

IVAO Procedures

Heli-Procedures

Flugrettung

Flugpolizei

Version 1.0

01.01.2021

521234 - Florian Schoppel

Use for Flight Simulation only / made for IVAO Austria

Hubschrauber Allgemein

Österreich ist aufgrund seiner teils schwierigen Topografie auf die Unterstützung von Hubschraubern bei bestimmten Aufgaben angewiesen. Sei es der Bau oder die Bewirtschaftung von Almhütten im Hochgebirge oder die Montage modernster Seilanlagen.

Auch Privat-, Rundflug-, und Flugschulbetriebe haben sich in Österreich niedergelassen.



Flugplanaufgabe

Für Hubschrauber können IFR und VFR Flugpläne aufgegeben werden. Diese unterscheiden sich im Grunde nicht von Flugplänen eines Flächenflugzeugs. Lotsen können Hubschrauber anhand ihrer Registrierung erkennen, da nach dem National-Code in Österreich der Buchstabe "X", in Deutschland "H" und in Italien "E" folgt. HIER findet man alle weiteren Österreichischen Registrierungen.

Spezielles Handling

Anstatt "**rollen/taxi**" sollten bei Hubschraubern die Begriffe "**schweben/air-taxi**" am Boden verwendet werden.

OE-XCT schweben sie zum Rollhalt Piste 13 über ALPHA und ECHO

OE-XCT air-taxi holding point runway 13 via ALPHA and ECHO

Sollte es aufgrund von Verkehr nötig sein die Position zu halten, sollte die Anweisung anstatt mit "**kreisen Sie rechts/orbit right**", mit einem "**halten Sie Position/hold position**" gegeben werden. Hubschrauber können im gegensatz zu Flächenflugzeugen innerhalb kürzester Zeit in der Luft stehen bleiben und ihre Position halten!

OE-XAA halten Sie Position

OE-XAA hold position

Spezielle Flüge

Häufig werden Hubschrauber für spezielle Missionen eingesetzt. Zum Beispiel Fotoflüge, Außenlast Flüge bei Arbeiten in schwierigem Gelände oder bei Löscharbeiten.

Wenn dies innerhalb des kontrollierten Luftraumes oder in einer Kontrollzone stattfindet, bedarf es natürlich einer Freigabe. Diese wird für die ganze Mission gegeben.

OE-XHC freigegeben für die Operation im Gebiet Kapuzinerberg, verbleiben sie in 3000 Fuß oder darunter und auf meiner Frequenz für Verkehrsinformationen, melden sie Arbeiten abgeschlossen

OE-XHC cleared for operation in the area Kapuzinerberg, remain 3000 feet or below and on my frequency for traffic information, report operation completed.

Funkbeispiel

OEXAU steht am GAC mit laufenden Motoren und ist Abflugbereit. Der Pilot meldet sich beim Tower.

Pilot: SALZBURG TOWER Servus, OEXAU

ATC: OEXAU, SALZBURG TOWER Servus

Pilot: OEXAU, information charlie on board, stand Golf 21, request air-taxi

ATC: OAU, information charlie is correct, QNH 1012, air-taxi holdingpoint runway 33 via Exit 2, Lima and Charlie

Pilot: Qnh 1012, air-taxi holdingpoint runway 33 via Exit 2, Lima and Charlie, OAU

ATC: OAU leave controlzone via Maria-Plain and Eugendorf, Squawk 7000, report ready for departure

Pilot: leaving controlzone via Maria-Plain and Eugendorf, Squawk 7000 and will report ready for departure, OAU

Pilot: OAU, holdingpoint Charlie, runway 33, ready for departure

ATC: OAU, wind calm, runway 33 cleared for takeoff

Pilot: cleared for takeoff runway 33, cleared for takeoff

Pilot: OAU, Eugendorf 3500 feet

ATC: OAU, approved to leave the frequency, servus

Pilot: approved to leave frequency, Servus, OAU

Rettungshubschrauber



Die Flugrettung ist in Österreich durch die teils Gebirgigen Regionen ein essenzieller Bestandteil der Rettungskette.

Den Anfang machte 1983 der Christophorus Flugrettungsverein mit dem Christophorus 1 in Innsbruck. Heute wird die Öamtc Flugrettung mit ihren Österreichweit 16 Stützpunkten auch von anderen Betreibern wie der Martin Flugrettung unterstützt.

Flugplan

Rettungshubschrauber fliegen in der Realität meist ohne Flugplan. Da dies auf IVAO nicht möglich ist, sollte der Flugplan nach folgendem Schema ausgefüllt werden.

Im Feld **7 Aircraft Identification** ist die **Abkürzung des Hubschraubers** einzutragen, diese kann der unten stehenden Liste entnommen werden.

Als **Type of Flight** ist für alle Einsatzhubschrauber **X-other** einzugeben.

Als **13 Departure Aerodrome** und **16 Destination Aerodrome** ist jeweils der **ICAO-Code der Hubschrauberbasis** anzugeben. Es ist für Einsatzhubschrauber nicht notwendig einen **Alternate Aerodrome** anzugeben!

In der **Route** müssen Einsatzhubschrauber keine Angaben machen, da sie in der Realität meistens ohnehin ohne Flugplan fliegen. Daher ist auf Ivao **NO FPL** in das Feld einzutragen.

Da die **Total EET** meistens nicht bekannt ist, ist es möglich in dieses Feld 1111 einzutragen.

Im Feld **18 Other Information** wird die Hubschrauber-Registrierung mit **REG/...** und das Callsign mit **CS/...** angegeben.

Alle **anderen Felder** müssen wie bei einem VFR-Flugplan ordnungsgemäß ausgefüllt werden.

7 Aircraft Identification		8 Flight Rules		Type of Flight	
<=(FPL	-	C6	-	V	...
				X	...
					<=
9 Number		Type of Aircraft		Wake Turbulence Cat.	
-	1	EC35	...	L	...
		/		-	SDFGY
					...
		/			S
					...
					<=
13 Departure Aerodrome		Departure Time			
-	LOWS	0600	<=		
Cruising Speed		Level			
-	N	0120	VFR		
Route					
NO FPL					
16 Destination Aerodrome		Total EET	Altn Aerodrome	2nd Altn Aerodrome	
-	LOWS	1111			
18 Other Information					
DOF/210209 REG/OEXEN CS/CHRISTOPHORUS					
<input type="checkbox"/> World Tour					

Supplementary Information

19 Endurance		Person on Board		Pilot in Command	
- E/	0120	- P/	3	- C/	



Spezielles Handling

Es gelten die gleichen Unterschiede wie im Abschnitt **Hubschrauber allgemein**, zusätzlich jedoch folgende Besonderheiten.

Rettungshubschrauberpiloten müssen den **Squawk-Code 1657** selbstständig vor dem Flug einstellen. Dieser ist während des gesamten Fluges beizubehalten und ist auch nicht vom Lotsen zu ändern!

Für Einsatzhubschrauber ist kein schweben/air-taxi notwendig. Stattdessen erhalten sie meistens die **Startfreigabe direkt vom Stellplatz oder Helipad**.

CHRISTOPHORUS 12, Wind 150/6, Start frei, direkt nach Leibnitz

CHRISTOPHORUS 12, wind 150/6, cleared for takeoff, direct to Leibnitz

Manchmal kann es aufgrund der Verkehrslage notwendig sein, dem Hubschrauber **Anweisungen zur Bewegung am Vorfeld** zu geben, da es anderen rollenden Verkehr gibt. Auch das Überqueren einer Piste muss immer vom Lotsen mit einem **“Überqueren der Piste genehmigt/crossing is approved”** genehmigt werden.

CHRISTOPHORUS 6, Wind 340/7, Start frei über Helipad und Exit 2, Überqueren der Piste genehmigt, direkt nach Neumarkt

CHRISTOPHORUS 6, wind 340/7, cleared for takeoff via Helipoint and Exit 2, crossing is approved, direct to Neumarkt

Befindet sich ein **Helipad, Heliport, oder Krankenhaus-Landeplatz** innerhalb einer Kontrollzone, sind dies jedoch meistens eigene Fluplätze, mit **eigenem ICAO-Code**. In diesem Fall darf der für die Kontrollzone zuständige Lotse **keine Start- oder Landefreigabe** geben, sondern übermittelt nur den Wind, QNH und gibt Anweisungen zur Bewegung in der Kontrollzone.

Christophorus 1, steht am Helipad der Uniklinik und möchte zur Flugeinsatzstelle Innsbruck, südlich des Flughafens zurückkehren

CHRISTOPHORUS 1, Wind am Platz 270/8, fliegen sie direkt nach LOJO

CHRISTOPHORUS 1, wind at the field 270/8, direct to LOJO

Da Rettungshubschrauber eine Kontrollzone aufgrund des Direktfluges nicht über Meldepunkte verlassen, sollte der Lotse sobald der Hubschrauber die Kontrollzone verlässt, den Piloten mit einem **“Verlassen genehmigt/approved to leave”** auf den Frequenzwechsel aufmerksam machen.

ALPIN 5, verlassen der Frequenz genehmigt, servus

ALPIN 5, approved to leave the frequency, servus

Wenn es notwendig ist die Centerline eines in der Nähe liegenden Flughafens zu überqueren, benötigt dies die Freigabe des jeweiligen Lotsen, der dem Piloten ein **“Überfliegen der Mittellinie genehmigt/centerline-crossing is approved”** häufig im Zusammenhang mit weiteren Anweisungen gibt.

CHRISTOPHORUS 9, Überqueren der Mittellinie Piste 16 genehmigt, verbleiben Sie nördlich der Donau

CHRISTOPHORUS 9, cleared to cross centerline runway 16, remain north of the Donau

In größeren Städten, kann es vorkommen, dass sich ein Einsatzort in der Kontrollzone befindet. Da die Position selbst den Piloten meistens nicht exakt bekannt ist, kann es für den Lotsen hilfreich sein, den Piloten aufzufordern zu melden wenn er sich im Endanflug zur Einsatzstelle befindet **“melden Sie Endanflug/report final”**. Auch hier bekommt der Pilot keine Landefreigabe, sondern lediglich den Wind und in der Regel Anweisungen, wann er sich wieder auf der Frequenz zu melden hat, da diese für die Aufenthaltsdauer verlassen wird.

ATC: CHRISTOPHORUS 10, melden Sie Endanflug

Pilot: Werde Endanflug melden, CHRISTOPHORUS 10

...

Pilot: CHRISTOPHORUS 10, im Endanflug zur Einsatzstelle

ATC: CHRISTOPHORUS 10, Wind am Platz 080/10, melden sie als nächstes kurz vor Abheben, Verlassen der Frequenz genehmigt

Pilot: werde kurz vor Abheben melden, Verlassen der Frequenz genehmigt, CHRISTOPHORUS 10

ATC: CHRISTOPHORUS 10, report short final

Pilot: will report short final, CHRISTOPHORUS 10

...

Pilot: CHRISTOPHORUS 10, on short final to our destination

ATC: roger, wind at the field 080/10, report next short before airborne again, leaving is approved

Pilot: will report short before airborne again and leaving is approved, CHRISTOPHORUS 10

Funkbeispiel

Flug des Christophorus 6 in Salzburg: (ohne Verkehrsaufkommen)

Der Pilot hat die Triebwerke gestartet, den Squawk selbstständig auf 1657 gestellt, ist abflugbereit und meldet sich beim Tower:

Pilot: SALZBURG TOWER, servus CHRISTOPHORUS 6

ATC: CHRISTOPHORUS 6, servus, go

Pilot: CHRISTOPHORUS 6 request direct departure to Hof

Der Lotse verschafft sich einen Überblick über den Zielort und den Verkehr in seiner Kontrollzone und entscheidet dementsprechend wie die Freigabe aussieht und gibt diese dem Piloten:

ATC: CHRISTOPHORUS 6 QNH 1012, Wind 150/05 cleared for takeoff Helipoint via Exit 2, crossing is approved, direct to Hof

Pilot: QNH 1012, cleared for takeoff Helipoint via Exit 2, crossing is approved and direct to Hof CHRISTOPHORUS 6

Da der Helikopter die Kontrollzone nicht über Meldepunkte, sondern auf direktem Weg zum Zielort verlässt, verabschiedet ihn der Lotse sobald er die Kontrollzone verlässt:

ATC: CHRISTOPHORUS 6 leaving is approved, servus

Pilot: leaving approved, servus CHRISTOPHORUS 6

Der Pilot ist vom Unfallort gestartet, meldet sich kurz bevor er in die Kontrollzone einfliegt und gibt seinen Zielort an. Es ist nicht notwendig in diese über einen Meldepunkt einzufliegen, da direkt geflogen wird:

Pilot: SALZBURG TOWER, servus again, CHRISTOPHORUS 6, abeam Eugendorf, 3500 ft, request to enter the control zone direct to the UKH

ATC: CHRISTOPHORUS 6, servus again, QNH 1013, enter control zone direct UKH

Pilot: QNH 1013, entering direct UKH, CHRISTOPHORUS 6

Wenn sich der Hubschrauber im Endanflug befindet wird diesem der Wind vom Flugplatz mitgeteilt. Achtung: er bekommt kein "cleared to land", da es sich theoretisch um einen anderen Flugplatz (LOSU) handelt!:

ATC: CHRISTOPHORUS 6, wind at the field 130/07, report next short before airborne again, servus

Pilot: will report short before airborne again, servus, CHRISTOPHORUS 6

Sobald der Hubschrauber wieder abflugbereit ist, meldet er sich wieder beim Tower und teilt ihm seinen Zielort mit:

Pilot: SALZBURG TOWER, servus, CHRISTOPHORUS 6, ready for departure at the UKH, back to base

ATC: CHRISTOPHORUS 6, servus again, QNH 1014, wind at the field 150/06, cleared direct to the field

Pilot: QNH 1014 and cleared direct to the field, CHRISTOPHORUS 6

ATC: CHRISTOPHORUS 6, wind 150/04, cleared to land Helipoint via Exit 2

Pilot: cleared to land Helipoint via Exit 2, CHRISTOPHORUS 6

Flug des Christophorus 6 in Salzburg: (mit Verkehrsaufkommen)

Der Pilot hat die Triebwerke gestartet, den Squawk selbstständig auf 1657 gestellt, ist abflugbereit und meldet sich beim Tower:

Pilot: SALZBURG TOWER, servus CHRISTOPHORUS 6

ATC: CHRISTOPHORUS 6, servus, go

Pilot: CHRISTOPHORUS 6 request direct departure to Hof

Der Lotse verschafft sich einen Überblick über den Zielort und den Verkehr in seiner Kontrollzone und entscheidet dementsprechend wie die Freigabe aussieht und gibt diese dem Piloten. Wir nehmen an, es befindet sich ein VFR-Flieger im Endanflug auf die Piste 15, da der Hubschrauber die Piste kreuzt, muss er auf den landenden Verkehr warten:

ATC: CHRISTOPHORUS 6, QNH 1012, air-taxi Exit 1, vfr traffic on short final

Pilot: QNH 1012, air-taxi Exit 1, CHRISTOPHORUS 6

ATC: CHRISTOPHORUS 6 traffic is a Cessna 150 on short final runway 15, behind the traffic cleared to cross and cleared for takeoff via Exit 1, direct to Hof, Wind 150/05

Pilot: behind the traffic on short final runway 15, cleared to cross and cleared for takeoff, direct to Hof, CHRISTOPHORUS 6

Da die Route des Helikopters nahe am Gaisberg vorbeiführt, sollte der Pilot über eine aktive glider-area informiert werden:

ATC: CHRISTOPHORUS 6 when close to the area Gaisberg, have a lookout, glider-area Gaisberg is active

Pilot: roger, we will have a lookout for gliders in the area Gaisberg, CHRISTOPHORUS 6

Da der Helikopter nicht über Meldepunkte die Kontrollzone, sondern auf direktem Weg zum Zielort verlässt, verabschiedet ihn der Lotse sobald er die Kontrollzone verlässt:

ATC: CHRISTOPHORUS 6 leaving is approved, servus

Pilot: leaving approved, servus CHRISTOPHORUS 6

Der Pilot ist vom Unfallort gestartet, meldet sich kurz bevor er in die Kontrollzone einfliegt und gibt seinen Zielort an. Es ist nicht notwendig in diese über einen Meldepunkt einzufliegen, da direkt geflogen wird:

Pilot: SALZBURG TOWER, servus again, CHRISTOPHORUS 6, abeam Eugendorf, 3500 ft, request to enter the control zone direct to the UKH

ATC: CHRISTOPHORUS 6, servus again, QNH 1013, enter control zone direct UKH

Pilot: QNH 1013, entering direct UKH, CHRISTOPHORUS 6

Wenn sich der Hubschrauber im Endanflug befindet wird diesem der Wind vom Flugplatz mitgeteilt. Achtung: er bekommt kein "cleared to land", da es sich theoretisch um einen anderen Flugplatz (LOSU) handelt!:

ATC: CHRISTOPHORUS 6, wind at the field 130/07, report next short before airborne again, servus

Pilot: will report short before airborne again, servus, CHRISTOPHORUS 6

Sobald der Hubschrauber wieder abflugbereit ist, meldet er sich wieder beim Tower und teilt ihm seinen Zielort mit:

Pilot: SALZBURG TOWER, servus, CHRISTOPHORUS 6, ready for departure at the UKH, back to base

Ein A320 befindet sich am ILS-15, der Rettungshubschrauber bekommt die Anweisung östlich des Flughafens seine Position zu halten: (Bei einem Hubschrauber ist es nicht nötig "orbits" zu fliegen, er kann einfach in der Luft stehen bleiben!)

ATC: CHRISTOPHORUS 6, servus again, QNH 1014, wind at the field 150/06, hold east of the field

Pilot: QNH 1014 and holding east of the field, CHRISTOPHORUS 6

ATC: CHRISTOPHORUS 6, traffic is a A320 on 2-miles-final, report in sight

Pilot: traffic in sight, CHRISTOPHORUS 6

ATC: CHRISTOPHORUS 6, behind the traffic cleared to land Helipoint via Exit 2, wind 150/04

Pilot: behind the traffic, cleared to land Helipoint via Exit 2, CHRISTOPHORUS 6

Liste der Rettungshubschrauber in Österreich

CODE	CALLSIGN	ORT	ICAO-CODE
C1	Christophorus 1	Innsbruck	LOJO
C2	Christophorus 2	Krems	LOBK
C3	Christophorus 3	Wiener Neustadt Ost	LOAW
C4	Christophorus 4	Reith bei Kitzbühel	LOJC
C5	Christophorus 5	Zams	LOIL
C6	Christophorus 6	Salzburg	LOWS
C7	Christophorus 7	Nikolsdorf/Tirol	LOKQ
C8	Christophorus 8	Nenzing	LOJN
C9	Christophorus 9	Wien-Erdberg	LOBF
C10	Christophorus 10	Linz	LOWL
C11	Christophorus 11	Klagenfurt	LOMU
C12	Christophorus 12	Graz	LOWG
C14	Christophorus 14	Niederöblarn	LOGC
C15	Christophorus 15	Ybbsitz	LOLY
C16	Christophorus 16	Oberwart	LODO
C17	Christophorus 17	St. Michael	LODC
C33	Christophorus 33	Wiener Neustadt Ost	LOAW
C99	Christophorus 99	Niederöblarn	LOGC
CE3	Christophorus Europa 3	Schärding Suben	LOLD
MARTIN1	Martin 1	St. Johann i. Pongau	LOSJ
MARTIN2	Martin 2	Karres	LOJP
MARTIN3	Martin 3	Scharnstein	LOLC
MARTIN4	Martin 4	Matrei	LOMM
MARTIN5	Martin 5	Bad Vöslau	LOAV
MARTIN6	Martin 6	Saalbach Hinterglemm	LOSH
MARTIN7	Martin 7	Mayrhofen	LOJM

MARTIN8	Martin 8	Hochgurgl	LOJH
MARTIN10	Martin 10	St. Johann i. Pongau	LOSJ
RK1	RK 1	Fresach	LOMR
RK2	RK 2	Reutte	LOIE
ALPIN1	Alpin 1	Patergassen	LOMP
ALPIN2	Alpin 2	Sölden	LOIO
ALPIN5	Alpin 5	Hintertux	LOJT
ALPIN6	Alpin Heli 6	Zell am See	LOWZ
ROBIN1	Robin 1	Schruns	LOIY
ROBIN3	Robin 3	Ischgl	LOIP
GALLUS1	Gallus 1	Zürs	LOJW
GALLUS3	Gallus 3	St. Anton	LOIC
HELI1	Heli 1	Waidring	LOIW
HELI3	Heli 3	Langkampfen	LOIM
HELI4	Heli 4	Kaltenbach	LOJK

Stand 01.01.2021

Polizeihubschrauber

Die Flugpolizei mit Hauptsitz in Wien-Meidling unterstützt die Bodengebundenen Kräfte aus der Luft mit modernster Infrarot-Technik. Weiters sind die Hubschrauber bei der Alpinpolizei bei Sucheinsätzen, sowie zur Bergung von unverletzten im Einsatz. Auch die Spezialeinheit "Cobra" greift auf die Fliegerstaffel zurück.

Flugplan

Auch Polizeihubschrauber fliegen in der Realität meist ohne Flugplan. Da dies auf IVAO nicht möglich ist, sollte der Flugplan nach folgendem Schema ausgefüllt werden.

Das Callsign der Polizeihubschrauber lautet immer "POLICE" + der letzte Buchstabe der Lfz.-Kennung. Also z.B. bei "OE-BXC", "POLICE CHARLIE"

Im Feld **7 Aircraft Identification** ist die Registrierung des Hubschraubers einzutragen.

Als **Type of Flight** ist für alle Einsatzhubschrauber X-Other einzugeben.

Als **13 Departure Aerodrome** und **16 Destination Aerodrome** ist jeweils der ICAO-Code der Basis des Hubschraubers anzugeben. Es ist für Einsatzhubschrauber nicht notwendig einen **Alternate Aerodrome** anzugeben!

In der **Route** müssen Einsatzhubschrauber keine Angaben machen, da sie in der Realität meistens ohnehin ohne Flugplan fliegen. Daher ist auf Ivao NO FPL in das Feld einzutragen.

Da die **Total EET** meistens nicht bekannt ist, ist es möglich in dieses Feld 1111 einzutragen.

Im Feld **18 Other Information** wird die Hubschrauber-Registrierung mit REG/... und das Callsign mit CS/... angegeben.

Alle **anderen Felder** müssen wie bei einem VFR-Flugplan ordnungsgemäß ausgefüllt werden.

7 Aircraft Identification		8 Flight Rules		Type of Flight	
<=(FPL	-	OEBXG	-	V	...
9 Number		Type of Aircraft		Wake Turbulence Cat.	
-	1	-	EC35	-	...
		/	L	-	...
		10 Equipment ②			
		SDFGY		/	S
13 Departure Aerodrome		Departure Time			
-	LOAM	-	0600	<=	
Cruising Speed		Level			
-	N	0120	VFR		
Route					
NO FPL					
<=					
16 Destination Aerodrome		Total EET	Altn Aerodrome	2nd Altn Aerodrome	
-	LOAM	1111			
<=					
18 Other Information					
DOF/210209 REG/OEBXG CS/POLICE GOLF					
<=					
<input type="checkbox"/> World Tour					

Supplementary Information

19 Endurance		Person on Board		Pilot in Command	
- E/	0210	- P/	3	- C/	



Spezielles Handling

Es gelten die gleichen Unterschiede wie im Abschnitt **Hubschrauber allgemein**, zusätzlich jedoch folgende Besonderheiten.

Polizeihubschrauberpiloten müssen den **Squawk-Code 1572** selbstständig vor dem Flug einstellen. Dieser ist während des gesamten Fluges beizubehalten und ist auch nicht vom Lotsen zu ändern!

Für Einsatzhubschrauber ist kein schweben/air-taxi notwendig. Stattdessen erhalten sie meistens die **Startfreigabe direkt vom Stellplatz oder Helipad**.

POLICE YANKEE, Wind 150/6, Start frei, direkt nach Leibnitz

POLICE YANKEE, wind 150/6, cleared for takeoff, direct to Leibnitz

Manchmal kann es aufgrund der Verkehrslage notwendig sein, dem Hubschrauber **Anweisungen zur Bewegung am Vorfeld** zu geben, da es anderen rollenden Verkehr gibt. Auch das Überqueren einer Piste muss immer vom Lotsen mit einem **“Überqueren der Piste genehmigt/crossing is approved”** genehmigt werden.

POLICE CHARLIE, Wind 340/7, Start frei über Helipad und Exit 2, Überqueren der Piste genehmigt, direkt nach Neumarkt

POLICE CHARLIE, wind 340/7, cleared for takeoff via Helipoint and Exit 2, crossing is approved, direct to Neumarkt

Befindet sich eine Flugeinsatzstelle oder ein Heliport innerhalb einer Kontrollzone, hat jedoch einen eigenen ICAO-Code und ist damit ein eigener Flugplatz, so darf vom für die Kontrollzone zuständigen Lotsen keine **keine Start- oder Landfreigabe** gegeben werden. Er übermittelt stattdessen nur den Wind, QNH und gibt Anweisungen zur Bewegung in der Kontrollzone.

Police Golf nähert sich Klosterneuburg und möchte zur Flugeinsatzstelle Wien Meidling, im Süden Wiens zurückkehren.

POLICE GOLF, fliegen sie in die Kontrollzone über Klosterneuburg, 1500 Fuß oder darunter, fliegen sie direkt nach Meidling, melden sie am Boden

POLICE GOLF, enter control zone via Klosterneuburg, 1500 feet or below, direct to Meidling, report next on ground.

Da Polizeihubschrauber eine Kontrollzone aufgrund des Direktfluges nicht über Meldepunkte verlassen, sollte der Lotse sobald der Hubschrauber die Kontrollzone verlässt, den Piloten mit einem **“Verlassen genehmigt/approved to leave”** auf den Frequenzwechsel aufmerksam machen.

POLICE QUEBEC, verlassen der Frequenz genehmigt, servus

POLICE QUEBEC, approved to leave the frequency, servus

Wenn es notwendig ist die Centerline eines in der Nähe liegenden Flughafens zu überqueren, benötigt dies die Freigabe des jeweiligen Lotsen, der dem Piloten ein **“Überfliegen der Mittellinie genehmigt/centerline-crossing is approved”** häufig im Zusammenhang mit weiteren Anweisungen gibt.

POLICE PAPA, Überqueren der Mittellinie Piste 16 genehmigt, verbleiben Sie nördlich der Donau

POLICE PAPA, cleared to cross centerline runway 16, remain north of the Donau

Sollte es nötig sein innerhalb einer Kontrollzone, **außerhalb eines Flugplatzes** zu landen, bekommt der Pilot auch **keine Landfreigabe**, sondern lediglich den Wind und in der Regel Anweisungen, wann er sich wieder auf der Frequenz zu melden hat, da diese für die Aufenthaltsdauer verlassen wird.

Häufig macht es Sinn den Piloten aufzufordern den Endanflug zu melden, da die genaue Position meist im Vorhinein nicht bekannt ist

“melden Sie Endanflug/report final”.

ATC: POLICE OSCAR, melden Sie Endanflug

Pilot: Werde Endanflug melden, POLICE OSCAR

...

Pilot: POLICE OSCAR, im Endanflug

ATC: POLICE OSCAR, Wind am Platz 080/10, melden sie als nächstes kurz vor Abheben, Verlassen der Frequenz genehmigt

Pilot: werde kurz vor Abheben melden, Verlassen der Frequenz genehmigt, POLICE OSCAR

ATC: POLICE OSCAR, report short final

Pilot: will report short final, POLICE OSCAR

...

Pilot: POLICE OSCAR, on short final to our destination

ATC: roger, wind at the field 080/10, report next short before airborne again, leaving is approved

Pilot: will report short before airborne again and leaving is approved, POLICE OSCAR

Häufig kommt es bei Polizeihubschraubern vor, dass sie ihre Kollegen am Boden, aus der Luft mit Wärmebildkamera, etc. unterstützen. Da dies meistens über Städten der Fall ist, braucht dies natürlich eine Freigabe. Diese wird wie bei anderen Missionsflügen, für die ganze Operation gegeben. **“POLICE CHARLIE, cleared for operating overhead...”**

POLICE CHARLIE, Operation über dem Sektor Ernst-Happel-Stadion genehmigt, verbleiben sie in 2000 Fuß oder darunter, melden sie operation abgeschlossen

POLICE CHARLIE, operation overhead the area Ernst-Happel-Stadion is approved, remain 2000 feet or below, report operation completed

Auch während der Operation sollten **Verkehrsinformationen** und andere Anweisungen übermittelt werden.

POLICE CHARLIE, vermeiden sie die verlängerte Mittellinie Piste 11, Verkehr ist ein Airbus A320 im 4-Meilen Endanflug, melden sie in Sicht.

POLICE CHARLIE, stay clear of centerline runway 11, traffic is a Airbus A320 on 4-miles final, report in sight

Ein guter Lotse gibt auch dem **anfliegenden Verkehr** eine Information über den Hubschrauber um eventuelle Missverständnisse zu vermeiden.

AUSTRIAN 13DZ, have a lookout for a police helicopter operating overhead the city, north of your position, no factor for you

Liste der Flugeinsatzstellen in Österreich

Name	Ort	ICAO-Code
Flugeinsatzstelle Graz	Graz/Steiermark	LOWG
Flugeinsatzstelle Hohenems	Hohenems/Vorarlberg	LOIH
Flugeinsatzstelle Innsbruck	Innsbruck/Tirol	LOJO
Flugeinsatzstelle Klagenfurt	Klagenfurt/Kärnten	LOWK
Flugeinsatzstelle Linz	Linz/Oberösterreich	LOWL
Flugeinsatzstelle Salzburg	Salzburg	LOWS
Flugeinsatzstelle Wien Meidling	Meidling/Wien	LOAM
Flugeinsatzstelle Schwechat	Schwechat/Niederösterreich/Wien	LOWW*

Stand 01.01.2021

**Da uns im Moment der richtige ICAO-Code der neuen Flugeinsatzstelle Schwechat noch nicht bekannt ist, wird auf IVAO bis auf Weiteres LOWW verwendet!*

Funkbeispiel Flugpolizei Wien

Der Polizeihubschrauber ist abflugbereit in Meidling und meldet sich beim Tower für einen Observationsflug über der Donauinsel:

Pilot: WIEN TOWER servus, POLICE GOLF at Meidling

ATC: POLICE GOLF, WIEN TOWER, servus, go ahead

Pilot: POLICE GOLF, request departure for operation in the area Donauinsel

ATC: POLICE GOLF, QNH 1023, wind at the field 290/12 proceed direct to Donauinsel

Pilot: QNH 1023, direct to Donauinsel

ATC: POLICE GOLF operation overhead the Donauinsel is approved, remain 2000 feet or below, report operation completed

Pilot: operation overhead the Donauinsel is approved in 2000 feet or below, will report operation completed, POLICE GOLF

Eine Katana befindet sich auf dem Klosterneuburg-Routing und nähert sich dem Hubschrauber aus richtung Westen. Der Lotse informiert beide Piloten über den Verkehr und gibt dem Polizeihubschrauber Anweisungen um genügend Abstand zu gewährleisten:

ATC: POLICE GOLF, climb to 2500 feet, traffic is a Katana on the Klosterneuburg-routing direction east, now in your 9 o'clock position, two miles 1500 feet, report in sight

Pilot: climbing to 2500 feet and traffic is in sight, POLICE GOLF

Der Polizeihubschrauber hat seine Mission beendet und möchte zu seiner Basis zurückkehren und teilt dies dem Lotsen mit:

Pilot: POLICE GOLF, operation completed, request to return to Meidling

ATC: POLICE GOLF roger, direct to Meidling, 1500 feet or below, report on final

Pilot: direct to Meidling in 1500 feet or below, will report on final, POLICE GOLF

Pilot: POLICE GOLF on final into Meidling

Da es sich um einen Eigenständigen Flugplatz in einer Kontrollzone handelt (LOAM), bekommt der Pilot keine Landfreigabe:

ATC: POLICE GOLF, wind at the field 270/11, report on ground

Pilot: will report on ground, POLICE GOLF

Pilot: POLICE GOLF, on ground

ATC: POLICE GOLF danke, approved to leave frequency, servus

Pilot: leaving is approved, POLICE GOLF, servus

Versionsverzeichnis

Version 1.0: 01.01.2021

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Robinson-Helicopter
Quelle: <https://bit.ly/2Is8T5O>

Abbildung 2: Christophorus-Logo
Quelle: <http://www.christophorus9.at/info/stuetzpunkt/>

Abbildung 3: IVAO-Flugplan
Quelle: <https://fpl.ivaoo.aero/home>

Abbildung 4: IVAO-Flugplan
Quelle: <https://fpl.ivaoo.aero/home>