

# Heli-Ops

Hier findest du alles rund um die Hubschrauberfliegerei.

- [FAQs / Handlungsempfehlungen](#)
- [Offshore Helikopter - Nordsee](#)
- [Zivilfliegerei](#)
- [Luftrettung](#)
- [Polizeifliegerei](#)
- [Militärfliegerei](#)
- [Funkbeispiele \(Special-Ops\)](#)

# FAQs / Handlungsempfehlungen

Es ist langweilig geworden, nur mit dem A320 oder der C172 durch die Gegend zu fliegen? Willkommen in der Hubschrauberfliegerei! Anbei findest du auf einige häufig gestellte Fragen Antworten. Bitte lese dir dazu auch noch die anderen Kapitel auf der vorhergehenden Seite durch.

## Darf ich einfach so auf dem Netzwerk Hubschrauber fliegen ?

*- Ja, grundsätzlich sollte man gemäß des [Code of Conduct](#) aber sein Luftfahrzeug handlungssicher bedienen und steuern können, bevor man sich mit dem Netzwerk verbindet.*

## Kann ich einfach so mit dem Rettungs- oder Polizeihubschrauber herumfliegen ?

*- "As real as it gets" ist ein allgemeiner Slogan in der Welt der Flugsimulation. Wenn du daher also einfach nur von A nach B fliegen möchtest, ohne irgendwelche simulierten Einsätze zu fliegen, dann nutze doch bitte einfach das [Luftfahrzeugkennzeichen](#) (z.B. D-HABC). Wenn du simulierte Einsätze fliegen möchtest, empfiehlt es sich vorher genau in die verschiedenen Themen einzulesen und sich mit dem Thema auseinanderzusetzen, bevor du deinen ersten Flug startest.*

## Wo muss ich mich mit dem Hubschrauber hinstellen ?

*- Das kommt grundsätzlich darauf an, wo der jeweilige Hubschrauber, den du fliegen möchtest, stationiert ist. Zivile Hubschrauber stehen, wenn sie sich auf einem Flughafen befinden, in der Regel ganz normal am Abstellplatz der allgemeinen Luftfahrt (GA / GAT). Wenn kein Starten oder Landen auf einem Rollweg oder einem Helipad möglich ist oder genehmigt wird, verhält sich der Hubschrauber genauso wie ein normales Flugzeug und nutzt die Rollwege sowie die Start- und Landebahn. Viele [Rettungshubschrauber](#) sind an Krankenhäusern bzw. Luftrettungszentren stationiert. [Polizeihubschrauber](#) sind oft an eigenen Polizeistationen auf den Flugplätzen oder Flughäfen stationiert und starten in der Regel direkt in die gewünschte Richtung.*

## Welches Rufzeichen muss ich in meinem Pilotclient eingeben ?

*- Wenn du einen zivilen Hubschrauber fliegst, der in Deutschland angemeldet ist, loggst du dich in der Regel mit dem [Luftfahrzeugkennzeichen](#) ein, wobei dir die letzten drei Buchstaben frei zur*

Auswahl stehen. Bsp. DHABC

- Wenn du allerdings als [Rettungs-](#) oder [Polizeihubschrauber](#) virtuelle Einsätze fliegen möchtest, schaust du bitte in die jeweilige Liste, welcher Hubschrauber an dem jeweiligen Standort stationiert ist.

## **Muss ich einen Flugplan aufgeben ?**

- Wenn du IFR oder NVFR fliegst, ist ein Flugplan Pflicht. Wenn du VFR fliegst, ist es wünschenswert. Ausgenommen hiervon sind [Rettungs-](#) und [Polizeihubschrauber](#), da ihre Einsatzaufträge logischerweise nicht vorher planbar sind. Sollte ein Einsatz in der Nacht stattfinden, so legt der Lotse in der Regel einen Flugplan im System an, wenn ihm mitgeteilt wird, dass man NVFR unterwegs ist.

## **Als VFRler benutze ich den Transpondercode 7000, oder ?**

- Grundsätzlich ja, aber [Rettungs-](#) und [Polizeihubschrauber](#) sind hiervon ausgenommen!

## **Funke ich auf Deutsch oder auf Englisch ?**

- In der zivilen Luftfahrt kannst du dir die Sprache aussuchen. In der [Rettungs-](#) und [Polizeihubschrauberfliegerei](#) wird hingegen in der Regel nur auf Englisch gefunkt (mehr dazu in den jeweiligen Unterthemen).

## **Muss ich dem Tower sagen was für eine Mission ich fliege ?**

- Nein! Auch hier greift der Datenschutz, bitte verwechsel nicht den [BOS-Funk](#) mit dem [Flugfunk](#). Über Flugfunk wird nur kurz und objektiv kommuniziert, wohin man unterwegs ist oder entlang welcher Strecke man gerade in welche Richtung fliegt.

## **Ich habe keine Krankenhäuser und Einsatzszenarien im Simulator und nun ?**

- Grundsätzlich empfiehlt es sich immer, dass man sich gut mit seinem jeweiligen Flugsimulator auseinandersetzt. Für fast alle Flugsimulatoren gibt es überwiegend kostenlose Download-Szenarien, in denen Krankenhäuser und Einsatzstellen modelliert sind. Des Weiteren gibt es auch

*Plugins, die diese Einsatzlagen zufällig generieren können. Auch gibt es eine Community außerhalb von VATSIM, die sich für die Luftrettung interessiert und nebenbei über externe Kommunikationsprogramme den [BOS-Funk](#) inklusive Status- und Einsatzmeldungen simuliert und die virtuellen Einsätze koordiniert.*

# Offshore Helikopter - Nordsee

Mit dem weiteren Ausbau erneuerbarer Energien und damit auch der Errichtung von Offshore-Windparks in der Nord- und Ostsee gewinnt der Luftverkehr von und zu diesen Anlagen zunehmend an Bedeutung.

Vor allem in der Nordsee spielt der Offshore-Helikopterverkehr eine große Rolle. So haben sich die Verkehrszahlen des Offshore-Verkehrs in den letzten Jahren mehr als verdreifacht.

Im Gegensatz zu anderen Anrainerstaaten der Nordsee (z. B. Norwegen, Dänemark, Niederlande, Großbritannien) ist der Helikopterverkehr über der deutschen Nordsee jedoch vergleichsweise schlecht ausgebaut. Dies liegt vor allem daran, dass sich Deutschland nicht an der Öl- und Gasförderung in der Nordsee beteiligt.

## Aufgabenbereich

In Deutschland findet Offshore-Helikopterverkehr in den folgenden Bereichen statt:

- Personentransporte von/zu Offshore-Windparks (vor allem von/zu diversen Substations der Windparks)
- Materialtransporte von/zu den Offshore-Windparks
- Seelotsentransfer für lotsenpflichtige Schiffe über Elbe, Weser, Jade und Ems
- (Offshore-)Luftrettung für Windparks und Zivilbevölkerung
- SAR- und Seenotrettung

## Flugplätze und Unternehmen

Die meisten Unternehmen, die dieses Aufgabenspektrum im Nordseebereich abdecken, sind überwiegend an den Flugplätzen EDWE, EDWI, EDWS, EDXO, EDXJ, EDXH sowie EDHR stationiert. Zudem beteiligen sich auch niederländische und dänische Unternehmen am Offshore-Flugverkehr über der deutschen Nordsee.

Nachfolgend eine Auflistung einiger in Deutschland stationierter Offshore-Flugunternehmen:

Unternehmen (Rufzeichen)	Standorte	Luftfahrzeuge	Aufgabenbereiche
Northern Helicopter GmbH (NHC - NORTHERN)	EDWI, EDWS, EDXO	EC45, EC55, BK17	Offshore-Luftrettung (EDXO, EDWS) Ambulanzflugdienst (EDWS) Seelotsentransfer (EDWI)
Helicopter Travel Munich (HTM - HELITRAVEL)	EDHR, EDWE, EDWS	EC35, EC45	Offshore Personen- und Materialtransporte
Noordzee Helicopters Vlaanderen (NHD - NEMO)	EDWE	EC75	Offshore Personen- und Materialtransporte

Unternehmen (Rufzeichen)	Standorte	Luftfahrzeuge	Aufgabenbereiche
Heli Service International GmbH (HSO - HELISERVICE)	EDWE, EDWR, EDXJ	A139, A169	Offshore Personen- und Materialtransporte

Die meisten Helikopter dieser Unternehmen sind mit einer Seilwinde ausgestattet. Dies ermöglicht einen einfachen Personen- und Materialaustausch an Orten, an denen keine geeigneten Landemöglichkeiten bestehen.

## Verfahren

### Flugregeln und Wetterminima

Im Gegensatz zu anderen Ländern sind in Deutschland Anflüge zu Offshore-Stationen unter Instrumentenflugregeln (IFR) nicht möglich. Das bedeutet, dass Flüge zu den Stationen in der Regel vollständig unter Sichtflugregeln (VFR) im Luftraum Golf durchgeführt werden. Für Helikopter gelten dabei folgende Wetterminima:

- Frei von Wolken, Bodensicht
- Mindestsichtweite 800 m

Diese reduzierten Minima stellen im internationalen Vergleich keine wesentlichen Nachteile dar. Geplante Offshore-Flüge finden üblicherweise tagsüber statt.

Je nach Wetterlage kann es auf dem Rückflug sinnvoll sein, auf IFR zu wechseln. Dies wird insbesondere bei schlechtem Wetter auf den Flugplätzen EDWE und EDWI praktiziert, da diese über RNP-Anflüge verfügen. Zu beachten ist jedoch, dass eine IFR-Freigabe erst ab einer Höhe von 3000 ft MSL möglich ist. Bis zu dieser Höhe müssen die VFR-Wetterminima durchgehend eingehalten werden!

Einige Offshore-Landeplätze deutscher Energieversorgungsunternehmen befinden sich zwar in internationalen Gewässern, aber innerhalb der FIRs EHAA (Amsterdam) und EKDK (Kopenhagen). Dort gelten teilweise abweichende Regelungen für den Helikopterverkehr über der Nordsee.

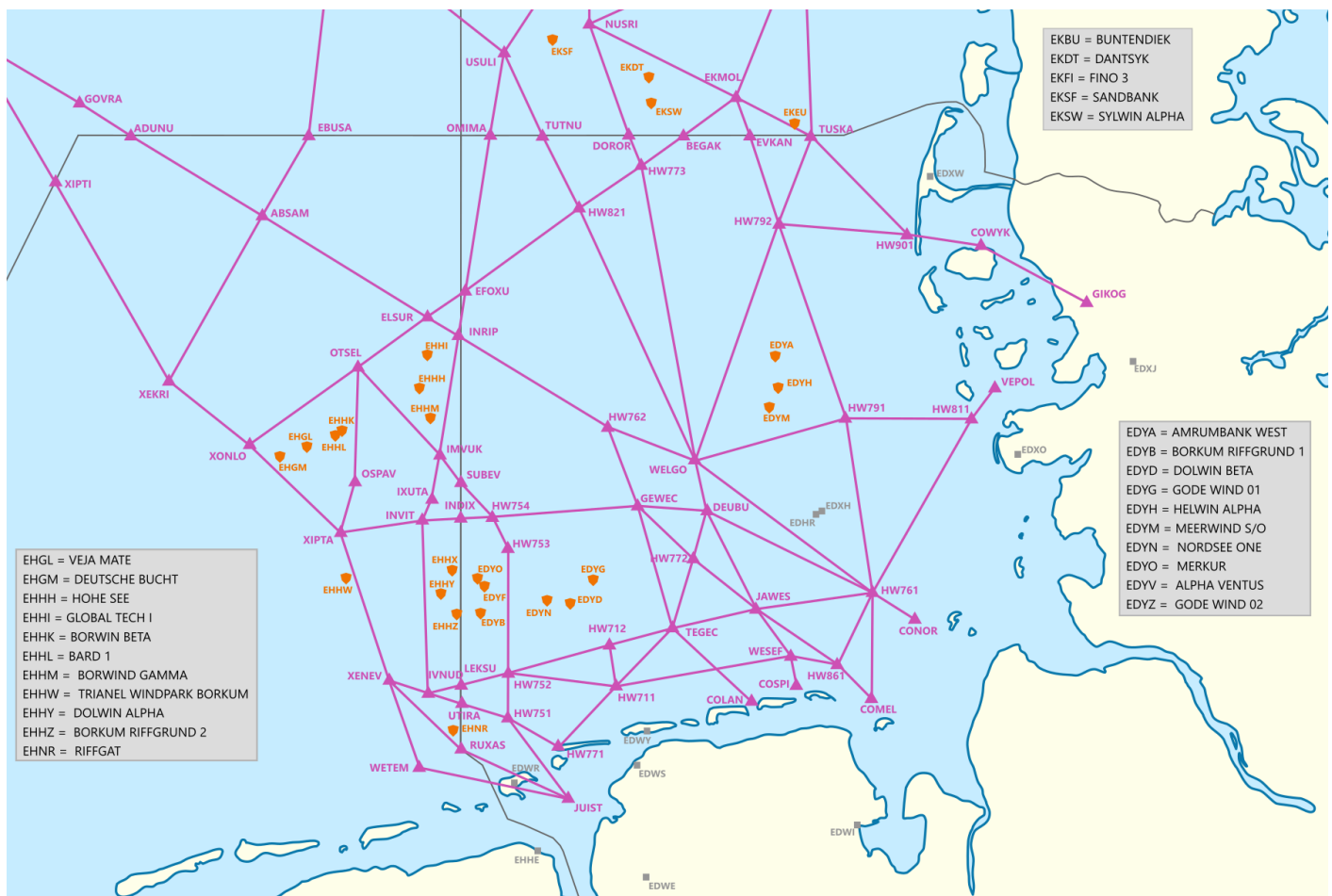
So existieren in der EHAA-FIR beispielsweise sogenannte HTZ (Helicopter Traffic Zones) mit einem Radius von ca. 5 NM um die Landeplätze, die vor dem Erreichen der Offshore-Anlage per Funk kontaktiert werden müssen. Zudem sind dort IFR-Flüge im Luftraum G möglich. Das gesamte Nordseegebiet ist zudem als RMZ (Radio Mandatory Zone) und TMZ (Transponder Mandatory Zone) klassifiziert, weshalb ein durchgehender Funkkontakt mit FIS, Dutch MIL oder dem zuständigen Radio Operator verpflichtend ist.

## Flugrouten

Auch wenn Offshore-Flüge häufig unter Sichtflugregeln (VFR) durchgeführt werden, verlaufen sie stets entlang fest definierter VFR-Routen. Diese sogenannten KY-Routen führen über die deutschen Landesgrenzen hinaus und setzen sich auch in Dänemark und den Niederlanden fort.

Sie dienen mehreren Zwecken:

- Verbesserung der Such- und Rettungsmöglichkeiten im Falle eines Unfalls (SAR)
- Einhaltung ausreichender Abstände zu Windparks und Flugbeschränkungsgebieten
- Unterstützung bei der Navigation bei schlechtem Wetter
- Verbesserung des Lärmschutzes für Insel- und Küstenbewohner



Die KY-Routen werden mithilfe von GPS abgeflogen. Fluglotsen bzw. FIS-Stellen sind in der Regel nicht über diese Routen informiert, da sie ausschließlich der internen Koordination des Helikopterverkehrs dienen.

Die Koordinaten der jeweiligen Wegpunkte sind unter folgendem Link verfügbar:

<https://www.helidecks.de/waypoints-49.html>

## Funk- und Radarkontakt

Der Helikopterverkehr über der Nordsee befindet sich aufgrund der Verkehrsdichte in der Regel ständig auf der zuständigen FIS-Frequenz, um aktuelle Wetter- und Verkehrsinformationen zu erhalten. Sollte kein FIS-Lotse verfügbar sein, übernehmen die zuständigen ATC-Sektoren (z. B.

Bremen Radar, FRI oder EID) diesen Aufgabenbereich.

Der Funk- und Radarkontakt ist über der Nordsee jedoch stark eingeschränkt, insbesondere aufgrund der typischerweise niedrigen Flughöhen im Offshore-Helikopterverkehr. Bei größerer Entfernung vom Festland muss daher mit einem Verlust des Funkkontakts gerechnet werden. Dies ist normal und stellt kein Abbruchkriterium für den Flug dar.

Eine Information durch die zuständige Flugsicherung erfolgt möglicherweise nicht.

## Helidecks

Viele Offshore-Stationen verfügen über entsprechende Helidecks, auf denen Helikopter landen können. Diese sind unterschiedlich ausgestattet. In der Praxis verfügen viele Offshore-Helidecks über sogenannte "Traffic"-Frequenzen, auf denen während des Anflugs Informationen zur aktuellen Anflugsituation übermittelt werden können.

Dabei erfolgt in der Regel eine Kommunikation mit dem Radio Operator, bei der folgende Informationen durchgegeben werden:

- Flugroute/geplante Mission
- Anzahl der Personen an Bord
- Verbleibende Kraftstoffzeit

Diese Radiostationen werden auf VATSIM jedoch nicht simuliert. Es kann alternativ eine Verkehrsankündigung über die Advisory-Frequenz 122.800 MHz vor dem Start bzw. vor der Landung erfolgen.

Weitere Informationen sowie Koordinaten der Helidecks und Windenbetriebsflächen findest du unter folgenden Links: <https://www.helidecks.de/helidecks-rettungsflaechen.html> und <https://www.helidecks.de/windenbetriebsflaechen.html>



# Zivilfliegerei

Der Betrieb eines Hubschraubers ist oftmals aufgrund seiner besonderen Fähigkeiten und Eigenschaften sowie seiner Manövrierfähigkeit für die Erfüllung einiger Aufträge zwingend erforderlich und daher vielseitig einsetzbar. Das Einsatzspektrum eines Hubschraubers geht dabei weit über die klassischen Rundflüge und den Transport von Personen und Material im Offshorebereich hinaus. Hubschrauber eignen sich hervorragend zum Transport von sperrigen Bauteilen wie Antennen, Antennenträgern, Strommasten und Signalen. Diese können in schwer zugänglichen Bereichen wie zum Beispiel an Bahnstrecken oder in großen Höhen schnell und effizient montiert werden. In der Land- und Forstwirtschaft unterstützen die Hubschrauber beim Abtransport von gefällten Bäumen, bei der Bekalkung von Ackerflächen oder bei der Brandbekämpfung bei Waldbränden. Auch für die Sicherstellung der Energieversorgung ist ein Hubschrauber unabdingbar, da von ihm aus auch an spannungsführenden Freileitungen gearbeitet werden kann, ohne diese abzuschalten, da das Potenzial zwischen Helikopter und Freileitung ausgeglichen ist und kein Kontakt zum Boden besteht. Mithilfe einer großen Säge, die an einer langen Alustange unter dem Helikopter befestigt werden kann, werden Freileitungen freigeschnitten. Für viele Film- und Fernsehaufnahmen werden Hubschrauber eingesetzt, an denen modernste Videotechnik montiert ist, die dem Zuschauer entweder ein übersichtliches und atemberaubendes Bild aus der Vogelperspektive bietet oder durch eine besonders dynamische Flug- und Kameraführung für ein spannenden und actiongeladenen Kinobesuch sorgt.

Alle diese Aufgaben werden dabei ganz normal unter Sichtflugregeln durchgeführt. Dabei ist meist der Transpondercode 7000 zu benutzen (wenn vom Lotsen kein anderer zugewiesen wird).

Einige Aufgaben kurz zusammengefasst:

- Rundflüge
- Film- und Fernsehaufnahmen
- Personentransport
- Materialtransport
- Montagearbeiten
- Agraflug
- Forstflug
- Vermessungsflüge
- Brandbekämpfung

# Luftrettung

Deutschland verfügt über ein nahezu flächendeckendes Luftrettungssystem, das seit den 1970er Jahren als Ergänzung zum bodengebundenen Rettungs- und Notarztdienst geschaffen wurde und von den Ländern organisiert wird. Verschiedene Organisationen sind mit der Durchführung beauftragt:

- ADAC Luftrettung (ADAC)
- DRF Luftrettung (DRF)
- Bundesministerium des Innern (BMI)
- Johanniter Luftrettung (JLR)
- Northern Helicopter (NHC)
- SAR-Dienst der Bundeswehr/Heer (BWH)
- SAR-Dienst der Bundeswehr/Marine (BWM)

Im Bereich der Luftrettung wird zwischen Rettungs-Transport-Hubschraubern (RTH), Intensivtransport-Hubschraubern (ITH) und Dual-Use-Hubschraubern unterschieden. Während die Rettungs-Transport-Hubschrauber sogenannte Primär-Einsätze fliegen (Notarzt an die Einsatzstelle bringen oder einen Patienten ins Krankenhaus transportieren), fliegen die Intensivtransport-Hubschrauber hauptsächlich sogenannte Sekundär-Einsätze (Patientenverlegung zwischen Krankenhäusern und Spezialkliniken). Die Dual-Use-Hubschrauber werden, wie der Name es vermuten lässt, für beide Einsatzarten verwendet.

Im BOS-Funk (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben) sind die Intensivtransport-Hubschrauber z.B. nach Regionen oder Bundesländern benannt (z.B. "Christoph Niedersachsen"), im Flugfunk hingegen haben sie nur eine Nummer (z.B. "Christoph 86"). Auch wenn die Rettungsfliegerei überwiegend unter VFR-Bedingungen stattfindet und Deutsch gesprochen werden könnte, so wird der Flugfunk hauptsächlich auf Englisch durchgeführt, um gerade innerhalb von Kontrollzonen von größeren Flughäfen von allen am Flugverkehr teilnehmenden verstanden werden zu können. Ausnahmen hiervon können die "RADIO" und "INFORMATION" Frequenzen sein wie z.B. an unkontrollierten Flugplätzen.

Zu beachten ist auch das in der Rettungsfliegerei spezielle Transpondercodes verwendet werden, der herkömmliche VFR Squawk (7000) wird nicht benutzt.

Zivile Rettungshubschrauber senden, auch unter der Zuhilfenahme von **Bild**verstärkerbrillen bei Nachtflügen, den Code 0020 aus (Ausnahmen siehe Liste). Die [Hubschrauber der Bundeswehr](#), die sich im [Such- und Rettungseinsatz \(Search and Rescue\)](#) befinden, nutzen den Squawkcode 0034.

Folgende Einsatzmittel weichen von diesen Transpondercodes ab:

- Christoph 4 (4473)
- Christoph 29 (0034)
- Christoph 31 (7377)
- Christoph 50 (0034)

Befindet sich der Hubschrauber im Einsatz, so wird die Einsatzstelle bzw das Einsatzgebiet auf direktem Kurs angeflogen, d.h. es wird nicht unbedingt über Pflichtmeldepunkte in eine Kontrollzone eingeflogen oder diese verlassen. Ist der Hubschrauber an einem Flughafen stationiert, so wird meist ein direkter Start in die gewünschte Himmelsrichtung erbeten. Dem Lotsen wird möglichst genau mitgeteilt, was die Absichten sind (Bsp. Steuerkurs, Höhe, Einflug / Ausflug, Ortsteile oder andere markante Punkte, in welchem Bereich man Kreisen möchte, ect.). Wenn der Hubschrauber sich nicht in einem dringlichen Einsatzflug befindet, so kann man dies dem Lotsen mitteilen in dem man an sein Rufzeichen "normal" anfügt oder "non priority needed" meldet. Im Einsatzflug wird hingegen ein "rescue" angehängen.

Einige Funkbeispiele sind [HIER](#) aufgelistet.

Die Seite [www.rth.info](http://www.rth.info) bietet eine [hervorragende Karte](#) mit allen Rettungshubschrauber-Stationen im deutschsprachigen Raum inkl. vieler weiterer Informationen.

Funkrufname	Callsign-Kürzel	Betreiber	Standort	Muster
Baden-Württemberg				
Christoph 11	CHX11	DRF	Schwarzwald-Baar-Klinikum Villingen-Schwenningen	H145
Christoph 22	CHX22	ADAC	Bundeswehrkrankenhaus Ulm	H145
Christoph 41	CHX41	DRF	Kreiskrankenhaus Leonberg	EC135
Christoph 43	CHX43	DRF	<b>Vorrübergehend:</b> <a href="#">Flughafen Baden-Airpark (EDSB)</a>	EC135
Christoph 51	CHX51	DRF	Flugplatz Pattonville (EDTQ)	H145
Christoph 45	CHX45	DRF	Klinikum Friedrichshafen	H135

Christoph 53	CHX53	DRF	Flughafen Mannheim City (EDFM)	H145
Christoph 54	CHX54	DRF	Flugplatz Freiburg (EDTF)	H145
Christoph 111	CHX111	DRF	<a href="#">Flughafen Baden-Airpark (EDSB)</a>	H145
Rescue 63	RESQ63	BWH	Niederstetten (ETHN)	H145
MedEvac 84+xx	MED84xx	BWH	Laupheim (ETHL)	H53S

## Bayern

Christoph 1	CHX1	ADAC	Städt. Krankenhaus München-Harlaching	H145
Christoph 14	CHX14	BMI	Klinikum Traunstein	H135
Christoph 15	CHX15	ADAC	Klinikum St. Elisabeth Straubing	EC135
Christoph 17	CHX17	BMI	Flugplatz Kempten-Durach (EDMK)	H135
Christoph 18	CHX18	ADAC	Main-Klinik Ochsenfurt	EC135
Christoph 20	CHX20	ADAC	Klinikum Bayreuth	EC135
Christoph 27	CHX27	DRF	Flughafen Nürnberg (EDDN)	EC135
Christoph 32	CHX32	ADAC	Klinikum Ingolstadt	H135
Christoph 40	CHX40	ADAC	Universitätsklinikum Augsburg	EC135
Christoph 65	CHX65	ADAC	Flugplatz Dinkelsbühl-Sinbronn (EDND)	EC135
Christoph 74 (Murnau)	CHX74	ADAC	BG Unfallklinik Murnau	H145
Christoph 80	CHX80	DRF	Flugplatz Weiden/Latsch (EDQW)	H145
Christoph 87 (München)	CHX87	DRF	Klinikum München-Großhadern	H145
Christoph 88 (Nürnberg)	CHX88	DRF	Nürnberg (EDDN)	H145
Christoph 89 (Regensburg)	CHX89	DRF	Universitätsklinikum Regensburg	H145

Christoph 115	CHX115	DRF	Flughafen Nürnberg (EDDN)	H145
---------------	--------	-----	---------------------------	------

## Berlin

Christoph 31	CHX31	ADAC	Benjamin-Franklin Klinikum Berlin-Steglitz	H135
Christoph 82 (Berlin)	CHX82	DRF	Unfallkrankenhaus Berlin Marzahn	H145
Christoph 100	CHX100	DRF	Helios Klinikum Berlin-Buch	H145

## Brandenburg

Christoph 33	CHX33	ADAC	Luftrettungszentrum Senftenberg	EC135
Christoph 35	CHX35	BMI	Luftrettungszentrum Brandenburg (Havel)	EC135
Christoph 39	CHX39	ADAC	Kreiskrankenhaus Prignitz, Perleberg	EC135
Christoph 49	CHX49	DRF	Helios Klinikum Bad Saarow	EC135
Christoph 64	CHX64	DRF	Luftrettungszentrum Angermünde	H135
Christoph 71 (Brandenburg)	CHX71	ADAC	Luftrettungszentrum Senftenberg	H145
Rescue 87	RESQ87	BWH	Fliegerhorst Holzdorf (ETSH)	H145

## Bremen

Christoph 6	CHX06	ADAC	Klinikum Links der Weser Bremen	EC135
Christoph 55 (Weser)	CHX55	DRF	<a href="#">Flughafen Bremen (EDDW)</a>	H145

## Hamburg

Christoph 29	CHX29	BMI	Bundeswehrkrankenhaus Hamburg	EC135
Christoph 50 (Hansa)	CHX50	ADAC	BG Unfallklinik Hamburg-Boberg	H145

## Hessen

Christoph 2	CHX2	BMI	BG Unfallklinik Frankfurt	EC135
Christoph 7	CHX7	BMI	Rotes Kreuz Krankenhaus Kassel	EC135
Christoph 28	CHX28	ADAC	Klinikum Fulda	EC135
Christoph 90 (Gießen)	CHX90	JLR	Luftrettungszentrum Gießen	H145
Christoph 91 (Mittelhessen)	CHX91	JLR	Flugplatz Reichelsheim (EDFB)	EC155

## Mecklenburg-Vorpommern

Christoph 34	CHX34	BMI	KMG Klinikum Güstrow	EC135
Christoph 47	CHX47	DRF	Klinikum der Ernst-Moritz-Arndt-Universität, Greifswald	H145
Christoph 48	CHX48	ADAC	Luftrettungszentrum Neustrelitz	EC135
Christoph 92 (Rostock)	CHX92	JLR	Klinikum Südstadt, Rostock	AS365
Rescue 24	RESQ24	BWM	Warnemünde	Sea King MK 41
Northern Rescue 2	NHC02	NHC	Flugplatz Rügen (EDCG)	EC155
(Heli Kessin - Rettung 029-01-82-01)	DHRAN	Ambulanz Millich/Heli- Flight	Dummerstorf, Kessin	R44
(Ambulanzhubschrauber Südwestmecklenburg)	OEXSH	FSJ-Helicopter	Neustadt-Glewe (EDAN)	EC135

## Niedersachsen

Christoph 4	CHX4	BMI	Medizinische Hochschule Hannover	EC135
Christoph 19	CHX19	ADAC	Helios Klinikum Uelzen	EC135
Christoph 26	CHX26	ADAC	Nordwest-Krankenhaus Sanderbusch	H145
Christoph 30	CHX30	ADAC	Städtisches Klinikum Wolfenbüttel	EC135
Christoph 44	CHX44	DRF	Kliniken der Georg-August-Universität Göttingen	EC135
Christoph 86 (Niedersachsen)	CHX86	DRF	<a href="#">Flughafen Hannover (EDDV)</a>	H145
Rescue 21	RESQ21	BWM	Marineflieger-Außenlandeplatz Borkum zur Zeit: Fliegerhorst Nordholz (ETMN)	NH90
<del>Wiking Rescue 1</del>	<del>WHSR1</del>	<del>Wiking</del>	<del>Flugplatz JadeWeserAirport (EDWI)</del>	<del>AW139</del>
Northern Rescue 6	NHC06	NHC	Flugplatz Norden - Norddeich (EDWS)	BK117 / H145

## Nordrhein-Westfalen

Christoph 3	CHX03	BMI	<a href="#">Flughafen Köln-Bonn (EDDK)</a>	EC135
Christoph 8	CHX08	ADAC	St.-Marien-Hospital Lünen	EC135
Christoph 9	CHX9	BMI	BG Unfallklinik Duisburg	EC135
Christoph 13	CHX13	BMI	Luftrettungszentrum Bielefeld	EC135
(Christoph Europa 1)	CHX21	ADAC	Flugplatz Merzbrück (EDKA)	EC135
Christoph 25	CHX25	ADAC	Ev. Jung-Stilling-Krankenhaus Siegen	H135
Christoph 75 (Rheinland)	CHX75	ADAC	<a href="#">Flughafen Köln-Bonn (EDDK)</a>	H145
Christoph 76 (Westfalen)	CHX76	ADAC	Flughafen Münster-Osnabrück (EDDG)	H145

Christoph 83 (Dortmund)	CHX83	DRF	Flughafen Dortmund (EDLW)	H145
<del>{Akkon-Bochum-89-1}</del>	CHX93	JLR	<del>Flugplatz-Marl-Loemühle (EDLM)</del>	SA365
Christoph Europa 2	CHXE2	ADAC	Luftrettungszentrum Rheine	EC135
Rescue 41	RESQ41	BWH	Fliegerhorst Nörvenich (ETNN)	H145

Rheinland-Pfalz

Christoph 5	CHX5	ADAC	BG Unfallklinik Ludwigshafen	EC135
Christoph 10	CHX10	ADAC	St. Elisabeth- Krankenhaus Wittlich	H135
Christoph 23	CHX23	ADAC	Bundeswehrzentral Krankenhaus Koblenz	EC135
Christoph 66	CHX66	ADAC	Flugplatz Imsweiler (EDRQ)	H145
Christoph 77	CHX77	ADAC	Johannes-Gutenberg- Universitätsklinikum Mainz	H145
Christoph 94 (Akkon Koblenz 17/89-1)	CHX94	JLR	Medical Center Nürburgring	SA365
<del>Christoph 112</del>	<del>CHX112</del>	<del>ADAC</del>	<del>BG Unfallklinik Ludwigshafen</del>	<del>H145</del>

Saarland

Christoph 16	CHX16	ADAC	Klinikum Winterberg Saarbrücken	EC135
--------------	-------	------	---------------------------------	-------

Sachsen

Christoph 38	CHX38	DRF	Flughafen Dresden (EDDC)	EC135
Christoph 46	CHX46	ADAC	Heinrich-Braun-Klinikum Zwickau	EC135
Christoph 61	CHX61	ADAC	Luftrettungszentrum Dölzig	EC135



Christoph 62	CHX62	DRF	Flugplatz Bautzen (EDAB)	H145
Christoph 63	CHX63	ADAC	Luftrettungszentrum Dölzig	EC135
Christoph 114	CHX114	DRF	Flugplatz Bautzen (EDAB)	EC135

## Sachsen-Anhalt

Christoph 36	CHX36	DRF	Städt. Klinikum Magdeburg Olvenstedt	H135
Christoph 84 (Sachsen-Anhalt)	CHX84	DRF	Flugplatz Halle-Oppin (EDAQ)	H145
Christoph 85 (Halle)	CHX85	DRF	Flugplatz Halle-Oppin (EDAQ)	H135

## Schleswig-Holstein

Christoph 12	CHX12	BMI	Luftrettungszentrum Ahrensböök-Siblin	EC135
Christoph 42	CHX42	DRF	Flugplatz Rendsburg-Schachtholm (EDXR)	H145
Christoph 67	CHX67	ADAC	Flugplatz Itzehoe/Hungriger Wolf (EDHF)	H145
Air Rescue 5	CHXE5	DRF	Klinikum Niebüll	H145
Rescue 10	RESQ10	BWM	Marineflieger-Stützpunkt Helgoland	NH90
Northern Rescue 1	NHC01	NHC	Flugplatz St. Peter-Ording (EDXO)	EC155

## Thüringen

Christoph 37	CHX37	DRF	Südharz Klinikum Nordhausen	EC135
Christoph 60	CHX60	DRF	SRH Zentralklinikum Suhl	EC135
Christoph 70	CHX70	ADAC	Flugplatz Jena-Schöngleina (EDBJ)	EC135

Christoph 81 (Thüringen)	CHX81	DRF	Zentralklinik Bad Berka	H145
--------------------------	-------	-----	-------------------------	------

Ähnliches Thema: [Polizeihubschrauber in Deutschland](#)

# Polizeifliegerei

In Deutschland sind polizeiliche Angelegenheiten Ländersache, dementsprechend hat jedes Bundesland auch seine eigene Landespolizei mit eigenen Polizeihubschrauberstaffeln. Auch die Bundespolizei (ehem. Bundesgrenzschutz) besitzt eine große Flotte an verschiedenen Polizeihubschraubern für verschiedene Einsatzzwecke.

Die Einsatzbereiche der Polizeifliegerei sind dabei sehr vielfältig:

- Suche nach als vermisst gemeldeten Personen
- Suche nach flüchtigen Personen (fußläufig oder fahrend)
- Foto- und Videografie von Einsatzstellen (Tatorte, Verkehrsunfälle, Großveranstaltungen, Großschadenslagen, Umweltverschmutzung)
- Verkehrsbeobachtung und ahnden von Verkehrsverstößen (z.B. Sicherheitsabstand von Kraftfahrzeugen)
- Transport von Spezialeinsatzkräften (SEK, MEK) sowie von mobilen Einsatzteams (z.B. Kontrolltrupps im Grenznahbereich)
- Transport von VIPs
- Streifenflüge entlang von Eisenbahnstrecken (Bundespolizei)
- Streifenflüge entlang von Landesgrenzen (Bundespolizei)

Auch wenn die Polizeifliegerei überwiegend unter VFR-Bedingungen stattfindet und Deutsch gesprochen werden könnte, so wird der Flugfunk hauptsächlich auf Englisch durchgeführt, um gerade innerhalb von Kontrollzonen von größeren Flughäfen von allen am Flugverkehr teilnehmenden verstanden werden zu können. Ausnahmen hiervon können die "RADIO" und "INFORMATION" Frequenzen sein wie z.B. an unkontrollierten Flugplätzen.

Zu beachten ist auch, dass in der Polizeifliegerei spezielle Transpondercodes verwendet werden, der herkömmliche VFR Squawk (7000) wird nicht benutzt.

Luftfahrzeuge der Bundespolizei senden den Code 0023 aus. Die Einsatzmittel der Landespolizeien nutzen den Squawkcode 0036. Flüge unter der Zuhilfenahme von **Bild**verstärkerbrillen bei Nachtflügen werden unabhängig von der Organisation mit dem Transpondercode 0037 durchgeführt.

Befindet sich der Hubschrauber im Einsatz, so wird die Einsatzstelle bzw. das Einsatzgebiet auf direktem Kurs angeflogen, d.h. es wird nicht unbedingt über Pflichtmeldepunkte in eine Kontrollzone eingeflogen oder diese über solche verlassen. Ist der Hubschrauber an einem Flughafen stationiert, so wird meist ein direkter Start in die gewünschte Himmelsrichtung erbeten.

Dem Lotsen wird möglichst genau mitgeteilt, was die Absichten sind (Bsp. Steuerkurs, Höhe, Einflug / Ausflug, Ortsteile oder andere markante Punkte, in welchem Bereich man kreisen möchte, etc.). Wenn der Hubschrauber sich *nicht* in einem dringlichen Einsatzflug befindet, so kann man dies dem Lotsen mitteilen, indem man an sein Rufzeichen den Suffix "normal" anfügt oder "non priority needed" meldet.

Einige Funkbeispiele sind [HIER](#) aufgelistet.

Funkrufname	Callsign-Kürzel	Standort	Muster	Bemerkung
Landespolizei - Baden-Württemberg				
Bussard 12 - 16	PBW12 - 16	<a href="#">Flughafen Stuttgart (EDDS)</a>	H145	
Bussard 11	PBW11	<a href="#">Flughafen Baden-Airpark (EDSB)</a>	H145	

Landespolizei - Bayern				
(Police) Edelweiß 1 - 8	EDL1 - EDL8	<a href="#">Flughafen München (EDDM)</a> , Flughafen Roth (ETSR)	EC135	5 Stk. in EDDM, 3 Stk. in ETSR

Landespolizei - Berlin				
Pirol Berlin	BPOBER	Ahrensfelde (EDOY)	EC135	Gemeinsame Nutzung durch Landes- und Bundespolizei

Landespolizei - Brandenburg				
Adebar 16	PBB16	Ahrensfelde (EDOY)	EC135	
Adebar 17	PBB17	Ahrensfelde (EDOY)	EC135	

## Landespolizei - Hamburg

Libelle 1	LIB1	<a href="#">Hamburg (EDDH)</a>	EC135	
Libelle 2	LIB2	<a href="#">Hamburg (EDDH)</a>	EC135	

## Landespolizei - Hessen

Ibis 1	IBIS1	Frankfurt-Egelsbach (EDFE)	EC145	
Ibis 2	IBIS2	Frankfurt-Egelsbach (EDFE)	EC145	
Ibis 3	IBIS3	Frankfurt-Egelsbach (EDFE)	EC145	
Ibis 7	IBIS7	Frankfurt-Egelsbach (EDFE)	P.68	Flächenflugzeug
Ibis 8	IBIS8	Frankfurt-Egelsbach (EDFE)	B200GT	Flächenflugzeug

## Landespolizei - Mecklenburg-Vorpommern

Merlin 1	PMV1	Rostock-Laage (ETNL)	EC135	
Merlin 2	PMV2	Rostock-Laage (ETNL)	EC135	

## Landespolizei - Niedersachsen

Phönix 91	PPH91	<a href="#">Hannover (EDDV)</a>	MD902	
Phönix 93	PPH93	<a href="#">Hannover (EDDV)</a>	MD902	

Phönix 97	PPH97	Rastede	EC135	
Phönix 98	PPH98	<a href="#">Hannover (EDDV)</a>	EC135	

## Landespolizei - Nordrhein-Westfalen

Hummel 1 - 6	HUMMEL1 - 6	<a href="#">Düsseldorf (EDDL)</a> , <a href="#">Dortmund (EDLW)</a>	H145	
	HUMMELY	Dinslaken/Schwarze Heide (EDLD)	C182	Flächenflugzeug

## Landespolizei - Rheinland-Pfalz

Sperber 1	SRP1	Koblenz-Winningen (EDRK)	EC135	
Sperber 2	SRP2	Koblenz-Winningen (EDRK)	EC135	

## Landespolizei - Sachsen

Passat 1 - 3	PHS1 - PHS3	<a href="#">Dresden (EDDC)</a>	EC135	
--------------	-------------	--------------------------------	-------	--

## Landespolizei - Sachsen-Anhalt

Ikarus 91	PIK91	Magdeburg (EDBM)	H145	
Ikarus 92	PIK92	Magdeburg (EDBM)	H145	

## Landespolizei - Thüringen

Habicht 1	HBT1	<a href="#">Erfurt (EDDE)</a>	EC145	
Habicht 2	HBT2	<a href="#">Erfurt (EDDE)</a>	EC145	

## Bundespolizei

Pirol 1 - 32	BPO1 - 32	Bonn-Hangelar (EDKB)	EC120, EC135, EC155, AS332	Ausbildung / Schulung
Pirol 102, 103, 105, 115	BPO102, 103, 105, 115	Bonn-Hangelar (EDKB)	AS332	
Pirol 112, 121 - 123, 770	BPO112, 121 - 123, 770	Bonn-Hangelar (EDKB)	EC155	
Pirol 109, 124, 129, 140, 732	BPO109, 124, 129, <b>140</b> , 732	Bonn-Hangelar (EDKB)	EC135	
Pirol 201, 203	BPO201, 203	Oberschleißheim (EDMX)	EC155	
Pirol 205, 210 - 213	BPO205, 210 - 213	Oberschleißheim (EDMX)	AS332	
Pirol 223, 234, 240, 245	BPO223, 234, <b>240</b> , 245	Oberschleißheim (EDMX)	EC135	
Pirol 242	BPO242	Donaueschingen (EDTD)	EC135	
Pirol 407, 413, 423, 425, 428, 440, 731	BPO407, 413, 423, 425, 428, <b>440</b> , 731	Fuldatal (EDVZ)	EC135	
Pirol 411 - 413	BPO407 - 413	Fuldatal (EDVZ)	AS332	
Pirol 414	BPO414	Fuldatal (EDVZ)	EC155	
Pirol 441	<b>BPO441</b>	Halle-Oppin (EDAQ)	EC135	
Pirol 501, 503, 505, 508 - 510, 701, 716	BPO501, 503, 505, 508 - 510, 701, 716	Ahrensfelde (EDOY)	AS332	

Pirol 507, 516, 521, 524, 535, 539, 545	BPO507, 516, 521, 524, 535, 539, 545	Ahrensfelde (EDOY)	EC135	
Pirol 542	<b>BPO542</b>	Chemnitz	EC135	
Pirol 603, 604, 606 - 609, 611, 701, 703	BPO603, 604, 606 - 609, 611, 701, 703	Gifhorn (EDVX)	AS332	
Pirol 605, 613, 617, 621, 622, 640	BPO605, 613, 617, 621, 622, <b>640</b>	Gifhorn (EDVX)	EC135	
Pirol 801, 803 - 805, 807 - 820, 848, 849, 910, 981 - 984	BPO801, 803 - 805, 807 - 820, 848, 849, 910, 981 - 984	Bad Bramstedt (EDHX)	AS332	
Pirol 801, 802, 804, 806, 809, 810, 825 - 827, 830, 834, 848, 849	BPO801, 802, 804, 806, 809, 810, 825 - 827, 830, 834, 848, 849	Bad Bramstedt (EDHX)	EC155	
Pirol 815, 823, 824, 837, 840	BPO815, 823, 824, 837, <b>840</b>	Bad Bramstedt (EDHX)	EC135	
Pirol 841	<b>BPO841</b>	Neubrandenburg (EDBN)	EC135	

Die **fett** markierten Rufnamen werden an den jeweiligen Standorten bevorzugt bzw. standardmäßig für den Einsatz- und Streifendienst verwendet. Die nicht fett markierten Rufnamen der Hubschrauber der Bundespolizei werden für "sonstige" Einsätze bzw. Aufgaben wie z.B. Transport-, Werkstatt-, Abnahme- oder Überführungsflüge verwendet.

Ähnliches Thema: [Rettungshubschrauber in Deutschland](#)



# Militärfliegerei

## - WORK IN PROGRESS -

Auch für das Militär ist der Hubschrauber unverzichtbar.

Die Einsatzbereiche von Hubschraubern in für militärische Zwecke sind durchaus vielseitig:

- Transport
- Erkundung

Auch wenn die Militärfliegerei überwiegend unter VFR-Bedingungen stattfindet und Deutsch gesprochen werden könnte, so wird der Flugfunk hauptsächlich auf Englisch durchgeführt, um gerade innerhalb von Kontrollzonen von größeren Flughäfen von allen am Flugverkehr teilnehmenden verstanden werden zu können. Ausnahmen hiervon können die "INFO" und "INFORMATION" Frequenzen sein wie z.B. an unkontrollierten Flugplätzen.

Zu beachten ist auch, dass in der Militärfliegerei spezielle Transpondercodes verwendet werden, der herkömmliche VFR Squawk (7000) wird nicht benutzt.

In der militärischen Luftfahrt werden folgende Transpondercodes benutzt:

Squawk	Bedeutung
0024	Militärische Flüge im <a href="#">NLFS</a> ( <a href="#">Geländefolgeflüge</a> )
0025	Absetzflüge (z.B. <a href="#">Fallschirmsprung</a> )
0033	VFR-Flüge von militärischen LFZ (Allgemein)
0034	<a href="#">SAR-Einsätze</a> (mehr dazu im Unterthema <a href="#">Luftrettung</a> )

Anbei eine Liste mit verschiedenen Standorten von Hubschraubern der Bundeswehr in Deutschland (alle Angaben ohne Gewähr).

Nicht aufgelistet werden die [SAR](#)-Hubschrauber. Diese sind in dem Unterthema [Luftrettung](#) zu finden.

## Aktuelle Standorte:

Standort	Einheit	Muster	Taktisches Rufzeichen
Nordholz (ETMN)	<a href="#">MFG 5</a>	S61, LYNX, NH90, EC35	GNV43xx (NH90) GNV46xx (LYNX) GNV48xx (S61) GNV49xx (EC35)
Faßberg (ETHS)	<a href="#">THR 10</a>	NH90	GAM*, BADGER*, MURPHY*  TANGO* (Testflug)
Niederstetten (ETHN)	<a href="#">THR 30</a>	NH90, EC45	GAM*, SONIC*, CAYMAN*, TOXIC*  JOKER* (SAR-Ausstattung) TANGO* (Testflug)
Fritzlar (ETHF)	<a href="#">KHR 36</a>	TIGR	GAM*, HORNET*, GIZMO*, DEMON*, FLAME*
Manching (ETSI)	<a href="#">WTD 61</a>	Alle	DIXI*, LIMIT*
Laupheim (ETHL), Holzdorf (ETSH)	<a href="#">HSG 64</a>	H53S, EC45	GAF*, BLACKOUT*, BONES*, FALCON*, GRIFFIN*, LANCE*, MIGHTY*, NIGHTEYE*, NITRO*, NOBLE*, PINTO*, POISON*, RACER*, RAVEN*, SCOTTY*, SHADOW*, STALLION*, STONE*, TORO*, TROUBLE*, VIRUS*  HAWK* (Ausbildung)
Bückeburg (ETHB), Celle (ETHC), Faßberg (ETHS)	<a href="#">IHTC</a>	B407, EC35, NH90, TIGR	HELI*, GAM*, VOODOO*, TOUGH*, MUSCLE*, ROTOR*

## Ehemalige Standorte an noch aktiven Plätzen:

Standort	Einheit	Muster	Taktisches Rufzeichen
Celle (ETHC)	<a href="#">HFlgRgt 16</a> , HFlgStff 109	B105	GAM*,
Roth (ETHR)	<a href="#">KHR 26</a>	B105	DEMON*, FLAME*, GAM*, GAMBLUE*

Laupheim (ETHL)	<a href="#">mTHR 25</a>	B105, H53S	GAF*, BLACKOUT*, BONES*, FALCON*, GRIFFIN*, LANCE*, MIGHTY*, NIGHTEYE*, NITRO*, NOBLE*, PINTO*, POISON*, RACER*, RAVEN*, SCOTTY*, SHADOW*, STALLION*, STONE*, TORO*, TROUBLE*, VIRUS*  HAWK* (Ausbildung)
Mendig (EDRE)	HFlgRgt 35	H53S, B105, UH1	GAM*,
Faßberg (ETHS)	<a href="#">TrspHubschrRgt 10</a>	UH1	GAM*,
Niederstetten (ETHN)	<a href="#">TrspHubschrRgt 30</a>	UH1	GAM*,
Wunstorf (ETNW), Holzdorf (ETSH)	<a href="#">LTG 62</a>	UH1	GAF*,
Hohn (ETNH), Diepholz (ETND)	<a href="#">LTG 63</a>	UH1	GAF*,

#### Ähnliche Themen:

- [Militärische Verfahren \(Allgemein\)](#)
- [Rettungshubschrauber in Deutschland](#)
- [Polzeihubschrauber in Deutschland](#)

# Funkbeispiele (Special-Ops)

Auch im Bereich der Luftrettung und der Polizeifliegerei findet die normale [Phraseologie](#) so weit wie möglich Anwendung, jedoch kann aufgrund des Einsatzes des Luftfahrzeuges eine genauere Definierung der Absichten notwendig sein. Anbei sind einige Funkbeispiele, wie ein Einsatz ablaufen könnte. Grundsätzlich gilt: Ist der Hubschrauber an einem Flughafen stationiert, so wird meist ein direkter Start in die gewünschte Himmelsrichtung erbeten. Dem Lotsen wird möglichst genau mitgeteilt, was die Absichten sind (Bsp. Steuerkurs, Höhe, Einflug / Ausflug, Ortsteile oder andere markante Punkte, in welchem Bereich man kreisen möchte, etc. - Situationsbedingt halt). Wenn der Hubschrauber sich nicht in einem dringlichen Einsatzflug befindet, so kann man dies dem Lotsen mitteilen indem man an sein Rufzeichen "normal" anfügt oder "non priority needed" meldet, in der Regel fliegen diese Einsatzmittel aber grundsätzlich nur direkt zu ihren Einsatzorten oder Stationen zurück ohne Umweg.

Auf dem VATSIM-Netzwerk besteht kein Anspruch auf Priorisierung von Rettungs-/Polizeiflügen. Wenn die Kapazitäten des Lotsen es erlauben, *kann* jedoch eine Priorisierung erfolgen.

## Beispiel 1:

Der Dual-Use-Hubschrauber [Christoph Weser \(CHX55\)](#) steht an seinem Standort, dem [Flughafen Bremen](#) und soll einen Patienten vom Bremer Klinikum Mitte zum Universitätsklinikum Eppendorf nach Hamburg verlegen.

--- Start am Flughafen Bremen ---

**CHX55:** Bremen Tower Christoph 55 (Rescue), Moin.

**EDDW\_TWR:** Christoph 55 (Rescue) Bremen Tower, Moin.

**CHX55:** Request departure to the north east, destination Klinikum Mitte.

**EDDW\_TWR:** Christoph 55 (Rescue) active runway 27 QNH 1013, depart to the north east, wind 260 degrees 07 knots cleared for take-off Helipad Y.

**CHX55:** Active runway 27 QNH 1013 departing to the north east, cleared for take-off Helipad Y Christoph 55 (Rescue).

--- Landung am Klinikum in Bremen ---

**CHX55:** Christoph 55 (Rescue) (on short/long) final Klinikum Mitte.

**EDDW\_TWR:** Christoph 55 (Rescue) wind at the field 260 Degrees 07 Knots, approved to leave (frequency when) on ground.

**CHX55:** *Approved to leave (frequency when) on ground Christoph 55 (Rescue).*

--- nach dem Start am Klinikum in Bremen ---

**CHX55:** *Bremen Tower Christoph 55 (Rescue), Moin.*

**EDDW\_TWR:** *Christoph 55 (Rescue) Bremen Tower, Moin.*

**CHX55:** *Airborne at Klinikum Mitte, destination Hamburg, request to leave the controllzone direct to the north east.*

**EDDW\_TWR:** *Christoph 55 (Rescue) active runway 27 QNH 1013 approved to leave the controllzone direct to the north east.*

**CHX55:** *Active runway 27 QNH 1013 approved to leave the controlzone direct to the north east Christoph 55 (Rescue).*

--- Verlassen der CTR Bremen ---

**EDDW\_TWR:** *Christoph 55 (Rescue) you left the controllzone, approved to leave (frequency), Tschüss.*

**CHX55:** *Approved to leave (frequency) Christoph 55 (Rescue), Danke Tschüss.*

--- Einflug in die Hamburg CTR ---

**CHX55:** *Hamburg Tower Christoph 55 (Rescue), Moin.*

**EDDH\_TWR:** *Christoph 55 (Rescue) Hamburg Tower, Moin.*

**CHX55:** *Approximitley 6 minutes south west of the controllzone at 1000ft, destination Universitätsklinikum Eppendorf, request to enter the controllzone direct from the south west.*

**EDDH\_TWR:** *Christoph 55 (Rescue) active runways 23 and 33 QNH 1011, approved to enter the controllzone direct from the south west, proceed inbound Universitätsklinikum Eppendorf, stay south east of the extended centerline of runway 23.*

**EDDH\_TWR:** *active runways 23 and 33 QNH 1011, approved to enter the controllzone direct from the south west, proceeding inbound Universitätsklinikum Eppendorf, staying south east of the extended centerline of runway 23 Christoph 55 (Rescue).*

--- Landung am Klinikum in Hamburg ---

**CHX55:** *Christoph 55 (Rescue) (on short/long) final Universitätsklinikum Eppendorf.*

**EDDH\_TWR:** *Christoph 55 (Rescue) wind at the field 270 degrees 12 knots gusts 20 Knotes, approved to leave (frequency when) on ground.*

**CHX55:** *Approved to leave (frequency when) on ground, Christoph 55 Rescue.*

--- Start am Klinikum in Hamburg ---

**CHX55:** *Hamburg Tower Christoph 55 (Normal), Moin.*

**EDDH\_TWR:** *Christoph 55 (Normal) Hamburg Tower, Moin.*

**CHX55:** *Airborne at Universitätsklinikum Eppendorf, destination Bremen, request to leave the controllzone direct to the south west.*

**EDDH\_TWR:** *Christoph 55 (Normal) active runways 23 and 33 QNH 1011, approved to leave the*

*controllzone direct to the south west, report when left the controllzone.*

**CHX55:** *Active runways 23 and 33 QNH 1011, approved to leave the controlzone direct to the south west and WILCO Christoph 55 (Normal).*

--- Verlassen der CTR Hamburg ---

**CHX55:** *Christoph 55 (Normal) has left the controlzone in the south west at 1000ft.*

**EDDH\_TWR:** *Christoph 55 Normal roger, approved to leave (frequency), Tschüss.*

**CHX55:** *Approved to leave (frequency) Christoph 55 (Normal), Danke Tschüss.*

--- Einflug in die Bremen CTR ---

**CHX55:** *Bremen Tower Christoph 55 (Normal), Moin.*

**EDDW\_TWR:** *Christoph 55 (Normal) Bremen Tower, Moin.*

**CHX55:** *Approximately 5 minutes north east of the controllzone at 1000ft, destination Helipad Y, request to enter the controllzone direct from the north east.*

**EDDW\_TWR:** *Christoph 55 (Normal) active runway 27 QNH 1013, approved to enter the controllzone direct from the north east, proceed direct inbound the field, report field in sight.*

**CHX55:** *Active Runway 27 QNH 1013, approved to enter the controllzone direct from the north east, proceeding direct inbound the field and WILCO Christoph 55 (Normal).*

--- Landung am Flughafen Bremen ---

**CHX55:** *Christoph 55 (Normal) field in sight.*

**EDDW\_TWR:** *Christoph 55 (Normal) wind 260 degrees 07 knots cleared to land Helipad Y.*

**CHX55:** *Cleared to land Helipad Y Christoph 55 (Normal).*

## **Beispiel 2:**

Der Polizeihubschrauber [Libelle 1](#) steht an seinem Standort, dem [Flughafen Hamburg](#) und hat einen Einsatz im Bereich der Aussenalster.

--- Start am Flughafen Hamburg ---

**LIB1:** *Hamburg Tower Libelle 1, Moin.*

**EDDH\_TWR:** *Libelle 1 Hamburg Tower, Moin.*

**LIB1:** *Request departure to the south, destination Aussenalster.*

**EDDH\_TWR:** *Libelle 1 active runways 23 and 33 QNH 1014, depart direct to the south, traffic information A320 Lufthansa on 3 miles final runway 23, wind 240 degrees 08 knots cleared for take-off Helipad Police.*

**LIB1:** *Active runways 23 and 33 QNH 1014, depart direct to the south, looking out for traffic, cleared for take-off Helipad Police, Libelle 1.*

--- Erreichen des Einsatzortes ---

**LIB1:** *Libelle 1 reached destination, we will operate in this area.*

**EDDH\_TWR:** *Libelle 1 Roger.*

--- Rückflug zum Flughafen ---

**LIB1:** *Libelle 1 procceding back inbound the field, for landing.*

**EDDH\_TWR:** *Libelle 1, traffic information B738 Tuifly in takeoffroll runway 33, wind 240 degrees 08 knots cleard to land Helipad Police.*

**LIB1:** *Traffic in seight, cleard to land Helipad Police, Libelle 1.*

### **Beispiel 3:**

Der Rettungshubschrauber [Christoph 29](#) steht an seinem Standort, dem Bundeswehrkrankenhaus Wandsbek und hat einen Einsatz im Ortsteil Rahlstedt.

--- nach dem Start am Bundeswehrkrankenhaus ---

**CHX29:** *Hamburg Tower Christoph 29, Moin.*

**EDDH\_TWR:** *Christoph 29 Hamburg Tower, Moin.*

**CHX29:** *Airborne at Bundeswehrkrankenhaus Wandsbek, destination Hamburg-Rahlstedt.*

**EDDH\_TWR:** *Christoph 29 active runways 23 and 33 QNH 1010, cleared to proceed to Rahlstedt.*

**CHX29:** *Active runways 23 and 33 QNH 1010, cleared to proceed to Rahlstedt, Christoph 29.*

--- Landung in Rahlstedt ---

**CHX29:** *Christoph 29 (on short/long) final Hamburg-Rahlstedt.*

**EDDH\_TWR:** *Christoph 29 wind at the field 230 Degrees 02 Knots, approved to leave (frequency when) on ground.*

**CHX29:** *Approved to leave (frequency when) on ground, Christoph 29.*

--- nach dem Start in Rahlstedt ---

**CHX29:** *Hamburg Tower Christoph 29, Moin.*

**EDDH\_TWR:** *Christoph 29 Hamburg Tower, Moin.*

**CHX29:** *Airborne at Hamburg-Rahlstedt, destination Bundeswehrkrankenhaus Wandsbek.*

**EDDH\_TWR:** *Christoph 29 active runways 23 and 33 QNH 1010, cleared to proceed to Wandsbek.*

**CHX29:** *Active runways 23 and 33 QNH 1010, cleared to proceed to Wandsbek, Christoph 29.*

--- Landung am Bundeswehrkrankenhaus ---

**CHX29:** *Christoph 29 (on short/long) final Bundeswehrkrankenhaus Wandsbek.*

**EDDH\_TWR:** *Christoph 29 wind at the field 230 Degrees 02 Knots, approved to leave (frequency when) on ground, Tschüss.*

**CHX29:** *Approved to leave (frequency when) on ground, Christoph 29, Danke Tschüss.*