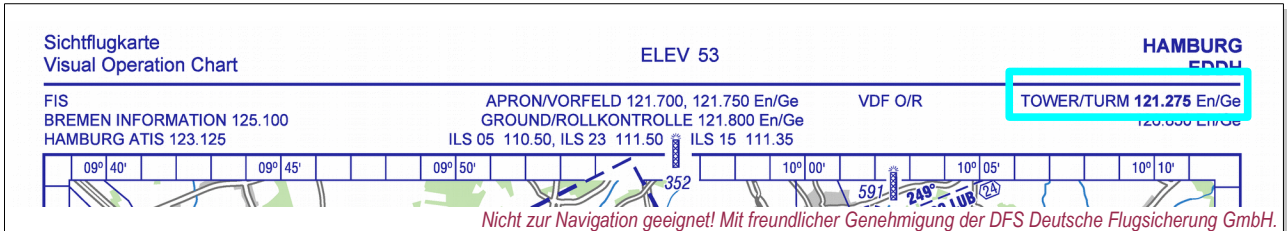


Unser heutiger Flug mit der Cessna 172 (D - ESPT) führte uns von Köln-Bonn nach Hamburg. Dort angekommen rufen wir spätestens 10 Minuten vor Einflug in die Kontrollzone Hamburg TURM auf 121,275 MHz. Die Wettervorhersage ergab eine Sichtweite von 4000 m, so dass die VFR-Minima von 5 km unterschritten sind und wir mit einer Sonder-VFR rechnen müssen.



Da hier zwei Frequenzen für den TURM angegeben sind, melden wir uns auf der 'fett' gedruckten Frequenz für den Erstanruf.

PILOT: Hamburg TURM, D - ESPT

TURM: D - ESPT, Hamburg TURM

PILOT: D - ESPT, Cessna 172,
VFR 20 NM südwestlich Whiskey 1 in 2 500 ft, zur Landung

TURM: D - ESPT, Kontrollzone ist Sonder-VFR, sind sie schreibbereit?

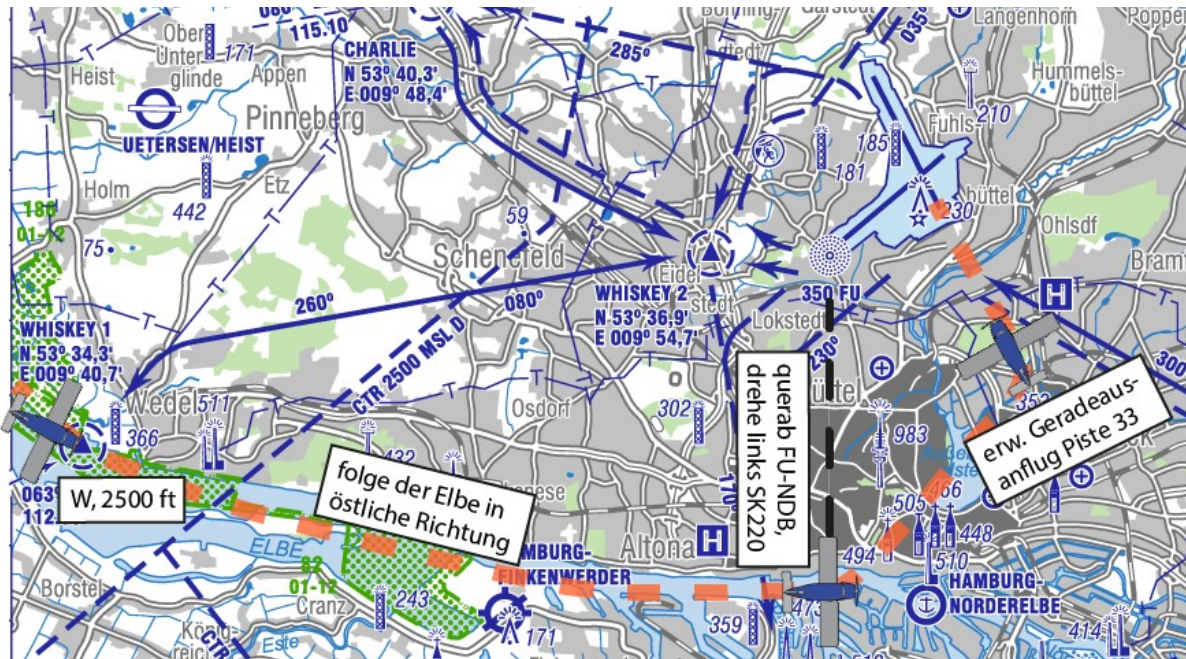
PILOT: D - ESPT, positiv*

**einfache Fragen, die mit ja/nein zu beantworten sind, werden mit "Positiv"/"Negativ" beantwortet.*

**TURM: D – ESPT, fliegen Sie in die Kontrollzone Sonder-VFR,
über WHISKEY 1 in Flughöhe 2 500 Fuß,
bei Erreichen folgen Sie der Elbe in östliche Richtung,
querab FOXTROT-UNIFORM-NDB drehen sie links Steuerkurs 0 4 0,
erwarten Sie Geradeausanflug Piste 3 3,
Wind 3 2 0 Grad, 1 0 Knoten, QNH 1 0 0 5, Squawk 5 6 4 2**



Wir schreiben die SVFR-Anweisung sorgfältig mit und widerstehen der Versuchung sofort antworten zu müssen. Da wir sicher sind alles korrekt verstanden zu haben überprüfen wir anhand der Sichtflugkarte zunächst, ob wir den Anflugweg tatsächlich nachvollziehen können. Anschließend "sprechen" wir die Bestätigung erst in Gedanken nach, bevor wir es zügig "live" im Funk zurück-lesen.



Nicht zur Navigation geeignet! Mit freundlicher Genehmigung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

Die hierbei entstehende Pause fühlt sich aus psychologischen Gründen meist viel länger an als Sie tatsächlich ist. Das ist für die meisten Menschen sehr unangenehm. Ein stotterndes oder gar mehrmaliges Zurücklesen wegen Fehlern stehen dem gegenüber jedoch in keinem Verhältnis. Lieber eine 20 bis 30 Sekunden lange Pause, als ein 3-minütiges Belegen der Frequenz durch Fehlerwiederholungen, Stottern und Füllwörter durch Überlegen beim Sprechen.

Brauchen wir länger um die Anweisungen nachzuvollziehen, verschaffen wir uns etwas Zeit in dem wir **STANDBY** funken.

PILOT: D – ESPT, fliege in die Kontrollzone Sonder-VFR,
über WHISKEY 1 in Flughöhe 2 500 Fuß,
bei Erreichen folge der Elbe in östliche Richtung,
querab FOXTROT-UNIFORM-NDB drehe links Steuerkurs 0 4 0,
erwarte Geradeausanflug Piste 3 3,
Wind 3 2 0 Grad, 1 0 Knoten*, QNH 1005, Squawk 5 6 4 2

**wird in der Realität nicht wiederholt*

TURM: D – ESPT, korrekt

Gemäß den Einflugsanweisungen fliegen wir über WHISKEY 1 ein und melden unsere Position.

PILOT: D – ESPT, WHISKEY 1, 2 500 Fuß

TURM: D – ESPT, melden Sie querab FU-NDB

PILOT: D – ESPT, werde querab FU-NDB melden*

**in der Realität WILCO*

Wir fliegen entlang der Elbe nach Osten und genießen den Ausblick auf die Hansestadt bis die ADF-Anzeige mit dem eingestellten FU-NDB (350 kHz) links auf unsere 9 Uhr-Position zeigt. Wir beginnen zunächst mit der Drehung auf Steuerkurs 220° und melden dem TURM unsere Position. Dieser fragt uns daraufhin nach unserem Steuerkurs, um sicher zu gehen, dass wir seinen früheren Anweisungen Folge leisten.

PILOT: D – ESPT, querab FU-NDB in 2 500 ft

TURM: D – ESPT, melden Sie Steuerkurs

PILOT: D – ESPT, drehe auf Steuerkurs 2 2 0

Wir nähern uns dem Platz und erwarten eine Freigabe zum Geradeausanflug auf die Piste 33. Die Ansage "Erwarten Sie ..." während der Einflugfreigabe bedeutet noch keine Freigabe für den tatsächlichen Einflug in die Platzrunde! Kommt diese nicht selbstständig vom Turm, muss aktiv nachgefragt werden.

Doch der Turm gibt uns hier von sich aus für den Einflug in die Platzrunde über den verlängerten Endanflug frei. Dieses Verfahren nennt sich "Geradeausanflug" und ist nicht mit dem "Direktanflug" (Einflug über den Queranflug) zu verwechseln! Leider kommt es hier auch unter erfahrenen Piloten immer wieder zu Mißverständnissen, indem fälschlicherweise der Direktanflug als Anflug über den Endanflug falsch verstanden wird. Siehe auch Lektion "Die Platzrunde".

**TURM: D – E S P T, Wind 3 2 0 Grad 5 Knoten, Böen bis 1 5 Knoten,
sinken Sie auf 1 000 Fuß,
fliegen Sie Geradeausanflug Piste 3 3,
melden Sie Endanflug,
QNH 1 0 2 9**

PILOT: D – E S P T, ~~Wind 1 3 0 Grad 5 Knoten, Böen bis 1 5 Knoten,~~
sinke auf 1000 Fuß,
Geradeausanflug Piste 3 3,
werde Endanflug melden*,
QNH 1 0 2 9

**WILCO*

Wir fliegen ungefähr parallel zu Landebahn 05 um dann in passendem Abstand in den Endanflug zur Piste 33 zu drehen, den wir umgehend entsprechend melden:

PILOT: D - E S P T, Endanflug Piste 33 in Flughöhe 1 000 ft

Der TURM antwortet uns direkt mit der Landefreigabe:

TURM: D – E S P T, Piste 33, Landung frei

PILOT: D – E S P T, Piste 33, Landung frei

**wird in der Realität nicht wiederholt*

TURM: D – E S P T

Wir landen auf der Piste 33 und verlassen die Piste über den Abrollweg C nach rechts. Nachdem wir mit dem Flugzeug die Rollhaltmarkierung vollständig überrollt haben, stoppen wir und melden das Verlassen der Landebahn. Daraufhin werden wir wie üblich direkt zu Hamburg ROLLKONTROLLE übergeben.

PILOT: D - E S P T, Piste 33 verlassen über C, erbitte Rollen zum GAT

TURM: D – E S P T, rufen Sie Hamburg Rollkontrolle auf 121,8

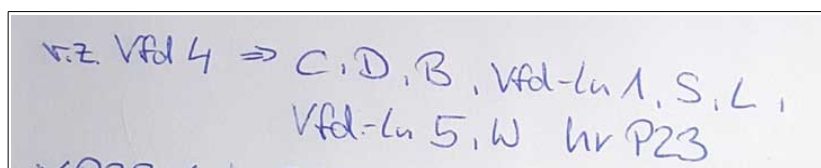
PILOT: D - E S P T, Hamburg Rollkontrolle auf 121,8*

**Das Weglassen der Aufforderung "rufen Sie" ist zulässig und verkürzt die Frequenzbelastung. Oft wird gerade von routinierten Piloten sogar nur die Frequenz wiederholt "121,8, D-ESPT". Außerdem werden Frequenzen mit zwei Nullen im Kilohertzbereich abgekürzt.*

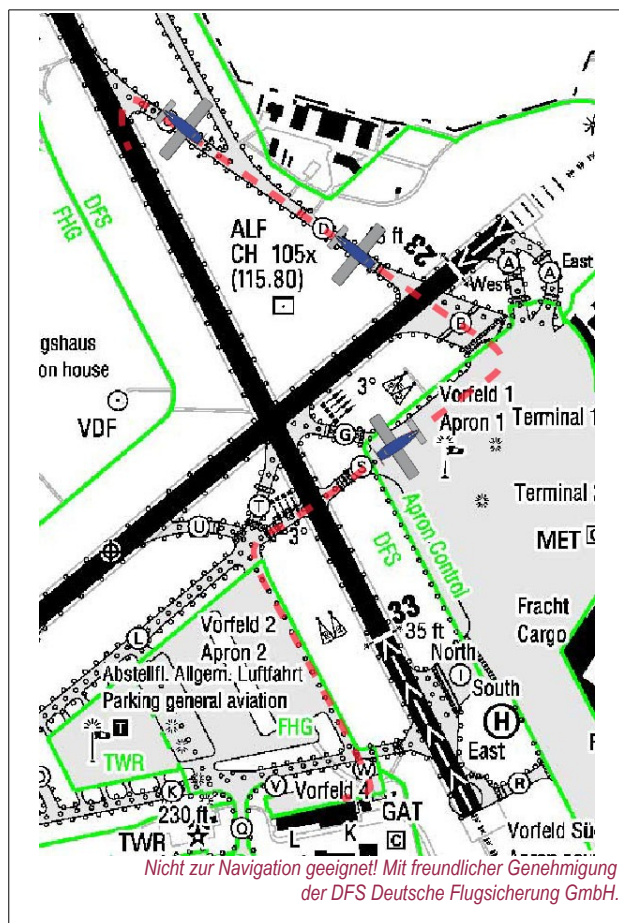
Die idealerweise schon während der Landevorbereitung als Standby-Frequenz gerastete Frequenz der Rollkontrolle wird nun aktiviert. Unseren Einleitungsanruf ergänzen wir aufgrund der direkten Übergabe mit einer Positionsmeldung und unserer Anfrage.

PILOT: Hamburg ROLLKONTROLLE, D - E S P T, Piste 33 über C verlassen, erbitte Rollen zum GAT

ROLLK: D - P T, rollen sie zum Vorfeld 4 über C, D, B Vorfeld-Linie 1, S, L, Vorfeld 2–Linie 5 und W, halten Sie vor Piste 23



ROLLK: D - P T, rolle zum Vorfeld 4 über C, D, B Vorfeld 1-Linie 1, S, L, Vorfeld 2–Linie 5 und W, halte vor Piste 23



Wir rollen entlang C und D und bekommen noch auf dem Weg das Überqueren der Piste 05 freigegeben mit der Aufforderung vor Piste 33 zu halten:

ROLLK: D - P T, überqueren Piste 23 genehmigt, halten Sie vor Piste 33

PILOT: D - P T, überqueren Piste 23 genehmigt, halte Sie vor Piste 33

Wir überqueren die Piste 23, rollen auf dem Vorfeld 1 entlang der Linie 1 und halten am Rollhalt auf dem Rollweg S vor Piste 33, auf der wir zuvor gelandet sind. Nach der Positionsmeldung und der Anfrage die Piste zu überrollen bekommen wir eine Verkehrsmeldung über ein Regionalflugzeug BAE 146 (Spitzname "Jumbolino") im Landeanflug sowie eine bedingte Freigabe.

PILOT: D - P T, Rollhalt Piste 33 Rollbahneinmündung S, erbitte Überqueren Piste 33

ROLLK: D - P T, Verkehrsinformation, Swiss Global BAE 146 2 NM im Endanflug, melden Sie Verkehr in Sicht

PILOT: D - P T, Swiss Global BAE 146*, ~~2-NM-en-final**~~, in sight

** in der Realität durch "Traffic" ersetzt
** in der Realität nicht zurückgelesen*

ROLLK: D - P T, hinter Swiss Global BAE 146, Überqueren Piste 3 3 genehmigt, melden Sie Verlassen der Piste, dahinter

Die bedingte Freigabe wird inklusive der Bedingung zurückgelesen, die Aufforderung zum Melden des Verlassens der Piste wird normalerweise durch WILCO ersetzt, für die BZF-Prüfung jedoch wie gewohnt mit "werde ... melden" zurückgelesen.

PILOT: D - P T, hinter Swiss Global BAE 146, Überqueren Piste 3 3 genehmigt, werde Verlassen der Piste melden, dahinter

**WILCO*

ROLLK: D - P T

Wir warten die Landung des "Jumbolino" ab, achten auf Wirbelschleppen und überqueren die Piste zügig.



PILOT: D - P T, Piste 33 verlassen

ROLLK: D - P T

Auf dem Vorfeld 4 angekommen stellen wir die Maschine ab, ohne uns von der Frequenz abzumelden.

SVFR W₁₂₅, über ^{ast.R} Elbe, L (Fu) SK040,
zw. GAA_n P33, W320/10, Q1005, X5642

L (Fu)

W320/5B/15, 10, GAA_n P33, in EA_n

EA_n P33

Han RK 121,8

v.z. Vfd 4 ⇒ C, D, B, Vfd-Ln 1, S, L,
Vfd-Ln 5, W hr P23

X P23 ✓, hr P33

Rh P33-Rbe, erb. X P33

Sw. Gl. Bae 146 - 2 NM EA

X P33 ✓, in VL P33

P33 Vest.