

# Als der Fluglotse nach den Motoren lauschen musste

Der begehbare Kranz an den Kontrolltürmen war früher eine wichtige Hilfe zur Verständigung des Towers mit den Piloten

Von Wolfgang Zellhorst

**DIEPHOLZ** - Zum Einstieg ein kleines Quiz: Warum haben alte Kontrolltürme auf den Flugplätzen einen begehbaren Kranz? A) Weil der Fluglotse ab und zu mal frische Luft holen muss; B) Weil der Fluglotse ab und zu eine Zigarette rauchen will; C) Weil der Fluglotse dort besser hören kann; D) Weil der Fluglotse nicht immer bis ins Erdgeschoss zum Pinkeln musste. Richtig ist C – warum wohl? Dazu müssen wir zurückgehen in die Zeiten der Anfänge der Fliegerei.

Heutzutage bekommt der Pilot seine Informationen und Anweisungen vom Controller über Sprechfunk und stützt sich auf die Signale von Funkfeuern und GPS. Er meldet sich beim Tower an und erhält im Wechselsprechfunkverkehr die Anweisungen und Freigaben darüber, wie er sich am und in der Luft um den Flugplatz herum zu verhalten hat.

Früher gab es den Sprechfunk nicht, sondern es gab nur den Tastfunk, dem einen oder anderen noch mit dem Notsignal SOS – im Tastfunk ...—... oder dit dit dit, dah dah dah, dit dit dit – bekannt.



So wie hier Andreas (Andi) Hollweg, der junge Diepholzer Pilot des Aeroclubs Diepholz, es als Flugleiter auf dem Kranz des zivilen Flugplatzes Diepholz (fdd) demonstriert, haben seine „Vorfahren im Amt“ in den Anfängen der Fliegerei nach dem Motorengeräusch von Fliegern gelauscht, um ihnen dann per Tastfunk den Weg zu seinem Flugplatz zu weisen. ■ Foto: Zellhorst

Das heißt, aus dem Lautsprecher kommt nur ein kurzer (dit) oder langer (dah) Ton, je nachdem wie lange der Pilot seinen Sendeknopf drückt.

Dies war vor dem Sprechfunk die einzige Möglichkeit,

sich mittels elektromagnetischer Funkwellen über größere Entfernungen hin zu verständigen.

Die Buchstaben des Alphabets hatten jeder einen bestimmten Code, so beispielsweise ... für S und - - - für O.

Das nahm natürlich viel Zeit in Anspruch und man musste zum Senden und Abhören das „Morse“-Alphabet kennen.

Deshalb führte man schon sehr früh sogenannte Q-Gruppen ein. Das waren

Gruppen von drei Buchstaben, immer mit Q beginnend. Jede dieser Q-Gruppen hat eine genau festgelegte Bedeutung, die einem ganzen Satz entspricht.

Wie z.B. QNH, das bedeutet: „wie ist der Luftdruckwert an

ihrem Flugplatz“ und wurde zum richtigen Einstellen des Höhenmessers benutzt.

Solche Gruppen werden auch heute noch in der Luftfahrt im Sprechfunk als Abkürzungen genutzt.

Eine dieser Abkürzungen war zu Zeiten des Tastfunks die Gruppe QZZ und bedeutete für den Mann auf dem Tower: „Ich befinde mich mit meinem Flugzeug in der Nähe ihres Flugplatzes und bitte um Einweisung.“

Damals gab es ja auch keine Funkfeuer und der Pilot hatte sich – nur mit Kompass und Uhr bei schlechter Sicht (möglicherweise über einer Wolkenschicht) an den Flugplatz „herangetastet“ und versuchte nun, die riesengroße Wiese (damals gab es auch noch keine Start- und Landebahnen) da unten zu treffen.

Wenn nun der Flugleiter auf seinem Tower ein solches QZZ-Signal hörte, dann ging er hinaus auf den Kranz seines Towers und lauschte.

War das Flugzeug nah genug an seinem Tower, dann konnte er es hören. Er ging dann zurück zu seinem Funkgerät und sendete beispielsweise QRS, was übersetzt hieß: „Ich höre Flugmotorengeräusch nördlich des Plat-

zes, fliegen sie Richtung Süden“.

Dann ging er wieder hinaus und lauschte. Je nachdem, wie sich dann das Motorengeräusch bewegte, sendete er eine weitere Q-Gruppe die dem Piloten darüber informierte, in welche Richtung vom Flugplatz aus sich sein Flugzeug bewegte.

Diesen, durch Q-Gruppen korrigierten Richtungen folgte er, bis der Controller unten das ersehnte Signal: „QXX = das Motorengeräusch befindet sich genau über dem Flugplatz“ sendete.

Dann begann der Pilot mit Sinkkreisen und hoffte, dass er vor dem Erreichen des Bodens aus der Wolkenuntergrenze heraus war und Bodensicht bekam.

Hatte er dieses „Abseilen“ glücklich überstanden, dann rollte er so schnell wie möglich an den Rand des Landplatzes um seinem Kameraden, der als nächster dieses Landeverfahren nutzte, Platz zu machen.

Da dieses Verfahren, wie man sich ausmalen kann, nicht jedes Mal gut ausging, hat es aber bis heute zu dem Ruf der Piloten, besonders mutig und unerschrocken zu sein, beigetragen.