

Info zur "TMZ mit Hörbereitschaft" Niederrhein (EDLV)

Am 30.03.17 wurde in der Umgebung des Flugplatzes Niederrhein die TMZ mit Hörbereitschaft eingeführt. Erste Erfahrungen sind positiv. Luftfahrzeuge, die durch den TMZ Code 6101 anzeigten, dass sie sich hörbereit auf der Frequenz 128.500 MHz befanden, konnten bereits öfter direkt angesprochen und auf einen IFR-Anflug nach Niederrhein hingewiesen werden.

In Zukunft wollen wir nicht nur einzelne Luftfahrzeuge direkt ansprechen, sondern, sofern es die Arbeitslast erlaubt, alle auf der Frequenz hörbereiten Piloten, mittels eines „Allgemeinen Anrufs“, über einen IFR-Anflug informieren.

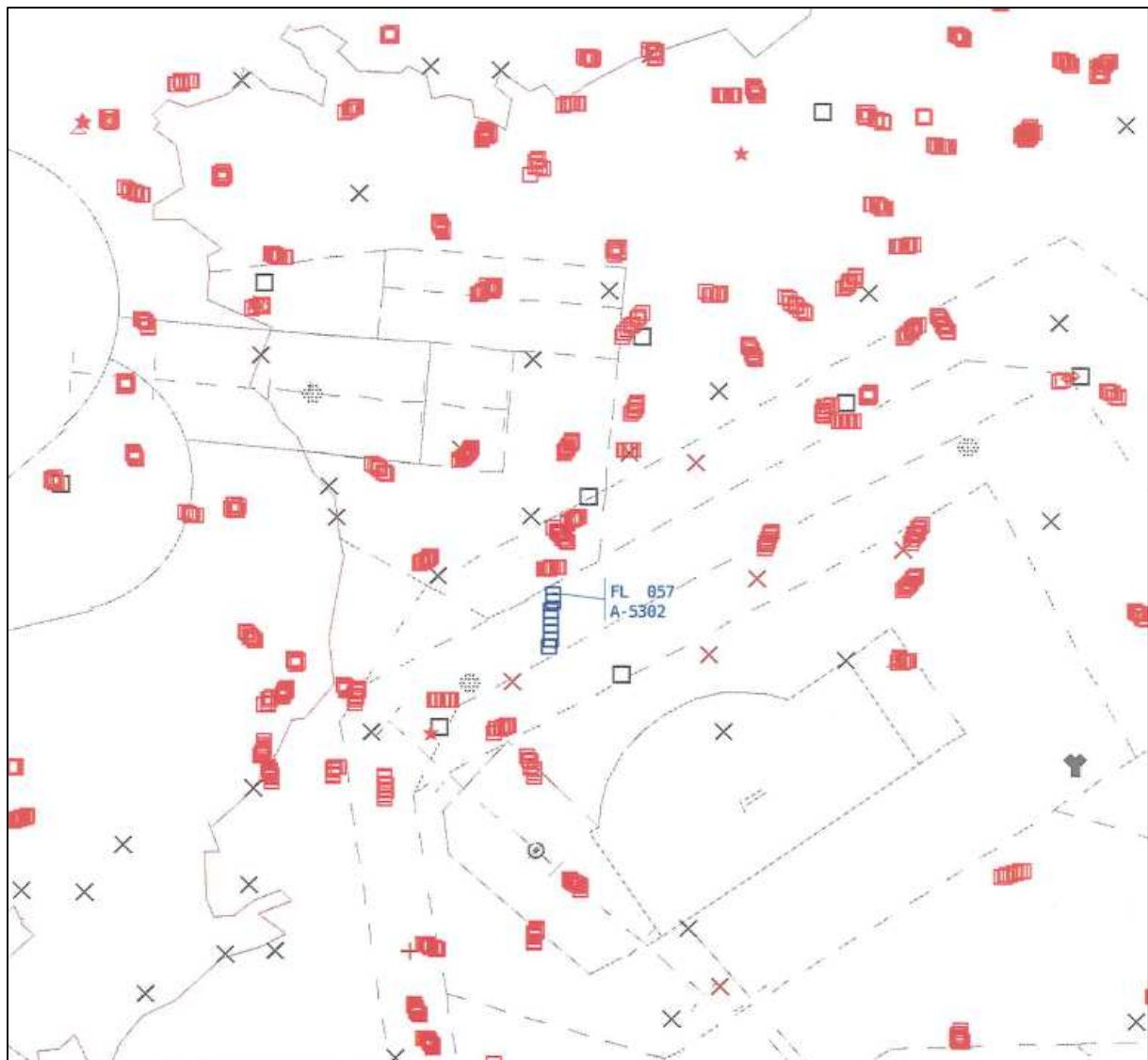
Ein solcher Anruf könnte folgendermaßen lauten: „An alle, Boeing 737 im Anflug nach Niederrhein auf die Landerichtung 27, kommt aus Süden im Sinkflug nach 3000ft.“

Auf der beigefügten Karte sind die häufigsten Anflugrichtungen auf die Piste 27 schematisch dargestellt. Wie man der Karte entnehmen kann, werden sich Anflüge hauptsächlich auf den drei eingezeichneten Strecken im Sinkflug nach 3000ft zu einem 12NM Endanflug befinden. Grundsätzlich kann ein Anflug zwar aus allen Richtungen zum Endanflug geführt werden, doch werden sich mindestens 80% bis 90% der Anflüge auf den eingezeichneten Strecken bewegen.



Wir erhoffen uns von einem „Allgemeinen Anruf“ an alle VFR Flieger zwei wesentliche Effekte. Zum einen, dass sich alle Luftfahrzeugführer eines Anfluges nach Niederrhein bewusst werden und entsprechend danach Ausschau halten können. Zum anderen, dass der Endanflugbereich (bis etwa 12NM) aber auch die Anflugstrecke davor, für die Zeit des IFR Anfluges durch VFR-Luftfahrzeuge verlassen bzw vermieden werden kann. Dadurch wird die Flugsicherheit für alle Luftfahrer im Nahbereich des Flughafens erhöht.

Auf dieser Radarspuraufzeichnung ist gut zu erkennen, wie sich die Situation an einem schönen Flugwettertag am Flughafen Niederrhein darstellt.



In blau ist die Radarspur eines IFR-Anfluges nach Niederrhein aus südlicher Richtung zu erkennen. Bei allen rot gefärbten Radarspuren handelt es sich um VFR-Flüge unterhalb FL100 in diesem Bereich. Schnell lässt sich erkennen, dass eine sichere Kursführung des IFR-Anflugs auch der maximalen Aufmerksamkeit der VFR-Piloten bedarf.

Ungeachtet der Information über den IFR-Anflug „an alle“, welche die DFS nach Möglichkeit geben wird, entbindet die Hörbereitschaft natürlich auf keinen Fall von der generellen Pflicht der Luftraumbeobachtung jedes Piloten, IFR und VFR, zur Vermeidung von Kollisionen.

Um den Luftverkehr im Luftraum „E“, vor allem im Nahbereich von Verkehrsflughäfen wie dem Flugplatz Niederrhein in Zukunft noch sicherer zu gestalten, ist die Mitwirkung aller Piloten gefragt.