Das NOTAM und seine Bedeutung für das Briefing

Le NOTAM et sa signification pour le briefing

NOTAM: gelesen, verstanden, befolgt? | NOTAM: lu, compris, suivi?

Eine gründliche Flugvorbereitung ist für die erfolgreiche Durchführung eines Fluges unabdingbar. Das DABS allein liefert nicht alle notwendigen Angaben. Auf die Konsultation der NOTAMs darf nicht verzichtet werden. Nachstehend ein Beispiel, wie ein Flug verlaufen kann, wenn das NOTAM (Notice to Airman) ausser Acht gelassen wird.

Wie es nicht laufen sollte

Am Morgen des 11. Oktober 2010 plant Pilot X einen Flug von Basel nach Sion. Seine Flugvorbereitung erfolgt so wie immer. Meteo und DABS zeigen keine Probleme für den geplanten Flug, und die Performance-Berechnungen hat er sowieso im Griff. Der Flug via Aarau und Jungfraujoch ins Wallis verläuft problemlos. Auch die Voice bereitet dem Piloten keine Probleme, und so nimmt er auf der Höhe von Leuk Verbindung mit dem Tower von Sion auf: HB-XYZ: «Sion TWR, HB-XYZ, Leuk at 7500 ft for Landing»

Sion TWR: «H-YZ, Sion, do you have PPR for parking space in Sion?»

HB-XYZ: «äh... say again, H-YZ»

Sion TWR: «H-YZ, are you informed about the NOTAM B0798/10, Sion is PPR for light aircraft»

HB-XYZ: «äh... H-YZ ... äh ... negative, H-YZ request landing instructions»

Sion TWR: «H-YZ, due to reduced parking space I cannot accept you»

Komplettes Briefing ist unerlässlich

Was ist falsch gelaufen? Die Antworten von Sion lauten anders als erwartet. Verwirrt und enttäuscht bleibt dem Piloten nichts anderes übrig, als den Rückflug nach Basel anzutreten. Er macht sich Gedanken über den Vorfall, kann sich das Ganze jedoch nicht erklären. Nach der Landung in Basel sucht er das Gespräch mit einem zufällig anwesenden Fluglehrer. Die Antworten, welche er erhält, zwingen ihn, über seine Flugplanung nachzudenken.

Seit der Einführung des DABS (Daily Airspace Bulletin Switzerland) sind viele Piloten dazu übergegangen, oftmals nur noch das DABS und nicht mehr die dazugehörigen NOTAMs zu konsultieren. Viele Piloten sind der Meinung, dass ihre Flugplanung damit genügend sei. Dem ist jedoch nicht so.

Im DABS werden nur besondere Aktivitäten im Luftraum dargestellt. Andere Einschränkungen etwa auf Flugplätzen oder bei Funknavigationsanlagen werden nicht aufgeführt, ebenso nicht die Hindernisse. Es ist also zwingend notwendig, dass der Pilot ein komplettes Briefing erstellt.

Mit der Funktion «Neues Flugstreckenbriefing» erhält der Pilot alle notwendigen Informationen, unter anderem alle relevanten und aktuellen NOTAMs und das DABS.

Gewissenhafte Flugvorbereitung

Das NOTAM ist eine Nachricht über Errichtung, Zustand oder Veränderung von Luftfahrtanlagen aller Art sowie über Dienste, Verfahren oder Gefahren, deren rechtzeitige Kenntnis für das Luftfahrt- und Flugsicherungspersonal wichtig ist. Die NOTAMs werden in der Sprache Englisch mit ICAO-Abkürzungen publiziert. Alle Zeiten sind in UTC aufgeführt. Sind Veränderungen von längerer oder permanenter Dauer, so werden diese in andere Publikationen übernommen, beispielsweise ins AIP, VFR Manual oder in Karten.

Das geschilderte Beispiel zeigt, dass nicht alle Informationen im DABS zu finden sind. Betrachtet man das DABS von 11. Oktober 2010, so sind dort nämlich keine Einschränkungen für Basel und Sion ersichtlich, die den Flug betreffen könnten. Bei einer gewissenhaften Flugvorbereitung, also dem Miteinbezug des NOTAM in sein Briefing, hätte Pilot X die entsprechenden Informationen über Sion erhalten.

Quelle: Safer Flying Nr. 17, www.mfvs.ch

NOTAM – Aufbau und Struktur

Die NOTAMs werden in der Schweiz in die drei Serien A, B und W unterteilt.

Serie A: NOTAMs bezüglich der Flughäfen Zürich und Genf. Ausnahme: Informationen für HEL und VFR Verkehr können auch in der Serie B publiziert werden.

Serie B: Alle zivilen Flugplätze, die nicht in der Serie A publiziert werden.

Serie W: Navigationswarnungen und Infos betreffend Luftraum.

Aufbau eines NOTAM

FIR: LSAS SWITZERLAND)

(B0102/09)

B) 0902160730

C) 0902191600

D) 0730/1600

E) AREA WATTWIL-BUCHS-

OBERRIET-GOSSAU-WATTWIL

MIL AIR EXER WILL TAKE PLACE

F) 300 M/1000 FT GND

G) FL100

Geltungsbereich auf einen Flugplatz oder ein FIR bezogen
Publikationsnummer

Gültigkeitsbeginn der Mitteilung (Datum/Zeit)

Gültigkeitsende der Mitteilung (Datum/Zeit evtl. permanent)

Gültigkeitsdauer bezogen auf die Tageszeit

Art der Mitteilung

Untergrenze

Obergrenze