

Änderungen im Sprechfunk für den Flugfunkdienst

Bisher kannten VFR-Piloten an unkontrollierten Flugplätzen nur das Rufzeichen „INFO“. Aus anderen Ländern kennen wir auch den Begriff AFIS (aerodrome Flight Information Service / Flugplatz-Fluginformationsdienst).

Dieser Begriff **AFIS** ist nun auch ein Rufzeichen geworden und wird von zertifizierten Serviceanbietern, die unkontrollierte Flugplätze mit vornehmlich RMZ (radio mandatory zone / Luftraum mit Pflicht zur Hörbereitschaft um Flugplätze mit IFR An-/und Abflugverfahren, für die kein Luftraum D (CTR) vorliegt (ehemals Luftraum F)) angeboten

Im Folgenden sind Änderungen im Funksprech aufgeführt:

- Alle Zahlen sind durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln. Dies gilt nicht für ganze Hunderter und ganze Tausender. In diesen Fällen wird das Wort HUNDERT bzw TAUSEND hinzugefügt.
- Alle Zahlen von Steuerkursen, Pisten, Windrichtung und Geschwindigkeit sind durch getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln
- Werte von Flugflächen (FL) sind durch getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer bei Werten, die aus ganzen Hunderten bestehen.
- Alle Zahlen, die bei der Übermittlung von Transpondercodes verwendet werden, sind durch getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln. Ausgenommen sind Transpondercodes, die aus ganzen Tausender bestehen. Hier wird das Wort „TAUSEND/THOUSAND“ hinzugefügt.
300 DREI HUNDERT
4000 VIER TAUSEND
13600 EINS DREI TAUSEND SECHS HUNDERT
4300 VIER TAUSEND DREI HUNDERT
- Ist eine Klärung, dass die übermittelte Zahl aus ganzen Tausendern und/oder Hunderten besteht, erforderlich, ist die Zahl durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln.
- Bei der Übermittlung von Informationen über die Richtung zu einem Objekt oder Verkehr nach Uhrzeigerstellung ist die Information durch Aussprache der Ziffern zusammen, z.B. „ZEHN UHR“, „ELF UHR“, zu übermitteln
- Anweisungen zum Fliegen eines Vollkreises können in englischer Sprache mit „MAKE A (LEFT/RIGHT) THREESIXTY“ erteilt werden.
- Beträgt der VHF-Sprechfunkkanalabstand 25 kHz oder 8,33 kHz, sind im Sprechfunkverkehr drei Stellen nach dem Komma zu sprechen. Ist die zweite und dritte Stelle nach dem Komma eine Null, genügt das Sprechen der ersten Ziffer nach dem Komma.
z.B.
118,000 EINS EINS ACHT KOMMA NULL
ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO

118,025	EINS EINS ACHT KOMMA NULL ZWO FÜNF ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIFE
118,005	EINS EINS ACHT KOMMA NULL NULL FÜNF ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIFE
118,010	EINS EINS ACHT KOMMA NULL EINS NULL ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO

- Zahlen mit Dezimalkomma/Dezimalpunkt sind einzeln zu übermitteln, wobei das Dezimalkomma/Dezimalpunkt an der betreffenden Stelle durch das Wort „KOMMA/DECIMAL“ anzugeben ist.
- Die Werte für Flugsicht, Bodensicht und Pistensichtweite sind wie folgt zu übermitteln:

1. In Metern	bei einer Sicht von weniger als 5 Kilometern
2. In Kilometern	bei einer Sicht von 5 Kilometer oder mehr aber weniger als 10 Kilometern
3. Als eine Sicht von 10 Kilometer	bei Sichten von 10 Kilometer oder mehr

Melden von Flughöhen und Geschwindigkeiten

Flughöhen sind wie folgt zu melden:

- 1) Für Höhen über NN ist der Höhe das Wort FUSS / FEET anzufügen
- 2) Für Flugflächen ist der Höhenangabe die Bezeichnung FLÖUGFLÄCHE / FLIGHT LEVEL voranzustellen
- 3) Im untern Luftraum sind Flugeschwindigkeiten auf der Grundlage der angezeigten Eigengeschwindigkeit (IAS) in Knoten anzugeben, und zwar grundsätzlich in einheiten von 10 Knoten oder Vielfachen davon. Im oberen Luftraum sind Flugeschwindigkeiten grundsätzlich in Machzahlen anzugeben
- 4) In der englischen Sprache sind beim Anweisen bzw. Melden von Flughöhen (Höhen über NN, oder über Grund oder Flugflächen) die Worte TO und FOR nicht zu verwenden.

Wann kann ich auf mein Rufzeichen im Funk verzichten:

Bei der Erteilung von Freigaben der Flugverkehrskontrolle und der Wiederholung solcher Freigaben haben Lotsen und Piloten stets das Rufzeichen des Luftfahrzeugs zu verwenden, für das die Freigabe gilt.

Bei Mitteilungen aus anderen Anlässen sind, nachdem der Kontakt hergestellt wurde, kontinuierliche Zweiweg-Übermittlungen bis zur Beendigung des Kontakts ohne eine weitere Identifizierung oder einen weiteren Anruf zulässig.

Das hat sich bei den Rufzeichen der Bodenfunkstellen geändert:

INFO Flugplatzinformationsdienst durch Flugleiter an unkontrollierten Flugplätzen ohne AFIS

AFIS Flugplatzinformationsdienst an unkontrollierten Flugplätzen mit AFIS-Anbieter

SEGELFLUG Segelflugbetrieb

RESCUE Einsatzleitung Feuerwehr

COCKPIT Luftfahrzeug in der Direktkommunikation mit RESCUE

Wie war das noch mit einer Testsendung?

Die Testsendungen müssen in folgender Form erfolgen:

- a) Kennung der gerufenen Funkstelle
- b) Kennung der rufenden Funkstelle
- c) Die Wörter „RADIO CHECK“
- d) Die verwendete Frequenz

Die Antwort auf eine Testsendung muss in folgender Form erfolgen:

- a) Kennung der Funkstelle, die den Funktest angefordert hat
- b) Kennung der antwortenden Funkstelle,
- c) Angaben zur Verständlichkeit der Funkstelle, die den Funktest anforderte

Was hat sich im Funk noch geändert?

BESTÄTIGEN SIE Ich erbitte Bestätigung der (Freigabe, Anweisung, Handlung, Information)

WIE VERSTEHEN SIE MICH Wie ist die Verständlichkeit meiner Meldung (siehe hierzu Testsendung IM Lehrbuch BZF II)

KOMMEN Meine Übermittlung ist beendet und ich erwarte ihre Antwort

SQUAWK Schalten sie den Transponder auf Mode/Code

CHECK Prüfen sie ein System oder ein Verfahren (in keinem anderen Zusammenhang zu verwenden. Es wird normalerweise keine Antwort erwartet).

BEHALTEN SIE ... BEI Fahren sie gemäß den festgelegten Bedingungen fort oder im buchstäblichen Sinne

NON RNAV Angabe, wenn Flächennavigationsausrüstung fehlt

NICHT MÖGLICH Ich kann ihrer Anfrage, Anweisung oder Freigabe nicht Folge leisten
Anmerkung: NICHT MÖGLICH wird normalerweise durch eine Begründung ergänzt