

# Flugregelwechsel

Neben den Verkehrsflughäfen und den Landeplätzen mit einer RMZ, gibt es eine Vielzahl von kleinen Flugplätzen, welche über keine veröffentlichten IFR Verfahren verfügen. Bei diesen Plätzen muss immer nach Sichtflugregeln (VFR) an- oder abgeflogen werden. Soll der Flug dennoch nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden (z.B. aufgrund des Wetters), muss der Flugplan in der Luft beginnen oder enden. Dafür gibt es in Deutschland die Y oder Z Flugpläne, welche diesen Wechsel der Flugregeln innerhalb eines Fluges kenntlich machen.

Neben dem nicht vorhanden sein von IFR Verfahren, kann auch eine Verschlechterung des Wetters dafür sorgen, dass in dem Luftraum, in welchem sich das Flugzeug gerade befindet, kein VFR zugelassen ist und der Pilot somit auf IFR wechseln muss.

## Yankee-Flugplan (IFR-Cancellation)

Bei einem Y-Flugplan findet der Wechsel von IFR zu VFR statt, sodass der Abflug nach Instrumentenflugregeln und der Anflug nach Sichtflugregeln durchgeführt wird. Dies ist z.B. dann nötig, wenn der Zielflughafen nicht über veröffentlichte IFR Verfahren verfügt (z.B. Egelsbach EDFE).

Der Pilot erbittet am oder vor seinem letzten Wegpunkt das Cancelling beim Lotsen. Zu diesem Zeitpunkt muss sich der Pilot in Sichtflugwetterbedingungen befinden, ansonsten ist der Wechsel (noch) nicht möglich. Der Lotse muss nicht sicherstellen, dass der Pilot VMC ist. Meldet der Pilot durch die Phrase *CANCELLING MY IFR FLIGHT* die Intention zum beenden des IFR-Teils, so impliziert dies, dass er VMC ist.

Befindet sich der Pilot beim Wechsel in Luftraum C oder D, muss ihm mitgeteilt werden, wie er diese zu verlassen hat bzw. ob der weitere Flug ggf. im Luftraum unter Sichtflugregeln stattfindet. Diese Anweisung wird ihm dann zusammen mit dem cancelling gegeben.

Der Wechsel von IFR zu VFR darf nur oberhalb der MVA oder auf veröffentlichten IFR Verfahren (SID, STAR, IAP, Luftstraßen) oberhalb der jeweiligen Mindesthöhe stattfinden.

Im Flugplan wird die Route wie im hier gezeigten Beispiel von Stuttgart (EDDS) nach Egelsbach (EDFE) angegeben. Dabei beschreibt der blaue Bereich den IFR Teil und der grüne den VFR Teil des Fluges. Hierbei erfolgt der Wechsel am Wegpunkt SPESA.

“ ETASA T163 SPESA VFR DCT

Der Pilot erhält also in Stuttgart eine normale IFR-Freigabe mit der Ausnahme, dass diese nicht bis zum Zielflughafen, sondern nur bis zum letzten Wegpunkt vor dem gefilterten Flugregelwechsel, hier bis SPESA, gegeben wird. SPESA ist dementsprechend CLEARANCE LIMIT. Nähert sich der Pilot diesem Clearance Limit, so sollte der Lotse eine laterale Freigabe nach SPESA (Heading, STAR, Holding) erteilen, sodass beide Parteien wissen, was der Pilot bei Erreichen des Clearance Limits macht, sofern er dort noch nicht den IFR Flug annulliert hat.

Der Lotse sollte den Piloten nicht zum Beenden des IFR-Flugs auffordern. Die Initiative muss vom Piloten ausgehen.

Dabei gilt der generelle Ablauf:

1. Der Pilot meldet den Flugregelwechsel ausdrücklich mit der folgenden Sprechgruppe: *"ICH HEBE MEINEN IFR-FLUG AUF / CANCELLING MY IFR FLIGHT"*.
2. Der Lotse meldet dem Piloten die genaue Zeit, wann der Flugregelwechsel erfolgt ist. Wenn nötig muss der Pilot Instruktionen erhalten, wie er den kontrollierten Luftraum zu verlassen hat.
3. Sobald möglich weist er den Piloten an, den Squawk VFR zu setzen und genehmigt ihm das Verlassen der Frequenz.

## Cancellation in der Platzrunde (Tower)

Auch hier muss sich der Pilot zum Zeitpunkt des Flugregelwechsels zwingend unter VMC (Visual Meteorological Conditions) befinden und dies auch gemeldet haben. Darüber hinaus muss sich das Flugzeug auf einem veröffentlichten Verfahren und dessen Mindesthöhe befinden (meist der ILS-Anflug).

Dabei gilt der generelle Ablauf:

1. Der Pilot meldet den Flugregelwechsel ausdrücklich mit der folgenden Sprechgruppe: *"ICH HEBE MEINEN IFR-FLUG AUF / CANCELLING MY IFR FLIGHT"*.
2. Der Lotse meldet dem Piloten die genaue Zeit oder alternativ auch, ab welcher Höhe das Fliegen nach IFR-Flugregeln beendet ist und die aktuelle Position. Darüber hinaus teilt er ihm mit, was anschließend zu tun ist (z.B. *"after Touch-and-Go join traffic pattern RWY 23L"*) und weist ihn an, den Squawk VFR zu setzen.

## Phraseologie

### Beispiel IFR-Clearance für den oben beschriebenen Y-Flugplan:

Station	Phraseologie
<b>Pilot</b>	Stuttgart Delivery, DESAG at GAT, Info B, request startup and IFR-clearance.
<b>ATC</b>	DESAG, Stuttgart Delivery, startup approved, cleared to SPESA, ETASA2H departure, flight planned route, climb 5000ft, Squawk 2215.

<b>Pilot</b>	Startup approved, cleared to SPESA, ETASA2H departure, flight planned route, climbing 5000ft, Squawk 2215, DESAG.
--------------	---

### Beispiel IFR-Cancellation - Luftraum E:

Station	Phraseologie
<b>Pilot</b>	DESAG cancelling my IFR flight.
<b>ATC</b>	DESAG, IFR cancelled at 1520z, Squawk VFR, approved to leave frequency
<b>Pilot</b>	IFR cancelled, Squawk VFR, approved to leave frequency

### Beispiel IFR-Cancellation - Luftraum C oder D:

Station	Phraseologie
<b>Pilot</b>	DESAG cancelling my IFR flight.
<b>ATC</b>	DESAG, leave airspace C/D (to below) on present heading, IFR cancelled at 1520z.
<b>Pilot</b>	Leaving airspace C/D (to below) on present heading, IFR cancelled, DESAG
<i>Anmerkung: Der Pilot befindet sich nun außerhalb C/D.</i>	
<b>ATC</b>	DESAG, you are leaving airspace C, Squawk VFR, approved to leave frequency
<b>Pilot</b>	Squawk VFR, approved to leave frequency, DESAG, bye.

### Beispiel IFR-Cancellation - in der Tower CTR:

Station	Phraseologie
<b>Pilot</b>	Düsseldorf Tower, DESAG on ILS approach RWY 23L, cancelling my IFR flight and continue VFR for Traffic pattern.
<b>ATC</b>	DESAG, IFR cancelled at time 0910 zulu, position 5nm final RWY 23L, squawk VFR. After Touch-and-Go join traffic pattern RWY 23L. Wind 20004kt, RWY 23L cleared for Touch-and-Go.
<b>Pilot</b>	IFR cancelled at time 0910 zulu, squawk VFR, after Touch-and-Go fly traffic pattern RWY 23L. RWY 23L cleared for Touch-and-Go, DESAG

## Zulu-Flugplan (IFR-Pickup)

Beim Z-Flugplan findet der Wechsel der Flugregeln von VFR zu IFR statt. Die IFR Freigabe bekommt der Pilot während des Fluges vom Radarlotsen, weshalb man hierbei auch von IFR-Pickup spricht. Wo der IFR Abschnitt beginnen soll, ist im Flugplan festgelegt. Hierbei muss neben dem Wegpunkt auch die Speed-Level-Gruppe angegeben werden (siehe Beispiel).

Der **Squawk** muss dem Piloten vor der Streckenfreigabe gegeben werden, da das Luftfahrzeug vor einer Freigabe identifiziert werden muss. Diese beinhaltet das **Clearance Limit** (im Beispiel der Zielflughafen), die **Route** wie der Flieger zu seinem ersten Wegpunkt bzw. seiner Route gelangt (meist direct), eine **Freigabe für eine erste Höhe** sowie die Angabe wann der IFR Teil beginnt (der Pilot muss dafür oberhalb der MVA sein). Bis zu dem Zeitpunkt ab dem IFR beginnt, muss der Pilot in VMC Bedingungen sein. Befindet sich der Pilot bereits oberhalb der MVA, kann der IFR Teil auch sofort beginnen (*IFR starts now*).

Je nach Verkehrsaufkommen und Luftraumstruktur kann der IFR Pickup auch später oder an einem anderen Ort als geplant stattfinden

Ein Beispielflug führt uns diesmal von Egelsbach zurück nach Stuttgart. Der IFR Teil soll hierbei ab RID beginnen mit einer Reisegeschwindigkeit (TAS) von 180 KT auf einer Reiseflughöhe von FL130.

“ DCT CHA DCT RID/N0180F130 IFR Y163 NEKLO Y171 INKAM N850 KRH T128  
BADSO

Der Pilot startet also in Egelsbach und fliegt unter VFR über das CHA VOR bis zum RID VOR. Hier möchte er gerne die Flugregel wechseln.

## Verfahren

Zum Zeitpunkt des Flugregelwechsels (nicht der Freigabe!) muss sich der Pilot zwingend oberhalb der MVA (Minimum Vectoring Altitude) oder auf einem veröffentlichten Verfahren und deren Mindesthöhe befinden. Andernfalls ist dem Piloten mitzuteilen, dass die IFR-Freigabe erst mit Passieren der MVA oder bei Erreichen des veröffentlichten Verfahrens wirksam wird. Für das Pickup erhält er in der Luft kurz vor seinem gewünschten Punkt dann einen Squawk-Code, um ihn identifizieren zu können und eine IFR-Freigabe.

Der generelle Ablauf ist dann:

- Der Pilot requestet IFR-Pickup.
- Der Lotse weist dem Piloten einen Squawk zu und identifiziert ihn.
- Er gibt dem Piloten eine vollständige IFR-Freigabe bis zum Zielort mit einer Angabe zur Routenführung (Freigegebene Steighöhe). Hier muss auch eine Angabe erfolgen wie er von seiner aktuellen Position zum ersten Punkt seiner IFR-Route kommt und wann genau der IFR-Teil seines Fluges beginnt (z.B.: *right now, when passing 5000ft* oder *IFR starts after RID*).
- Der Pilot muss die Freigabe zurücklesen.

# Phraseologie

Station	Phraseologie
<b>Pilot</b>	Langen Radar, good day, DEKSA.
<b>ATC</b>	DEKSA, Langen Radar, good day.
<b>Pilot</b>	DEKSA, Cessna 172, departed Egelsbach, 10 miles north-east of RID VOR, 1200ft request IFR clearance to EDDS.
<b>ATC</b>	DSA, Squawk 2140, QNH 1013.
<b>Pilot</b>	Squawk 2140, QNH 1013, DSA.
<b>ATC</b>	DEKSA, identified, cleared (to) Stuttgart aerodrome, via RID VOR ( <i>this means: Direct RID</i> ), flight planned route, climb 5000ft, IFR starts passing 3500ft.
<b>Pilot</b>	Cleared (to) Stuttgart via RID VOR, flight planned route, climbing 5000ft, IFR starts after passing 3500ft, DSA.
<b>ATC</b>	DSA, readback correct.

Revision #5

Created 8 August 2022 20:22:57

Updated 25 June 2023 20:27:38 by 1193840