

# Konditioneller Lineup

## Einführung

Auf allen Lotsenstationen ist es enorm wichtig, dass die Frequenz möglichst effizient genutzt wird. Wir können möglicherweise im Kopf zwei Dinge gleichzeitig bedenken und bearbeiten, wir können allerdings nicht zwei Anweisungen an verschiedene Flugzeuge zur gleichen Zeit auf der Frequenz geben. Daher ist es ratsam, Transmissions vorzuverlegen, um später Zeit für andere Transmissions zu haben. Eine ideale Möglichkeit bietet dafür die konditionelle Lineup Freigabe. Damit delegierst du die Freigabe an den Piloten und weist ihn an, nach einem bestimmten Verkehr auf die Piste zu rollen.

Wichtig ist es dabei, dem Piloten immer mitzuteilen, um welchen Verkehr genau es sich handelt! Ebenso müssen gute Sichtbedingungen vorherrschen, sodass der Pilot den anderen Flieger auch sehen kann. Bei schlechteren Wetterbedingungen oder einem ungünstigen Winkel der Intersection (spitzer als  $90^\circ$ ), muss der Pilot zunächst gefragt werden, ob er den genannten Verkehr in Sicht hat.

Gedacht ist dieses Verfahren - wie schon oben erwähnt - um Lücken auf der Frequenz besser zu nutzen und somit die Effizienz zu erhöhen. Zu beachten ist, dass die konditionelle Freigabe deutlich länger ist und mehr Zeit in Anspruch nimmt. Das führt je nach Verkehrssituation auch dazu, dass ein normaler Lineup deutlich effizienter sein kann. Ist z.B. zu erwarten, dass bei Ende der Konversation der landende Verkehr bereits die Pistenschwelle überflogen hat oder ein anderer bereits den Startlauf begonnen hat, ist ein normaler Lineup oft besser geeignet.

## Bei Abflügen

Bei hohem Verkehrsaufkommen kann es je nach Flughafen sehr wichtig sein, eine effiziente Staffelung der Abflüge zu erreichen und keine Zeit zu verlieren. Um dies zu ermöglichen, sollten die Outbounds zügig mit dem Lineup beginnen, sobald dies möglich ist. Hier kann der Lotse gut vorarbeiten und entsprechend seiner geplanten Abflugsequenz die Flieger auf die Piste führen. Mehrere konditionelle Freigaben gleichzeitig sind nur dann möglich, wenn es sich bei den restriktierenden Flieger um den nächsten am Flugzeug vorbeierollenden Flieger handelt. Im untenstehenden Beispiel wird dies noch weiter erläutert.



Beispiel konditionaler Lineup in Frankfurt Piste 25C (für Vollbild klicken)

Station	Phraseologie
<b>ATC</b>	DLH720, <b>behind</b> departing Boeing 777, lineup runway 25C <b>behind</b> , number 3 for departure.
<b>Pilot</b>	<b>Behind</b> departing Boeing 777, lining up runway 25C <b>behind</b> , number 3, DLH720.
<b>ATC</b>	SAS638, <b>behind</b> next departing Boeing 777 full length, lineup runway 25C <b>behind</b> .
<b>Pilot</b>	<b>Behind</b> departing Boeing 777 full length, lineup runway 25C <b>behind</b> , SAS638.

Wichtig ist dabei immer, dass das Wort **behind** sowohl am Anfang, als auch am Ende genannt, und vom Piloten zurückgelesen wird! Wenn der Pilot nicht der nächste in der Abflugsequenz ist und er eine konditionelle Freigabe bekommen hat, sollte ihm mitgeteilt werden, wann er an der Reihe ist (z.B. number 3 for departure) um Missverständnissen vorzubeugen.

Bei der Beschreibung der Flugzeuge sollte die Airline explizit nicht genannt werden. Durch verschiedene Leasing-Verträge und andere wirtschaftliche Verträge passiert es oftmals, dass beispielsweise ein Lufthansa-Flug mit einem Air Dolomiti Flugzeug durchgeführt wird. In diesem Fall würde die Nennung "Lufthansa" die Piloten verwirren, da eigentlich eine Maschine mit Air-Dolomiti Tail gemeint ist. Stattdessen sollte die Beschreibung über den Flugzeugtyp und die Position erfolgen.

Nicht möglich wäre folgende Anweisung:

<b>ATC</b>	DLH8JR, behind departing company Airbus A380 via L3, lineup runway 25C and wait behind, number 4.
------------	---

Mehrere konditionelle Freigaben gleichzeitig sind nur dann möglich, wenn es sich bei den restriktierenden Flieger um den nächsten am Flugzeug vorbeirollenden Flieger handelt. In diesem Fall wäre der restriktierenden Flieger für die DLH8JR die DLH720. DLH720 ist allerdings nicht das erste Luftfahrzeug, das an DLH8JR vorbeirollt, da zuerst UAL933 den Startlauf beginnt und somit an DLH8JR vorbeirollt. Somit ist die Regel nicht erfüllt.

## Bei Anflügen

Um die Lücke zwischen zwei Anflügen für einen Abflug zu nutzen (siehe auch [Effizienz im Towerbereich](#)), ist es wichtig, dass der Lineup möglichst zeitnah nachdem der erste landende Flieger die Pistenschwelle überflogen hat, erfolgt. Dadurch kann die Startfreigabe und der Startlauf sofort erfolgen, sobald der landende Flieger die Piste verlassen hat.

Station	Phraseologie
ATC	DLH5KC, <b>behind</b> next landing A320 on 2 NM final, lineup runway 26L <b>behind</b> .
Pilot	<b>Behind</b> next A320, lining up runway 26L behind.

Bei der Beschreibung der Flugzeuge sollte die Airline explizit nicht genannt werden. Durch verschiedene Leasing-Verträge und andere wirtschaftliche Verträge passiert es oftmals, dass beispielsweise ein Lufthansa-Flug mit einem Air Dolomiti Flugzeug durchgeführt wird. In diesem Fall würde die Nennung "Lufthansa" die Piloten verwirren, da eigentlich eine Maschine mit Air-Dolomiti Tail gemeint ist.

Auch hier gilt: Mehrere konditionelle Freigaben gleichzeitig sind nur dann möglich, wenn es sich bei den restriktierenden Flieger um den nächsten am Flugzeug vorbeierollenden Flieger handelt. So darf ein konditioneller Lineup hinter einem landenden Flugzeug beispielsweise nicht vergeben werden, wenn vorher noch ein Flugzeug im Startlauf am wartenden Flieger vorbeierollen wird.