Effizienz auf der Frequenz

Der Lotse ist für die Frequenz verantwortlich, denn nur dieser weiß, wer als nächstes welche Anweisung bekommen muss. Aus diesem Grund muss der Lotse ruhig, freundlich aber auch bestimmt auf der Frequenz auftreten.

Standard Phraseologie nutzen

Für alle Funksprüche gilt, so kurz wie nötig und so genau wie möglich. Genau dafür ist diese Phaseologie gedacht. Verzichtet auf Füllwörter und eigene Kreationen die der Pilot nicht versteht.

Klar, deutlich und langsam sprechen

Jeder Lotse und Pilot hat seine eigene Aussprache und Dialekt. Umso wichtiger ist es, dass man klar, deutlich und langsam spricht, damit die Gegenseite einen verstehen kann. Ansonsten kann dies dazu führen, dass Funksprüche mehrfach wiederholt werden müssen, bis die Gegenseite sie versteht. Dadurch wird die Frequenzbelastung deutlich erhöht und man hat weniger Zeit für andere, wichtige Anweisungen.

Standby

Die Verwendung von Standby sollte mit Bedacht geschehen, da dies oft weitere Auswirkungen mit sich bringt. Je mehr Flieger warten, desto mehr Flieger muss man letztendlich später zurück rufen, während sich bei hohem Verkehrsaufkommen immer mehr Piloten bei einem melden. Somit hilft das Standby zwar zunächst, verschiebt das Problem jedoch je nach Verkehrssituation nur nach hinten. Dadurch arbeitet man irgendwann der Situation nicht mehr voraus, sondern nur noch hinterher, um die Warteschlange abzuarbeiten.
Ist es absehbar, dass der Pilot länger als 2 Minuten auf eine Rückmeldung warten muss, sollte ihm immer der Grund dafür mitgeteilt werden (z.B. pushing traffic behind) oder eine ungefähre Zeit, die er warten muss (*standby, call you in 5 minutes* oder *standby, number 5 for clearance*). Dadurch wird zusätzliche Frequenzbelastung durch etwaige Nachfragen vermieden. Zudem sollte man sich notieren, welche Flieger alles ein Standby bekommen haben (z.B. mit den Groundstates oder zusätzlichen Plugins), da man sie ansonsten schnell vergessen kann.

Frequenz freihalten bei zeitkritischen Anweisungen

Dies erfordert oft Vorausschauendes Arbeiten, teils über den eigenen Zuständigkeitsbereich hinaus, und geht auch in die Setzung der Prioritäten über. Wenn man sieht, dass sich bald ein Pilot bei einem melden wird, der sofort eine Anweisung bekommen soll/muss (z.B. nach dem Überqueren einer Piste oder auch für den Turn

aufs ILS), sollten lange Anweisungen in diesem Moment nicht gegeben werden (z.B. IFR Pickup).

Blockierte Frequenz

Auf vollen Frequenzen kommt es öfter vor, dass zwei Funksprüche gleichzeitig abgesetzt werden und sich dadurch gegenseitig ausblocken. Kann man keinen der beiden Absender identifizieren, sollte man die Piloten mit einem "blocked" darüber informieren. Kann man einen Sender identifizieren, kann man diesen auch direkt ansprechen. Gleiches gilt für den zweiten.
Tipp: Lass das Audio for Vatsim Fenster immer im Vordergrund und schaue darüber, wer sich gerade ausgeblockt hat.

Verwendung von "BREAK BREAK"

Statt zwei Funksprüche mit einem *break break* zu trennen (was oft nicht notwendig ist), ist es für den Piloten meist einfacher wenn, zwischen den Funksprüchen eine kurze Pause ist bzw. der Funkknopf kurz losgelassen wird. In einem kontinuierlichen Redefluss, wie bei der Verwendung dieser Sprechgruppe, kann das Callsign des Piloten schnell überhört werden, sodass sich der Pilot zunächst nicht angesprochen fühlt.

Auf keinen Fall sollte ein Break-Break planmäßig zwischen zwei Funksprüchen, die beide ein Readback benötigen, benutzt werden. Dann ist die Gefahr hoch, dass sich die Piloten ausblocken.

Revision #6
Created 8 December 2023 14:13:36 by 1438611
Updated 11 September 2024 14:12:14 by 1583954