

Approval Request

Zur Koordination gibt es einige Keywords, die dem Koordinationspartner schon bei der initialen Kontaktaufnahme grob vermittelt, um was es geht. Eines dieser Keywords ist der "Approval Request". Dieser kann in den folgenden Fällen verwendet werden.

Direct-Anfrage (Downstream)

Aus unterschiedlichsten Gründen (Anfrage des Piloten, Effizienz, Problemlösung im eigenen Sektor) ist es oftmals hilfreich, von der eigentlich im Flugplan aufgegebenen Route abzuweichen und einen Direktflug zu einem Wegpunkt zu ermöglichen. Innerhalb des eigenen Sektors ist das selbstverständlich koordinationsfrei möglich. Soll allerdings zu einem Wegpunkt freigegeben werden, der im nächsten Sektor liegt, so ist dafür zwingen die Erlaubnis des folgenden (downstream) Sektors einzuholen. Dies kann entweder durch die in Euroscope integrierte Funktion oder verbal erfolgen.

Die verbale Koordination verläuft nach folgenden Schema:

```
“ APPROVAL REQUEST <COP/position> <call sign>  
  
DCT <WPT>
```

Beispiel: München übergibt Frankfurter Anflüge bei ASPAT

EDMM	APPROVAL REQUEST ASPAT DLH123 APPROVAL REQUEST 20 MILES EAST OF DKB DLH123
EDGG	Go ahead
EDMM	DIRECT SPESA
EDGG	APPROVED <initials> UNABLE <initials>
EDMM	<initials>

oder frei übersetzt "*darf ich mit DLH123 nach SPESA?*"

Nach der initialen Kontaktaufnahme sollte auf das "Go ahead" des angerufenen Sektors gewartet werden, sodass dieser erstmal in Richtung COP/gemeldeter Position schauen kann und sich den Flieger auf dem Radar und/oder in der Sector List anschauen kann. Gibt er sein "Go", so wird die Anfrage gestellt und dann entsprechend angenommen oder abgelehnt.

Descending/Climbing (Downstream)

Ein weiterer in der Flugsicherung gelebter Grundsatz, sofern keine anderen Absprachen (LoA) getroffen wurden, ist ein Sektorübergang ohne Vertikalbewegung. Das heißt, dass beim lateralen Einflug/Ausflug die Flieger "at level" zu sein haben. Das bedeutet, dass jede Vertikalbewegung beim Überqueren der Sektorgrenze (plus halber Mindestabstand VOR der Grenze) ein koordinationspflichtiges Ereignis ist. Das betrifft explizit NICHT den Transfer of Communication sondern ausschließlich den Sektorübertritt und damit in den meisten Fällen den Transfer of Control. Eine derartige Koordination ist über Euroscope nicht möglich und muss daher immer verbal koordiniert werden.

“ APPROVAL REQUEST <COP/position> <call sign>

CLIMBING <level>

or

DESCENDING <level>

Beispiel:
Nach LoA müssen Abflüge aus EDDN beim Wegpunkt GASKA FL260 erreicht haben und an Langen übergeben wird. Wir nehmen für das Beispiel einen Flug an, der an einem heißen Sommertag aufgrund schlechter Perfomance dieses Agreement nicht schaffen wird. Daher müssen wir koordinieren.

EDMM	APPROVAL REQUEST GASKA RYR123 APPROVAL REQUEST 20 MILES NORTH OF NÜRNBERG AERODROME RYR123
EDGG	Go ahead
EDMM	CLIMBING FL260 (OUT OF FL200)
EDGG	APPROVED <initials> UNABLE <initials>
EDMM	<initials>

oder "darf DLH123 (in Vertikalbewegung befindlich) climbing FL260 einfliegen?"

In Klammern steht in der Koordination "OUT OF FL200". Das bedeutet, dass der Flug an der Sektorgrenze (bzw. einen halben Mindeststaffelungswert vor der Grenze) mindestens schon in FL200 ist. Dies hilft dem annehmenden Sektor enorm bei seiner Verkehrsplanung und

Entscheidung. Angenommen es wird lediglich "CLIMBING FL260" koordiniert, so muss der annehmende Sektor in der Ecke des Einflugs alle Level von Boden bis FL260 freihalten - irgendwo dort kommt ja RYR123 im Steigflug eingeflogen. Koordiniert man OUT OF FL200, so muss EDGG lediglich die Level zwischen 200 und 260 freihalten.

Will EDMM initial ohne OUT OF koordinieren, so kann/soll Langen natürlich nachfragen, aus welchen Level der Flug kommen wird. Hier entsteht dann ein klassisches Verhandlungsgespräch, in dem ein für beide Seiten zufriedenstellendes Ergebnis hervorgehen sollte. Beispiel:

EDMM	APPROVAL REQUEST GASKA RYR123 APPROVAL REQUEST 20 MILES NORTH OF NÜRNBERG AERODROME RYR123
EDGG	Go ahead
EDMM	CLIMBING FL260
EDGG	OUT OF WHICH LEVEL?
EDMM	OUT OF FL200
EDGG	I CAN ACCEPT HIM CLIMBING FL240 OUT OF F200 < <i>initials</i> >
EDMM	CONSIDER < <i>initials</i> > WILCO < <i>initials</i> >

Die Antworten CONSIDER und WILCO entsprechen der gleichen Bedeutung: Das Verhandlungsergebnis wird vom Upstream Sector umgesetzt.

Ein paar Worte zum auf dem ersten Blick etwas verwirrenden "CONSIDER". Im deutschen Raum wird gerne statt WILCO "CONSIDER" gesagt. Das heißt nicht, dass man darüber nachdenkt, sondern steht für "CONSIDER IT DONE".

Abweichung vom koordinierten Level

Möchte ich einen Flieger in einem anderen Level als in der LoA vereinbart abgeben, so muss das koordiniert werden. Dies kann entweder über die Euroscope Funktionen oder verbal erfolgen.

“

APPROVAL REQUEST <COP/position> <call sign>

AT <level>

Beispiel: München Radar übergibt Anflüge nach Frankfurt mit einem RFL von 240 oder höher auf FL240. Möchte München davon abweichen, so muss mit Langen koordiniert werden.

EDMM	APPROVAL REQUEST ASPAT CFG123 APPROVAL REQUEST 20 MILES EAST OF DKB CFG123
EDGG	Go ahead
EDMM	AT FL230
EDUU	APPROVED <initials> UNABLE <initials>
EDMM	<initials>

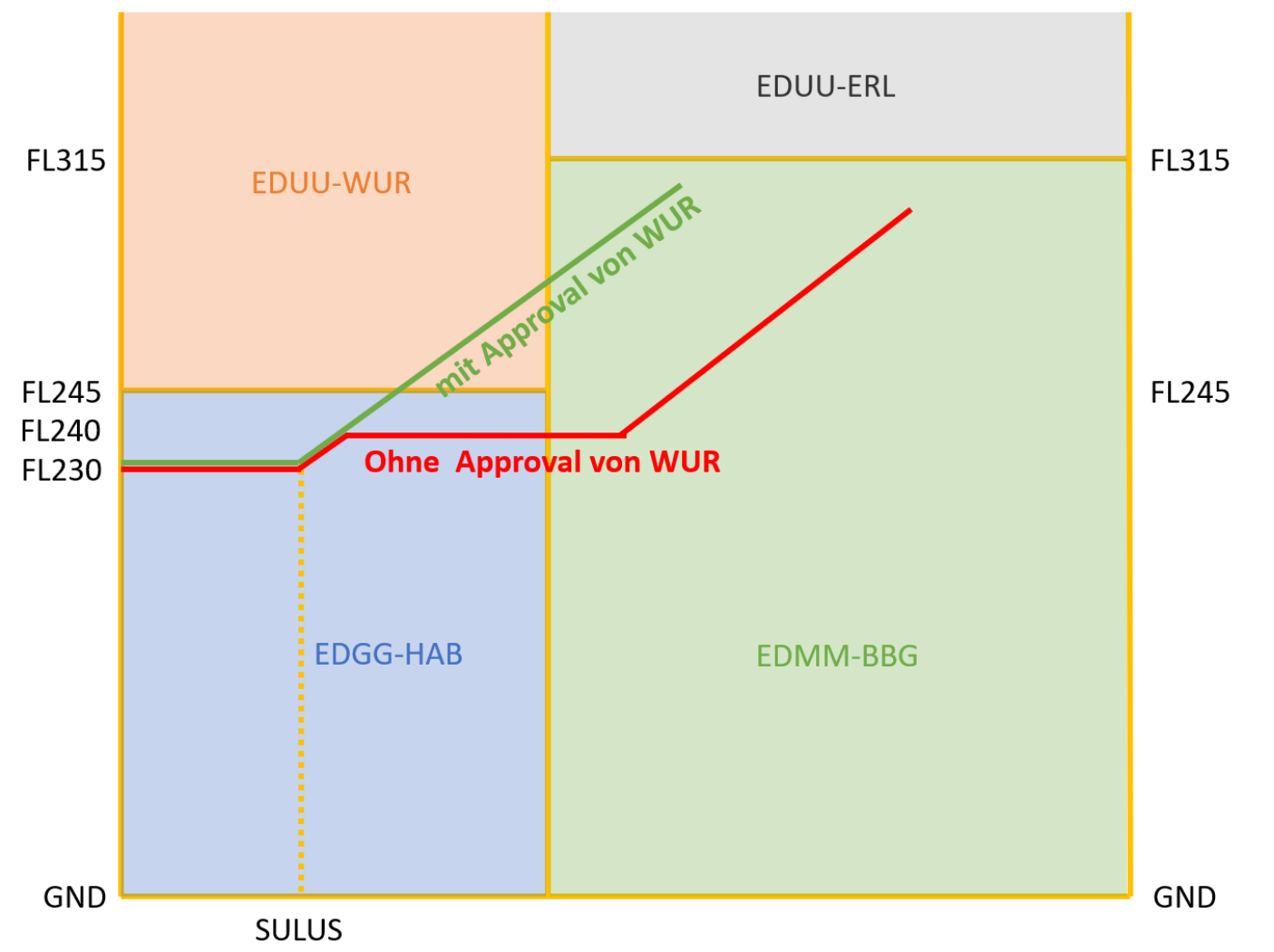
Durchflug durch fremde Sektoren

Wenn man durch einen zuvor nicht involvierten Sektor freigeben möchte, muss man dort selbstverständlich anfragen. Hier ist, kein COP anwendbar, da der Flug im normalen Flugprofil gar nicht durch diesen Sektor fliegen würde. Daher hat der betroffenen Sektor "no details" zum Flug, also keine Informationen in Eurocope Listen und das Tag ist nicht als concerned eingestuft. Folglich gibt es keine Standardkoordinationen zwischen den beiden Sektoren und es existiert kein COP.

“ APPROVAL REQUEST FOR AIRSPACE CROSSING <call sign> <position>

CLIMB UP TO FLxxx (routing)
DESCEND DOWN TO FLxxx (routing)

Beispiel: Langen übergibt Abflüge aus Frankfurt beim Wegpunkt SULUS auf FL230 an das ACC München, released for climb to FL240. München könnte Flüge erstmal nur bis FL240 steigen lassen und müsste dann warten, bis sie 2.5NM im eigenen Sektor sind. Möchte München schon vorher den Flug steigen lassen, so muss mit Rhein koordiniert werden. Die ganze Situation nochmal bildlich mit Sektorstruktur dargestellt:



Um den grünen Flugweg zu ermöglichen, müsste folgendes koordiniert werden:

EDMM	APPROVAL REQUEST FOR AIRSPACE CROSSING CSA123 10 MILES WEST SULUS
EDUU	Go ahead
EDMM	CLIMBING THROUGH YOUR SECTOR (on course to OKG) CLIMBING (UP TO FL 270) (on course to OKG)
EDUU	APPROVED (restrictions) <initials>
EDMM	<initials>

oder "darf die CSA123 durch deinen Sektor steigend auf FL270 nach OKG durchfliegen?"

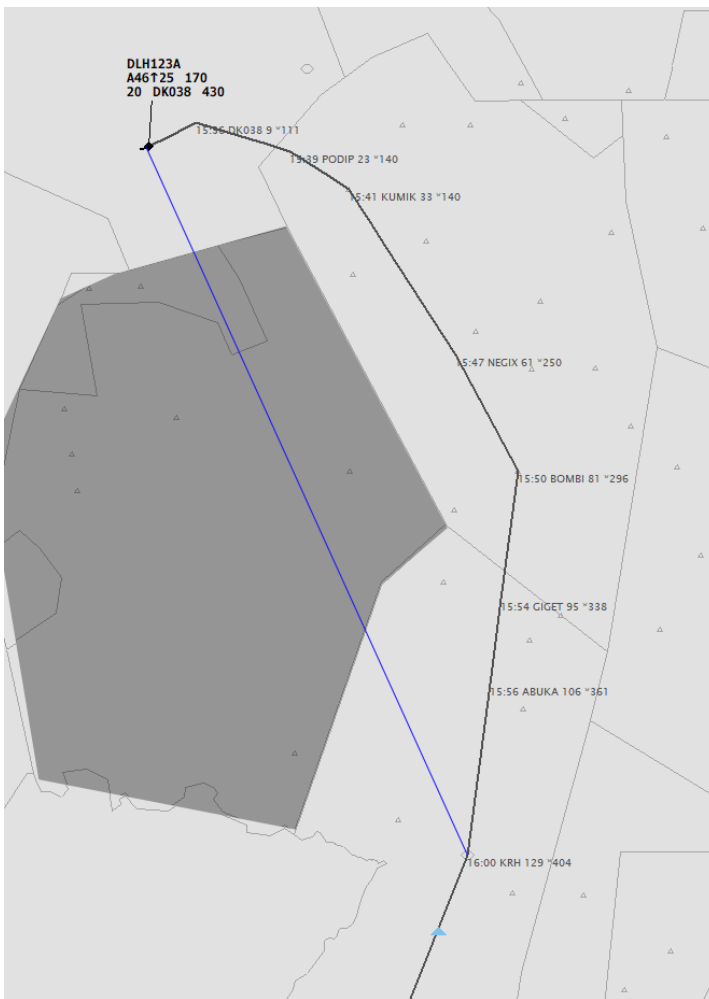
Oftmals wird der geschilderte Fall eines Airspace Crossings mit einem Release verwechselt. Es handelt sich hierbei aber klar um einen Approval Request. Der Release wird in einem der folgenden Unterkapitel besprochen.

Für den Fall, dass der bisher nicht eingebundene Sektor einen Flieger gänzlich übernehmen könnte bzw. bei erfolgreicher Koordination der ursprüngliche Downstream Sektor durch den Dritten ersetzt würde, lässt sich ein weiterer Zusatz nutzen.

“ APPROVAL REQUEST FOR ADDITIONAL TRAFFIC AIRBORNE KÖLN <call sign>

DCT KRH FL250

oder "hast du Lust den DLH123A nach KRH FL250 zu übernehmen?"



Dies impliziert damit auch, dass die weitergehende Koordination hinten raus (downstream) beim übernehmenden Sektor liegt.

Weniger Spacing als gefordert

In den LoAs innerhalb Deutschland ist nahezu ausnahmslos ein Spacing von 10 Meilen bei gleicher Geschwindigkeit für einen silent transfer of control gefordert, wie aus dem folgenden Auszug der

LoA zwischen EDGG und EDMM hervorgeht.

The following values for silent transfer of control strictly apply for aircraft on same flight level. If possible, they should also be met between aircraft on different flight levels, but with same destination:

- If preceding aircraft is on same speed or faster: 10nm
- If succeeding aircraft is faster by 20kts/M0.05 or less: 20nm
- If succeeding aircraft is faster by 40kts/M0.10 or less: 30nm

Möchte ich beispielsweise zwei Flieger mit 15 Meilen abgeben, wobei der hintere Flieger 30 Knoten schneller ist, so ist keine der drei Bedingungen im Zitat erfüllt. Ich muss also entweder speed control anwenden und die beiden Luftfahrzeuge mit gleicher Geschwindigkeit übergeben oder koordinieren.

“ APPROVAL REQUEST <COP/position> <callsign>

<distance> <speed difference>

Beispiel:

EDMM	APPROVAL REQUEST ASPAT UAE123 AND ETD123 APPROVAL REQUEST 30 MILES WEST DKB UAE123 AND ETD123
EDGG	Go ahead
EDMM	15 MILES SPACING, ETD123 30 KNOTS FASTER
EDUU	APPROVED (restrictions) <initials> UNABLE <initials>
EDMM	<initials>