

ATC-Änderungen* ab dem 27.01.2022

Was ändert sich für ATC?	Auswirkung für Piloten
<p style="text-align: center;">Wirbelschleppenstaffelung im Abflug</p> <p>Wirbelschleppenstaffelung muss für VFR-Flüge im <u>Abflug</u> erstellt werden (falls erforderlich; wie z.B. bei WTC "L" hinter "M").</p> <p>Dies ist selbst dann erforderlich, wenn der Bereich der zu erwartenden Wirbelschleppen voraussichtlich nicht durchflogen wird (z.B. durch eine frühe Rechtskurve) da durch den Lotsen nicht sichergestellt werden kann, dass die Kurve z.B. bei einem technischen Problem tatsächlich früh genug erfolgt. Der Verzicht des Piloten auf Wirbelschleppenstaffelung ist ebenfalls nicht mehr möglich.</p>	<p>Durch die Staffelungsverpflichtung des Lotsen kommt es beim Abflug ggf. zu Verzögerungen aber natürlich auch zur Erhöhung der Sicherheit.</p> <p>Bei wiederholten Platzrundenflügen kann es bereits im Gegenanflug zu Verzögerungen kommen, da im Moment des erneuten Abhebens/ der Durchstartens die Abflugstaffelung vorhanden sein muss.</p>
<p style="text-align: center;">Informationen bei Rollfreigabe</p> <p>Zusätzlich zu den üblichen Informationen, muss bei der <u>Rollfreigabe</u> ab sofort der Wind sowie die Sichtweite (sofern unter 10 km) mitgeteilt werden. Bei turbinengetriebenen Luftfahrzeugen muss dem Piloten zusätzlich die Außentemperatur mitgeteilt werden.</p> <p>Eine Ausnahme von diesem Verfahren kann nur gemacht werden, wenn bekannt ist, dass das Luftfahrzeug diese Informationen bereits erhalten hat (z.B. ATIS).</p>	<p>Da der Wind, die Sichtweite sowie die Temperatur nicht zurückgelesen werden müssen, ergeben sich an dieser Stelle zunächst keine Auswirkungen für den Piloten.</p> <p>Das Abhören der ATIS vor dem Losrollen sowie Nennung der jeweiligen ATIS-Kennung entbindet jedoch den Lotsen von der Notwendigkeit der Übermittlung und entlastet somit die Frequenz.</p>
<p style="text-align: center;">Informationen bei CTR-Einflug</p> <p>Wie auch bei der Rollfreigabe müssen im <u>Anflug</u> (spätestens zum Einflug in die Platzrunde) ab sofort der Wind und ggfs. die Pisten-Sichtweite (RVR) übermittelt werden.</p> <p>Eine Ausnahme besteht auch in diesem Fall, wenn bekannt ist, dass das Luftfahrzeug diese Informationen bereits erhalten hat (z.B. ATIS).</p>	<p>Siehe „Informationen bei Rollfreigabe“.</p> <p>Das Abhören der ATIS vor Einflug in die CTR sowie Nennung der jeweiligen ATIS-Kennung entbindet jedoch den Lotsen von der Notwendigkeit der Übermittlung und entlastet somit die Frequenz.</p>

* Basierend auf Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 bzw. (EU) 2020/469

ATC-Änderungen* ab dem 27.01.2022

<p>Keine Geschwindigkeitsregelung im Anflug</p> <p>Einmotorigen Propellerflugzeugen im Endanflug sollten nach Einleiten des Sinkfluges keine Geschwindigkeiten zugewiesen werden.</p>	<p>Dies ist zwar nicht grundsätzlich verboten, sollte aber durch den Lotsen vermieden werden.</p> <p>Als zusätzliche Information zu sehen, grundsätzlich keine Änderungen für den Piloten zu erwarten.</p>
<p>Identifizierung mit Mode S</p> <p>Ab sofort können alle VFR-Flüge, für die Fluginformationsdienst erbracht wird oder die sich in einer TMZ befinden mit Mode-S identifiziert werden.</p>	<p>Als zusätzliche Information zu sehen. Es ist weiterhin darauf zu achten, dass die Mode-S Abstrahlung korrekt ist. Trotz dieser Änderung werden wahrscheinlich auch weiterhin Squawks von FIS verteilt werden.</p>
<p>Verlust der Identifizierung</p> <p>Wie vorher bereits bei ATC üblich, muss nun auch FIS auf den Verlust der Identifizierung hinweisen.</p> <p>Die Identifizierung gilt als verloren, wenn drei oder mehr Zielausfälle in Folge zu beobachten sind.</p>	<p>Als zusätzliche Information zu sehen, keine Änderungen für den Piloten zu erwarten.</p>

* Basierend auf Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 bzw. (EU) 2020/469