

# Übergabe Approach / Feeder / Center

Während der Artikel Übergabe Tower das **West-Prinzip** bereits eingehend beleuchtet, wird in diesem Artikel eine praktikablere Methode für den Approach und Center-Bereich vorgestellt. Weiterhin ist parallel das West-Prinzip natürlich anwendbar, birgt aber Risiken, wichtige Infos zu vergessen, weil sie in dem ACRONYM West nur oberflächlich aufgegriffen werden.

In einer Übergabe im Approach und Centerbereich empfiehlt es sich, vom Grundlegenden ins Spezifische zu gehen. Das heißt, wir fangen mit dem eigenen Zuständigkeitsbereich und Pistenrichtung(en) an, gehen über zu benachbarten Stationen und Absprachen bis wir schließlich beim eigenen Traffic ankommen. So kann sich der ablösende Lotse langsam ein Bild aufbauen und sich quasi schon beim Ablösen in den Verkehr hineindenken. Bei der Übergabe muss man sich nicht an eine festgelegte Sprache oder Phraseologie halten. Entscheidend ist, dass beide sich verstehen. Im Zweifel nachfragen!

Außerdem ist es wichtig zu beachten, dass der übergebende Lotse während der gesamten Übergabe weiterhin verantwortlich bleibt und auch - falls nötig - funken muss. Eine Übergabe kann sich in stressigen Situationen mehrere Minuten dauern. Der ablösende Lotse übernimmt am besten mit den klaren Worten "meine Frequenz" die Frequenz und auch erst dann, wenn er sich sicher fühlt und das Verkehrsbild vollständig übernommen hat.

	Erklärung	Beispiel APP	Beispiel Center
<b>Basic Information &amp; Weather</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Eigener Zuständigkeitsbereich</li><li>2. Aktive Pisten, bei APP inklusive<ul style="list-style-type: none"><li>• Abstände auf Final</li><li>• Anflugkonfiguration</li></ul></li><li>3. Meteorologische Besonderheiten und wichtige NOTAMs (wenn anwendbar)</li></ol>	<ul style="list-style-type: none"><li>• "Du bist Frankfurt Pickup Nord, Feeder und Südpickup sind da"</li><li>• Pisten 25 und 18, 25R eng (also 2.5NM) mit Y-Anflügen, 25L generell 6 NM für Abflüge</li><li>• "CAT II/III" oder "starker Westwind" oder "TRA XYZ aktiv"</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• "Du bist der DKB ohne Upper"</li><li>• "Frankfurt 25, Stuttgart 25, Mannheim 27, Baden-Baden 21" <i>alternativ auch: "Alle Pisten westlich"</i></li></ul>

<b>Sector configuration &amp; Agreements</b>	Welche Sektoren sind rundherum online und welche generellen Absprachen bestehen. Am besten startet man an einem Punkt und geht im Uhrzeigersinn um den Sektor herum, um nichts zu vergessen.	"DKB ist online, wir haben direct NOMBO, er hat direct DF635, GIN ist online, wir haben direct NATSU für Flüge nach Hamburg, RUD ist online"	"Zug ist online, macht den ALB mit, Frankfurt inbound kommen descending, wir dürfen mit München-Inbounds direct ROKIL, HOF und GIN sind online, Zürich ist da, braucht aber momentan 20 NM spacing für LSZH-Inbounds"
<b>Traffic</b>	Wer ist auf der Frequenz? Was ist der Plan mit den Flugzeugen auf der Frequenz? Wer ruft noch und was wurde bereits koordiniert?	"DLH13T ist schon beim Feeder, dahinter kommt SAS83J nach FL70 heading 220, ITY414 hat noch nicht gerufen"	"Auf der FRQ sind DLH404 und ITY414, beide Inbound SPESA descending FL100, die SWR2FR habe ich schon direkt ASKIK angenommen, ansonsten rufen dich noch BCS34T und DLH123, beide in FL240, könnte später ein Problem werden"
<b>Additional Information</b>	Alles was noch relevant ist, aber nicht in der standardisierten Übergabe abgedeckt wurde	"Wir hatten vorhin mehrmals Probleme mit den Voice-Servern"	"In Greifrath bei NETEX hat die letzte halbe Stunde mehrfach ein Parachute-Dropper gerufen, der wird bald wiederkommen"

## Beispiel Approach:

“ Du übernimmst Frankfurt Pickup-Nord, Pickup-Süd und beide Feeder sind online.

Wir machen 25 und 18, independent parallel, Y-Anflüge auf 25R, beide Pisten eng (*also 2.5 NM*).

Westwind ist sehr stark, der Downwind ist daher sehr schnell und einige Flieger haben Turbulenzen gemeldet.

GIN, DKB und RUD sind da, wir dürfen direct NOMBO für CINDY-Abflüge und direct ARPEG mit Fliegern nach Amsterdam.

ITY414 ist schon weggeschickt, auf der FRQ sind sonst noch DLH123 als Nummer 1 nach 5000ft, dahinter DLH45H geplant, sinkt nach FL70, müsste bald reduziert werden. Außerdem auf der FRQ sind DLH401, der aber auf die Südbahn geht und DLH12J, der gerade bei RAMOB gerufen hat."

## Beispiel Center:

“ Du übernimmst den DKB, SLN ist online, Stuttgart ist nur mit Tower besetzt.

Alle Pisten im Sektor sind westlich ausgerichtet außer in Baden, die haben 03

Angrenzend sind GIN und FUL und Zürich online, keine generellen Absprachen.

Auf der FRQ ist nur SWR2FR descending FL220, kannst du wegschicken, wenn sie klar von BCS34T ist.

Für DLH123 habe ich bereits dct SPESA eingetragen, ist aber noch bei München"

Auf Feeder kann eine Übergabe oft abgekürzt werden, hier kann etwas stärker aufs Wetter eingegangen werden, da gerade die Windverhältnisse beim präzisen Feeden wichtig sind, dafür ist Sektorkonfiguration beispielsweise weniger interessant, da ein Feeder nie ohne Pickup aktiv ist:

## Beispiel Feeder:

“ Pisten 25, du bist Feeder für beide Bahnen, dependent parallel mit Y-Anflügen auf 25R, auf beiden Pisten generell 5 NM für Abflüge, Wind ist recht stark, Flieger reduzieren gut.

Die ITY414 hat 180kt bis 6NM, ist schon beim Tower, dahinter SWR2FR, muss bald bremsen und DLH404 auf dem Baseturn für 25L, als nächstes ruft AUA1LN"