



Foto: Skyguide

Tower und Cockpit: Flugverkehrsleiter sind auf eine optimale Zusammenarbeit mit den Piloten angewiesen.

■ *Einen kontrollierten Flugplatz anzufliegen kann ein Erlebnis sein. Und eine Herausforderung, vor der man mit einer soliden Vorbereitung und ein wenig Training keine Befürchtungen haben muss.*

Ein prächtiger Frühlingstag. Flugwetter wie im Bilderbuch verlockt zu einem Ausflug. Genf wäre doch wieder einmal ein lohnenswertes Ziel. Wäre. Denn Genf ist ein kontrollierter Flughafen, und deshalb ist der Funkverkehr in Englisch Voraussetzung. Wie aber steht es mit dem Voice-Training? Und worauf muss im

Funkverkehr speziell geachtet werden? Wie kann erreicht werden, dass Flüge zu einem kontrollierten Platz zum Vergnügen und nicht zum Stress werden?

Zusammenarbeit

In Wahrnehmung ihrer Aufgabe, nämlich eine möglichst präzise und spedi-

tive Verkehrsleitung anbieten zu können, sind Flugverkehrsleiter auf eine optimale Zusammenarbeit mit den Cockpitbesetzungen angewiesen. Die Voice ist die Visitenkarte sowohl des Piloten als auch des Flugverkehrsleiters. Wenn jemand «gut redet», wird auch angenommen, dass er sein Flugzeug gut im Griff hat. Dabei hinterlässt der Pilot bei der ersten Kontaktaufnahme bereits einen ersten Eindruck. Es lohnt sich also durchaus, seine Meldung schon vor dem Tastendruck einmal «trocken» zu üben. Wer weiss was er sagen will, verhindert die un-



Keine Angst vor den «Grossen». Gut vorbereitet wird ein Flug nach einem kontrollierten Flughafen zu einem Erlebnis.

Foto: Jürg Wyss

nötig langen, frequenzblockierenden Aufrufe mit «äh's» und Überlegungspausen. Als Grundsatz gilt:

- Vorher denken
- Satz genau überlegen
- Standard-Phrasologie verwenden (kurz und bündig, aber das Wichtige ist vorhanden)
- Aktives Mithören auf der Frequenz
- Mit- und Vorausdenken
- Flexibel sein (kurzfristige Pistenwechsel sind immer möglich)

Funkdisziplin ist nötig

Als Grundsatz gilt:

D S D S (= Denken – Schlucken – Drücken – Sprechen).

Ist die richtige Frequenz eingestellt, verfolgt man zuerst die laufenden Gespräche. Ist noch ein Readback ausstehend, wartet man dieses ab.

Gibt es beim An-, bzw. Abflug vorgeschriebene Routen, muss diesen auch gefolgt werden. Maximale Flughöhen

sind einzuhalten. Wer diese gleichzeitig als Mindestflughöhen interpretiert (sofern es das Wetter zulässt), trägt zur Lärminderung bei.

ACHTUNG:

Nie ohne Bewilligung in den Circuit einfliegen (wenn die FRQ besetzt ist und keine Bewilligung gegeben wurde, muss ins Holding eingeflogen werden).

In Genf: Die Pistenachse nie ohne Bewilligung überfliegen.

Zu beachten ist auch die Lage des «Touchdown-Points». Er muss nicht stets mit einem eventuellen «displaced threshold» übereinstimmen. Allfällige via Funk zugeteilte, abweichende Aufsetzpunkte sind einzuhalten.

Flugplätze mit VFR-ATIS (Frequenzen sind auf VAC-Karte publiziert) sind Basel, Bern, Grenchen, Locarno, Lugano und St. Gallen-Altenrhein. Das abgehörte ATIS ist beim ersten Aufruf zu bestätigen.

Im Rollverkehr gilt zuerst abzuklären, welche Frequenz aufzurufen ist, das heisst, wo die Zuständigkeitsgrenzen sind: Apron, Ground oder Tower? Und braucht es Start-up oder kann der Motor schon laufen gelassen werden?

Für den Aufruf gilt generell der Grundsatz: WER – WO – WAS

Zum Beispiel:

Zurich Apron, HB-CKG, GA-Parking 1, VFR to Friedrichshafen, request taxi

Ist die Clearance erfolgt, darf der Pilot bis zu einer «holding position» oder «holding bay» rollen. Muss eine Piste gekreuzt werden, erfolgt eine zusätzliche Anweisung, ob diese gekreuzt werden darf oder nicht: *Hold short of RWY...* oder *cross RWY...*

ACHTUNG:

Nie eine Piste ohne Bewilligung kreuzen! Nie eingeschaltete rote Stopbars (Rollhaltebalken) überrollen!

Auch auf der Homebase sollte die Rollkarte stets griffbereit sein. ■

**SWISS
PSA
PILOT SCHOOL
ASSOCIATION**

Alp-Air Bern • 031 960 22 22
Aero Locarno • 091 745 20 27
Fliegerschule Birrfeld • 056 444 82 87
Motorfluggruppe Zürich • 01 816 74 63
Flugsportgruppe Zürcher-Oberland • 01 954 12 52
Ausserschwyzerische Fluggemeinschaft • 055 440 42 18

**Fliegen lernen?
Wir sind für Sie da.
<http://www.swisspsa.ch>**



Foto: Jürg Wyss



Foto: Skyguide

Die Kommunikation in der Fliegerei ist kurz und präzise. Sie beschränkt sich auf das Wesentliche.

Klartext reden

■ Eine korrekte Phrasologie vereinfacht die Verständlichkeit des Flugfunks. Wird sie eingehalten, funktioniert die Kommunikation bestens.

Freigaben und Instruktionen müssen zurückgelesen werden. Diese Absicherung erlaubt das Erkennen von falsch verstandenen Meldungen. Es gibt vier Möglichkeiten für die Wiederholungen.

1. Möglichkeit: Readback (wörtliches zurücklesen)

- Runway in use
- Alles, was mit dem Runway-in-use zu tun hat (line-up, taxi on, hold short, landing, take-off, cross, backtrack, hold on)
- Höhenmesser- und Transponder-einstellungen
- Flughöhen, Flugrouten, Geschwindigkeiten und Headings

- Frequenzen und Peilresultate
- Jedes Readback wird mit dem eigenen Rufzeichen abgeschlossen. Bei einem Frequenzwechsel muss nur die Frequenz zurückgelesen werden:
 TWR: *H-HA, contact Geneva Apron on 121,75*
 PIL: *121,75 H-HA*

2. Möglichkeit: Sinngemäss wiederholen

Andere Freigaben oder Instruktionen, eingeschlossen «bedingte Freigaben», werden sinngemäss wiederholt:

GND: *H-PE, behind Swiss SB20 taxi to holding position RWY 10*
 PIL: *Follow Swiss SB20 to holding position RWY 10, H-PE*

3. Möglichkeit: WILCO

Bei allen «einfachen» und eindeutig unmissverständlichen Anweisungen,



Aero Explorer International
 Planning Support for Demanding Pilots

Professionelle Flugplanung

**für Flugreisen zu neuen Horizonten:
 Sie fliegen – wir planen.**

www.aeroexplorer.biz

Hans Georg Schmid Tel. +41 (56) 610 7174 Fax +41 (56) 610 7175

also alles, was irgendwie ein «report» ist, reicht die Bestätigung «WILCO»: TWR: *H-KU, report Arbedo*
PIL: *WILCO H-KU*

of TWY B
PIL: *ROGER* oder nur *H-ZU*

4. Möglichkeit: ROGER oder das eigene Rufzeichen

Informationen (Wetter, Pistenzustand usw.) werden nicht wiederholt. Ein kurzes ROGER oder das eigene Rufzeichen genügt zur Bestätigung:
TWR: *H-ZU, Work in progress east*

Ready for departure

Das Wort «takeoff» wird nur im Zusammenhang mit der takeoff-clearance verwendet. Formulierungen wie *ready for takeoff* sind veraltet und können sehr gefährlich sein. Es heisst korrekt: *ready for departure*.

Zu einem Position-report gehört sowohl die Position, als auch die Höhe.

Als Position ist die Ortschaft unter dem Flugzeug zu verwenden und nicht, was man irgendwo in der Ferne sieht. Nur so kann sich ein anderer Pilot genau ins Bild setzen, wo er den Kollegen suchen muss. Denn hier gilt: Sehen und gesehen werden. Demzufolge sind unpräzise Formulierungen wie *approaching* oder *abeam* zu unterlassen. Stattdessen meldet man die Position besser mit *2 Miles southeast of Sursee 4500 ft*.

Wird eine Freigabe gebraucht (Einflug Luftraum C oder D) ist spätestens fünf Minuten vor dem gewünschten Einflug die Bewilligung einzuholen.

Und zu guter Letzt: Bei Unklarheiten oder wenn man etwas nicht versteht, nicht einfach *roger* sagen, sondern nachfragen mit *confirm...* oder *say again*. Roger!

SAFETY TIP

Eine gute Vorbereitung erspart den Stress

- FRQ: Welche Frequenzen gibt es auf dem Flugplatz?
- Circuit: Oft gibt es mehrere; einmotorig – mehrmotorig, Fixfahrwerk – Einziehfahrwerk, welche gilt für mich (mein ACFT)? Voltenhöhen, Lefthand- oder Righthand-Circuit? Ist es eine grosse oder eine kleine Volte? Ist die Voltenhöhe hoch oder tief? Muss ich schnell sinken oder kann ich langsam absinken? Wo will ich welches Power-Setting? Wann setze ich welche Klappen?
- RWY: Gibt es mehrere Pisten? Wo führen die verschiedenen Volten durch? Wo liegt der jeweilige touchdown?
- TWY: Welche TWY gibt es, auf welchem werde ich die Piste voraussichtlich verlassen, wie wird das Rollmanöver sein?
- Holding: Wo liegen die Holdings? Gibt es Höhen- oder Geschwindigkeitsrestriktionen? Welche Überflugspunkte gibt es? Wo muss ich welche Meldung absetzen? Wo liegen die Meldepunkte (vor oder hinter dem Wald / rechts oder links der Autobahn etc.)?
- Brauche ich einen SLOT? Wo und wie bekomme ich einen SLOT?
- Welche Restriktionen gibt es? Tageszeiten, Tage? Ist NVFR möglich? Ist SVFR möglich? Zoll vorhanden?
- Was mache ich bei Funkausfall? Was bedeuten die Lichtsignale?
- Handelt es sich um einen kontrollierten oder einen unkontrollierten Flugplatz? Welche Meldungen sind auf einem AFIS-Platz abzusetzen?

SAFER FLYING ist eine Dienstleistung des MFVS an seine Mitglieder zur Förderung der Sicherheit in der Aviatik. Haben Sie die ersten sechs Ausgaben von *SAFER FLYING* verpasst? Oder wollen Sie als sicherheitsbewusste Flugschule oder Flugplatz *SAFER FLYING* Ihren Schülern und Piloten abgeben und damit einen Beitrag an die Flugsicherheit leisten? Dann bestellen Sie weitere Exemplare zu 1 Franken für Mitglieder, bzw. 2 Franken für Nichtmitglieder, beim Sekretariat Aero-Club Schweiz, Tel. 041 370 21 21. *SAFER FLYING* ist auch als pdf-Datei auf der Homepage www.mfvs.ch erhältlich.

IMPRESSUM

Herausgeber

Motorflug-Verband der Schweiz (MFVS)
Sekretariat AeCS
Lidostrasse 5
6006 Luzern
Tel. 041 370 21 21
Fax 041 370 21 70
www.mfvs.ch
vorstand@mfvs.ch
Präsident
Willi Dysli

Auflage

10 000 Exemplare
Konzept, Gestaltung, Produktion
Swiss Aviation Media
Jürg Wyss
Zurzacherstrasse 64
5200 Brugg
Tel. 056 442 92 44
Fax 056 442 92 43
www.swissaviation.ch
verlag@swissaviation.ch
Autorin dieser Ausgabe
Esther Rimensberger

Druck

Effingerhof AG
Storchengasse 15
5201 Brugg
Tel. 056 460 77 77
www.effingerhof.ch
info@effingerhof.ch
Erscheint
4-mal pro Jahr
Versand an alle Mitglieder des MFVS
Nächste Ausgabe
Frühling 2003

SWISSAVIATION
media

Publikationen und
Medienarbeit im
Fachbereich Aviatik

→ **Konzepte/Gestaltung/Produktion**

Wir machen Worte zu Inhalt

Swiss Aviation Media / Jürg Wyss
Zurzacherstr. 64 / 5200 Brugg
Telefon 056 442 92 44 / Fax 056 442 92 43
www.swissaviation.ch / verlag@swissaviation.ch