

VFR OAT Manual for Online-Flying

Gliederung:

A: Allgemeines

B: Generelle Verfahren

C: Militärischer VFR Flugbetrieb und Sprechfunkgruppen

- I. Initial Contact**
- II. Abfliegende Luftfahrzeuge**
- III. Einflug in die Flugplatzrunde (nicht Fighter a/c)**
- IV. Einflug in die Flugplatzrunde (Fighter a/c)**
- V. Reduzierte Pistenstaffelung**
- VI. Sequencing / Numbering (Landereihenfolge)**
- VII. Hubschrauber VFR Flugbetrieb**
- VIII. Kreuzender Verkehr durch die CTR**

D: Tipps und Nachwort

A. Allgemeines

1. Dieses Manual stellt die Besonderheiten der **militärischen VFR Fliegerei** da. Es erläutert im Kurzen die spezifischen Verfahrenweisen der militärischen Flugsicherung und des militärischen Flugbetriebes an Flugplätzen der Bundeswehr.
2. Die Hier aufgeführten Ausführungen sind auf Grundlage militärischer Vorschriften und Anweisungen erstellt. Sie **finden jedoch keine Gültigkeit** für den realen Flugbetrieb.
3. Grundlage für die Umsetzung folgender Schwerpunkte bilden mitunter:
 - **BesAnMilFS 2-100** (Besondere Anweisung Militärische Flugsicherung)
 - **Mil-AIP Germany**
 - **Civ-AIP Germany**
 - **FBH** (Flugbetriebshandbücher der Bundeswehr)
 - **GEMIL FLIP's VAD, VAD JET** (German Military Flight Info. Publications)

Die Mil-AIP und GEMIL FLIPS sind unter www.mil-aip.de öffentlich zugänglich.

B. Generelle Verfahrensweisen

1. Location Indicator

Die Flugplatzkennung setzt sich wie folgt zusammen:

z.B. **ETSI**

- E = Europe
- T = Military Germany
- S = Luftwaffe Süd (N= Luftwaffe Nord, M= Marine, H= Heer)
- I = Ingolstadt/Manching

2. Lufträume

Kontrollzonen an Flugplätzen der Bundeswehr sind als **D(HX)** klassifiziert. HX bezeichnete Lufträume sind nur in bestimmten Zeiten aktiv. Es gelten entsprechende VFR-Minimas, diese sind in der Mil-AIP unter Airspaces im Teil ENR niedergelegt.

Rufzeichen der verantwortlichen Flugsicherungskontrolstelle ist TOWER (TURM).

3. ATIS

Flugplätze der Bundeswehr stellen im Regelfall **keine ATIS** zur Verfügung. Lande- und Abfluginformation sind über Sprechfunk auf den veröffentlichten Frequenzen beim Tower zu erfragen.

4. Sprechfunk

Der militärische VFR Flugbetrieb wird in der Sprache **Englisch** durchgeführt. Ziviler VFR Flugbetrieb findet in der Sprache **Deutsch** statt!

5. Fahrwerksüberprüfung (Gearcheck)

Auf Flugplätzen der Bundeswehr ist der verantwortliche Fluglotse, laut BesAnMilFS 2-100 verpflichtet, vor jedem Anflug das Fahrwerk des LFZ zu überprüfen.

Dies geschieht entweder visuell (Fernglas, Landing Lights) oder mündlich. Militärische LFZ müssen beim Ausfahren des Fahrwerks immer die Landing Lights zuschalten und den Fahrwerksstatus melden. Sprechgruppen folgen im Teil C.

6. Rufzeichen

Indicator, danach folgen bei Jets 2 Zahlen, bei Prop 3 Zahlen, Bei Hubschrauber 2-4 Zahlen. Die Zahlen sind im Regelfall die Registrierung des LFZ.

GAF = German Airforce
GAM = German Army
GNY = German Navy
MI = Mission (Army Helicopter)
UN = United Nations
MED = Medevac

Rufzeichen Jets:

LC	= Lechfeld	Tornado	ETSL
LK	= Neuburg	F4 Phantom	ETSN
DIXI	= Ingolstadt (Test Flight)	All military	ETSI
BU	= Büchel	Tornado	ETSB
NO	= Nörvenich	TOR	ETNN
JE	= Jever	TOR	ETNJ
SW	= Schleswig	TOR	ETNS
EA	= Laage	F4, EUFI	ETNL

Tactical Rufzeichen

z.B.: SHOCK, HUNTER, THUNDER, etc. , hauptsächlich von USAF benutzt.

C. Militärischer VFR Flugbetrieb und Sprechfunkgruppen

I. Initial Contact

In folgenden aufgeführten Sprechfunkgruppen ist „A“ das Aircraft, „C“ der Controller.

Der LFZ-Führer meldet sich wie gewohnt mit seinem vollständigen Rufzeichen. Danach darf der Lotse das Rufzeichen, laut Civ-AIP abkürzen.

Dabei stellt der LFZ- Führer seine Absichten dar, sowie LFZ Typ und die Anzahl der Personen an Board (POB).

A: Ingo Tower, GAF458
C: GAF 458. Ingo Tower

A: GAF458, single C160, POB 8, request landing Information

Wenn kein ATIS zur Verfügung steht, teilt der Fluglotse dem LFZ die Landeinformation mit. Diese bestehen zumindest aus aktiver Piste und

dem QNH. Wenn vom Piloten gewünscht kann das komplette Wetter mitgeteilt werden.

C: GAF458, rwy in use 25L, QNH 1018

Im Regelfall jedoch wird mit der Absicht zur Landung, der Einflug in die Platzrunde genehmigt. Siehe Punkt III und IV.

II. Abfliegende Luftfahrzeuge

1. Rollen und Abflug

Der LFZ-Führer meldet sich mit vollständigen Rufzeichen. Danach stellt er seine Absicht dar. Die Meldung der POB ist bei LFZ mit Transportkapazität beim Militär Pflicht! Ein Startup und Pushback muss ,wie im zivilen, genehmigt werden.

A: Ingo Tower, GAF458

C: GAF458, Ingo Tower

A: GAF458, C160, POB 8, request startup

C: GAF458, rwy in use 25L, QNH 1018, startup approved

A: Rwy 25L, QNH 1018, startup approved, GAF458

A: GAF458, request taxi for VFR departure to the south

C. GAF458, taxi to holding position rwy 25L via, report ready for departure.

A: taxiing holding position rwy 25L, wilco, GAF458

A: GAF458, holding position rwy 25L, ready for departure

C: GAF458, leave CTR to the south, wind 260 degrees 14 knots ,cleared for take-off rwy 25L

A: cleared for take-off rwy 25L, wilco, GAF458

Falls es VFR In- und Outbound Routen gibt (siehe GEMIL FLIP VAD, VAD JET), sollten diese verwendet werden. Andernfalls ist jede Ein- bzw Ausflugrichtung möglich. Dem Piloten sollte ermöglicht werden, in die gewünschte Richtung abzufliegen, außer die Verkehrslage lässt es nicht zu.

C: GAF458, report leaving CTR in the south

A: wilco, GAF458

A: GAF458, leaving CTR in the south

C: GAF458, approved to leave frequency

A: leaving frequency, GAF458

III. Einflug in die Flugplatzrunde (not for military Fighter Jet a/c)

Als Beispiel hier eine Transall C-160 die einen Flugplatz mit der Runway 27/09 anfliegt und einige Übungsanflüge durchführen will.

A: Info Tower, GAF458

C: GAF458, Ingo Tower

A: GAF458, Transall, 6 miles in the south, POB4, request landing information, for practise pattern at your field

Eine Positionsangabe durch den Piloten hilft sehr viel bei der ersten Anweisung in den Einflug in die Platzrunde, deshalb sollte, falls der Pilot keine Angabe über seine Position macht, diese von ihm erfragt werden.

Die Standard Platzrund (Links) besteht aus Upwind, Crosswind, Downwind, Base, Final. Bei einer Rechtsplatzrunde sind die „Legs“ mit „Right“ zu bezeichnen.

C: GAF458, join traffic circuit rwy 25L, QNH 1015, report entering CTR in the south

Mit „Join Traffic circuit rwy xx“ fliegt der Pilot direkt in den Downwind (Gegenanflug). Es gibt auch die Möglichkeit dem Piloten einen alternativen Einflug in Flugplatzrunde anzuweisen. Z. B. wenn die Position des Flugzeuges günstig für einen direkten Einflug auf Base (Queranflug) ist. Dies könnte dann wie folgt lauten.

C: GAF458, make direct base rwy 25L, QNH1015, report entering CTR in the southeast

Auch ein sogenannter **“Straight-In Approach”** (Geradeausanflug) wäre möglich. Dies muss jedoch vom Piloten ausdrücklich erwünscht sein.

C: GAF458, make a straight-in approach rwy 25L, QNH 1015, report 10 miles on final

A: GAF458, entering CTR in the south

C: GAF458, roger, report downwind

A: Wilco, GAF458

A: GAF458, downwind

C: GAF458, report base

A: Wilco, GAF458

A: GAF458, base gear down, request touch and go, pattern

Am Base sollte der Pilot seine Art der Landung oder des Anfluges äußern. Der Gear Down Report sollte dann auch vom Piloten kommen. Somit

braucht sich der Lotse sich nur noch visuell vom Fahrwerkszustand zu überzeugen.

Es ist nicht unbedingt nötig dem Piloten jedes Leg melden zu lassen. Aber in stärkeren Verkehrssituationen gewinnt man dadurch einen guten Überblick über den Verkehr und kann besser aktive Kontrolle betreiben. Der Pilot hat zusätzlich den Vorteil, da er ja die Frequenz mithört, dass er über anderen Verkehr passiv informiert wird. Nun die Freigabe zum Touch and Go (Aufsetzen und Durchstarten).

C: GAF458, wind 280 degrees 10 knots, cleared Touch And Go rwy 25L, right pattern approved, report right downwind

A: Cleared Touch and Go rwy 27, right pattern approved, wilco, GAF458

Mit der Freigabe zum Aufsetzen und durchstarten, sollte man die nächste Platzrunde für das LFZ genehmigen. Daher die Phrase „**right pattern approved**“. Somit weiß der Pilot was er nach dem Touch and Go zu tun hat und wann er sich das nächste Mal beim Lotsen zu melden hat. Diese Phrase unterscheidet sich zur zivilen.

Möglich Anfluge:

Touch and Go = Aufsetzen und Durchstarten

Low Approach = Tiefanflug

Fly By = Tiefer Vorbeiflug

Ein **Fly By** ist ein Low Approach parallel zur aktiven Piste. Der Lotse sollte bei der Freigabe zum Fly By eine Himmelsrichtungsangabe mit angeben. Z. B.

C: GAF458, cleared Fly by Northside rwy 25L

Damit weiß der Pilot zur welchen Seite er parallel an der aktiven Piste vorbeifliegt. Dieser Anflug wird zum Beispiel für eine visuelle Kontrolle des Fahrwerks genutzt, wenn der Pilot nicht sicherstellen kann ob sein Fahrwerk ausgefahren ist. Im langsamen Vorbeiflug kann der Fluglotse visuell eine Kontrolle durchführen.

LowApproach not Below 500 feet = Tiefanflug nicht unter 500 Fuß

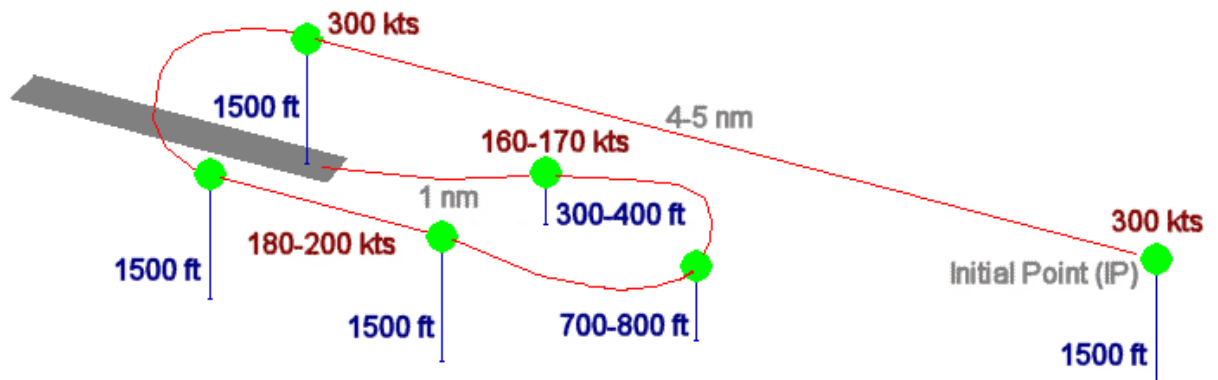
Ist die Piste **blockiert**, z. B. durch ein LFZ oder ähnliches, sollte ein anfliegenes LFZ zum diesem Anflug freigegeben werden. 500 feet bezieht sich dabei auf Grund und stellt die Sicherheit für das sich auf der Bahn befindliche LFZ sicher.

IV. Einflug in die Flugplatzrunde (Fighter Jet a/c)

Militärische Strahlkampfflugfahrzeuge fliegen einen „**360° Overhead Approach**“.

Dieses Verfahren wird genutzt damit der Jet innerhalb kurzer Zeit seine Geschwindigkeit auf Endanflugsgeschwindigkeit reduzieren kann, sowie um eine Formation unter VFR aufzulösen.

Hier eine Abbildung dieses Verfahrens:



Ablauf:

- D. Der Pilot fliegt auf die aktive Piste in ca. 1500 Fuß über Grund in Anflugrichtung zu. Er hält dabei eine Eigengeschwindigkeit von ca. 300 Knoten. Diese Geschwindigkeit kann unterschiedlich ausfallen. Abhängig ist dies vom LFZ-Typ und Gewicht des LFZ.
- E. Der Initial Point („**INITIAL**“) ist der erste Pflichtmeldepunkt dieses Verfahrens. Er liegt je nach Flugplatz ca. 2-3 NM vor der Schwelle der aktiven Piste. Hier bekommt der Pilot den aktuellen wind und die Anweisung für seinen nächsten Meldepunkt. Z. B. „wind calm, report base gear down“
- F. Wenn das LFZ ca. 1/2 der Bahn in 1500 Fuß überflogen hat, leitet der Pilot den „**BREAK**“ ein. In dieser ersten 180° Kurve reduziert der Pilot die Geschwindigkeit um ca. 100 Knoten und konfiguriert sein LFZ für die Landung. Fahrwerk bleibt jedoch noch eingefahren. Der Pilot hält dabei immer noch 1500 Fuß über Grund. Das **BREAK** ist der Punkt am welchen der Fluglotse aktive Kontrolle ausführen kann. Mit einem sogenannten „**EARLY BREAK**“ leitet der Pilot das Break bei 1/3 der Bahn ein. Beim „**LATE BREAK**“ geschieht dieses am Ende der Bahn. Eine Formation löst sich selbständig im Break auf. D. h. zum Beispiel bei einer Formation aus 3 Jets und einem Break nach links: Der Pilot ganz links in der Formation geht bei 1/3 der Bahn ins Break, der mittlere dann bei 2/3 der Bahn und der rechte am Ende der Bahn. Somit kann jedes Element der Formation eine Landung durchführen, weil durch die unterschiedlichen Breaks, eine gute Sequenz und ausreichend Platz zwischen den Jets hergestellt wurde.
- G. Im **BASE** reduziert der Pilot die Geschwindigkeit auf fast Endanflugsgeschwindigkeit, fährt das Fahrwerk aus und sinkt dann

constant in den Endanflug. Dabei meldet er „BASE, Gear down, request Touch and Go , closed“

- H. Nun führt der Pilot mit Erhalt einer Landefreigabe seinen Anflug durch.
- I. Die Platzrunde für JETS heißt **Closed**. Diese ist im Grunde gleich einer normalen Platzrunde. Jedoch sollte diese von der normalen Platzrunde getrennt werden, weil die JETS mit einer erheblich höheren Geschwindigkeit ins „Closed“ gehen und dieses auch fliegen.
- J. Nach dem Anflug fliegt der Pilot ins Closed. Dabei fliegt er ganz typisch Upwind , Crosswind, Downwind, Base, Final. Ein Closed wird mit ca 250 Knoten geflogen. Die Turns in den Downwind bzw. auf den Final sind dabei eine constante 180° Kurve vom Final bzw. Downwind aus. Der Lotse kann dabei anweisen ein „Closed“ oder ein „Right Closed“ zu fliegen. Kongruent zu einer Links- bzw. Rechtsplatzrunde.
- K. Eine Abschlusslandung heißt Fullstop.

Sprechgruppen für den 360° Overhead Approach

A: Neuburg Tower, LK36

C: LK36, Neuburg Tower

A: LK36, single F4 (Fox four), position 13 miles in the west, request landing information

C: LK36, join traffic circuit rwy09 (hier der 360 overhead approach), QNH 1012, report INITIAL

A: traffic circuit rwy09, QNH 1012, wilco, LK36

A: LK36, INITIAL

C: LK36, wind 080 degrees 18 knots, report base Gear down

A: wilco, LK36

Die Richtung des BREAKS wird mit „Base“ bzw. „Right Base“ angewiesen. Beim Right Base fliegt der Pilot das Break in die rechte Richtung.

A: LK36, base gear down, request Low Approach, closed

C: LK36, wind 080 degrees 15 knots, cleared Low Approach Rwy09, closed approved, report downwind

A: cleared Low Approach Rwy09, wilco, LK36

A: LK36 downwind

C: LK36, roger, report base gear down

A: wilco, LK36

A: LK36, base gear down, request fullstop

C: LK36, wind 070 degrees 12 knots, cleared to land Rwy09

A: cleared to land Rwy09, LK36

FORMATION LANDING

Nun ein Beispiel für eine Formation die Gerade am Base ist, sich aber formell noch nicht aufgelöst hat! Löst sich eine Formation formell auf, meldet sich jedes Element am Base individuell auf. Siehe Beispiel.

A: LK36, base gear down, B gear down, fullstop
C: LK36, wind calm, cleared to land Rwy09

Der Formationsführer meldet für seinen Bravo (zweites LFZ der Formation) den Status des Fahrwerks mit.

INDIVIDUELLE LANDING EINER AUFGELÖSTEN FORMATION

A: LK36 Alpha, base gear down, fullstop
C: LK36 Alpha, wind calm, cleared to land Rwy09

Mit Kurzem Abstand folgt nun das zweite Element der Formation

A: LK36 Bravo base gear down, fullstop
C: LK36 Bravo, continue, (number 2 behind Phantom on final)

C: LK36 Bravo, wind calm, cleared to land Rwy09, traffic Phantom in the landing roll

A: LK36 Bravo, cleared to land Rwy09, Phantom in sight

C: LK36 Alpha, traffic Phantom landing behind you

A: LK36 Alpha, roger

V. Reduzierte Pistenstaffelung (nur unter militärischen LFZ)

Bei diesem Beispiel wird mir "Reduzierter Pistenstaffelung" gearbeitet. Laut BesAnMilFS 2-100 kann ein anfliegendes Luftfahrzeug zum Überflug über die Schwelle der Bahn freigegeben werden wenn:

Für alle FÄLLE geltend!!!

- Sichtweite mindestens 3500m
- Beide Luftfahrzeuge vom selben Typ sind
- Oder das nach fliegende langsamer ist als das voraus fliegende

Wenn das voraus fliegende LFZ eine Abschlusslandung macht, kann das nach fliegende LFZ zur Abschlusslandung freigegeben werden,

- wenn das voraus fliegende LFZ gelandet ist
- immer noch in Bewegung ist

- und mindestens die Hälfte der Piste vom Aufsetzpunkt entfernt ist
- und beide Flugzeuge einen Verkehrshinweis über das andere Luftfahrzeug bekommen

Wenn das voraus fliegende LFZ einen Touch and Go oder Low Approach macht, kann das nach fliegende LFZ zum Anflug freigegeben werden,

- wenn das voraus fliegende LFZ die Hälfte der Piste überflogen hat

WICHTIG! DIE GENERELLEN VORAUSSETZUNGEN MÜSSEN ERFÜLLT SEIN!!!!

VI. Sequenzierung / Numbering (Landereihenfolge)

Ein sehr nützliches Mittel einen militärischen Fluglotsen ist das sogenannte „**Sequencing**“. Vor allem wenn man mehrer LFZ in der Platzrunde hat sollte man auf dieses Mittel zurückgreifen.

Ganz einfach gesagt teilt der Lotse einfach mit, wer in welcher Reihenfolge zum Anflug dran ist! Zum Beispiel befinden sich zwei LFZ in der Platzrunde. Der erste befindet sich gerade am Base und der Zweite fliegt gerade in den Downwind ein. Nun könnte der Lotse folgendes sagen.

A: GAF458, downwind (*fliegt gerade in den Downwind ein*)

C: GAF458, roger, number 2 behind C-160 on base, report base gear down

A: traffic in sight, number 2 behind, wilco, GAF458

Der Pilot der zweiten Maschine kann nun selber entscheiden wann er auf Base turnt. Da er den Verkehr in Sicht gemeldet hat, trägt er die Verantwortung für den richtigen Abstand um seinen Anflug zu gewährleisten. Nimmt er zu wenig Abstand zur „Number One“ ein, kann er möglicherweise seinen Anflug nicht durchführen und bekommt wahrscheinlich einen „GO AROUND“ oder einen „LOW APPROACH not below 500 feet“.

Mit dieser Methode kann man die Reihenfolge der Flugzeuge zur Landung bestimmen. Voraussetzung ist jedoch, das jeder Pilot den Anderen sieht und so den Abstand zum vorrausfliegenden LFZ abstimmt. Dabei folgt die „number tree“ der „number two“ und diese wiederum der „number one“. Die Information „behind“ bezieht sich immer auf das nächste vorausfliegende LFZ. So muss der Pilot sich nur auf ein LFZ einstellen und den Abstand zu diesem wahren. (Alle fliegen jedoch VFR und so liegt die Staffelungsverpflichtung immer beim Piloten).

Kann ein Pilot trotz der gegebenen Information das ihm vorausfliegende LFZ nicht sehen, muss man ihm mit „**aktiver Kontrolle**“ so führen, dass ihm ein Anflug hinter der Maschine, die er nicht sieht; ermöglicht werden kann.

Hierfür weist man das LFZ an bestimmte Abschnitte der Platzrunde entweder zu verlängern oder zu verkürzen. Als Beispiel:

Zwei Transall in der Platzrunde. Die erste zur Landung befindet sich auf Final. Der zweite auf Downwind, ist aber schon an der anderen Maschine vorbeigeflogen und kann diese aus seinem Cockpit heraus nicht mehr erkennen. Hierfür wäre folgende Anweisung angebracht:

C: GAF458, number two behind C-160 on final, continue on downwind, call you for base

Jetzt sorgt der Lotse für den Abstand zwischen den zwei LFZ. Ist der Abstand groß genug kann man mit folgendem Kommando die „number two“ auf Base bringen

C: GAF458, turn two base now, report preceding C-160 in sight

Und hier noch einige weitere Möglichkeiten der aktiven Kontrolle am Tower, um den Abstand zwischen zur Landung kommenden LFZ zu gewährleisten:

C: GAF458, extend Downwind by one mile, number two behind....

C: GAF458, are you able to turn to base now?

C: GAF458, for separation perform a right 360 on downwind

C: GAF458, after Low Approach extend upwind by two miles, number two in traffic behind....

Mann sollte wenn möglich immer den Grund angeben warum der Pilot seinen geplanten Flugweg verändern soll. Dieses liegt im Interesse beider Seiten, ist guter Service und liegt im Interesse der Flugsicherheit. Jedoch sollte der Lotse wenn es immer auch nur möglich ist auf aktive Kontrolle verzichten. Außer die Verkehrssituation verlangt es.

VII. Hubschrauber VFR Flugbetrieb

Aufgrund der Flexibilität von Helicoptern ist diesen möglich auf fast jedem Punkt eines Flugplatzes zu landen. Jedoch gilt generell:

- Hubschrauber mit Rädern landen auf der aktiven Betriebspiste
- Hubschrauber mit Hufen auf Helipads oder anderen gekennzeichneten Flächen
- Hubschrauber unter IFR auf der aktiven Betriebspiste

Flugplatzspezifische Landeflächen für Hubschrauber sind in sog. Betriebsanordnungen niedergelegt. Dieses können z. B. Rollwege, Rampen, etc. sein.

Verfahren und Sprechgruppen für Hubschrauber

Taxi:

Hubschrauber mit Hufen schweben (**air-taxi**). Da der Pilot beim schweben viel Konzentration braucht, sollten unnötige Funksprüche an den Piloten

vermieden werden. Beim Air-Taxi sollte dem Piloten der aktuelle Bodenwind mitgeteilt werden.

Direct Approach (Direkt Anflug):

Hubschrauber mit Hufen fliegen entweder in die Platzrunde oder machen einen „DIRECT APPROACH“. D. h. sie fliegen direkt auf die vom Fluglotsen zugewiesene Landefläche zu.

A: Ingo Tower, D-HUBI

C: D-HUBI, Ingo Tower

A: D-HUBI, Eurocopter 135, POB2, position 7 miles in the north, request landing information for direct approach

C: D-BI, make a direct approach Helipad One, QNH 1027, report one mile prior runway crossing

A: direct approach Helipad One, QNH 1027, wilco, D-BI

Hier muss der Hubschrauber, um seinen Landepunkt anzufliegen eine aktive Piste überfliegen. Dieses **muss** genehmigt werden. Um bei einer negativen Erlaubnis zum Überfliegen der Bahn noch Puffer zu haben, sollte man zumindest eine Meile Platz haben damit der Hubschrauber noch abdrehen kann.

A: D-BI, one mile prior runway crossing

C: D-BI, runway crossing is approved, wind calm, cleared to land Helipad One

A: runway crossing approved, cleared to land Helipad One, D- BI

VIII. Kreuzender Verkehr durch die CTR

Kreuzender Verkehr stellt normalerweise kein Problem dar, außer er überfliegt die aktive Piste oder den An- und Abflugsbereich. Hier sollte großer Wert auf Verkehrsinformation gelegt werden.

Hier ein typisches Beispiel auf Deutsch:

A: Ingo Turm, D-EGBE

C: D-EGBE, Ingo Turm

A: D-EGBE, eine Cessna 172, 2 Personen an Bord, Position ca. 8 Meilen im Norden, erbitte Kreuzen ihrer Kontrollzone in einer Höhe von 3200 Fuß

C: D-BE, fliegen sie in die Kontrollzone im Norden ein, QNH 1022, melden Sie Einflug

A: fliege in die Kontrollzone im Norden, QNH 1022, D-BE

A: D-BE, Einflug in die Kontrollzone im Norden
C: D-BE, melden sie eine Meile vor überfliegen der Bahn
A: verstanden, D-BE

A: D-BE, eine Meile vor überfliegen der Bahn
C: D-BE, überfliegen der Bahn ist genehmigt, melden Sie verlassen der Kontrollzone im Süden
A: Überfliegen genehmigt, D-BE

A: D-BE, fliege aus der Kontrollzone im Süden
C: D-BE, frei zum verlassen der Frequenz

A: verlasse Frequenz, D-BE

D. Tipps und Nachwort

Das wichtigste für die Piloten ist Information. Somit sollten Lotsen ihre Flieger über den noch herrschenden Verkehr Informieren. VFR Piloten sollte nicht ins Steuer gegriffen werden, jedoch sollte eine aktive Kontrolle zur Sicherheit beitragen. Ich hoffe dieses Manual hilft dem Piloten und Lotsen sich in der militärischen VFR Fliegerein an Bundeswehr Flugplätzen leichter zurecht zu finden.

01.06.2005

Jakob Grzywacz