, dann sprechen: Vermeidung von abgeschnittenen oder unvollständigen Funksprüchen
- Grundsätzlich kurz fassen!

**Danke für Eure Aufmerksamkeit
und
Many Happy Landings !**

BZF I und AZF:
Language
Proficiency
Test

20. Language Proficiency Test

Zweck



Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) verlangt gemäß Annex 1 (Personnel Licensing) für bestimmte Lizenzkategorien und Berechtigungen den Nachweis, dass die im Flugfunk verwendeten Sprachen ausreichend beherrscht werden. Das ist für jene Situationen erforderlich, welche nicht ausschließlich mit der Standardphraseologie beschrieben werden können.

Der ICAO Language Proficiency Test (LP-Test) dient zum Feststellen der sprachlichen Befähigung eines Piloten. Die Bewertung erfolgt in so genannten "Levels" zwischen 1 (schlechtester Wert) und 6 (besten Wert). Das Minimalerfordernis für englischen Funksprechverkehr im Ausland ist der Level 4. Alle Bewertungen unter 4 sind nutzlos.

20. Language Proficiency Test

Voraussetzungen

Die Durchführung und Bestätigung des Sprachtests ist formal an keine Voraussetzungen geknüpft. Das heißt jedermann unabhängig von fliegerischen Lizenzen kann den Sprachtest absolvieren und das Ergebnis bescheinigt bekommen.

Aufgrund der spezifischen Fragen (ICAO Buchstabieralphabet, Zurücklesen von Freigaben, Fach Vokabular) rate ich davon ab, den Test ohne Funkerzeugnis zu machen. Selbst exzellente native Speaker könnten bestimmte Fragen ohne Vorwissen nicht beantworten und würden unter ihrem Wert benotet.

20. Language Proficiency Test

Lizenzeintragung



Der bei der Prüfung erreichte Level wird z.B. im Zuge einer Verlängerung oder Änderung in die Lizenz eingetragen.

Der LP-Examiner kann bei positivem Test und vorhandenem, nicht abgelaufenem Sprachlevel einen Handeintrag in der Lizenz vornehmen. Voraussetzung ist, dass der Level gleich bleibt!

Die Verlängerung der Gültigkeit der Sprachbefähigung kann innerhalb von 12 Monaten vor Ablauf der Gültigkeit mit einem qualifizierten LPE durchgeführt werden.

20. Language Proficiency Test

Prüfungsgespräch

Das Gespräch mit dem Prüfungskandidaten dauert mindestens 15 Minuten und wird in englischer Sprache durchgeführt. Anhand dieses Gespräches hat der Examiner eine persönliche Wertung hinsichtlich der Fähigkeiten des Prüfungskandidaten, sich in Situationen, die in der Luftfahrt üblich sind und die über die Anwendung reiner Sprechfunkgruppen hinausgehen, vorzunehmen.

20. Language Proficiency Test

Prüfungsablauf

(für die Prüfung an der Bundesnetzagentur)

Hörverständnistest Teil 1

Von einem Tonträger werden zehn Englischtexte aus der Luftfahrt zweimal abgespielt. Aus einem dazugehörigen Prüfungsbogen in deutscher Sprache ist von den vier Möglichkeiten (Multiple-Choice-Verfahren) eine Antwort zuzuordnen. Zur allgemeinen Erschwernis sind die Texte teilweise schlecht verständlich und in „British-English“ verfasst.



20. Language Proficiency Test

Hörverständnistest Teil 2

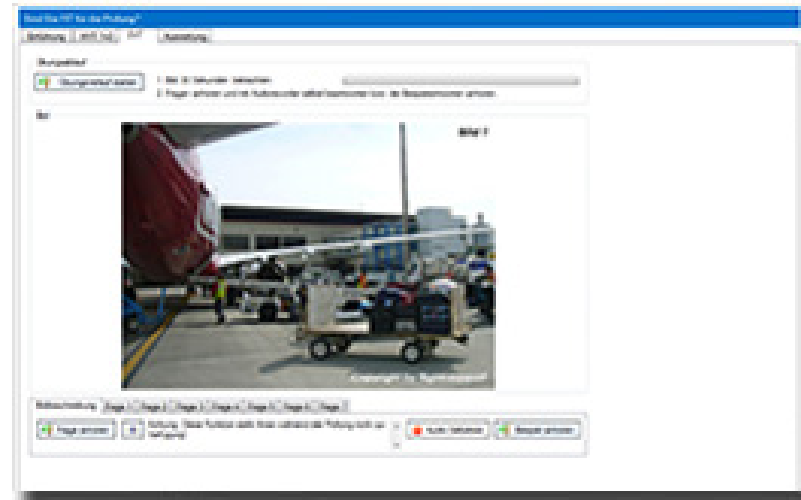
Von einem Tonträger werden zwei ATIS-Meldungen jeweils zweimal abgespielt. Der ATIS-Lückentext ist auf dem Antwortbogen zu vervollständigen.

The screenshot shows a software interface for ATIS (Automatic Terminal Information Service) data. The window title is "ATIS und Informationssystem - Hörverständnistest Teil 2". The interface includes a "Beschreibung" section with a "Beschreibungstext" field and three numbered instructions: 1. ATIS-Informationen in 30 Sekunden lesen, 2. Sprachausgabe wiederholt automatisch, 3. Nach 30 Sekunden wieder in 10 Sekunden wiederholen. Below this is an "Anzeige" section displaying ATIS data for EDDC: "EDDC 101 1120z RWY 22 Expect ILS 200/08KT 9999 SCT062 11/06". The "Terminierung" section has a "Terminierungspunkt" field. At the bottom, there is a checkbox for "Benutzer und Passwort mit IP-Adresse für einen anderen Benutzer (Kompatibel)".

20. Language Proficiency Test

Sprachfertigkeit

Es wird Ihnen ein Bild aus dem Themenbereich Fliegerei vorgelegt. Sie beschreiben dieses Bild in englischer Sprache. Danach findet ein Dialog zwischen Ihnen und dem Prüfer (DFS) statt, indem Sie fest vorgegebene Fragen zu dem vor Ihnen liegende Bild beantworten. Anschließend werden verschiedene Fragen aus allgemeinen Themenbereichen abgefragt. Geprüft wird dabei Aussprache, Struktur, Wortschatz, Sprachgewandtheit, Verständnis und Verhalten im Gespräch, wobei in allen Punkten LEVEL 4 erreicht werden muss, um die Prüfung zu bestehen.



20. Language Proficiency Test

Fragebogen zur Erläuterung

Hier der Originalgetreue Prüfungssimulations-
Fragebogen

Flight support Prüfungssimulation
Antwortblatt, bitte **BRUCKEN**

Störverständnis Teil 1

	Auswert 1	Auswert 2	Auswert 3	Auswert 4
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Störverständnis Teil 2

Frage 1: ...

Frage 2: ...

Frage 3: ...

Frage 4: ...

Frage 5: ...

Frage 6: ...

Frage 7: ...

Frage 8: ...

Frage 9: ...

Frage 10: ...

Frage 11: ...

Frage 12: ...

Frage 13: ...

Frage 14: ...

Frage 15: ...

Frage 16: ...

Frage 17: ...

Frage 18: ...

Frage 19: ...

Frage 20: ...

Frage 21: ...

Frage 22: ...

Frage 23: ...

Frage 24: ...

Frage 25: ...

Frage 26: ...

Frage 27: ...

Frage 28: ...

Frage 29: ...

Frage 30: ...

Frage 31: ...

Frage 32: ...

Frage 33: ...

Frage 34: ...

Frage 35: ...

Frage 36: ...

Frage 37: ...

Frage 38: ...

Frage 39: ...

Frage 40: ...

Frage 41: ...

Frage 42: ...

Frage 43: ...

Frage 44: ...

Frage 45: ...

Frage 46: ...

Frage 47: ...

Frage 48: ...

Frage 49: ...

Frage 50: ...

Frage 51: ...

Frage 52: ...

Frage 53: ...

Frage 54: ...

Frage 55: ...

Frage 56: ...

Frage 57: ...

Frage 58: ...

Frage 59: ...

Frage 60: ...

Frage 61: ...

Frage 62: ...

Frage 63: ...

Frage 64: ...

Frage 65: ...

Frage 66: ...

Frage 67: ...

Frage 68: ...

Frage 69: ...

Frage 70: ...

Frage 71: ...

Frage 72: ...

Frage 73: ...

Frage 74: ...

Frage 75: ...

Frage 76: ...

Frage 77: ...

Frage 78: ...

Frage 79: ...

Frage 80: ...

Frage 81: ...

Frage 82: ...

Frage 83: ...

Frage 84: ...

Frage 85: ...

Frage 86: ...

Frage 87: ...

Frage 88: ...

Frage 89: ...

Frage 90: ...

Frage 91: ...

Frage 92: ...

Frage 93: ...

Frage 94: ...

Frage 95: ...

Frage 96: ...

Frage 97: ...

Frage 98: ...

Frage 99: ...

Frage 100: ...