Fluginformationsdienst (FIS)

Dieser Artikel soll die grundlegenden Aufbau und Aufgabenbereich des Fluginformationsdiensts (engl. Flight Information Service; FIS) näherbringen.

Grundlegendes

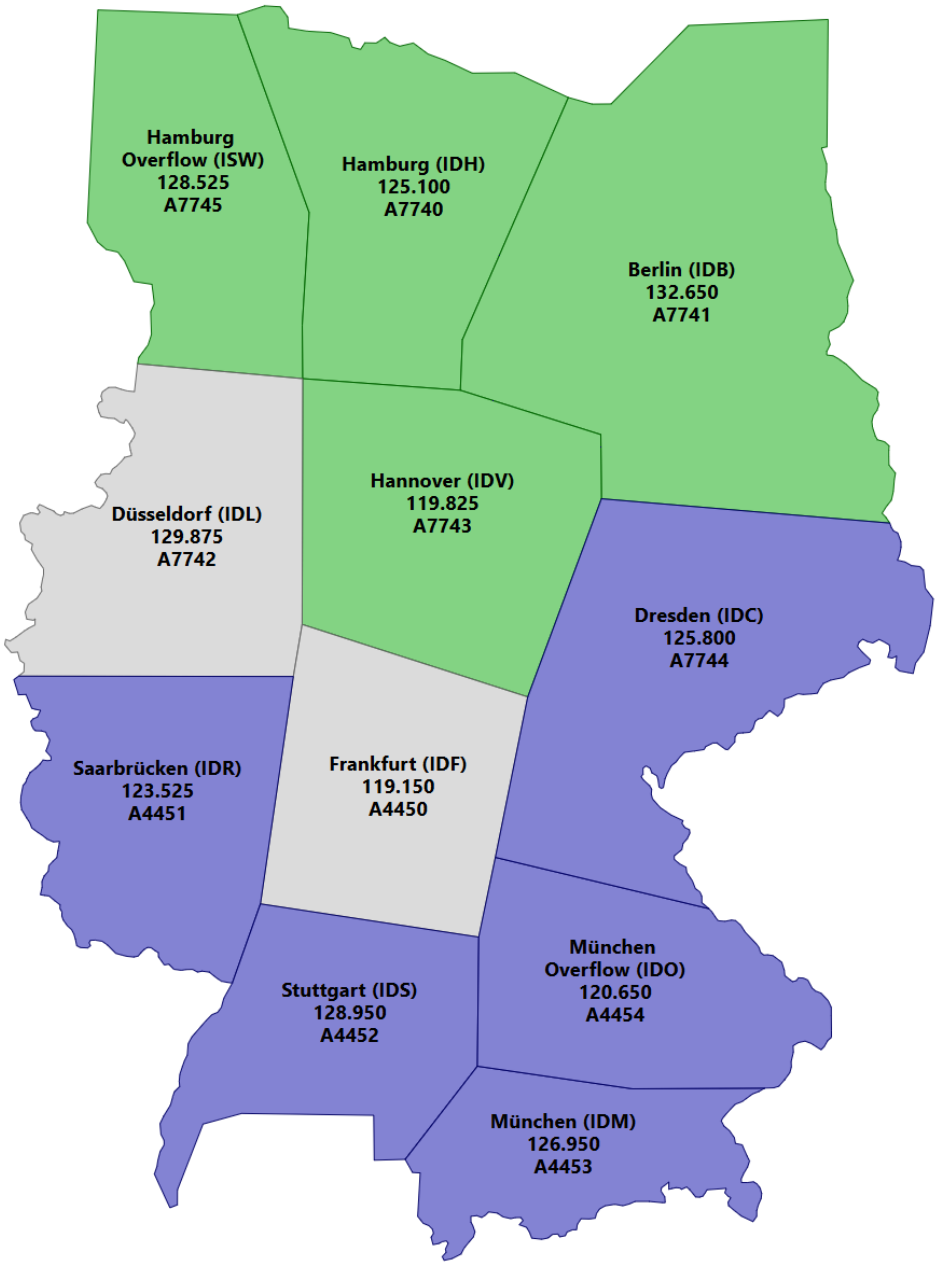
Der Fluginformationsdienst (kurz FIS) ist ein Flugsicherungsdienst, welcher in Deutschland hauptsächlich von der Deutschen Flugsicherung (DFS) angeboten wird. Hierbei kümmert sich FIS primär um Flugzeuge nach Schichtflugregeln (VFR) in den Lufträumen Golf und Echo. Im Gegensatz zu dem Aerodrome FIS (AFIS), wie es ihn an manchen unkontrollierten Flugplätzen in Deutschland gibt, findet der Service von FIS ausschließlich für Flugzeuge im Reiseflug statt.

Im Zuge einer deutschlandweiten Zentralisierung des Fluginformationsdiensts, wurden zunächst im Jahre 2018 die FIS Bereiche der Langen FIR und München FIR zusammengelegt. 2019 folgte dann der Wechsel des Fluginformationsdiensts der Bremen FIR in die zentrale Niederlassung in Langen. Da seitdem FIS zentral aus Langen angeboten wird, ist auch der Begriff zFIS (zentraler Fluginformationsdienst) geläufig.

Sektoren

Mit der Zentralisierung des Fluginformationdiensts wurden die ehemligen FIS-Sektoren, welche sich an den Grenzen der FIRs sowie der Grenzen der ACC Sektoren anpassten, abgeschafft. zFIS besteht aus 11 Sektoren, welche je nach Verkehrslage und Personalsituationen individuell zusammengelegt werden können.

Zusätzlich existieren sogenannte EBGs (Einsatzberechtigungsgruppen), welche die Lizensierungsbereiche der FIS-Spezialisten beschreiben. Hierbei werden die grünen Sektoren auschließlich von Personal der Nord-EBG betreut. Lotsen der Süd-EBG betreuern die blauen Sektoren. Die Sektoren Düsseldorf und Frankfurt (grau markiert) dürften von FIS-Spezialisten beider EBGs betreut werden.



> Jeder Sektor hat neben einer klar zugehörigen Frequenz auch einen festgelegten Squawk. Dieser wird Flugzeugen innerhalb des Sektors zugewiesen, damit jedes Flugzeug auf dem Radar jederzeit einer konkreten Arbeitsposition zugeordnet werden kann.

Aufgabenbereich:

Neben dem Bereitstellen von Informationen und Hinweisen für Piloten auf der Frequenz für die Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebes, ist eine weitere wichtige Aufgabe von FIS die Bereitstellung des Flugalarmdiensts. Da der Flugalarmdienst auf Vatsim nicht relevant ist, beschränkt sich die Arbeit für FIS auf Vatsim auf die folgenden Bereiche:

- Erteilung von Verkehrsinformationen auch mittels Radar, soweit technisch und betrieblich möglich (z.B. Arbeitslast beim Lotsen).

- Unterstützung bei der Navigation, wenn vom Piloten angefordert. Diese Unterstützung beschränkt sich ausschließlich auf Empfehlungen.
- Gezielte Informationen an Piloten, die sich über die Frequenz gemeldet haben. Diese Infos können zum Beispiel das Wetter oder die Luftraumnutzung (z.B. Aktivität von ED-Rs, Segelfluggebiten oder HX-Lufträumen) betreffen.
- Die Ausstrahlung von Informationen, zum Beispiel über Luftnotfälle oder Treibstoffschnellablässe.
- Die Entgegennahme und Erstellung von im Flug aufgegebenen Flugplänen (AFIL). Auch Pilot Weather Reports (PIREPs) über unerwartete Wetterereignisse nimmt FIS über Funk an und leitet sie weiter.
- Piloten ohne Flugplan erhalten auf Vatsim einen vereinfachten Flugplan bestehend aus Start- und Zielflugplatz sowie Luftfahrzeugtyp.

Bei einem Initial Call des Piloten weist der FIS-Spezialist ihm den lokalen Squawk des jeweiligen FIS-Sektors sowie den lokalen QNH zu und identifiziert das Flugzeug auf dem Radar. Sollte das Flugzeug die Frequenz verlassen wollen, wird der Pilot angeweisen "Squawk VFR" (A7000) in den Transponder einzudrehen. Selbiges geschieht auch, wenn der Pilot an eine ausländliche Flugsicherung weitergeschickt wird. Zwischen zwei deutschen Sektoren ist der Wechsel des Squawks nicht notwendig.

> **Wichtig:** Anders als in anderen Ländern (z.B. USA) leistet FIS keine permanente Flugwegverfolgung (flight following) und stellt auch keine Staffelung zu anderen Luftfahrzeugen her. Eine Garantie für FIS-Unterstützung gibt es zudem nicht. Der Pilot bleibt für den sicheren Betriebs seines Fluges selbstverantwortlich.

> Sollte ein Pilot einen Durchflug durch die Lufträume D/C anfragen, kann diese Anfrage bereits weitergeleitet werden. Es ist jedoch notwendig, dass der Pilot vor Erreichen dieses Luftraumes auf die Frequenz der zuständigen Flugsicherung wechselt. Es ist nicht (mehr) zulässig, dass FIS die Freigabe weiterleitet. Für den Einflug in eine RMZ oder TMZ muss zudem auch die Frequenz gewechselt werden.

Topdown-Service

Häufig ist auf Vatsim FIS unbesetzt. Anders als in der Realität während der Nacht, werden die FIS Frequenzen von den lokalen ACC/APP Sektoren nicht mitgrerastet. Somit sollen sich Piloten auf der Frequenz des in der Region zuständigen ACC oder APP Lotsen melden. Hierbei kann die Webseite vatglasses.uk verwendet werden.

> **Wichtig:** ACC und APP Sektoren haben die Möglichkeit FIS abzulehnen. Entsprechend ist es wichtig, dass ein Lotse, welcher FIS anbietet vorher den nächsten Sektor fragt, ob dieser auch FIS anbietet, bevor das Flugzeug zum nächsten Fluglotsen transferriert wird.

Funkbeispiel

> **Pilot:** "Langen Information, DEOMA, hallo."
>
> **FIS:** "DEOMA, Langen Information, hallo."
>
> **Pilot:** "DEOMA, Diamond DA-20, VFR von Strausberg nach Neubrandenburg, Position Eberswalde, 3500 Fuß, erbitte Verkehrsinformation."
>
> **FIS:** "DEOMA, identifiziert, 3500 Fuß, QNH 1015, Squawk 7741."
>
> **Pilot:** "DEOMA, QNH 1015, Squawk 7741."

> **Pilot:** "DEOMA, verlasse die Frequenz zur Landung."
>
> **FIS:** "DEOMA, Squawk VFR, tschüs."
>
> **Pilot:** "DEOMA, Squawk VFR, tschüss."

Hier gibt es ein schönes **Beispielvideo** (YouTube) bei welchem die Arbeit von Langen Information auf der Frequenz zu sehen ist.

Exkurs: RAFIS

RAFIS (Radar Assistend Flight Information Service) ist ein Dienst der Bundeswehr, welcher in den Zuständigkeitsbereichen der militärischen Anflugkontrolle (Military AoRs) in der Nähe von militärischen Flugplätzen bereitgestellt wird. Hierbei sind die Aufgaben ähnlich derer des zivilen Fluginformationsdiensts.

Bei RAFIS stehen besonders die Erteilung von Radarverkehrsinformationen und entsprechenden Ausweichsempfehlungen (falls der Pilot den Verkehr nicht in Sicht hat) im Fokus. Besonders aufgrund sehr schnell fliegendem Jet-Verkehrs im Luftraum Golf und Echo, welcher zumeist Funkkontakt mit der militärischen Flugsicherung hat, herrscht in diesen militärischen AoRs erhöhtes Kollisionspotential, welches mit RAFIS verringert werden soll.

Die Phraseologie unterscheidet sich im Vergleich bei FIS minimal:

> **Pilot:** "Laage Radar, DEPPC, hello."
>
> **RAFIS:** "DEPPC, Laage Radar, hello."
>
> **Pilot:** "DEPPC, Diamond DA-20, VFR from Rügen to Stendal, position 20 Miles north of Rostock-Laage, 4500 feet, request radar assisted flight information

> service."
>
> **FIS:** "DEPPC, for identification suawk 4217, QNH 1009."
>
> **Pilot:** "DEPPC, QNH 1009, Squawk 4217."
>
> **FIS:** "DEPPC, identified, radar assisted flight information service, maintain VMC."

> **Pilot:** "DEPPC, request to leave frequency."
>
> **FIS:** "DEPPC, radar assisted flight information service terminated, squawk VFR, bye."
>
> **Pilot:** "DEPPC, Squawk VFR, tschüss."

Ob ein Pilot für RAFIS die Frequenz von FIS zur milirätischen Flugsicherung wechseln soll, müssen die zuständigen Stationen untereinander immer individuell absprechen. Generell hat die militärische Flugsicherung das Recht sich den Flugverkehr auf die eigene Frequenz "zu bestellen". Nach Koordination mit dem umliegenden Sektor kann, sofern notwendig, RAFIS auch außerhalb der AoR angeboten werden.

Quellen und weiterführende Inhalte:

- Sicherer Sichtflug - DFS
- Der Flight Information Service ist kein Ersatz für die Flugvorbereitung
- FIS: Durchfliegen von Lufträumen (Video)
- FIS: Transponder und Squawks (Video)
- Was macht eigentlich eine Fluginformationsdienst-Spezialistin? (Video)

Revision #18
Created 30 April 2025 13:31:06 by 1395737
Updated 25 May 2025 20:48:38 by 1395737