

## Hinweise zum VFR-Sprechfunkverkehr mit Wien Information (FIS)

Liebe Pilotinnen und Piloten,

anlässlich der am 03. Dezember 2020 neu in Kraft getretenen AIC „**SPRECHFUNKVERFAHREN FÜR DEN BEWEGLICHEN FLUGFUNKDIENST**“ (AIC B 5/20) [https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/ac/data/dokumente/LO\\_Circ\\_2020\\_B\\_05\\_en\\_2020-11-11\\_1411183.pdf](https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/ac/data/dokumente/LO_Circ_2020_B_05_en_2020-11-11_1411183.pdf)

wollen wir ein paar Neuigkeiten vorstellen und vielleicht etwas in den Hintergrund geratene Dinge auffrischen.

Dieses Dokument wurde mit ACG-Kollegen, die FIS-Dienste ausüben, abgestimmt. Das Feedback der FIS-Stellen zum Funkverkehr auf „Wien Information“ ist, dass die Zusammenarbeit insgesamt sehr gut funktioniert. Aber da es nichts gibt, was nicht noch verbessert werden könnte, haben wir ein paar Wünsche und Vorschläge der FIS-KollegInnen sowie aus eigenen Wahrnehmungen stammende Hinweise zusammengestellt.

### **ACHTUNG:**

In diesem Dokument geht es ausschließlich um VFR und den Sprechfunk mit Wien-Information! Es erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, es gilt immer die gesamte AIC B 5/20!

**FIS - Units** (*Flight Information Service Units. Oberbegriff für „Wien Information“*)

Beteiligte Stationen:		Frequenzen	Dienstzeiten
FIC	Flight Information Center	124.400 / 134.625 MHz	0700LT – 2100LT
TFI	Terminal Flight Information	118.525 MHz	0900LT – ECET (max. 2100LT)

Nähere Details auf der Austrocontrol-Homepage zu FIS: [https://www.austrocontrol.at/piloten/wien\\_information/services](https://www.austrocontrol.at/piloten/wien_information/services)

### **Ein paar grundsätzliche Dinge**

...deren Beachtung allen Beteiligten, vor allem den FIS -Stellen, die Arbeit und das Leben leichter machen.

- Die Aufgabe eines Flugplanes ist immer hilfreich und auch erwünscht, auch bei Lokalflügen.
- Die Flugplanaufgabe erfolgt vorzugsweise über [www.homebriefing.com](http://www.homebriefing.com), es können aber auch andere (Navigations)-Tools verwendet werden.
- Wenn kein Flugplan aufgegeben wurde, ist dies beim Erstanruf mit „negative flightplan“ bekannt zu geben, um FIS die zeitraubende Suche zu ersparen.
- Flugpläne dürfen auch GPS-Koordinaten und allgemeine Landmark-Namen enthalten. Diese sollten aber nach Möglichkeit z.B. allgemein bekannte Städte sein. Die geplante Route ist anhand der GPS-Koordinaten am Schirm von FIS sichtbar, allerdings ohne darunterliegende Karte. FIS sieht höchstens die IFR-Meldepunkte/Intersections.
- Insbesondere an Tagen mit viel VFR-Betrieb bitte die Transmissions so kurz wie möglich halten.
- FIS erteilt selbst keine Freigaben, sondern koordiniert diese mit entsprechenden anderen Stellen. Die von dort stammenden Freigaben werden von FIS nur weitergeleitet! Die Arbeitsbelastung durch solche Anfragen ist an Tagen mit viel Betrieb erheblich.

### **Erstanruf:**

- Wien Information
- OE ABC
- Negative Flightplan (wenn kein FPL gefiled wurde) **NEU!**

Warten auf Wien-Information; bitte nicht gleich mit der vollen Info loslegen!

Wien Information: OE ABC, Wien information.

### **Einleitungsanruf:**

- Volles Callsign OE-ABC (Oscar Echo Alfa Bravo Charlie)
- Aircraft type DA20 / Aquila 210 (Delta Echo Two Zero / Aquila Two One Zero)
- Route VFR „local flight“ oder „from LOAG to LOWL“ oder „from Krems to Linz“
- Position „just departed LOAG“ oder „abeam Melk“ oder ...
- Höhe Altitude 3500 (tri thousand five hundred)
- evtl. Squawk Wenn nicht 7000 gerastet ist oder zB Oldtimer ohne kein Mode S XPdr
- evtl. QNH QNH 1013 (one zero one tri), wenn schon bekannt.

### **Was ist NICHT Teil des Einleitungsanrufes (Beispiele):**

- Request flight following (diesen Service gibt es in Österreich nicht)
- Request Flight Information Service *oder* Request traffic information \*)
- On your frequency, with you, ...  
(das hört man oft in USA bzw. auf YouTube, ist aber in Österreich nicht üblich)
- Etc.

\*) Das wird von FIS nach Möglichkeit automatisch angeboten, allerdings nur, wenn es die Frequenz- und die Arbeitsbelastung zulässt.

→ Es gibt keine Garantie für Verkehrsinfos, der Pilot ist für see-and-avoid verantwortlich!

Wenn im Zuge des Erstanrufes kein ausdrücklicher Request gestellt wird, bietet „Wien Information“ Fluginformationsdienst entsprechend der jeweils genutzten Luftraumklasse und ist dankbar, wenn zugunsten der Frequenzbelastung auf den ausdrücklichen Request von Flight Information Service beim Erstanruf verzichtet wird.

### **Zurücklesen:**

Zurückgelesen wird nur nach:

- sicherheitsrelevanten Infos wie Freigaben, Flughöhen und QNH.
- Verkehrsinfos: „in sight“, „looking out“, „negative contact“  
Das ist streng genommen kein Zurücklesen, sondern eine Antwort.

Form des Zurücklesens / der Antwort:

- <erhaltene Info>, Callsign

### **Callsign-Abkürzungen**

- Nur wenn die FIS-Stelle das Callsign abkürzt, darf man selbst die abgekürzte Form benutzen (z.B. Oscar Bravo Charlie für die OE ABC)
- Bei mehreren ähnlich lautenden Callsigns auf der Frequenz ist es empfehlenswert, immer das volle Callsign zu verwenden.

---

## **Einflug in CTR (zB Wien)**

Im Folgenden wird beispielhaft der Einflug in die CTR Wien beschrieben.  
Bei anderen Kontrollzonen ist sinngemäß vorzugehen.

Wenn geplant ist, z.B. die CTR Wien zu kreuzen, ist es empfehlenswert, vorher bei TWR Wien anzurufen, ob das geplante Vorhaben realisierbar ist oder aus Verkehrsgründen abgelehnt werden muss.  
Eine Verpflichtung zu einem solchen Anruf besteht meist nicht; Ausnahme siehe AIP (Ausschnitt unten).

Vor dem geplanten Einflug in die Kontrollzone wird die vorherige Anfrage bei „Wien Information“ sehr begrüßt, da im Zuge der Koordination verkehrsbedingt notwendige Alternativen angeboten, oder der Einflug abgelehnt werden kann, ohne zusätzliche Frequenzbelastung auf der Kontrollfrequenz zu generieren.

AIP / AD 2 / (in der jeweils gültigen Fassung)

### **5.5. Sonstiges**

5.5.1. Von Wien Turm wird Radardienst für VFR-Flüge ausgeübt.

5.5.2. VFR-Flüge, die innerhalb der CTR LOWW starten, zwecks Landung in die CTR LOWW einfliegen oder die CTR LOWW durchfliegen, haben während der Spitzenverkehrszeiten bedingt durch dichten IFR-Verkehr mit erheblichen Verspätungen zu rechnen. VFR Flüge, die zwecks Landung in die CTR LOWW einfliegen, sind zwischen 2030 und 2130 (Lokalzeit) ausschließlich nach vorheriger telefonischer Zustimmung von TWR Wien gestattet. Davon ausgenommen sind Ambulanzflüge, SAR-Flüge und Flüge zu Polizeieinsätzen.

## **6. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IM „BEREICH WIEN“ (TMA LOWW 1-8)**

### **6.1. VFR-Flüge in Lufträumen der Klasse C und D**

6.1.1. Aus Verkehrsgründen sollten Transitflüge außerhalb von Lufträumen der Klasse C und D der TMA LOWW 1-8 geplant werden. Einflugfreigaben für Sichtflüge sind mindestens 5 MIN vor dem geplanten Einflug bei WIEN INFORMATION (Terminal Flight Information - TFI; Frequenz 118.525 MHZ) einzuholen. TFI übermittelt (während der Betriebszeiten, siehe LOWW AD 2.18) lediglich Einflugfreigaben in Lufträume der Klasse C und D, welche von WIEN RADAR erteilt wurden.

Für andere Bundesländer gilt, dass eine Anfrage zum Einflug in eine CTR bei „Wien Information“ zur besseren Planbarkeit selbstverständlich immer möglich ist, sofern nicht Umstände erfordern, dass direkt bei TWR/APP gerufen werden muss (unmittelbar vor dem Einflug, Einflug direkt nach dem Start – z.B. LOLW).

### **Frequenz verlassen:**

- OE-ABC, leaving your Frequency.  
Besonders bei hoher Frequenzbelastung sehr kurz halten (nicht „erbitte Verlassen“ o.ä.), aber auf die Antwort von FIS warten: OE-ABC, you may leave.  
Das Verlassen der Frequenz ist aber in jedem Fall zu melden!

### **ACHTUNG:**

Wenn (z.B. aufgrund fehlender Funkabdeckung) die Abmeldung nicht mehr möglich ist, muss FIS nach spätestens 30min den Such- und Rettungsdienst (SAR) aktivieren und INCERFA auslösen!

Daher sollte die nächste Stelle, mit der man Kontakt hat, über den verlorenen Funkkontakt zu Wien Information informiert werden.

### **Weitere Hinweise bzw. Bitten von FIS:**

- Bei kurzen Flügen und hoher Frequenzbelastung überlegen, ob ein Anruf wirklich Sinn macht. Wenn nach dem Takeoff nur ein paar Minuten bis zum Grenzüberflug vergehen, kann gleich die Infostelle des Nachbarlandes kontaktiert werden.
- Den Flugplan bitte am Boden telefonisch schließen oder vom Ziel-Flugplatz schließen lassen. Flugplanschließung am Funk bedeutet hohe Arbeitsbelastung für FIS, es muss genauso wie am Boden AIS telefonisch angerufen werden! Auf Anfrage schließt FIS den Flugplan natürlich.
- „Stand by“ wird NICHT zurückgelesen! Nach „Stand by“ wirklich WARTEN!
- Anmerkung: Auch der Pilot hat die Möglichkeit, „Stand by“ zu verwenden!
- Gewünschte Freigaben (CTR Durchflug o.ä.) bitte rechtzeitig und vollständig einholen! (Route, Höhe, Überflugspunkt, ...)  
Die Koordination erfordert zumindest einen Telefonanruf bei der entsprechenden Stelle und ist zeitaufwändig!
- Konkret anfordern, wenn man in einer bestimmten Höhe eine CTR oder ähnliches kreuzen will. Anschließend diese Höhe unbedingt auch einhalten!  
Es besteht ein Unterschied ob – höhenabhängig – z.B. mit LOWG Tower oder mit LOWG Radar koordiniert wird.
- Wenn der Funkkontakt z.B. in Bergtälern kurzzeitig abbricht:  
Zurückmelden, wenn Wien Information wieder gehört wird!
- Wer mit der englischen Sprache Probleme hat, kann und sollte – besonders an verkehrsreichen Tagen – mit FIS ohne Probleme in deutscher Sprache funken.  
Deutsch oder Englisch sollte beim Erstanruf klar gemacht und dann beibehalten werden.  
FIS notiert sich die Sprache für jedes Callsign!

### **Erwartungshaltung seitens FIS:**

- Der Fluginformationsdienst ersetzt keine Flugvorbereitung.  
Dafür ist allein der Pilot verantwortlich!
- Dauerhafte Einhaltung einmal weitergeleiteter Freigaben
- Einhaltung der Phraseologie
- Richtiges Zurücklesen / Antworten
- Aufrechterhalten der Hörbereitschaft  
(oftmals muss FIS mehrfache Versuche für eine Kontaktaufnahme machen)
- Richtiges Abmelden beim Verlassen der Frequenz (SAR!)