

# Übergabe Tower

Die ordentliche Übergabe ist ein wichtiger Bestandteil des Lotsenalltags und gelangt auch bei uns auf VATSIM durch stundenlange Events wie "München 11 to 11", "Berlin Overload" oder "Frankfurt RFO" immer mehr an Relevanz.

Der folgende Guide ist dafür gedacht darzustellen, wie eine ordentliche Übergabe im Towerbereich aussehen kann.

## Grundsätzliches

- Deutet sich eine Übergabe an, z.B. der neue Lotse erscheint im Teamspeak, bietet es sich an, den Verkehr möglichst simpel zu halten. Im Konkreten bedeutet das:
  - "Standardverkehr" arbeiten
  - Keine engen Situationen
  - Koordination mit benachbarten Stationen abschließen, um "klar Schiff" zum Zeitpunkt der Übergabe zu gewährleisten
  - Nicht mehr benötigte Flieger zum nächsten Lotsen schicken
- Um die Übergabe zügig und inhaltlich vollständig über die Bühne zu bringen, sollte man kurz vor Beginn überlegen, was es zu sagen gibt. Besonders bei hohem Verkehrsaufkommen ist dies wichtig, denn Fehler in der Übergabe sind hier oft kritischer wie normalerweise.
- Vor dem Beginn der Übergabe sollten beide Lotsen sicherstellen, dass diese für die Übergabe/Übernahme bereit sind.
- Das Ende der Übergabe sollte klar definiert werden. Dadurch ist immer klar, wer von beiden für die Position zuständig ist. Nach der Übergabe sollte der "alte" Lotse dem "neuen" Lotsen ein paar Minuten noch zur Seite stehen. Dadurch kann sichergestellt werden, dass nichts Wichtiges bei der Übergabe untergegangen ist.

## Übergabe Tower

Für die Übergabe im Tower kann das WEST-Prinzip herangezogen werden:

		Erklärung	Beispiele
--	--	-----------	-----------

<b>W</b>	<b>Weather</b>	<p>Das Wetter hat einen großen Einfluss auf die Durchführung des Flugverkehrs und darf somit in keiner Übergabe fehlen.</p> <p>Element von jeder Übergabe sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Meteorologischer Zustand des Luftraums</li> <li>-Betriebsrichtung</li> </ul> <p>Weitere Elemente, falls nötig, könnten folgendes sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Windstärke und -Richtung (sowie Tendenz)</li> <li>-Hauptwolkenuntergrenze</li> <li>-Sichtweite</li> <li>-Niederschlag</li> <li>-Signifikantes Wetter</li> <li>-Weitere nennenswerte meteorologische Erscheinungen</li> </ul>	<p>- "CTR VMC"; "CTR IMC"</p> <p>- "Betriebsrichtung 25"</p> <p>- "Mittlerer Westwind"</p> <p>- "Winde derzeit von Norden, Tendenz nach Osten"</p> <p>- "HWU 3200ft"</p> <p>- "Sichtweite 3000m"</p> <p>- "Gewitter westlich des Platz"</p> <p>- "Gemeldete Windscherung von A320, vor 5min, 2NM Endanflug, verlorene IAS: 30kt, verlorene Höhe: 200ft"</p>
<b>E</b>	<b>Equipment</b>	<p>Die Ausrüstung ist daher von Relevanz, weil fehlerhafte/ausgefallene Ausrüstung zu Veränderungen im Betriebsablauf führen kann. Beispielsweise kann die Wartung einer Radaranlage zur Anwendung veränderter Staffelungsminima führen. Auf VATSIM hat man allerdings in dem meisten Fällen 100%-funktionsfähiges Equipment, wodurch dies hier kaum von Relevanz ist.</p>	<p>- "Verbindungsprobleme mehrerer Lotsen mit Audio for Vatsim"</p>
<b>S</b>	<b>Situation</b>	<p>Die Situation bezieht sich auf das Arbeitsumfeld, in welchem man sich derzeit befindet.</p> <p>Folgendes sollte in die Übergabe mit einbezogen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Weitere besetzte Stationen</li> <li>-Geschlossene Rollbahnen</li> <li>-Geschlossene Pisten</li> <li>-Besonderes Verkehrsaufkommen</li> <li>-Getroffene Absprachen, die vom Norm abweichen</li> <li>-Sonstiges</li> </ul>	<p>- "Ground, Approach und Feeder online"</p> <p>- "Rollbahn Whiskey geschlossen"</p> <p>- "Shuttlevent zwischen Frankfurt und London"</p> <p>- "Minimum spacing zwischen Anflügen an Approach genehmigt"</p> <p>- "Onlinetraining auf Approach"</p> <p>- "Departure-Frequenz für alle Abflüge in den Süden 119.2"</p>

<b>T</b>	<b>Traffic</b>	<p>Erst am Ende wird auf den Verkehr eingegangen. Dabei relevant ist das was sich im eigenen Zuständigkeitsbereich befindet oder diesen in Kürze betreten wird. Es gilt auf Struktur zu achten, um dem neuen Lotsen das Folgen möglichst einfach zu machen.</p>	<p>- "DISTM hat einen Y-Flugplan mit dem clearance-limit CHA, noch nicht gerufen"</p> <p>- "DLH4FM hat ihre IFR Freigabe, kein SU"</p> <p>- "EWG114 hat ihre IFR Freigabe und SU"</p> <p>- "BER224, Position 116 macht einen langen Pushback, blaue Linie, Nase nach Süden"</p> <p>- "PGT77RR rollt zum Rollhalt Piste 25 über N und A, auf deiner Frequenz"</p> <p>- "SWR2LX, am Rollhalt 25, auf der Towerfrequenz"</p> <p>- "CXI2247 mit Startfreigabe bekommen, rollt gerade los"</p> <p>- "RYR2NT bei 8NM, angewiesene Geschwindigkeit von 160kt bis 4NM, keine Landefreigabe"</p> <p>- "SDR18PY rollt zur Position 43 über L2 und M"</p> <p>- "DEMIL, VFR zur Landung über Echo, Freigabe zum Einflug in die CTR und die Platzrunde"</p>
----------	----------------	---	--

Das WEST-Prinzip ist als Leitfaden für eine saubere Übergabe zu verstehen. Gibt es Nennenswertes, was nicht in das Schema passt, sollte man dies natürlich trotzdem erwähnen.

Wiederum müssen Informationen ohne Mehrwert, z.B. eine Aussage bei blauem Himmel und strahlendem Sonnenschein: "es gibt kein Gewitter", nicht erwähnt werden.

## Beispiel:

“ Kontrollzone VMC,

Betriebsrichtung 25,

Klarer Westwind mittlerer Stärke

Es sind online: Ground, Approach und Feeder

Rollbahn Whiskey geschlossen

Keine Lücken beim Feeder bestellt

Verkehrsmäßig hast du:

-SAS842, soeben von der 25 gestartet

-DLA9H, am Abflugpunkt 25, ohne Startfreigabe

-PBW11, Hubschrauber, VFR, südliches Helipad, möchte die Kontrollzone über Echo verlassen

-BAW917S, bei 6NM, auf der Frequenz, keine Landefreigabe

Irgendwelche Fragen?

---

Revision #8

Created 8 December 2023 14:28:59 by 1438611

Updated 20 April 2024 12:31:45 by 1439797