DFS Deutsche Flugsicherung

TMZ mit verpflichtender Hörbereitschaft
Bitte Regeln einhalten!

Mit Wirkung zum 26.03.2020 wurde die im Jahr 2017 für alle TMZs eingeführte dringende Empfehlung zur Hörbereitschaft auf einer festgelegten Flugsicherungsfrequenz, -verbunden mit der individuellen Schaltung eines Transponder Codes (“Listening Squawk“)-, in eine Verpflichtung geändert.

Leider hat die DFS in den vergangenen Wochen feststellen müssen, dass vermehrt die damit einhergehenden Regeln von einzelnen Piloten nicht eingehalten wurden, was insbesondere an den letzten Wochenenden zu großen Problemen bei der Erbringung der Flugsicherungsdienste in einigen TMZ-Lufträumen (speziell Dortmund, Paderborn, Münster-Osnabrück, Niederrhein) und zu Einschränkungen in der Dienstleistungsqualität geführt hat.
Beispielhaft aufzuführen sind hierbei.

- Piloten sind auf der veröffentlichten Frequenz trotz Transponderschaltung nicht hörbereit
- es erfolgt von einigen Piloten ein aktiver Erstanruf auf der Frequenz (statt nur Hörbereitschaft zu halten)
- die Transponderschaltung erfolgt ohne Aussendung der MSID (Luftfahrzeugkennung)
- die Transponderschaltung des TMZ Squawk erfolgt auch außerhalb der TMZ (nicht erwünscht und gewollt)

Die DFS weist daher noch einmal dringend auf die Einhaltung der für die TMZ mit verpflichtender Hörbereitschaft veröffentlichten Regeln (NfL 1-1870-20, AIP VFR ENR 1-18 bis 1-20, s. a. Anlage) hin.

Die Einhaltung der beschriebenen Verfahren dient dem Sicherheitsgedanken aller Teilnehmer am Luftverkehr und stellt die Erbringung der Flugverkehrsdienste sicher. Deshalb sind diese Regelungen verpflichtend und die DFS bittet darum, diesen mit der gebotenen Sorgfalt nachzukommen.

Anlage: AIP VFR ENR 1-18 bis 1-20

Gebiet mit Transponderpflicht (TMZ)

In Gebieten mit Transponderpflicht müssen Luftfahrzeuge bei VFR-Flügen mit einem Transponder mit automatischer Höhenübermittlung ausgerüstet sein und den für die jeweilige TMZ veröffentlichten bzw. den von der Flugsicherung zugewiesenen Code unaufgefordert abstrahlen.
Für Segelflüge gelten Sonderregelungen.
Die Gebiete sind in der Luftfahrtkarte ICAO 1 : 500 000 dargestellt.

TMZ mit Hörbereitschaft
Im Gegensatz zu der Radio Mandatory Zone (RMZ), bei der vor Einflug in den Luftraum eine aktive Meldung aller VFR-Piloten vorgeschrieben wird, ist bei "TMZ mit verpflichtender Hörbereitschaft" keine aktive Funkkontaktaufnahme seitens der Piloten erforderlich. Es gilt hier die Verpflichtung, die für die jeweilige TMZ auf der ICAO-Karte 1 : 500 000 veröffentlichte Frequenz (der zuständigen Flugverkehrsdienststelle) bei Einflug in die TMZ zu rasten und abzuhören. Durch diese Hörbereitschaft erhalten die Flugverkehrsdienste die Möglichkeit, entweder mittels Broadcast (z. B. Informationen über startende oder landende IFR-Luftfahrzeuge) an alle auf der Frequenz mithörenden VFR-Piloten zu erteilen oder auch ein einzelnes VFR-Luftfahrzeug (z. B. im Fall eines möglichen Konfliktes) gezielt anzusprechen und Hinweise zu erteilen. Die Hörbereitschaft soll für die Flugverkehrsdienste erkennbar sein und wird deshalb mit der folgenden Zusatzregelung unterstützt: Für die einzelnen TMZs wird - neben der "Monitor Frequenz" - jeweils ein spezieller "Listening Squawk" (Frequency Monitoring Code) veröffentlicht. Mit Schaltung dieser Codes signalisiert der VFR-Pilot, dass er sich auf der entsprechenden Frequenz in Hörbereitschaft befindet und ggf. gezielt angesprochen werden kann. Die Kontaktaufnahme geht dabei von den Flugverkehrsdiensten aus. Dieser Funkverkehr selbst kann auch in deutscher Sprache durchgeführt werden. Nach Verlassen der TMZ und der zugehörigen Funkfrequenz ist der Transponder wieder auf Code 7000 zurückzuschalten und die Hörbereitschaft zu beenden.

Transponder mandatory zone (TMZ)

In transponder mandatory zones, aircraft flying according to visual flight rules (VFR) shall be equipped with an automatic altitude reporting transponder and shall squawk the code published for the respective TMZ or the code assigned by air traffic control without request.

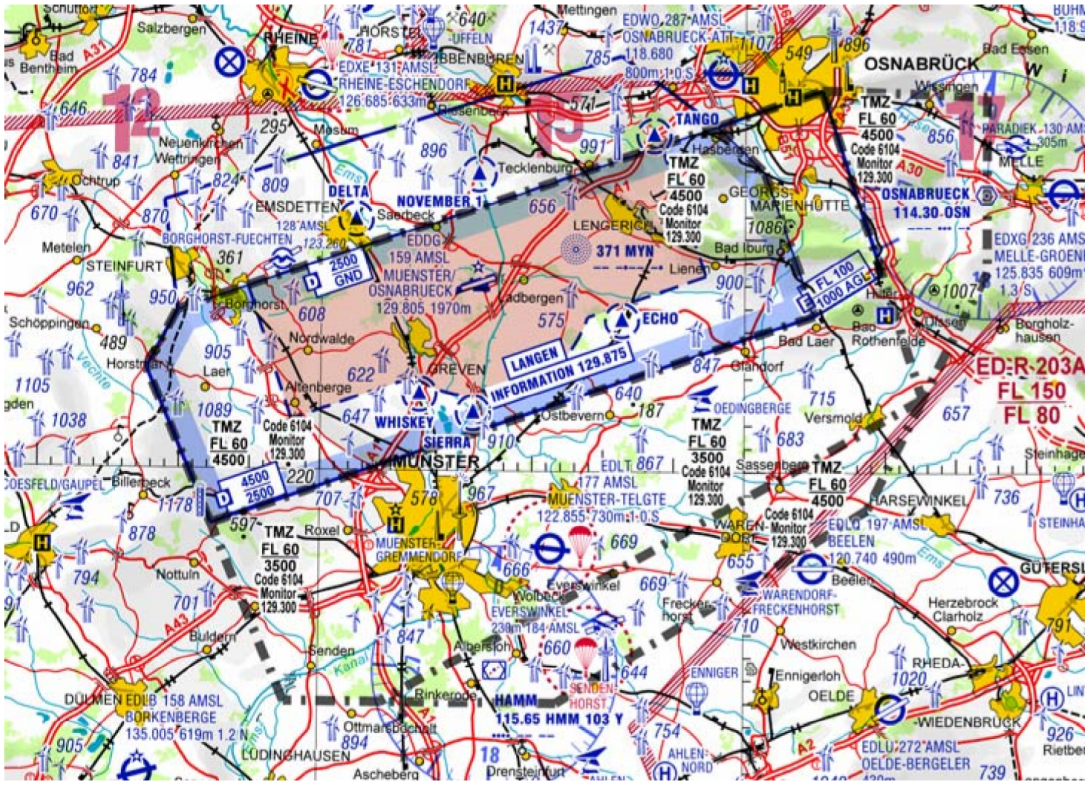
Special regulations apply to flights of sailplanes.
The areas are depicted on the aeronautical chart ICAO 1 : 500 000.

TMZ with air-ground voice communication watch
Unlike a radio mandatory zone (RMZ) where all VFR pilots are required to report to ATC before entering the airspace, the "TMZ with mandatory air-ground voice communication watch" does not require pilots to actively establish radio contact. There is an obligation that pilots select the (appropriate ATS unit's) frequency published for the relevant TMZ on the ICAO chart 1 : 500 000 when entering the TMZ and maintain air-ground voice communication watch. Air-ground voice communication watch allows the air traffic services to provide information (about IFR aircraft taking off or landing, for example) to all VFR pilots listening to the frequency by means of a broadcast, or to directly address an individual VFR aircraft (in the case of a potential conflict, for example) and to provide advice. The air traffic services should be aware of the pilot's air-ground communication watch. The following supplementary regulation supports this: In addition to the "monitor frequency", a special "listening squawk" (frequency monitoring code) will be published for every TMZ. When VFR pilots set this code, they indicate that they are maintaining air-ground voice communication watch on the respective frequency and can be addressed directly, if necessary. Contact shall be established by air traffic services. Radio communication itself may be conducted in German. After leaving the TMZ and the corresponding radio frequency, the transponder shall be reset to code 7000 and the air-ground voice communication watch shall be terminated.

© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Alle TMZs werden auf der ICAO-Karte 1 : 500 000 mit dem konkreten Transpondercode sowie der zugehörigen "Monitor-Frequenz" dargestellt:

All TMZs will be shown on the ICAO chart 1 : 500 000 with their respective transponder code and associated monitor frequency.



TMZ mit Listening Squawk und Hörbereitschaft:	**TMZ with listening squawk and air-ground voice:**
TMZ Dortmund	Squawk 6102; MONITOR 125.225
TMZ Friedrichshafen	Squawk 2677; MONITOR 119.925
TMZ Hahn	Squawk 0424; MONITOR 125.600
TMZ Hamburg	Squawk 4671; MONITOR 134.250 bzw./ and 136.675
TMZ Hannover	Squawk 4676; MONITOR 131.325
TMZ Paderborn	Squawk 6102; MONITOR 125.225
TMZ Memmingen	Squawk 4404; MONITOR 129.450
TMZ Münster-Osnabrück	Squawk 6104; MONITOR 129.300
TMZ Niederrhein	Squawk 6101; MONITOR 128.505
TMZ Nürnberg	Squawk 4404; MONITOR 129.525
TMZ Leipzig	Squawk 4404; MONITOR 126.175
TMZ Dresden	Squawk 4410; MONITOR 125.875
TMZ Wittmund	Squawk 4472; MONITOR 131.015

Wenn sich der Luftfahrzeugführer vor Einflug in die TMZ auf einer Frequenz des Fluginformationsdienstes (FIS) befindet, kommt eines der folgenden Verfahren zur Anwendung:

1) Der Luftfahrzeugführer meldet das Verlassen der FIS-Frequenz und ändert seinen Transponder-Code auf den in der ICAO-Karte enthaltenen Transponder Code und muss Hörbereitschaft auf der in der ICAO-Karte veröffentlichten Frequenz halten.

If the pilot is on a frequency of the Flight Information Service (FIS) before entering the TMZ, one of the following procedures applies:

1) The pilot reports leaving the FIS frequency and changes his transponder code to the transponder code contained in the ICAO chart and has tomaintain air-ground voice communication watch on the frequency published on the ICAO chart.

oder

2) Der Luftfahrzeugführer kann auf Anfrage und nach Bestätigung auf der Frequenz des FIS verbleiben und den von FIS zugewiesenen Transponder-Code beibehalten.

Das Verfahren zu 1) kommt grundsätzlich in den folgenden TMZs zur Anwendung: Dresden, Leipzig, Memmingen, Nürnberg.

Das Verfahren zu 2) kommt grundsätzlich in den folgenden TMZs zur Anwendung: Hamburg, Hannover, Niederrhein, Dortmund, Münster-Osnabrück, Paderborn, Hahn, Friedrichshafen, Wittmund.

Sofern der Pilot beabsichtigt, auf einem kontrollierten Flugplatz zu landen, sind die dafür festgelegten Regelungen (Herstellen einer Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle) anzuwenden.

or

2) Upon request and after confirmation, the pilot may remain on the FIS frequency and keep the transponder code assigned by FIS. The procedure under

1) is applied in the following TMZs as a rule: Dresden, Leipzig, Memmingen, Nürnberg.

The procedure under 2) is applied in the following TMZs as a rule: Hamburg, Hannover, Niederrhein, Dortmund, Münster-Osnabrück, Paderborn, Hahn, Friedrichshafen, Wittmund.

If the pilot intends to land at a controlled aerodrome, they shall comply with the relevant provisions (establish radio contact with the aerodrome control unit).