



TMZ mit Hörbereitschaft - Klarstellung zum Verfahren

Seit Anfang April 2017 ist die TMZ mit Hörbereitschaft durch eine „Dringende Empfehlung“ in Kraft gesetzt. Deutschland hat sich zu dieser Regelung zusätzlich zu den SERA- und ICAO- Regeln entschlossen, weil die altbekannte TMZ-Regelung mit der zunehmenden Anzahl von Transpondern, die auf den Lotsendisplays dargestellt werden, die Radarlotsen an Ihre Grenzen bei den Freigaben und die Flugführung für den IFR-Verkehr bringen. Die Details sind im Luftfahrhandbuch ENR 1-18 nachzulesen. Die Vorteile sind für alle Seiten nachvollziehbar.

Erklärungsversuche und Graphiken dazu sind mittlerweile viele im Umlaufe, einige davon sind leider falsch und missverständlich. Gerade für den Segelflug und die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt muss es Anliegen sein, **nur die „Dringende Empfehlung“ umzusetzen**. Durch klare Umsetzung der Regelungen lässt sich verhindern, dass aus der TMZ ein Luftraum D (nicht CTR) oder C wird.

- Die alte Vorgehensweise -Transponder auf 7000 und durch- sei auch gut, ist schlichtweg ein Irrweg und konterkariert die dringende Empfehlung.
- Bei fehlendem Transponder für eine TMZ eine Freigabe von der DFS einzuholen, ist ebenfalls nicht im Sinne der TMZ mit Hörbereitschaft und auch schlichtweg falsch, denn für eine TMZ kann keine Freigabe erteilt werden.
- Ob der FIS Mitarbeiter eine Koordination mit dem zuständigen Radarlotsen abstimmt, wird sehr stark an der momentanen Arbeitsbelastung liegen, ist aber auch ein vollkommen unnötiger Arbeitsaufwand.

Bei Einhaltung des veröffentlichten Verfahrens zur TMZ mit Hörbereitschaft kann der Radarlotse bei Bedarf direkt mit dem Piloten ohne Zeit- und Informationsverluste kommunizieren. Zudem wird er basierend auf der erhaltenen Information dem IFR-Verkehr in der TMZ bei Bedarf Ausweichempfehlungen geben. Wenn hilfreich wird er auch einen Rundruf auf dieser Frequenz absetzen und den VFR-Verkehr auf den an- oder abfliegenden IFR-Verkehr hinweisen.

Der DSV empfiehlt dringend: wendet nur das von der DFS veröffentlichte Verfahren an. Hier noch einmal in Kürze:

1. vor Einflug in die TMZ den spezifischen Transpondercode für die jeweilige TMZ setzen
2. angegebene Funkfrequenz einstellen, k e i n Erstanruf
3. hörbereit sein und TMZ befliegen
4. nach dem Ausflug Transponder auf Transpondercode 7000 und Funkgerät auf sinnvolle Frequenz.

Die „Dringende Empfehlung“ und deren richtige Anwendung ist vom AUL-Segelflug mit entwickelt worden und nach Ansicht des DSV für den Segelflug die einzige und zudem sinnvolle Möglichkeit, weitere Luftraumverschärfungen zu verhindern.

Günter Bertram

Referent Luftraum im DSV