Flugplätze mit IFR Verfahren

Einführung IFR

IFR-Verkehr an unkontrollierten Flugplätzen innerhalb der vACC Germany ist dort erlaubt, wo Flugplätze veröffentlichte IFR-Anflugverfahren besitzen und der Luftraum G um den Flugplatz zusätzlich um eine Radio Mandatory Zone (RMZ) ergänzt wurde. Eine Karte aller unkontrollierten Plätze mit IFR-Verkehr findest du hier. IFR-Verkehr wird ausschließlich in Englisch durchgeführt, also stellt bitte sicher, dass ihr in der Lage seid, auf Englisch zu kommunizieren, wenn ihr solche Plätze besetzt.

IFR An- und Abflüge erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit in der Umgebung der Flugplätze, weshalb an Plätzen mit IFR Verkehr sogenannte Radio Mandatory Zones (RMZ) eingeführt wurden. Diese sind Luftraumklasse G und damit unkontrolliert.

Die AIP für Deutschland sieht vor, dass Luftfahrzeuge mit der Absicht in eine RMZ einzufliegen auf der veröffentlichten Frequenz einen Einleitungsruf abzusetzen haben mit dem sie ihre Absichten erklären. Im Beispiel wäre die veröffentlichte Frequenz von "Schwäbisch Hall Information" zu nutzen und folgende Inhalte zu übermitteln:

- Kennung der gerufenen Station
- Rufzeichen und Luftfahrzeugmuster
- Standort, Flughöhe und Flugabsichten.

Erstanruf / Initial Call	
Deutsch	**Englisch**
Schwäbisch Hall Information, DEMLI, C182, 7nm südlich des Platzes, 1.700ft, Durchflug der RMZ in nördlicher Richtung.	Schwäbisch Hall Information, DEMLI, C182, 7nm south of the airfield, 1.700ft, crossing RMZ northbound.

Während des Durchfluges durch die RMZ muss eine ständige Hörbereitschaft auf der Frequenz beibehalten werden. Einleitungsrufe der Piloten werden wie Platzrundenmeldungen abgesetzt und müssen von AFIS nicht quittiert oder bestätigt werden. Piloten, welche die Absicht haben auf dem Platz zu landen oder starten, werden in der Regel weiterhin den kürzeren Einleitungsruf wählen, um die Kommunikation herzustellen.

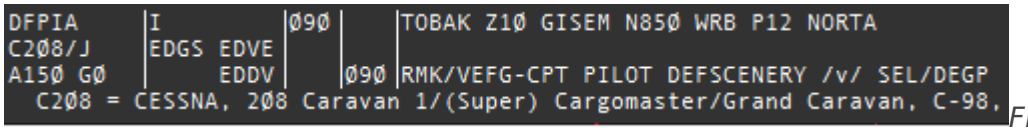
Wenn auf Vatsim die entsprechende AFIS-Position nicht besetzt sein sollte, haben die Blindmeldungen auf Unicom 122.800 zu erfolgen.

ATIS

Der *Automatic Terminal Information Service (ATIS)* ist eine Bandansage, die An- und Abfluginformationen hauptsächlich für IFR-Flüge bietet, aber auch von VFR-Flügen genutzt werden kann, um erste Informationen über die Situation am Flugplatz zu erhalten. Die ATIS wird normalerweise von eurem Controller-Client über einen automatischen URL-Parser bereitgestellt. Ihr werdet euch mit dem ATIS-Provider eurer Regionalgruppe vertraut machen müssen, um eine ATIS an einem unkontrollierten Flugplatz mit IFR zu erstellen. Bitte nehmt hierfür Kontakt mit den Mentoren der Regionalgruppe auf, in der ihr AFIS anbieten möchtet.

Abfliegender Verkehr

Der obige Kontrollstreifen (*flight strip*) zeigt den Flugplan für DFPIA, eine C208 Caravan von EDGS – Siegerland nach EDVE – Braunschweig über die Route TOBAK Z10 GISEM N850 WRB P12 NORTA. Für Zwecke der Erklärung, wie abfliegender IFR-Verkehr behandelt werden muss, nehmen wir an, dass ihr als Siegerland Info (EDGS_I_TWR) arbeitet und sich der Pilot auf eurer Frequenz befindet.



Flugstreifen

Der Pilot wird euch – wie an jedem anderen IFR-Flugplatz auch – anrufen und seine Streckenfreigabe erbitten.

Station	Phraseologie
Pilot	Siegerland Information, DFPIA, information Alpha, request startup.
ATC	DFPIA, Siegerland Information, check Information Bravo, stand by for clearance.

Streckenfreigaben via Relay

An diesem Punkt ist es sehr wichtig, dass ihr euch daran erinnert, dass ihr eine AFIS-Station und keine Flugverkehrskontrollstelle seid und ihr deswegen nicht befugt seid, die Freigabe selber zu erteilen. Ihr könnt lediglich die Freigabe von der für euren Flugplatz zuständigen *approach control* bzw. *center control* erbitten und diese an den Piloten weiterleiten.

Über die Kommunikationsmittel eurer FIR oder RG, in den meisten Fällen also über TeamSpeak, ruft ihr die zuständige Stelle und nennt euer Anliegen. Nehmen wir an, nur Langen Radar Sektor Gießen ist online um die Anfrage entgegenzunehmen.

Station	Phraseologie
Siegerland Information	Gießen, Siegerland Information.

Langen GIN	Gießen, go ahead.
Siegerland Information	DFPIA at Siegerland is requesting IFR clearance to Braunschweig via TOBAK.
Langen GIN	DFPIA is cleared Braunschweig aerodrome, TOBAK1K departure, flight planned route, climb via SID 6000ft, squawk 2246, released
Langen GIN (Alternative)	DFPIA is cleared Braunschweig aerodrome, TOBAK1K departure, flight planned route, climb via SID 6000ft, squawk 2246, hold and advise ready.
Langen GIN (Alternative)	DFPIA is cleared Braunschweig aerodrome, TOBAK1K departure, flight planned route, climb via SID 6000ft, squawk 2246, depart not earlier than 40, not later than 55.
Siegerland Information	DFPIA is cleared Braunschweig aerodrome, via TOBAK1K departure, climb via SID 6000ft, flight planned route, squawk 2246, depart not earlier than 40, not later than 55.
Langen GIN	Readback correct.

Ihr habt nun die Freigabe für DFPIA eingeholt und müsst diese nun an den Piloten weiterleiten.

Station	Phraseologie
ATC	DFPIA, Siegerland Information, clearance now available, advise ready to copy.
Pilot	DFPIA, ready to copy.
ATC	DFPIA, Langen Radar clears you to Braunschweig aerodrome, TOBAK1K departure, flight planned route, climb via SID 6000ft, squawk 2246, depart not earlier than 40, not later than 55.
Pilot	DFPIA, Cleared Braunschweig aerodrome, TOBAK1K departure, flight planned route, climb via SID 6000ft, squawk 2246, depart not earlier than 40, not later than 55.
ATC	DFPIA, Readback correct, startup approved, runway 31 via A.
Pilot	Startup approved, runway 31 via A.

Sollte sich die zuständige Flugverkehrskontrollstelle dazu entscheiden keine der veröffentlichten Standard-Abflugrouten zu benutzen, kann eine vector departure verwendet werden. Die einfachste vector departure ist die Anweisung auf Pistenkurs weiterzufliegen und auf eine Höhe zu steigen, komplexere Anweisungen sind jedoch möglich. Die Anweisungen für eine Vector Departure sind ebenfalls an den Piloten zu übermitteln.

Station	Phraseologie

ATC	DFPIA, Langen Radar clears you to Braunschweig, radar vectors TOBAK, flight planned route, fly runway heading, climb 5000ft, squawk 2246, depart not earlier than 40, not later than 55.

Anfliegender Verkehr

Anfliegender IFR-Verkehr wird beinahe so behandelt wie abfliegender Verkehr, erfordert jedoch weniger Arbeit. Wenn IFR-Verkehr im Anflug auf euren Flugplatz ist wird sich ATC bei euch über TeamSpeak melden und euch mitteilen, wann ihr den IFR-Verkehr im Endanflug erwarten könnt. Sobald dieser im Endanflug stabilisiert ist, wird ATC einen hand-off auf eure Frequenz initiieren.

Theoretisch betrachtet muss auch der IFR Verkehr vor dem Einflug in die RMZ seinen Flugzeugtyp und die Höhe angeben, erwartet jedoch, dass Piloten die beiden Angaben auslassen werden.

Station	Phraseologie
Pilot	DFPIA, C208, established ILS runway 31, 6.000ft.
ATC	DFPIA, wind 290 degrees, 4 knots, no further traffic / one VFR light on downwind.

Beachtet, dass IFR-Verkehr keinerlei Priorität gegenüber VFR-Verkehr in der Platzrunde besitzt. Sobald der IFR-Flieger in die RMZ eingeflogen ist, ist er an dieselben "Sehen-und-Ausweichen"-Regeln gebunden wie VFR-Verkehr. Aus Höflichkeit und aufgrund der Tatsache, dass IFR-Verkehr in Turboprops oder Jets für gewöhnlich schneller als leichte VFR-Flugzeuge ist, wird der VFRler dem IFRler Vorrang gewähren und entweder den eigenen Anflug verzögern oder verlängern; erwartet dies aber bitte nicht als Standard.

Bedenkt auch, dass ihr als AFIS-Station keinerlei Freigaben erteilen dürft. Landefreigaben oder Anweisungen zum Verlängern des Gegenanflugs eines VFR-Fliegers sind also keine Mittel, die euch zur Verfügung stehen.

Falls der IFR-Pilot mit Anflügen auf unkontrollierte Flugplätze nicht vertraut ist, kann er durchstarten und einen neuen Anflug versuchen, während er wieder mit ATC in Kontakt tritt.

Revision #7
Created 9 August 2022 12:05:08
Updated 2 March 2024 13:51:51 by 1583954