

Flight Information Service FIS

Zu viel verlangt

Viele Piloten sind überrascht, dass sie den aus Deutschland gewohnten Service von FIS im Ausland nicht so vorfinden. Und manche haben grundsätzlich überzogene Erwartungen

TEXT HERWART GOLDBACH, EISENSCHMIDT



BITTE ABMELDEN!

Wer Funkkontakt mit FIS aufgenommen hat, sollte die Frequenz nicht ohne ein Wort verlassen – dann würde der Lotse nach dem »verlorenen« Flugzeug suchen. Ein knappes »D-EXYZ, verlasse die Frequenz« samt Bestätigung ist viel besser.



Maximal-Ausstattung FIS-Arbeitsplätze der DFS sind inzwischen nicht nur mit einem Radarbild (Mitte) ausgestattet, sondern auch mit direktem Zugriff auf Wetterinformationen (links), eine digitale ICAO-Karte (unten rechts) und vielen weiteren Quellen



AUS SICHT DES EXPERTEN

IN DIESER ARTIKEL-SERIE GIBT HERWART GOLDBACH VOM PILOTSKOP EISENSCHMIDT SEIN WISSEN ZUM THEMA FLUGSICHERHEIT WEITER. DEN PILOTSKOP UND DIE MÖGLICHKEIT, HERWART GOLDBACH ALS VORTRAGENDEN ZU BUCHEN, FINDEN SIE UNTER WWW.EISENSCHMIDT.AERO

Wovon redet der da, denkt wohl mancher Pilot, wenn er in den USA zum ersten Mal nach Flight Following gefragt wird oder der britische Lotse ihm sagt, er könne leider nur Basic Service bieten. Andere Länder, andere Sitten – der alte Spruch gilt auch für den Flight Information Service (FIS), der uns in Deutschland so vertraut ist.



Umlagert Auf Messen und Veranstaltungen ist das Interesse am FIS-Simulator der DFS riesig. Viele Piloten wollen mehr darüber wissen, wie der beliebte Service funktioniert

Dabei legt die internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO in ihrem Aneex 11 durchaus einen Standard fest. Der sieht vor, dass FIS eine Möglichkeiten bieten soll, Piloten per Funk über Wetterphänomene, die Verfügbarkeit von Navigationsanlagen sowie Flugplätzen und vieles mehr zu informieren. Dann folgt der für die in Deutschland üblichen Gewohnheiten entscheidende Satz: Der Fluginformationsdienst für VFR-Flüge soll auch Informationen über Flugverkehr und Wetterbedingungen enthalten, die einen VFR-Flug entlang der Route nicht durchführbar erscheinen lassen.

In Deutschland sind die Dienste von FIS in der AIP eng an die ICAO-Vorgaben angelehnt. Der Hauptgrund vieler Piloten, FIS in Anspruch zu nehmen, wird nur in drei Zeilen erwähnt: Verkehrsinformationen. Sie können, so heißt es, »auch unter Einsatz von Radar im Rahmen der technischen und betrieblichen Möglichkeiten« gegeben werden.

Keine Staffeln!

Wunsch und Wirklichkeit klaffen hier weit auseinander, deshalb muss immer wieder darauf hingewiesen werden: FIS kann Verkehrshinweise geben, muss es aber nicht. Keinesfalls dürfen Piloten glauben, der FIS-Lotse würde sie von anderen Flugzeugen staffeln oder auch nur auf jeden anderen Verkehr hinweisen. Das gilt auch, wenn der Fluginformationsdienst einen Trans-

Der Flight Information Service ist kein Ersatz für die Flugvorbereitung

pondercode zugewiesen hat. Ein vollständiges Verkehrsbild ist schon technisch unmöglich: In vielen Bereichen des Luftraum E darf man ohne Transponder unterwegs sein und ist dann fürs Radar ohnehin kaum sichtbar.

Das ist in anderen Ländern nicht anders. Mit »request flight following« erbittet man in den USA Verkehrshinweise – die ebenfalls kommen können, aber nicht müssen. Der offizielle Begriff lautet übrigens »VFR traffic advisories«. Dabei wird dieser FIS-Dienst in den USA auf den gleichen Frequenzen angeboten, auf denen auch IFR-Flüge geführt werden. Wetterinformationen und ähnliches gibt es dagegen in vielen Regionen auf separaten Frequenzen.

Speziell ist die Sache mit den Verkehrshinweisen in Großbritannien. Dort ist der Flight Information Service auf eine Vielzahl von Bodenstationen aufgeteilt, die mal vom Militär, mal von regionalen Lotsen und mal von Flugplätzen aus bedient werden. Es gibt vier Stufen der Verkehrslenkung: Basic Service, Traffic Service, Deconfliction Service und Procedural Service. Für die ersten zwei muss der Lotse am Boden nicht einmal Ra-

dar haben. Beim dritten und vierten dagegen wird vom Piloten erwartet, dass er vorgegebene Steuerkurse einhält – auch wenn diese in Wolken führen. Man braucht dafür also einen Instrumentenflugberechtigung.

Ungewohnte Sprechgruppen

Auch sonst unterscheiden sich die von FIS angebotenen Dienste in den europäischen Ländern erheblich. So kommt es häufig vor, dass die Lotsen kein Radarbild haben. Dann fragen sie – für deutsche Piloten sehr ungewohnt – nach Estimates. Gemeint ist die ungefähre Flugzeit bis zum nächsten im Flugplan angegebenen Wegpunkt oder bis zum Ziel, die in Minuten angegeben wird.

Auch werden in vielen Ländern Sprechgruppen verwendet, die bei uns unüblich sind. Ein Beispiel: »say POB« ist die Frage nach der Zahl der »persons on board«.

Es sollte jedem Piloten klar sein, dass die deutsche Ausstattung mit einem Flugin-

formationsdienst, der auf eigenen Frequenzen mit einer auf VFR-Flüge zugeschnittenen Ausrüstung (siehe Fotos) arbeitet, ein großer Vorzug ist, den es nicht überall gibt. In vielen Ländern hat FIS eingeschränkte Öffnungszeiten oder Reichweiten, er ist vor allem mit der Abwicklung von IFR-Verkehr beschäftigt oder nur sehr spartanisch ausgerüstet.

Deshalb ist ein Satz aus der deutschen AIP in seiner Bedeutung im Ausland ebenso wie bei uns nicht zu unterschätzen: »Der Fluginformationsdienst ist kein Ersatz für die vorgeschriebene Flugvorbereitung.« Man möchte ergänzen: auch kein Ersatz für die sinnvolle Flugvorbereitung.

Niemals darf ein Flug in der Hoffnung begonnen werden, dass FIS schon die notwendigen Informationen liefern werde. Weder muss der Service davor warnen, dass man kurz davor ist, in einen freigabepflichtigen Luftraum einzufliegen, noch ersetzt FIS das Briefing über Wetter und NOTAMs oder die Aufgabe eines Flugplans – und den Blick aus dem Fenster auf der Suche nach Kollisionsgefahren erst recht nicht. Das wäre vom freundlichen FIS-Lotsen einfach zu viel verlangt. ■

Am 17. Oktober veranstaltet Eisenschmidt ein Online-Live-Event mit Herwart Goldbach. Weitere Infos gibt es bald auf www.eisenschmidt.aero