

# Tower - Phraseologie

Mit freundlicher Genehmigung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Nicht für navigatorische Zwecke geeignet!

(G: Lotse; A:Pilot)

Sprechgruppen in \*Sternchen\* können optional dazugesagt werden

## Clearance Delivery

**A:** München Delivery, DLH414, information A, request startup and enroute clearance.

**G:** DLH414, München Delivery, \***CHECK INFORMATION B**,\* **STARTUP APPROVED, CLEARED TO** Stuttgart, \***VIA**\* RIDAR 4E **DEPARTURE, FLIGHT PLANNED ROUTE, CLIMB VIA SID TO FL070, squawk** 1000  
(Hinweis: Der Pilot wird nur auf die ATIS hingewiesen wenn er keinen oder einen falschen ATIS Buchstaben genannt hat.)

**A:** DLH414, **STARTUP APPROVED, CLEARED TO** Stuttgart, \***VIA**\* RIDAR 4E **DEPARTURE, FLIGHT PLANNED ROUTE, CLIMB VIA SID TO FL070, squawk** 1000

**G:** DLH414, **READBACK CORRECT, CONTACT APRON** 121.775

**G:** DEIPA, **ANLASSEN ERLAUBT, PISTE** 26L 26R, **QNH** 1013

**G:** DEIPA, **STARTUP APPROVED, RUNWAY** 26L 26R, **QNH** 1013

## Pushback

Phraseologie EN	Erklärung
<b>A:</b> DLH414, position 208, request pushback	
<b>G:</b> DLH414, <b>PUSHBACK APPROVED</b> , facing north	
<b>G:</b> DLH414, <b>PUSHBACK APPROVED</b> , facing north blue line	Wird keine Linie genannt, so ist die gelbe Centerline gemeint
<b>G:</b> DLH414, <b>PUSHBACK APPROVED</b> , facing north, extend pushback to disconnect abeam position 210	Pilot soll den Pushback verlängern, bis er mit dem Cockpit auf Höhe von Position 210 ist

## Taxi

Phraseologie EN	Phraseologie DE
<b>A:</b> DLH414, request taxi	<b>A:</b> DEIPA, erbitte Rollen
<b>G:</b> DLH414, <b>TAXI TO</b> entry N3 <b>VIA</b> W2	<b>G:</b> DEIPA, <b>ROLLEN SIE ZUM</b> entry N3 <b>ÜBER</b> W2
<b>G:</b> DLH414, <b>ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY</b> 26L, <b>INTERSECTION</b> B12	<b>G:</b> DLH414, <b>IST ABFLUG VON PISTE</b> 26L, <b>ROLLBAHNEINMÜNDUNG</b> B12 <b>MÖGLICH</b>
<b>G:</b> DLH414, <b>TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY</b> 26R <b>VIA</b> N A13	<b>G:</b> DEIPA, <b>ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE</b> 26R <b>ÜBER</b> N A13
<b>G:</b> DLH414, <b>TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY</b> 26R <b>VIA</b> N A13, <b>HOLD AT</b> CAT II/III <b>HOLDING POINT</b>	<b>G:</b> DEIPA, <b>ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE</b> 26R <b>ÜBER</b> N A13, <b>HALTEN SIE AM</b> CAT II/III <b>ROLLHALT</b>
<b>G:</b> DLH414, <b>TAXI TO</b> gate 224A, <b>VIA</b> CENTER 2	<b>G:</b> DEIPA, <b>ROLLEN SIE ZUR</b> Position 224A <b>ÜBER</b> CENTER 2
<b>G:</b> DLH414, <b>TAXI TO</b> General Aviation Terminal, <b>VIA</b> CENTER 2	<b>G:</b> DEIPA, <b>ROLLEN SIE ZUR</b> Abstellfläche der Allgemeinen Luftfahrt <b>ÜBER</b> CENTER 2
<b>G:</b> DLH414, <b>TAXI VIA</b> W2, <b>HOLD SHORT OF</b> D1	<b>G:</b> DEIPA, <b>ROLLEN SIE ÜBER</b> W2, <b>HALTEN SIE VOR</b> D1
<b>G:</b> DLH414, <b>HOLD POSITION</b>	<b>G:</b> DEIPA, <b>HALTEN SIE POSITION</b>
<b>G:</b> DLH414, <b>GIVE WAY TO</b> Lufthansa A320 crossing right to left on D1, <b>BEHIND TAXI TO</b> entry N3 <b>VIA</b> W2	<b>G:</b> DEIPA, <b>WEICHEN SIE/LASSEN SIE</b> Lufthansa A320 kreuzend von rechts nach links auf D1 <b>AUS/VORBEI, DAHINTER ROLLEN SIE ZUM</b> entry N3 <b>über</b> W2

Hinweis zur Taxi-Clearance: Die Phrase TAXI gibt es per Definition **nie** ohne ein direkt folgendes VIA oder TO.

- **TAXI VIA** bedeutet, "rolle über....". Eine Anweisung muss aber **IMMER** ein clearance limit beinhalten. Beginnst du also deine Anweisung mit TAXI VIA, so muss in der gleichen Anweisung immer ein HOLD SHORT kommen, dass das clearance limit beschreibt.
- **TAXI TO** bedeutet, "rolle zu...." und beschreibt damit das clearance limit, bis zu dem der Pilot rollen darf. Beginnst du deine Anweisung mit TAXI TO, so muss in der gleichen Anweisung immer ein VIA kommen, das dem Piloten die Route beschreibt.

Vergiss also nicht die kleinen Wörtchen TO und VIA und sei dir über deren Bedeutung bewusst.

Ein "**Hold short of**" muss immer das "of" beinhalten, ansonsten könnte es mit "Hold short on" verwechselt werden, sodass der Pilot in den Rollweg reinrollt anstatt davor zu warten.

## Tower

Phraseologie EN	Phraseologie DE
-----------------	-----------------

<b>A:</b> DLH414, ready for departure	<b>A:</b> DEIPA, abflugbereit
<b>G:</b> DLH414, <b>LINE UP RUNWAY</b> 26R	<b>G:</b> DEIPA, <b>ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE</b> 26R
<b>G:</b> DLH414, <b>WIND</b> 230 <b>DEGREES</b> 4 <b>KNOTS</b> , <b>RUNWAY</b> 26R <b>CLEARED FOR TAKEOFF</b>	<b>G:</b> DEIPA, <b>WIND</b> 230 <b>GRAD</b> 4 <b>KNOTEN</b> , <b>PISTE</b> 26R <b>START FREI</b>
<b>G:</b> DLH414, <b>WIND</b> 230 <b>DEGREES</b> 4 <b>KNOTS</b> , <b>RUNWAY</b> 26R <b>CLEARED TO LAND</b>	<b>G:</b> DEIPA, <b>WIND</b> 230 <b>GRAD</b> 4 <b>KNOTEN</b> , <b>PISTE</b> 26R <b>LANDUNG FREI</b>
<b>G:</b> DLH414, <b>WIND</b> 230 <b>DEGREES</b> 4 <b>KNOTS</b> , <b>RUNWAY</b> 26R <b>CLEARED TOUCH AND GO</b>	<b>G:</b> DEIPA, <b>WIND</b> 230 <b>GRAD</b> 4 <b>KNOTEN</b> , <b>PISTE</b> 26R <b>FREI ZUM AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN</b>
<b>G:</b> DLH414, <b>WIND</b> 230 <b>DEGREES</b> 4 <b>KNOTS</b> , <b>CLEARED LOW APPROACH RUNWAY</b> 26R	<b>G:</b> DEIPA, <b>WIND</b> 230 <b>GRAD</b> 4 <b>KNOTEN</b> , <b>FREI ZUM TIEFANFLUG PISTE</b> 26R
<b>G:</b> DLH414, <b>BEHIND LANDING/AFTER DEPARTING</b> Lufthansa A320 2 miles final, <b>LINEUP RUNWAY</b> 26L <b>BEHIND</b>	<b>G:</b> DEIPA, <b>HINTER LANDENDEN/ABFLIEGENDEN</b> Lufthansa A320 2 Meilen Endanflug <b>ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE</b> 26L <b>DAHINTER</b>
<b>G:</b> DLH414, <b>REPORT LANDING/DEPARTING</b> Lufthansa A320 2 miles final <b>IN SIGHT</b>	<b>G:</b> DEIPA, <b>MELDEN SIE LANDENDEN/ABFLIEGENDEN</b> Lufthansa A320 2 Meilen Endanflug <b>IN SIGHT</b>
<b>G:</b> DLH414, <b>GO AROUND</b>	<b>G:</b> DEIPA, <b>STARTEN SIE DURCH</b>

## Tower VFR

Phraseologie EN	Phraseologie DE	Erklärung
<b>G:</b> DEIPA, <b>ENTER CONTROL ZONE VIA</b> H1 H2, <b>RUNWAY</b> 26R 26L, <b>QNH</b> 1013	<b>G:</b> DEIPA, <b>FLIEGEN SIE IN DIE KONTROLLZONE ÜBER</b> H1 H2, <b>PISTE</b> 26R 26L, <b>QNH</b> 1013	Der Pilot ist damit noch nicht für die Platzrunde freigegeben. Erhält er keine weitere Freigabe, fliegt er in das veröffentlichte Halteverfahren.
<b>G:</b> DEIPA, <b>JOIN *RIGHT* TRAFFIC CIRCUIT RUNWAY</b> 26L	<b>G:</b> DEIPA, <b>FLIEGEN SIE IN DIE *RECHTS*PLATZRUNDE PISTE</b> 26L	Freigabe zum Einflug in die (Rechts)Platzrunde.
<b>G:</b> DEIPA, <b>JOIN *RIGHT* DOWNWIND RUNWAY</b> 26L	<b>G:</b> DEIPA, <b>FLIEGEN SIE IN DEN *RECHTEN* GEGENANFLUG PISTE</b> 26L	Freigabe zum Einflug in den (rechten) Gegenanflug. Damit ist der Pilot automatisch für die weiteren Teile der Platzrunde freigegeben.
<b>G:</b> DEIPA, <b>JOIN FINAL RUNWAY</b> 26L	<b>G:</b> DEIPA, <b>FLIEGEN SIE IN DEN ENDANFLUG PISTE</b> 26L	
<b>G:</b> DEIPA, <b>EXTEND DOWNWIND, STANDBY FOR BASE</b>	<b>G:</b> DEIPA, <b>VERLÄNGERN SIE GEGENANFLUG, WARTEN SIE AUF QUERANFLUG</b>	Der Pilot muss so lange im Gegenanflug bleiben, bis er vom Lotsen eine weitere Anweisung bekommt.

<b>G: DEIPA, NUMBER TWO FOLLOW</b> B737 2 MILES FINAL <b>TRAFFIC IN</b> <b>FINAL</b> RWY26L, CAUTION WAKE TURBULENCE	G: DEIPA, <b>NUMMER ZWO FOLGEN</b> <b>SIE</b> B738 IM 2 MEILEN ENDANFLUG <b>IN</b> <b>DEN ENDANFLUG PISTE</b> 26L, VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN	Wird ein verlängerter Gegenanflug angewiesen, so kann mit dieser Phrase der Pilot aufgefordert werden selbstständig nach einem anfliegenden Verkehr in den Endanflug zu drehen. Der Zusatz VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN / CAUTION WAKE TURBULENCE ist dann zu verwenden, wenn die beiden Flüge zueinander nach Wirbelschleppen gestaffelt werden müssten.
<b>G: DEIPA, ORBIT</b> left/right	<b>G: DEIPA, KREISEN SIE</b> links/rechts	Der Pilot soll auf der aktuellen Position kreisen, bis er eine weitere Anweisung erhält.
<b>G: DEIPA, MAKE A left/right THREE SIXTY</b>	<b>G: DEIPA, MACHEN SIE EINEN VOLLKREIS</b> links/rechts	Der Pilot soll <i>einmal</i> auf der aktuellen Position kreisen und danach mit der vorherigen Freigabe weiterfliegt.
<b>G: DEIPA, AFTER TOUCH AND GO</b> leave control zone via H2 H1	<b>G: DEIPA, NACH DEM AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN</b> verlassen sie die Kontrollzone über H2 H1	
<b>G: DEIPA, LEAVE CONTROL ZONE VIA</b> H2 H1	<b>G: DEIPA, VERLASSEN SIE DIE KONTROLLZONE ÜBER</b> H2 H1	
<b>G: DEIPA, RIGHT TURN APPROVED</b>	<b>G: DEIPA, RECHTSKURVE GEHMNEMIGT</b>	Rechtskurven müssen freigegeben werden, ansonsten fliegt der Pilot nur Linkskurven

Revision #17

Created 8 December 2023 14:12:52 by 1438611

Updated 21 April 2025 11:08:29 by 1583954