



**DFS** Deutsche Flugsicherung

# NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

14 MAR 2018

gültig ab: 24 MAY 2018

**1-1278-18**

1-1127-17 wird hiermit aufgehoben.

---

## BEKANNTMACHUNG ÜBER DIE SPRECHFUNKVERFAHREN



# BEKANNTMACHUNG ÜBER DIE SPRECHFUNKVERFAHREN

Auf Grund des § 29 Absatz 1 Nr. 2 der Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894) gibt das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bekannt:

## 1. INHALTSÜBERSICHT

1. Inhaltsübersicht	Seite 1
2. Art der Durchführung	Seite 2
3. Sprache	Seite 2
4. Zeitsystem	Seite 2
5. Art und Rangfolge von Meldungen	Seite 3
6. Verfahrensweise im Sprechfunkverkehr	Seite 4
7. Herstellen der Sprechfunkverbindung	Seite 5
8. Bestätigen von Meldungen	Seite 6
9. Mehrfachanruf	Seite 7
10. Allgemeiner Anruf	Seite 7
11. Blindsendungen	Seite 7
12. Notverkehr	Seite 8
13. Dringlichkeitsverkehr	Seite 9
14. Überprüfen von Funkanlagen	Seite 9
15. Fluggrundfunkdienst	Seite 10
Anlage 1 Rufzeichen von Bodenfunkstellen	Seite 11
Anlage 2 Rufzeichen von Luftfunkstellen	Seite 13
Anlage 3 Übermitteln von Buchstaben	Seite 15
Anlage 4 Übermitteln von Zahlen und Zeichen	Seite 17
Anlage 5 Übermitteln von Sichtwerten	Seite 19
Anlage 6 Melden von Flughöhen und Geschwindigkeiten	Seite 20
Anlage 7 Redewendungen	Seite 21
Anlage 8 Sprechgruppen	Seite 25
1. Flugplätze ohne Flugverkehrskontrolle	Seite 25
2. Flugplätze mit Flugverkehrskontrolle	Seite 28
3. Zusätzliche Sprechgruppen für Flugplatzverkehr	Seite 41
4. Frequenz- / Kanalwechsel	Seite 45
5. Flüge nach Sichtflugregeln im Luftraum der Klassen C und D (nicht Kontrollzone)	Seite 47
6. Flüge nach Instrumentenflugregeln	Seite 50
7. Kontrollierte Flüge	Seite 55
8. Fluginformationsdienst	Seite 67
9. Flüge in Zonen mit Funkkommunikationspflicht (RMZ)	Seite 70
10. Aufheben und Schließen des Flugplans	Seite 71
11. Notverfahren	Seite 72

## **2. ART DER DURCHFÜHRUNG**

- (1) Funkverkehr im beweglichen Flugfunkdienst wird als Sprechfunkverkehr durchgeführt.
- (2) Beweglicher Flugfunkdienst ist ein Funkdienst zwischen Bodenfunkstellen und Luftfunkstellen oder zwischen Luftfunkstellen.
- (3) Im Rahmen des beweglichen Flugfunkdienstes dürfen auch Rettungsgerätefunkstellen sowie Funkbojen, die zur Markierung der Position bei Luftnotfällen dienen, auf festgelegten Frequenzen betrieben werden.

## **3. SPRACHE**

- (1) Der Sprechfunkverkehr im beweglichen Flugfunkdienst ist in englischer Sprache durchzuführen.

Die deutsche Sprache darf nur verwendet werden:

1. bei Flügen nach Sichtflugregeln und im Rollverkehr auf Frequenzen, die für den Sprechfunkverkehr in deutscher Sprache zugelassen sind, oder
  2. wenn der Empfänger der Meldung mit der englischen Sprache nicht vertraut ist.
- (2) Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) kann in besonderen Fällen die deutsche und die englische Sprache für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs auf besonders festgelegten Frequenzen zulassen, sofern hierdurch die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Flugverkehrs, nicht beeinträchtigt wird. Die erforderlichen Einzelheiten werden vom BAF jeweils in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.
  - (3) Der Sprechfunkverkehr im beweglichen Flugfunkdienst auf Frequenzen der nicht von Flugsicherungsorganisationen betriebenen Bodenfunkstellen wird in deutscher Sprache durchgeführt. Er kann in englischer Sprache durchgeführt werden, sofern hierfür besondere Frequenzen festgelegt worden sind.
  - (4) In Notfällen kann jede ausreichend beherrschte Sprache angewendet werden, sofern erwartet werden kann, dass der Gesprächspartner diese ebenfalls beherrscht.

## **4. ZEITSYSTEM**

- (1) Im beweglichen Flugfunkdienst ist die koordinierte Weltzeit (UTC) anzuwenden.
- (2) Der Beginn des Tages wird mit 00:00 Uhr, das Ende mit 23:59:59 Uhr bezeichnet.
- (3) Die Stunde beginnt mit der Minute 00 und endet mit der Minute 59.
- (4) Die Minute beginnt mit der Sekunde 00 und endet mit der Sekunde 59.

- (5) Als Uhrzeit ist die Minutenzahl zweistellig zu übermitteln. Wenn eine Verwechslung möglich ist, sind alle vier Ziffern der laufenden Stunde und der Minute zu übermitteln.

## **5. ART UND RANGFOLGE VON MELDUNGEN**

Im beweglichen Flugfunkdienst sind folgende Meldungen zulässig:

- (1) Notmeldungen;

Notmeldungen sind Meldungen über Luftfahrzeuge und deren Insassen, die von schwerer und unmittelbarer Gefahr bedroht sind und sofortiger Hilfe bedürfen.

- (2) Dringlichkeitsmeldungen;

Dringlichkeitsmeldungen sind Meldungen, die die Sicherheit eines Luftfahrzeugs, eines Wasserfahrzeugs, eines anderen Fahrzeugs oder einer Person betreffen.

- (3) Peilfunkmeldungen;

Peilfunkmeldungen sind Meldungen zur Übermittlung von Peilwerten.

- (4) Flugsicherheitsmeldungen;

Flugsicherheitsmeldungen sind:

1. Meldungen, die bei der Durchführung der Flugverkehrskontrolle übermittelt werden (Flugverkehrskontrollmeldungen),
2. Standortmeldungen von Luftfahrzeugen,
3. Meldungen von Luftfahrzeugführern oder Luftfahrzeughaltern, die für im Flug befindliche Luftfahrzeuge von unmittelbarer Bedeutung sind.

- (5) Wettermeldungen;

Wettermeldungen sind Meldungen zur Übermittlung von Wetterdaten.

- (6) Flugbetriebsmeldungen;

Flugbetriebsmeldungen sind :

1. Meldungen über Änderungen in den Flugbetriebsplänen für Luftfahrzeuge,
2. Meldungen über die Wartung von Luftfahrzeugen,
3. Anweisungen an Beauftragte der Luftfahrzeughalter über Änderungen der Erfordernisse für Fluggäste und Besatzung, die durch unvermeidbare Abweichungen von den Flugbetriebsplänen verursacht werden, hierbei sind Einzelerfordernisse der Fluggäste und der Besatzung nicht zugelassen,
4. Meldungen über außerplanmäßige Landungen,

5. Meldungen über dringend benötigte Luftfahrzeugteile und Material,
6. Meldungen über den Betrieb oder die Wartung von Einrichtungen, die für die Sicherheit oder Regelmäßigkeit des Flugbetriebs wichtig sind.
- (7) Staatstelegramme:

Staatstelegramme sind Meldungen, die von an Bord eines Luftfahrzeugs befindlichen Staatsoberhäuptern oder diesen gleichgestellten Personen übermittelt werden.

- (8) Für die aufgeführten Meldungen ist die angegebene Reihenfolge für die Vorrangbehandlung maßgebend.
- (9) Flugbetriebsmeldungen und Staatstelegramme sind auf Frequenzen des Fluginformationsdienstes oder einer anderen von der Flugverkehrskontrolle zugewiesenen Frequenz zu übermitteln, um die Durchführung der Flugverkehrskontrolle nicht zu beeinträchtigen.

## **6. VERFAHRENSWEISE IM SPRECHFUNKVERKEHR**

- (1) Um eine knappe, unmissverständliche und einheitliche Übermittlungsform zu erzielen, sind möglichst die in den Anlagen enthaltenen Redewendungen und Sprechgruppen zu verwenden.
  1. Es ist deutlich und im Tonfall der Umgangssprache sowie mit gleich bleibendem Stimmaufwand und gleich bleibender Sprechgeschwindigkeit zu sprechen.
  2. Sachfremde und unsachliche Äußerungen sind nicht zulässig.
- (2) Redewendungen wie SOFORT / IMMEDIATELY oder BESCHLEUNIGEN SIE / EXPEDITE werden von der Flugverkehrskontrolle nur angewendet, wenn dies unumgänglich ist. Ist eine unmittelbare Ausführung aus Gründen der sicheren Flugdurchführung nicht möglich, ist der Anweisung - soweit möglich - zu folgen und die Flugverkehrskontrolle entsprechend zu unterrichten.
- (3) Abkürzungen im Sprechfunkverkehr sind nicht zulässig. Das gilt nicht für im Flugverkehr gebräuchliche Abkürzungen (z. B. ATC, FIR, IFR, RVR, VFR, VMC, VOR), für die Q-Gruppen (z.B. QNH, QFE, QDM) und für Abkürzungen von Luftfahrzeugmustern (z.B. ATR 72, MD 11).
- (4) Das Rufzeichen ist am Beginn der Meldung zu übermitteln. Eine direkte Antwort auf eine Meldung kann stattdessen auch durch das Rufzeichen beendet werden.
- (5) Das Verlassen einer Kontrollfrequenz, ausgenommen nach Erreichen der endgültigen Parkposition (on blocks), ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Flugverkehrskontrolle gestattet. Das Verlassen einer Frequenz des Fluginformationsdienstes ist zu melden.
- (6) Flüge in Lufträumen der Klassen E und G können von der Flugverkehrskontrolle aufgefordert werden, das Verlassen des Luftraums zu melden bzw. auf der Frequenz zu verbleiben.

- (7) Führer von Luftfahrzeugen haben das Fehlen der vorgeschriebenen Flächennavigationsausrüstung bei der Aufnahme der Funkverbindung mit der Flugverkehrskontrolle sowie nach jedem Frequenzwechsel mit der Sprechgruppe NON RNAV nach ihrem Rufzeichen anzukündigen.
- (8) Führer von Luftfahrzeugen haben den Ausfall der Flächennavigationsausrüstung bei der Aufnahme der Funkverbindung mit der Flugverkehrskontrolle sowie nach jedem Frequenzwechsel mit der Sprechgruppe UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT nach ihrem Rufzeichen anzukündigen.

## **7. HERSTELLEN DER SPRECHFUNKVERBINDUNG**

- (1) Die Sprechfunkverbindung ist wie folgt herzustellen:

Einleitungsanruf:

1. Rufzeichen der anzusprechenden Funkstelle;
2. Rufzeichen der rufenden Funkstelle.

Antwort:

1. Rufzeichen der anzusprechenden Funkstelle;
2. Rufzeichen der antwortenden Funkstelle.

- (2) Wenn zu erwarten ist, dass die gerufene Funkstelle den Anruf empfängt, kann eine Meldung unmittelbar im Anschluss an den Einleitungsanruf gesendet werden. Dieses Verfahren darf bei Flügen nach Sichtflugregeln nur nach Aufforderung zum Frequenzwechsel durch die Flugverkehrskontrolle angewendet werden.
- (3) Wird bei einem Anruf das Rufzeichen der rufenden Funkstelle nicht verstanden, ist die Sprechgruppe WIEDERHOLEN SIE IHR RUFZEICHEN / SAY AGAIN YOUR CALL SIGN zu verwenden.
- (4) Besteht bei einer Funkstelle Ungewissheit darüber, ob sie gerufen wurde, so ist dieser Anruf nicht zu beantworten, sondern ein weiterer klärender Anruf abzuwarten.
- (5) Bei jedem Frequenzwechsel hat der Luftfahrzeugführer auf einem Flug nach Instrumentenflugregeln die derzeitige Flughöhe und bei Steig- bzw. Sinkflug zusätzlich die freigegebene Flughöhe anzugeben. Bei einem Wechsel von der Anflugkontrolle zur Flugplatzkontrolle entfällt die Angabe der Flughöhe. Bei Anflügen zu Flughäfen mit Parallelpistensystem ist neben dem Rufzeichen des Luftfahrzeugs die Bezeichnung der angeflogenen Piste zu nennen.
- (6) Abweichende Verfahren zur Herstellung einer Sprechfunkverbindung können durch die zuständige Flugsicherungsorganisation im Einvernehmen mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festgelegt und müssen im Luftfahrthandbuch Deutschland veröffentlicht werden.
- (7) Gelingt es einem Luftfahrzeugführer nicht, auf der vorgeschriebenen Frequenz Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle aufzunehmen,

so hat er zu versuchen, eine Sprechfunkverbindung auf anderen für die Flugstrecke festgelegten Frequenzen herzustellen, z.B. der Notfrequenz 121,500 MHz. Bleiben auch diese Versuche erfolglos, hat er sich zu bemühen, eine Sprechfunkverbindung mit anderen Bodenfunkstellen oder Luftfahrzeugen aufzunehmen. Kommt auch über diese eine Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle nicht zustande, hat der Luftfahrzeugführer die Funkausfallverfahren zu befolgen.

Anmerkung: Mit der missbräuchlichen Benutzung von Kontrollfrequenzen muss gerechnet werden.

## **8. BESTÄTIGEN VON MELDUNGEN**

- (1) Der Empfang von Meldungen ist zu bestätigen, soweit nicht nachfolgend eine Ausnahme zugelassen wird.
- (2) Von der Bestätigung einer Meldung durch die Bodenfunkstelle kann bei wiederholten Standortmeldungen von Luftfahrzeugen, die sich bei bestehender Sprechfunkverbindung in der Platzrunde eines Flugplatzes ohne Flugverkehrskontrollstelle befinden, abgesehen werden. Erbittet die Luftfunkstelle eine Bestätigung oder ist sonst ersichtlich, dass sich die Meldung ausschließlich an die Bodenfunkstelle richtet, sind auch solche Meldungen von der Bodenfunkstelle zu bestätigen.
- (3) Eine Luftfunkstelle hat den Empfang einer Meldung durch das Übermitteln des eigenen Rufzeichens und ggf. der Redewendung VERSTANDEN / ROGER zu bestätigen.
  1. Die Luftfunkstelle hat die sicherheitsrelevante Teile von Flugverkehrskontrollfreigaben und Anweisungen durch Wiederholung zu bestätigen. Folgende Meldungsteile sind immer vollständig durch Wiederholung zu bestätigen:
    - a) Streckenfreigaben der Flugverkehrskontrolle;
    - b) Freigaben und Anweisungen, auf eine Piste zu rollen, auf einer Piste zu landen, zu starten, zu rollen oder zurück zu rollen, vor einer Piste zu halten oder eine Piste zu überqueren;
    - c) Betriebspiste;
    - d) Höhenmessereinstellungen;
    - e) SSR-Codes;
    - f) Höhenanweisungen;

Anmerkung: Wird die Flughöhe eines Luftfahrzeugs in Relation zum Standardluftdruck 1013,2 hPa gemeldet, sollen die Worte FLUGFLÄCHE / FLIGHT LEVEL dem Höhenwert vorangestellt werden. Wird die Flughöhe in Relation zu QNH / QFE gemeldet, soll dem Höhenwert das Wort FUSS / FEET folgen.

- g) Steuerkurs- und Geschwindigkeitsanweisungen;
- h) neu zugewiesene Funkkanäle;
- i) Übergangsflächen, unabhängig davon, ob diese von einem Lotsen übermittelt wurden oder in ATIS-Aussendungen enthalten sind.

2. Andere Anweisungen sind durch Zurücklesen oder in einer Art und Weise, die anzeigt, dass diese verstanden wurden und befolgt werden, z.B. mit der Redewendung WILCO, zu bestätigen.
- (4) Eine Bodenfunkstelle hat den Empfang einer Meldung einer Luftfunkstelle zu bestätigen durch:
  1. das Übermitteln des Rufzeichens der Luftfunkstelle und ggf. einer Redewendung wie z.B. VERSTANDEN / ROGER;  
oder
  2. das Übermitteln des eigenen Rufzeichens und ggf. einer Redewendung wie z.B. VERSTANDEN / ROGER;  
oder
  3. das Übermitteln des Rufzeichens der Luftfunkstelle, des eigenen Rufzeichens und ggf. einer Redewendung wie z.B. VERSTANDEN / ROGER.
- (5) Nach Herstellen der Funkverbindung können, wenn eine Verwechslung ausgeschlossen ist, im Rufzeichen der Bodenfunkstelle:
  - die Ortsbezeichnung bzw. der Name der Bodenfunkstelle  
oder
  - die Funktionsbezeichnungund einzelne Redewendungen, wie z. B. VERSTANDEN / ROGER, weggelassen werden.
- (6) Wenn die Bestätigung einer Meldung nach geeigneten Versuchen, sie einzuholen, ausbleibt, gilt die Meldung als nicht übermittelt.

## 9. MEHRFACHANRUF

- (1) Funkstellen des beweglichen Flugfunkdienstes können gleichzeitig **mehrere** Funkstellen anrufen.
- (2) Die in einem Mehrfachanruf gerufenen Funkstellen haben den Empfang der Meldung in der von der rufenden Funkstelle benutzten Reihenfolge zu bestätigen.

## 10. ALLGEMEINER ANRUF

- (1) Funkstellen des beweglichen Flugfunkdienstes können gleichzeitig alle Funkstellen, die auf einer Frequenz hörbereit sind, anrufen.
- (2) Ein allgemeiner Anruf beginnt mit der Redewendung AN ALLE / ALL STATIONS, gefolgt von dem Rufzeichen der sendenden Funkstelle und endet mit dem Wort ENDE / OUT.
- (3) Eine Bestätigung eines allgemeinen Anrufs wird nicht erwartet.



## **11. BLINDESENDUNGEN**

- (1) Wenn der Luftfahrzeugführer vergeblich versucht hat, eine Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle aufzunehmen, er aber Anzeichen dafür hat, dass seine Sendungen empfangen werden, so hat er über die Vorschrift des Punkt 7. Absatz (6) hinaus wichtige Meldungen blind auszusenden. Die Meldung ist mit der Redewendung BLINDESENDUNG / TRANSMITTING BLIND zu beginnen und anschließend vollständig zu wiederholen. Dabei ist die Zeit und / oder Position anzugeben, zu der die nächste Sendung stattfinden wird, und, für den Fall eines beabsichtigten Frequenzwechsels, auch diese Frequenz sowie die zu rufende Bodenfunktstelle.
- (2) Ist es einer Bodenfunktstelle nicht möglich, mit einem Luftfahrzeug Sprechfunkverbindung auf einer der Frequenzen, die das Luftfahrzeug möglicherweise abhört, herzustellen, hat sie, wenn nötig:
  1. andere Bodenfunktstellen um Hilfe zu bitten, das Luftfahrzeug zu rufen bzw. Meldungen weiterzuleiten;
  2. Luftfahrzeuge in der Nähe zu ersuchen, Funkverbindung herzustellen und Meldungen weiterzugeben.
- (3) Bleiben die oben genannten Versuche erfolglos, soll die Bodenfunktstelle Meldungen für das Luftfahrzeug durch Blindsendung auf der / den Frequenz(en), die das Luftfahrzeug möglicherweise abhört, absetzen (z.B. den Notfrequenzen 121,5 MHz und 243,0 MHz).
- (4) Blindsendungen von Flugverkehrskontrollfreigaben an ein Luftfahrzeug durch ein anderes Luftfahrzeug sind nur nach spezieller Aufforderung der Flugverkehrskontrolle weiterzugeben.

## **12. NOTVERKEHR**

- (1) Ein Notanruf soll durch das vorzugsweise dreimalige Aussenden des Notsignals MAYDAY eingeleitet und auf der benutzten Frequenz oder auf einer Notfrequenz übermittelt werden; er soll an eine bestimmte Bodenfunktstelle gerichtet sein und muss das Rufzeichen des in Not befindlichen Luftfahrzeugs enthalten.
- (2) Die dem Notanruf folgende Notmeldung soll folgende Angaben enthalten:
  1. Art der Notlage;
  2. Absichten des Luftfahrzeugführers;
  3. Art der gewünschten Hilfe;
  4. Angaben über Standort, Kurs und Flughöhe.
- (3) Die in Not befindliche oder die den Notverkehr steuernde Funkstelle kann allen oder bestimmten, den Notverkehr störenden Funkstellen Funkstille mit der Anordnung HALTEN SIE FUNKSTILLE MAYDAY / STOP TRANSMITTING MAYDAY auferlegen.

- (4) Wenn der Notverkehr beendet ist oder die Aufrechterhaltung der Funkstille nicht mehr nötig ist, hat die Funkstelle, die den Notverkehr gesteuert hat, auf derselben Frequenz die Meldung NOTVERKEHR BEENDET / DISTRESS TRAFFIC ENDED zu übermitteln.
- (5) Die Benutzung der Notfrequenzen ist nur in Notfällen oder bei Ausfall aller anderen Frequenzen gestattet.

### **13. DRINGLICHKEITSVERKEHR**

- (1) Ein Dringlichkeitsanruf soll durch das vorzugsweise dreimalige Aussenden des Dringlichkeitssignals PAN PAN eingeleitet und auf der benutzten Frequenz übermittelt werden; er soll an eine bestimmte Bodenfunkstelle gerichtet sein und muss das Rufzeichen des die Meldung absetzenden Luftfahrzeugs enthalten.

Anmerkung: Ein Dringlichkeitsanruf kann auch das eigene Luftfahrzeug betreffen.

- (2) Die dem Dringlichkeitsanruf folgende Dringlichkeitsmeldung soll folgende Angaben enthalten:
  1. Art der Schwierigkeit oder Beobachtung;
  2. andere, für die Hilfeleistung wichtige Informationen;
  3. falls zutreffend, Absichten des Luftfahrzeugführers;
  4. falls zutreffend, Angaben über Standort, Kurs und Flughöhe.
- (3) Bei der Kommunikation in Sondersituationen / medizinischen Notfällen ist zwischen Situationen mit notwendiger Vorrangbehandlung und Fällen, bei denen (lediglich) Bodenabfertigungsprozesse betroffen sind, zu unterscheiden. Vorrangbehandlung und Mitteilungen von medizinischen Notfällen mit Vorrangbehandlung sind über Frequenz direkt mit der Bodenfunkstelle der Flugverkehrskontrollstelle zu kommunizieren.

### **14. ÜBERPRÜFEN VON FUNKANLAGEN**

- (1) Testübermittlungen müssen in folgender Form erfolgen:
  - a) Kennung der gerufenen Funkstelle;
  - b) Kennung der rufenden Funkstelle;
  - c) die Wörter „RADIO CHECK“;
  - d) die verwendete Frequenz.

- (2) Die Antwort auf eine Testübermittlung muss in folgender Form erfolgen:
- a) Kennung der Funkstelle, die den Funktest anfordert;
  - b) Kennung der antwortenden Funkstelle;
  - c) Angaben zur Verständlichkeit der Funkstelle, die den Funktest anfordert.

- (3) Die Verständlichkeit des Funktests ist anhand der folgenden Skala zu bewerten:

1 = unverständlich	(unreadable),
2 = zeitweise verständlich	(readable now and then),
3 = schwer verständlich	(readable but with difficulty),
4 = verständlich	(readable),
5 = sehr gut verständlich	(perfectly readable).

## **15. FLUGRUNDFUNKDIENST**

- (1) Der Fluggrundfunkdienst wird mittels Sprechfunk durchgeführt. Er wird auf den im Luftfahrthandbuch Deutschland bzw. in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemachten Frequenzen zu den dort angegebenen Zeiten sowie bei Bedarf auch auf anderen Frequenzen bzw. zu anderen Sendezeiten durchgeführt.

## ANLAGE 1 RUFZEICHEN VON BODENFUNKSTELLEN

(1) Das Rufzeichen einer Bodenfunkstelle setzt sich zusammen aus der Ortsbezeichnung oder dem Namen der Bodenfunkstelle und einer der nachfolgend aufgeführten Funktionsbezeichnungen:

(2) Für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs in **englischer** Sprache:

- |                |   |
|----------------|---|
| a) CONTROL     | Bezirkskontrolle ohne Radar;  |
| b) APPROACH    | An- und Abflugkontrolle ohne Radar;   |
| c) RADAR       | Flugverkehrskontrolle mit Radar;  |
| d) DEPARTURE   | Abflugkontrolle mit Radar;  |
| e) ARRIVAL     | Anflugkontrolle mit Radar;  |
| f) DIRECTOR    | Endanflugkontrolle mit Radar;   |
| g) PRECISION   | Endanflugkontrolle mit Präzisionsradar;   |
| h) TOWER       | Flugplatzkontrolle;   |
| i) GROUND      | Flugverkehrskontrolle auf dem Rollfeld;   |
| j) DELIVERY    | Übermittlung von Streckenfreigaben;   |
| k) INFORMATION | Fluginformationsdienst durch die DFS;   |
| l) APRON       | Bewegungslenkung auf dem Vorfeld durch den Flughafenunternehmer;                                      |
| m) INFO        | Flugplatzinformationen durch den Flugleiter an unkontrollierten Flugplätzen <b>ohne</b> AFIS-Anbieter |
| n) INFO        | Flugplatz-Fluginformationsdienst an unkontrollierten Flugplätzen <b>mit</b> AFIS-Anbieter             |
| o) DISPATCH    | Übermittlung von Flugbetriebsmeldungen einer Luftverkehrsgesellschaft;                                |
| p) MONITOR     | TRA Überwachung mit Radar;  |
| q) RESCUE      | Einsatzleitung Feuerwehr;   |
| r) COCKPIT     | Luftfahrzeug in der Direktkommunikation mit RESCUE.   |

(3) Für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs in **deutscher** Sprache :

- a) TURM                      Flugplatzkontrolle;
- b) ROLLKONTROLLE      Flugverkehrskontrolle auf dem Rollfeld;
- c) INFORMATION        Fluginformationsdienst durch die DFS;
- d) START oder SCHULE    Ausbildung von Luftfahrern;
- e) INFO                    Flugplatzinformationen durch den Flugleiter an unkontrollierten Flugplätzen **ohne** AFIS-Anbieter
- f) INFO                    Flugplatz-Fluginformationsdienst an unkontrollierten Flugplätzen **mit** AFIS-Anbieter
- g) VORFELD                Bewegungslenkung auf dem Vorfeld durch den Flughafenunternehmer;
- h) SEGELFLUG             Segelflugbetrieb;
- i) RÜCKHOLER             Segelflugbegleit- und Rückholbetrieb;
- j) VERFOLGER             Freiballonbegleit- und Rückholbetrieb;
- k) WETTBEWERB         Wettbewerbsveranstaltungen;
- l) RESCUE                 Einsatzleitung Feuerwehr;
- m) COCKPIT                Luftfahrzeug in der Direktkommunikation mit RESCUE.

Anmerkung: Die Bodenfunkstelle AFIS ist in der Regel an solchen unkontrollierten Flugplätzen eingerichtet, für die ein Gebiet mit Funkkommunikationspflicht (RMZ) eingerichtet worden ist und den Flugverkehrsdienst AFIS im Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland ausgewiesen haben.

(4) Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung kann im Bedarfsfall dem Verwendungszweck entsprechende zusätzliche Rufzeichen festlegen.

(5) Rufzeichen von Fahrzeugen auf der aktiven Betriebspiste sind örtlich zu regeln.

## ANLAGE 2 RUFZEICHEN VON LUFTFUNKSTELLEN

(1) Rufzeichen von Luftfunkstellen müssen einem der folgenden Typen entsprechen.

Typ a): die Zeichen des Eintragungszeichens des Luftfahrzeugs; oder

Typ b): die im Sprechfunk verwendete Bezeichnung des Luftfahrzeugbetreibers, gefolgt von den letzten vier Zeichen des Eintragungszeichens des Luftfahrzeugs;

Typ c): die im Sprechfunk verwendete Bezeichnung des Luftfahrzeugbetreibers, gefolgt von der Flugnummer.

(2) Abgekürzte Rufzeichen

Die Rufzeichen von Luftfahrzeugen im Sprechfunkverkehr unter Punkt (1), ausgenommen Rufzeichen vom Typ c), können wie folgt abgekürzt werden:

a) Abgekürzte Rufzeichen im Sprechfunkverkehr gemäß Nummer (3) dürfen nur verwendet werden, nachdem ein Funkkontakt erfolgreich hergestellt wurde und eine Verwechslung unwahrscheinlich ist. Ein Luftfahrzeug darf sein abgekürztes Rufzeichen erst verwenden, nachdem es die Bodenfunkstelle bereits verwendet hat.

b) Bei der Erteilung von Freigaben der Flugverkehrskontrolle und der Wiederholung solcher Freigaben haben Lotsen und Piloten stets das Rufzeichen des Luftfahrzeugs zu verwenden, für das die Freigabe gilt. Bei Mitteilungen aus anderen Anlässen sind, nachdem der Kontakt hergestellt wurde, kontinuierliche Zweiweg-Übermittlungen bis zur Beendigung des Kontakts ohne eine weitere Identifizierung oder einen weiteren Anruf zulässig.

(3) Abgekürzte Rufzeichen sind wie folgt zu bilden:

Typ a): das erste Zeichen des Eintragungszeichens und mindestens die zwei letzten Zeichen des Rufzeichens;

Typ b): die im Sprechfunk verwendete Bezeichnung des Luftfahrzeugbetreibers und mindestens die zwei letzten Zeichen des Rufzeichens;

Typ c): kein abgekürztes Rufzeichen.

### BEISPIELE:

Rufzeichen	Typ a)	Typ b)	Typ c)
Vollständig	DESEL	CONDOR ABUC	LUFTHANSA 462
Abgekürzt	DEL oder DSEL	CONDOR UC oder CONDOR BUC	(keine Kurzform)

- (4) Ein Luftfahrzeug darf den Typ seines Rufzeichens im Sprechfunkverkehr während des Fluges nicht ändern, ausgenommen vorübergehend auf Anweisung einer Flugverkehrskontrollstelle im Interesse der Sicherheit.
- (5) Unbeschadet der Festlegungen in den Nummern (1) bis (4) haben Luftfahrzeugführer bei der Aufnahme der Funkverbindung mit der Flugverkehrskontrolle sowie nach jedem Frequenzwechsel ihrem Rufzeichen die folgenden Zusätze anzufügen:
- a) Bei Luftfahrzeugen der Wirbelschleppenkategorie HEAVY das Wort HEAVY, sowie bei Luftfahrzeugen des Typs Airbus A380 das Wort SUPER;
  - b) Bei Luftfahrzeugen ohne die vorgeschriebene Flächennavigationsausrüstung den Zusatz NON RNAV;  
Anmerkung: Für ein- und zweisitzige militärische Strahlflugzeuge der Bundeswehr wird auf diesen Zusatz verzichtet.
  - c) Bei Luftfahrzeugen mit Vorrangbehandlung, gemäß den Bestimmungen des BMVI den Zusatz GOVERNMENT FLIGHT bzw. PREFERENCE FLIGHT;
  - d) Luftfahrzeugführer von Formationsflügen das Wort FORMATION oder FLIGHT.

### ANLAGE 3 ÜBERMITTELN VON BUCHSTABEN

- (1) Wenn es erforderlich ist, Rufzeichen, Wörter oder Abkürzungen zu buchstabieren, ist das ICAO-Buchstabieralphabet zu benutzen:

Buchstabe	Schlüsselwort	Aussprache
A	Alfa	Alfa
B	Bravo	Brawo
C	Charlie	Tschahrli
D	Delta	Delta
E	Echo	Ecko
F	Foxtrot	Foxtrot
G	Golf	Golf
H	Hotel	Hotel
I	India	Indja
J	Juliott	Dschuljett
K	Kilo	Kilo
L	Lima	Lima
M	Mike	Maik
N	November	Nowemmba
O	Oscar	Osska
P	Papa	Papah
Q	Quebec	Kibeck
R	Romeo	Rohmio
S	Sierra	Sierra
T	Tango	Tängo
U	Uniform	Juniform
V	Victor	Wiktor
W	Whiskey	Wisski
X	X-ray	Exrey
Y	Yankee	Jänki
Z	Zulu	Sulu

- (2) Zur Unterscheidung von Pisten sind folgende Bezeichnungen zu verwenden:

L: LINKS / LEFT  
R: RECHTS / RIGHT  
C: CENTER / CENTER

- (3) Verwendung von ATS-Strecken Kennungen im Funkverkehr

Im Sprechfunkverkehr ist der Grundbuchstabe einer Kennung nach dem Buchstabieralphabet gemäß Punkt (1) anzugeben. Werden die Präfixe K, U oder S verwendet, sind sie im Sprechfunkverkehr wie folgt in englischer Sprache zu sprechen:

K: KOPTER  
U: UPPER  
S: SUPERSONIC



In der Regel ist der normalsprachliche Name signifikanter Punkte, die durch den Standort einer Funknavigationshilfe gekennzeichnet sind, oder der eindeutige, fünf Buchstaben lange und als solcher aussprechbare „Namenscode“ für signifikante Punkte, die nicht durch den Standort einer Funknavigationshilfe gekennzeichnet sind, zu verwenden, um im Sprechfunkverkehr Bezug auf signifikante Punkte zu nehmen. Wird der normalsprachliche Name für den Standort einer Funknavigationshilfe nicht verwendet, ist er durch die codierte Kennung zu ersetzen, die im Sprechfunkverkehr nach dem Buchstabieralphabet anzugeben ist. Im Sprechfunkverkehr ist die normalsprachliche Kennung für Standardinstrumentenabflug- und -anflugstrecken zu verwenden.

## ANLAGE 4 ÜBERMITTELN VON ZAHLEN UND ZEICHEN

(1) Ziffern und Zeichen sind wie folgt zu übermitteln:

Ziffer oder Zeichen	Aussprache	
	deutsch	englisch
0	null	siro
1	eins	woan
2	zwo	tuh
3	drei	tri
4	vier	fohr
5	fünf	feif
6	sechs	six
7	sieben	sewen
8	acht	äit
9	neun	neiner
,	Komma	dessimel
.	Komma	dessimel
/	Schrägstrich	deiägonel

- (2) Alle Zahlen, die bei der Übermittlung von Luftfahrzeug-Rufzeichen, Steuerkursen, Pisten, Windrichtung und Geschwindigkeit verwendet werden, sind durch getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln.
- (3) Werte von Flugflächen sind durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer bei Werten, die aus ganzen Hundertern bestehen.
- (4) Die Höhenmessereinstellung ist durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer bei einer Einstellung von 1.000 hPa, die als „EIN TAUSEND / ONE THOUSAND“ zu übermitteln ist.
- (5) Alle Zahlen, die bei der Übermittlung von Transpondercodes verwendet werden, sind durch getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer dass Transpondercodes, die aus ganzen Tausendern bestehen, zu übermitteln sind, indem die Ziffer in der Tausenderzahl ausgesprochen und das Wort „TAUSEND / THOUSAND“ hinzugefügt wird.
- (6) Alle Zahlen, die bei der Übermittlung anderer als der in den Nummern (2) bis (5) genannten Informationen verwendet werden, sind durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer dass alle Zahlen, die ganze Hunderter und ganze Tausender beinhalten, zu übermitteln sind, indem jede einzelne Ziffer in der Zahl der Hunderter oder Tausender ausgesprochen und jeweils das Wort „HUNDERT / HUNDRED“ oder „TAUSEND / THOUSAND“ hinzugefügt wird. Kombinationen von Tausendern und ganzen Hundertern sind zu übermitteln, indem jede einzelne Ziffer in der Zahl der Tausender ausgesprochen und das Wort „TAUSEND / THOUSAND“ hinzugefügt wird, danach die Zahl der Hunderter, gefolgt von dem Wort „HUNDERT / HUNDRED“.

## BEISPIELE:

300	DREI HUNDERT
4000	VIER TAUSEND
13 600	EINS DREI TAUSEND SECHS HUNDERT
4 300	VIER TAUSEND DREI HUNDERT

- (7) Ist eine Klärung, dass die übermittelte Zahl aus ganzen Tausendern und/oder ganzen Hundertern besteht, erforderlich, ist die Zahl durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln.
- (8) Bei der Übermittlung von Informationen über die Richtung zu einem Objekt oder zu Verkehr nach Uhrzeigerstellung ist die Information durch Aussprache der Ziffern zusammen, z. B. „ZEHN UHR / TEN O'CLOCK“, „ELF UHR / ELEVEN O'CLOCK“, zu übermitteln.
- (9) Anweisungen zum Fliegen eines Vollkreises können in der englischen Sprache mit „**MAKE A (LEFT / RIGHT) THREESIXTY**“ erteilt werden.
- (10) Die Übermittlung von Rufzeichen von Luftfunkstellen des Typs c) (siehe Anlage 2), und Luftfahrzeugmustern, die aus gleichen Ziffern bestehen, kann durch die Worte ZWOMAL / DOUBLE oder DREIMAL / TRIPLE (z.B. DLH 444 als LUFT-HANSA TRIPLE FOUR, Boeing 777 als Boeing TRIPLE SEVEN) vereinfacht werden.
- (11) Beträgt der **VHF-Sprechfunkkanalabstand 25 kHz oder 8,33 kHz**, sind im Sprechfunkverkehr **drei Stellen nach dem Komma** zu sprechen. Ist die zweite und dritte Ziffer nach dem Komma eine Null, genügt das Sprechen der ersten Ziffer nach dem Komma.

## BEISPIELE:

Gesprochen als

118,000	EINS EINS ACHT KOMMA NULL ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118,025	EINS EINS ACHT KOMMA NULL ZWO FÜNF ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE
118,005	EINS EINS ACHT KOMMA NULL NULL FÜNF ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE
118,010	EINS EINS ACHT KOMMA NULL EINS NULL ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO

- (12) Zahlen mit Dezimalkomma/Dezimalpunkt sind einzeln zu übermitteln, wobei das Dezimalkomma/der Dezimalpunkt an der betreffenden Stelle durch das Wort „KOMMA / DECIMAL“ anzugeben ist.

## ANLAGE 5 ÜBERMITTELN VON SICHTWERTEN

(1) Die Werte für Flugsicht, Bodensicht und Pistensichtweite sind wie folgt zu übermitteln:

- |                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| 1. in Metern                        | bei einer Sicht von weniger als 5 Kilometern;                               |
| 2. in Kilometern                    | bei einer Sicht von 5 Kilometern oder mehr, aber weniger als 10 Kilometern; |
| 3. als eine Sicht von 10 Kilometern | bei einer Sicht von 10 Kilometern oder mehr.                                |

**ANLAGE 6**  
**ANWEISEN / MELDEN VON FLUGHÖHEN UND GESCHWINDIGKEITEN**

Flughöhen und Geschwindigkeiten sind wie folgt anzuweisen / zu melden:

- (1) Für Höhen über NN ist der Höhenangabe das Wort FUSS / FEET anzufügen.
- (2) Für Flugflächen ist der Höhenangabe die Bezeichnung FLUGFLÄCHE / FLIGHT LEVEL voranzustellen.
- (3) Im unteren Luftraum sind Fluggeschwindigkeiten auf der Grundlage der angezeigten Eigengeschwindigkeit (IAS) in Knoten anzugeben, und zwar grundsätzlich in Einheiten von 10 Knoten oder Vielfachen davon. Im oberen Luftraum sind Fluggeschwindigkeiten grundsätzlich in Machzahlen anzugeben.
- (4) In der englischen Sprache sind beim Anweisen bzw. Melden von Flughöhen (Höhen über NN oder Höhen über Grund oder Flugflächen) die Worte TO und FOR nicht zu verwenden.

## ANLAGE 7 REDEWENDUNGEN

- (1) Im Sprechfunk- bzw. Fernsprechverkehr sind die nachfolgenden Redewendungen zu verwenden:

<b>Redewendung</b>	<b>Bedeutung</b>
ACKNOWLEDGE	Let me know that you have received and understood this message
BESTÄTIGEN SIE	Teilen Sie mit, dass die Meldung empfangen und verstanden wurde
AFFIRM POSITIV	Yes Ja
APPROVED GENEHMIGT	Permission for proposed action granted Erlaubnis für das vorgeschlagene Verfahren erteilt
BREAK	I hereby indicate the separation between portions of the message (To be used where there is no clear distinction between the text and other portions of the message)
TRENNUNG	Ich zeige hiermit die Trennung zwischen Teilen der Meldung an (Zu benutzen, wenn keine klare Trennung zwischen dem Text und anderen Teilen der Meldung erkannt werden kann)
BREAK BREAK	I hereby indicate the separation between messages transmitted to different aircraft in a very busy environment
TRENNUNG TRENNUNG	Ich zeige hiermit die Trennung zwischen Meldungen an, die in einer hochbelasteten Verkehrssituation an verschiedene Luftfahrzeuge übermittelt werden
CANCEL AUFGEHOBEN	Cancel the previously transmitted clearance Die vorher übermittelte Freigabe ist aufgehoben
CHECK	Examine a system or procedure (Not to be used in any other context. No answer is normally expected)
CHECK	Prüfen Sie ein System oder ein Verfahren (In keinem anderen Zusammenhang zu verwenden. Normalerweise wird keine Antwort erwartet)

<b>Redewendung</b>	<b>Bedeutung</b>
CLEARED FREI	Authorized to proceed under the conditions specified Genehmigung, unter festgelegten Bedingungen zu verfahren
CONFIRM BESTÄTIGEN SIE	I request verification of (clearance, instruction, action, information) Ich erbitte Bestätigung der (Freigabe, Anweisung, Handlung, Information)
CONTACT RUFEN SIE	Establish communications with... Stellen Sie Funkverbindung her mit...
CORRECT KORREKT	"True" or "Accurate" "Wahr" oder "Richtig"
CORRECTION BERICHTIGUNG	An error has been made in this transmission (or message indicated). The correct version is... Bei der Übermittlung ist ein Fehler unterlaufen, es muss richtig heißen...
DISREGARD IGNORIEREN SIE	Ignore Ignorieren Sie
HOW DO YOU READ WIE VERSTEHEN SIE MICH	What is the readability of my transmission (see point 14.) Wie ist die Verständlichkeit meiner Sendung (siehe Punkt 14.)
MAINTAIN BEHALTEN SIE ... BEI / BLEIBEN SIE	Continue in accordance with the condition(s) specified or in its literal sense Fahren Sie gemäß den festgelegten Bedingungen fort oder im buchstäblichen Sinne
I SAY AGAIN ICH WIEDERHOLE	I repeat for clarity or emphasis Ich wiederhole zur Klarstellung oder Betonung
MONITOR MONITOR	Listen out on (frequency / channel) Hören Sie (Frequenz / Kanal) ab
NEGATIVE NEGATIV	No / Permission not granted / That is not correct / Not capable Nein / Erlaubnis nicht erteilt / Das ist nicht richtig / Nicht in der Lage
NON RNAV NON RNAV	Announcement of missing RNAV equipment Angabe wenn Flächennavigationsausrüstung fehlt

<b>Redewendung</b>	<b>Bedeutung</b>
OVER	My transmission is ended and I expect a response from you
KOMMEN	Meine Übermittlung ist beendet, und ich erwarte Ihre Antwort
Note: Anmerkung:	Not normally used in VHF communications Im Sprechfunkverkehr im VHF-Bereich normalerweise nicht genutzt
OUT	This exchange of transmission is ended and no response is expected
ENDE	Die Übermittlung der Meldung ist beendet. Ich erwarte keine Antwort
Note: Anmerkung:	Not normally used in VHF communications Im Sprechfunkverkehr im VHF-Bereich normalerweise nicht genutzt
READ BACK	Repeat all, or the specified part, of this message back to me exactly as received
WIEDERHOLEN SIE WÖRTLICH	Wiederholen Sie alles oder den bezeichneten Teil dieser Meldung wörtlich
RECLEARED	A change has been made to your last clearance and this new clearance supersedes your previous clearance or part thereof
FREIGABEÄNDERUNG	Es hat sich eine Änderung gegenüber Ihrer letzten Freigabe ergeben, diese neue Freigabe ersetzt die vorherige Freigabe oder Teile davon
REPORT MELDEN SIE	Pass me the following information Geben Sie mir die folgende Information
REQUEST ERBITTE	I would like to know / I wish to obtain Ich möchte wissen / Ich beantrage
ROGER VERSTANDEN	I have received all of your last transmission Ich habe Ihre letzte Meldung vollständig erhalten
Note:	Under no circumstances to be used in reply to a question requiring <b>READ BACK</b> or a direct answer in the affirmative ( <b>AFFIRM</b> ) or negative sense ( <b>NEGATIVE</b> ).
Anmerkung:	Unter keinen Umständen zu benutzen, wenn die Art der Meldung eine <b>wörtliche Wiederholung, POSITIV</b> oder <b>NEGATIV</b> als Antwort erfordern würde.



<b>Redewendung</b>	<b>Bedeutung</b>
SAY AGAIN	Repeat all, or the following part, of your last transmission
WIEDERHOLEN SIE	Wiederholen Sie alles oder den folgenden Teil Ihrer Meldung
SPEAK SLOWER SPRECHEN SIE LANGSAMER	Reduce your rate of speech Vermindern Sie Ihre Sprechgeschwindigkeit
SQUAWK SQUAWK	Switch transponder to the following setting Schalten Sie den Transponder auf Mode / Code
STANDBY STANDBY	Wait and I will call you Warten Sie und ich werde Sie rufen
Note:	The caller would normally re-establish contact if the delay is lengthy. STANDBY is not an approval or denial.
Anmerkung:	Die rufende Station wird normalerweise erneut Funkverbindung herstellen, falls sich die Verzögerung über einen längeren Zeitraum erstreckt. STANDBY ist keine Zustimmung oder Ablehnung.
UNABLE	I cannot comply with your request, instruction or clearance
NICHT MÖGLICH	Ich kann Ihrer Anfrage, Anweisung oder Freigabe nicht Folge leisten
Note:	UNABLE is normally followed by a reason.
Anmerkung:	NICHT MÖGLICH wird normalerweise durch eine Begründung ergänzt
WILCO	I understand your message and will comply with it.
WILCO	Ich habe Ihre Nachricht verstanden und werde entsprechend handeln
WORDS TWICE	<b>Request:</b> Communication is difficult. Please send every word, or group of words, twice <b>Information:</b> Since communication is difficult, every word, or group of words, in this message will be sent twice
WORTE DOPPELT	<b>Aufforderung:</b> Die Verständigung ist schwierig. Bitte senden Sie jedes Wort, oder jede Gruppe von Worten, doppelt. <b>Information:</b> Da die Verständigung schwierig ist, wird jedes Wort, oder jede Gruppe von Worten, in dieser Meldung doppelt gesendet

## ANLAGE 8 SPRECHGRUPPEN

### ALLGEMEINES

- (1) Die nachstehenden Sprechgruppen können nicht alle Situationen abdecken. Bei Bedarf sind daher zusätzliche Sprechgruppen, die kurz gefasst und unmissverständlich sind, zu verwenden.
- (2) Die Aufteilung der Sprechgruppen in Kapitel bedeutet nicht, dass Sprechgruppen eines Kapitels nicht in anderen Situationen angewendet werden dürfen.
- (3) Fettgedruckte Teile der Sprechgruppen sind grundsätzlich anzuwendende Standard-Sprechgruppen.
- (4) Mit Sternchen (\*) gekennzeichnete Teile der Sprechgruppen sind - soweit erforderlich - zusätzlich zu benutzen.
- (5) Durch Schrägstrich (/) getrennte Teile der Sprechgruppen sind - soweit erforderlich - alternativ zu benutzen.
- (6) Durch Klammern gekennzeichnete Teile der Sprechgruppen sind durch die entsprechenden Angaben zu ersetzen.

#### **Deutsche Sprechgruppen**

L = Luftfunkstelle

B = Bodenfunkstelle

#### **Englische Sprechgruppen**

A = Aircraft radio station

G = Ground radio station

### 1. FLUGPLÄTZE OHNE FLUGVERKEHRSKONTROLLE AERODROMES WITHOUT AIR TRAFFIC CONTROL

#### 1.1 Rollen / Schweben Taxiing / air-taxiing

L: **ROLLE VON** (Position) **ZU**  
(Zielpunkt)

L: **ROLLE \*ÜBER** (Position / Roll-  
strecke)\* **ZUM / ZUR** (Positi-  
on) \***VERMEIDE** (Information)\*

L: **SCHWEBE ZUM HUB-  
SCHRAUBERABSTELL-  
PLATZ / HELIPAD / ZUR  
HUBSCHRAUBERPARKPO-  
SITION** (Position)

A: **TAXIING FROM** (significant  
point) **TO** (destination)

A: **TAXIING \*VIA** (significant  
point / taxi route)\* **TO** (signifi-  
cant point) \***AVOIDING** (in-  
formation)\*

A: **AIR-TAXIING TO HELICOP-  
TER STAND / HELIPAD /  
HELICOPTER PARKING  
POSITION** (significant point)

L: **ÜBERQUERE PISTE** (Bezeichnung) \*HINTER LAN-DENDER / LANDEDEM / ABFLIEGENDER / ABFLIE-GENDEM (Lfz.-Muster)\*

A: **WILL CROSS RUNWAY** (designator) \*BEHIND LAND-ING / DEPARTING (type of aircraft)\*

Anmerkung: ROLLEN wird bei Hubschrauberverkehr durch SCHWEBEN ersetzt, wenn der Hubschrauber schwebt.

Note: For helicopter traffic, TAXI is substituted by AIR-TAXI if the helicopter hovers.

### 1.11 Rollinformation für abfliegende Luftfahrzeuge Taxi information for departing aircraft

L: (Lfz.-Muster) (Position) **VFR ÜBER** (Abflugstrecke) / **NACH** (Richtung) \*(Absichten)\*

A: (type of aircraft) (significant point) **VFR VIA** (departure route) / **TO THE** (direction) \*(intentions)\*

B: **PISTE** (Bezeichnung)\***ÜBER** (Rollstrecke)\* **WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN** \***BÖEN** (Geschwindigkeit) **KNOTEN**\* \***QNH** (Ziffern) (Verkehrsinformation)\*

G: **RUNWAY** (designator) \***VIA** (taxi route)\* **WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS** \***GUSTS** (speed) **KNOTS**\* \***QNH** (figures) (traffic information)\*

### 1.2 Abflug Departure

B: **MELDEN SIE** \***ABFLUG**\* **BEREIT**

G: **REPORT** \***WHEN**\* **READY** \***FOR DEPARTURE**\*

L: \***ABFLUG**\***BEREIT**

A: **READY** \***FOR DEPARTURE**\*

B: **WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN** \***BÖEN** (Geschwindigkeit) **KNOTEN**\* (Verkehrsinformation)

G: **WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS** \***GUSTS** (speed) **KNOTS**\* (traffic information)

L: **ERBITTE RECHTSKURVE** \***NACH DEM ABHEBEN**\*

A: **REQUEST RIGHT TURN** \***WHEN AIRBORNE**\*

B: **RECHTSKURVE** \***NACH DEM ABHEBEN**\* **GENEHMIGT**

G: **RIGHT TURN APPROVED** \***WHEN AIRBORNE**\*

L: **STARTE / STARTE HINTER LAN-DENDER / LANDEDEM / ABFLIEGENDER / ABFLIE-GENDEM** (Lfz.-Muster)

A: **TAKING OFF / WILL TAKE OFF BEHIND LANDING / DEPARTING** (type of aircraft)

### 1.3 Anflug Approach

L: (Lfl.-Muster) (Position) <b>ZUR LANDUNG / ZUM TIEFANFLUG / AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN</b>	A: (type of aircraft) (significant point) <b>FOR LANDING / LOW APPROACH / TOUCH AND GO</b>
B: <b>PISTE</b> (Bezeichnung) <b>WIND</b> (Richtung) <b>GRAD</b> (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN</b> * <b>BÖEN</b> (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN</b> * * <b>QNH</b> (Ziffern) (Verkehrsinformation)*	G: <b>RUNWAY</b> (designator) <b>WIND</b> (direction) <b>DEGREES</b> speed) <b>KNOTS</b> * <b>GUSTS</b> (speed) <b>KNOTS</b> * * <b>QNH</b> (figures) (traffic information)*
L: <b>ERBITTE RECHTSPLATZRUNDE / RECHTEN GEGENANFLUG / RECHTEN QUERANFLUG / GERADEAUSANFLUG</b>	A: <b>REQUEST RIGHT TRAFFIC CIRCUIT / RIGHT DOWNWIND / RIGHT BASE / STRAIGHT-IN-APPROACH</b>
B: <b>RECHTSPLATZRUNDE / RECHTER GEGENANFLUG / RECHTER QUERANFLUG GENEHMIGT</b>	G: <b>RIGHT TRAFFIC CIRCUIT / RIGHT DOWNWIND / RIGHT BASE APPROVED</b>

Anmerkung: Die Luftaufsicht / Flugleitung (auch AFIS) kann im Einzelfall Ausnahmen von der vorgeschriebenen Richtung der Platzrunde zulassen. Sie ist nicht berechtigt, Flugverkehrskontrolle durchzuführen.

Note: The aviation supervision office / flight control (e.g. AFIS) may allow exceptions to the prescribed direction of the traffic circuit in individual cases. They are not authorized to conduct air traffic control.

### 1.4 Besondere Absichten des Luftfahrzeugführers Special intentions of the pilot

L: <b>STARTE DURCH</b>	A: <b>GOING AROUND</b>
L: <b>MACHE TIEFANFLUG</b>	A: <b>MAKING LOW APPROACH</b>
L: <b>MACHE KURZE / LANGE LANDUNG</b>	A: <b>MAKING SHORT / LONG LANDING</b>
L: <b>MACHE ZIELLANDEÜBUNG</b>	A: <b>MAKING SPOT LANDING</b>
L: <b>FLIEGE AN ZUR BANNERAUFNAHME</b>	A: <b>APPROACHING FOR BANNER PICK-UP</b>
L: <b>FLIEGE AN ZUM BANNER- / SEILABWURF</b>	A: <b>APPROACHING TO DROP BANNER / ROPE</b>
L: <b>FLIEGE PLATZRUNDE(N)</b>	A: <b>FLYING TRAFFIC CIRCUIT(S)</b>
L: <b>MACHE AUFSETZ- UND DURCHSTARTÜBUNG</b>	A: <b>MAKING TOUCH AND GO</b>
L: <b>VERLASSE IHRE FREQUENZ</b>	A: <b>LEAVING YOUR FREQUENCY</b>

## 1.5 Anweisungen zur Abwehr von Gefahren Instructions for protection from danger

B: <b>HALTEN SIE POSITION</b> *(Begründung)*	G: <b>HOLD POSITION</b> *(reason)*
L: <b>HALTE</b>	A: <b>HOLDING</b>
B: <b>VERLASSEN SIE SOFORT PISTE</b> *(Begründung)*	G: <b>VACATE RUNWAY IMMEDIATELY</b> *(reason)*
L: <b>VERLASSE SOFORT PISTE</b>	A: <b>VACATING RUNWAY IMMEDIATELY</b>
B: <b>BESCHLEUNIGEN SIE START / ROLLEN</b> *(Begründung)*	G: <b>EXPEDITE TAKE-OFF / TAXI</b> *(reason)*
L: <b>BESCHLEUNIGE</b>	A: <b>EXPEDITING</b>
B: <b>START / LANDUNG NICHT ERLAUBT</b> *(Begründung)*	G: <b>TAKE-OFF / LANDING NOT PERMITTED</b> *(reason)*
B: <b>SOFORT ANHALTEN</b> *(Wiederholen des Lfz.-Rufzeichens) SOFORT ANHALTEN*	G: <b>STOP IMMEDIATELY</b> *(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY*
L: <b>HALTE AN</b>	A: <b>STOPPING</b>
B: <b>STARTEN SIE DURCH</b> *(Begründung)*	G: <b>GO AROUND</b> *(reason)*
L: <b>STARTE DURCH</b>	A: <b>GOING AROUND</b>

Anmerkung: Weitere Sprechgruppen für Flüge von und zu Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrolle sind in Kapitel 3 dieses Anhangs zu finden.

Note: Further phraseologies for flights from and to aerodromes without air traffic control are to be found in chapter 3 of this attachment.

## 2. FLUGPLÄTZE MIT FLUGVERKEHRSKONTROLLE AERODROMES WITH AIR TRAFFIC CONTROL

### 2.1 Anlassverfahren Luftfahrzeug / Flugverkehrskontrolle Start up procedures Aircraft / Air Traffic Control

L: (Position) *INFORMATION (ATIS-Kennbuchstabe)* <b>ERBITTE ANLASSEN</b>	A: (significant point) *INFORMATION (ATIS code letter)* <b>REQUEST START UP</b>
B: <b>ANLASSEN ERLAUBT</b>	G: <b>START UP APPROVED</b>
B: <b>ANLASSEN NEGATIV</b> (Begründung)	G: <b>NEGATIVE START UP</b> (reason)
B: *ERWARTEN SIE* <b>ANLASSEN UM</b> (Zeit)	G: *EXPECT* <b>START UP AT</b> (time)
B: *ERWARTEN SIE ABFLUG UM (Zeit)* <b>ANLASSEN NACH EIGENEM ERMESSEN</b>	G: *EXPECT DEPARTURE (time)* <b>START UP AT OWN DISCRETION</b>
B: <b>MELDEN SIE ANLASSBEREIT</b>	G: <b>REPORT READY TO / FOR START</b> *UP*

2.11 Anlassverfahren Bodenmannschaft / Pilot  
Start up procedures Ground crew / Cockpit

G: **\*ARE YOU\* READY TO / FOR START \*UP\***

A: **STARTING NUMBER** (engine number(s))

Note 1: The ground crew should follow this exchange by either a reply on the intercom or a distinct visual signal to indicate that all is clear and that the start up as indicated may proceed.

Note 2: Unambiguous identification of the parties concerned is essential in any communications between ground crew and pilots.

2.12 Zurückdrücken / Zurückrollen  
Push back / power back

G: **ARE YOU READY FOR PUSH BACK / POWER BACK**

A: **READY FOR PUSH BACK / POWER BACK**

A: (significant point) **REQUEST PUSH BACK / POWER BACK**

G: **PUSH BACK / POWER BACK APPROVED**

G: **PUSH BACK / POWER BACK NEGATIVE**

G: **STAND BY**

G: **PUSH BACK / POWER BACK AT OWN DISCRETION**

G: **EXPECT (number) MINUTES DELAY \*DUE (reason)\***

G: **CONFIRM BRAKES RELEASED**

A: **BRAKES RELEASED**

G: **COMMENCING PUSH BACK / POWER BACK**

G: **PUSH BACK / POWER BACK COMPLETED**

A: **STOP PUSH BACK / POWER BACK**

G: **CONFIRM BRAKES SET**

A: **BRAKES SET**

A: **DISCONNECT**

G: **DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT / RIGHT**

Anmerkung: Diesem Dialog folgt ein optisches Signal, welches sich an den Piloten richtet, um anzuzeigen, dass die Abtrennung abgeschlossen und die Maschine rollbereit ist.

Note: This exchange is followed by a visual signal to the pilot to indicate that disconnect is completed and all is clear for taxiing.

2.13 Schleppzugverfahren  
Tow procedures

A: **REQUEST TOW** (company name) (type of aircraft) **FROM** (significant point) **TO** (significant point)

G: **TOW APPROVED VIA** (route)

G: **HOLD POSITION**

G: **STAND BY**

## 2.2 Flugplatzdaten für abfliegende Luftfahrzeuge Aerodrome data for departing aircraft

- |  |  |
|--|--|
| L: <b>ERBITTE ABFLUGINFORMATION</b>  | A: <b>REQUEST DEPARTURE INFORMATION</b>  |
| B: <b>PISTE</b> (Bezeichnung) <b>WIND</b> (Richtung) <b>GRAD</b> (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN</b> * <b>BÖEN</b> (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN</b> * * <b>SICHT</b> (Ziffern) <b>METER / KILOMETER</b> *; <b>PISTENSICHTWEITE</b> (Ziffern) <b>METER / KEILNE ANGABEN</b> * <b>TEMPERATUR</b> (Ziffern) <b>TAUPUNKT</b> (Ziffern) <b>QNH</b> (Ziffern) | G: <b>RUNWAY</b> (designator) <b>WIND</b> (direction) <b>DEGREES</b> (speed) <b>KNOTS</b> * <b>GUSTS</b> (speed) <b>KNOTS</b> * * <b>VISIBILITY</b> (figures) <b>METRES / KILOMETRES</b> *; <b>RVR</b> (figures) <b>METRES / NOT REPORTED</b> * <b>TEMPERATURE</b> (figures) <b>DEW POINT</b> (figures) <b>QNH</b> (figures) |

## 2.3 Rollverfahren Taxi Procedures

### 2.31 Abflug mit Flugplan Departure with flight plan

- |  |   |
|--|---|
| L: (Position) * <b>INFORMATION</b> (ATIS-Kennbuchstabe)* <b>ERBITTE ROLLEN</b> | A: (significant point) * <b>INFORMATION</b> (ATIS code letter)* <b>REQUEST TAXI</b> |
|--|---|

### 2.32 Abflug ohne Flugplan Departure without flight plan

- |  |  |
|--|--|
| L: (Lfz.-Muster) (Position) <b>VFR ÜBER</b> (Abflugstrecke) * <b>INFORMATION</b> (ATIS-Kennbuchstabe)* <b>ERBITTE ROLLEN</b> *(Absichten)* | A: (type of aircraft) (significant point) <b>VFR VIA</b> (departure route) * <b>INFORMATION</b> (ATIS code letter)* <b>REQUEST TAXI</b> *(intentions)* |
|--|--|

### 2.33 Rollen / Schweben Taxi / Air-taxi

- |  |   |
|--|---|
| B: <b>ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE</b> (Bezeichnung) <b>ÜBER</b> (Rollstrecke) * <b>WIND</b> (Richtung) <b>GRAD</b> (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN</b> * <b>BÖEN</b> (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN</b> * * <b>QNH</b> (Ziffern)* | G: <b>TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY</b> (designator) <b>VIA</b> (taxi route) * <b>WIND</b> (direction) <b>DEGREES</b> (speed) <b>KNOTS</b> * * <b>GUSTS</b> (speed) <b>KNOTS</b> * * <b>QNH</b> (figures)* |
| B: <b>ROLLEN / DREHEN SIE IN DIE / DEN ERSTE(N) / ZWEITE(N) / PASSENDEN</b> (Rollstrecke) <b>LINKS / RECHTS</b> * <b>UND RUFEN SIE ROLLKONTROLLE</b> *   | G: <b>TAXI / TURN FIRST / SECOND / CONVENIENT</b> (taxi route) <b>LEFT / RIGHT</b> * <b>AND CONTACT GROUND</b> *  |

B: <b>ROLLEN SIE ÜBER</b> (Rollstrecke)	G: <b>TAXI VIA</b> (taxi route)
B: <b>ROLLEN SIE AUF PISTE</b> (Bezeichnung)	G: <b>TAXI VIA RUNWAY</b> (designator)
B: <b>ROLLEN SIE ZUM</b> (Zielpunkt auf dem Flugplatz)	G: <b>TAXI TO</b> (destination on aerodrome)
L: <b>ERBITTE ZURÜCKROLLEN PISTE</b> (Bezeichnung)	A: <b>REQUEST BACKTRACK RUNWAY</b> (designator)
B: <b>ZURÜCKROLLEN *GENEHMIGT* PISTE</b> (Bezeichnung)	G: <b>BACKTRACK *APPROVED* RUNWAY</b> (designator)
L: (Position) <b>ERBITTE ROLLEN</b> (zu Zielpunkt auf dem Flugplatz)	A: (significant point) <b>REQUEST TAXI</b> (to destination on aerodrome)
B: <b>ROLLEN SIE GERADEAUS</b>	G: <b>TAXI STRAIGHT AHEAD</b>
B: <b>GEWÄHREN SIE</b> (Beschreibung und Position des Verkehrs) <b>VORFAHRT</b>	G: <b>GIVE WAY TO</b> (description and position of traffic)
L: <b>GEWÄHRE</b> *(Verkehr)* <b>VORFAHRT</b>	A: <b>GIVING WAY *TO</b> (traffic)*
L: <b>VERKEHR</b> / (Lfz.-Muster) <b>IN SICHT</b>	A: <b>TRAFFIC</b> / (type of aircraft) <b>IN SICHT</b>
B: <b>ROLLEN SIE IN DIE HALTEBUCHT</b>	G: <b>TAXI INTO HOLDING BAY</b>
B: <b>FOLGEN SIE</b> (Beschreibung des Verkehrs)	G: <b>FOLLOW</b> (description of traffic)
B: <b>VERLASSEN SIE PISTE</b> (Bezeichnung)	G: <b>VACATE RUNWAY</b> (designator)
B: <b>MELDEN SIE VERLASSEN</b>	G: <b>REPORT VACATED</b>
L: <b>PISTE</b> *(Bezeichnung)* <b>VERLASSEN</b>	A: <b>RUNWAY</b> *(designator)* <b>VACATED</b>
B: <b>IHRE PARKPOSITION / IHR STANDPLATZ</b> (Bezeichnung)	G: <b>YOUR STAND / GATE</b> (designator)
B: <b>BESCHLEUNIGEN SIE ROLLEN</b> *(Begründung)*	G: <b>EXPEDITE TAXI</b> *(reason)*
L: <b>BESCHLEUNIGE</b>	A: <b>EXPEDITING</b>
B: <b>*VORSICHT* ROLLEN SIE LANGSAMER</b> *(Begründung)*	G: <b>*CAUTION* TAXI SLOWER</b> *(reason)*
L: <b>ROLLE LANGSAMER</b>	A: <b>SLOWING DOWN</b>
B: <b>SCHWEBEN SIE ZUM HUBSCHRAUBERABSTELLPLATZ / HELIPAD / ZUR HUBSCHRAUBERPARKPOSITION</b> (Position)	G: <b>AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND / HELIPAD/ HELICOPTER PARKING POSITION</b> (significant point)
L: <b>SCHWEBE ZUM HUBSCHRAUBER-ABSTELLPLATZ / HELIPAD / ZUR HUBSCHRAUBER-PARKPOSITION</b> (Position)	A: <b>AIR-TAXIING TO HELICOPTER STAND / HELIPAD / HELICOPTER PARKING POSITION</b> (significant point)

Anmerkung: ROLLEN wird bei Hubschrauberverkehr durch SCHWEBEN ersetzt, wenn der Hubschrauber schwebt. ROLLEN wird bei Anweisungen an Fahrzeuge durch die Phrase FAHREN ersetzt.



Note: For helicopter traffic, TAXI is substituted by AIR-TAXI if the helicopter hovers. For instructions to vehicles the phrase TAXI is substituted by the phrase PROCEED.

### 2.34 Halten Holding

B: **HALTEN SIE POSITION**  
\*(Begründung)\*  
L: **HALTE**  
G: **HOLD POSITION** \*(reason)\*  
A: **HOLDING**

### 2.35 Halten vor einer Piste To hold short of a runway

B: **HALTEN SIE** (Richtung) **VON**  
(Position)  
B: **HALTEN SIE** (Entfernung)  
**VON / VOR** (Position)  
B: **HALTEN SIE VOR** (Position)  
L: **HALTE / HALTE VOR** (Position)  
B: **HALTEN SIE AM** \*CAT II / III\*  
**ROLLHALT**  
G: **HOLD** (direction) **OF** (significant point)  
G: **HOLD** (distance) **FROM**  
(significant point)  
G: **HOLD SHORT OF** (significant point)  
A: **HOLDING / HOLDING SHORT**  
G: **HOLD AT** \*CAT II / III\*  
**HOLDING POINT**

### 2.36 Überqueren einer Piste To cross a runway

L: **ERBITTE ÜBERQUEREN**  
\*DER\* **PISTE** (Bezeichnung)  
B: **ÜBERQUEREN SIE PISTE**  
(Bezeichnung) \*MELDEN SIE  
VERLASSEN\*  
B: **BESCHLEUNIGEN SIE ÜBER-**  
**QUEREN DER PISTE** (Be-  
zeichnung) \*VERKEHR (Lfz.-  
Muster) (Entfernung) MEILEN  
ENDANFLUG\*  
L: **PISTE** (Bezeichnung) **VER-**  
**LASSEN**  
A: **REQUEST** \*TO\* **CROSS**  
**RUNWAY** (designator)  
G: **CROSS RUNWAY** (designator)  
\*REPORT VACATED\*  
G: **EXPEDITE CROSSING**  
**RUNWAY** (designator)  
\*TRAFFIC (type of aircraft)  
(distance) MILES FINAL\*  
A: **RUNWAY** (designator) **VA-**  
**CATED**

Anmerkung: Wird die Meldung "Piste verlassen" angefordert, ist sie dann zu übermitteln, wenn sich das Luftfahrzeug vollständig hinter dem entsprechenden Rollhalt befindet.

Note: If the report "runway vacated" is requested it shall be made when the entire aircraft is beyond the relevant runway holding point.

2.37 Wenn eine Rollanweisung eine Freigabegrenze jenseits einer Piste beinhaltet  
When a taxi instruction contains a taxi limit beyond a runway

- |  |  |
|--|--|
| <p><b>B: ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE</b> (Bezeichnung)<br/><b>ÜBER</b> (genaue Angabe der Rollstrecke) <b>HALTEN SIE VOR PISTE</b> (Bezeichnung) / <b>ÜBERQUEREN SIE PISTE</b> (Bezeichnung)</p> | <p><b>G: TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY</b> (designator) <b>VIA</b> (specific taxi route to be followed) <b>HOLD SHORT OF RUNWAY</b> (designator) / <b>CROSS RUNWAY</b> (designator)</p> |
|--|--|

Anmerkung 1: Wird eine Rollanweisung zu einer Freigabegrenze jenseits einer Piste erteilt, hat diese eine explizite Freigabe zum Überqueren dieser Piste oder zum Halten vor dieser Piste zu enthalten.

Note 1: When a taxi instruction is given to a taxi limit beyond a runway, it shall contain an explicit permission to cross that runway or an instruction to hold short of that runway.

Anmerkung 2: **Rollhalt**

Ein bezeichneter Ort zum Schutz einer Piste, einer Hindernisbegrenzungsfläche oder eines ILS / MLS-kritischen oder -relevanten Bereiches, an dem rollende Luftfahrzeuge und Fahrzeuge anhalten und warten müssen, es sei denn sie haben von der Flugplatzkontrollstelle eine andere Genehmigung erhalten.

Note 2: **Holding point**

A designated position intended to protect a runway, an obstacle limitation surface, or an ILS / MLS critical / sensitive area at which taxiing aircraft and vehicles shall stop and hold, unless otherwise authorized by the aerodrome control tower.

2.38 Start von einer Rollbahneinmündung  
Intersection Take-Off

- |   |  |
|---|--|
| <p><b>L: ERBITTE ABFLUG VON PISTE</b> (Bezeichnung),<br/><b>ROLLBAHNEINMÜNDUNG</b> (Bezeichnung)</p>  | <p><b>A: REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY</b> (designator),<br/><b>INTERSECTION</b> (designator)</p>  |
| <p><b>B: VERSTANDEN, ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE</b> (Bezeichnung),<br/><b>ROLLBAHNEINMÜNDUNG</b> (Bezeichnung)<br/><b>*ÜBER</b> (Rollstrecke)*</p> | <p><b>G: ROGER, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY</b> (designator),<br/><b>INTERSECTION</b> (designator)<br/><b>*VIA</b> (taxi route)*</p>    |
| <p><b>B: NEGATIV, ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE</b> (Bezeichnung),<br/><b>ROLLBAHNEINMÜNDUNG</b> (Bezeichnung)<br/><b>*ÜBER</b> (Rollstrecke)*</p>    | <p><b>G: NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY</b> (designator),<br/><b>INTERSECTION</b> (designator)<br/><b>*VIA</b> (taxi route)*</p> |

- B: **IST ABFLUG VON PISTE**  
(Bezeichnung),  
**ROLLBAHNEINMÜNDUNG**  
(Bezeichnung)  
**MÖGLICH**
- B: **TORA PISTE** (Bezeichnung),  
**VON ROLLBAHNEINMÜNDUNG**  
(Bezeichnung), (Distanz in Metern)

- G: **ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY**  
(designator),  
**INTERSECTION**  
(designator)
- G: **TORA RUNWAY** (designator),  
**FROM INTERSECTION**  
(designator), (distance in metres)

#### 2.4 Abfluganweisungen Departure instructions

- |   |   |
|---|---|
| L: <b>ERBITTE ABFLUGANWEISUNGEN</b> *(Details)*   | A: <b>REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS</b> *(details)*  |
| B: <b>VERLASSEN SIE KONTROLLZONE</b> *SONDER-VFR*<br><b>ÜBER</b> (Strecke) *IN (Ziffern)<br>FUSS / ODER HÖHER / TIEFER* *(Anweisungen)* | G: <b>LEAVE CONTROL ZONE</b><br>*SPECIAL VFR* <b>VIA</b> (route)<br>*AT (figures) FEET / OR<br>ABOVE / BELOW*<br>*(instructions)* |
| B: <b>ABFLUG ÜBER</b> (Bezeichnung)<br><b>NICHT MÖGLICH</b><br>*(Begründung)*   | G: <b>UNABLE TO ISSUE DEPARTURE VIA</b> (designator)<br>*(reason)*  |
| B: <b>MELDEN SIE</b> *ABFLUG-*<br><b>BEREIT</b>   | G: <b>REPORT</b> *WHEN* <b>READY</b><br>*FOR DEPARTURE*   |
| B: <b>SIND SIE</b> *ABFLUG-* <b>BEREIT</b>  | G: <b>ARE YOU READY</b> *FOR<br>DEPARTURE*  |
| L: *ABFLUG-* <b>BEREIT</b>  | A: <b>READY</b> *FOR DEPARTURE*   |
| B: <b>SIND SIE BEREIT ZUM<br/>SOFORTABFLUG</b>  | G: <b>ARE YOU READY FOR<br/>IMMEDIATE DEPARTURE</b>   |
| L: *BIN* <b>BEREIT ZUM SOFORT-<br/>ABFLUG</b>   | A: <b>READY FOR IMMEDIATE<br/>DEPARTURE</b>   |
| B: <b>NACH DEM ABHEBEN</b><br>(Anweisungen)   | G: <b>WHEN AIRBORNE</b> (instructions)  |

#### 2.5 Freigabe auf die Piste zu rollen und Startfreigabe abzuwarten Clearance to enter runway and await take-off clearance

- |  |  |
|--|--|
| B: <b>ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE</b> (Bezeichnung)<br>*DORT HALTEN*                                  | G: <b>LINE UP RUNWAY</b> (designator) *AND WAIT*                                       |
| B: <b>ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE</b> (Bezeichnung)<br>*BEREITHALTEN FÜR / ERWARTEN SIE SOFORTABFLUG* | G: <b>LINE UP RUNWAY</b> (designator) *BE READY FOR / EXPECT IMMEDIATE*<br>*DEPARTURE* |

2.51 Konditionelle Freigabe  
Conditional clearance

- |   |   |
|---|---|
| B: <b>MELDEN SIE LANDENDE / ABFLIEGENDE</b> (Verkehrsinformation) <b>IN SICHT</b>   | G: <b>REPORT LANDING / DEPARTING</b> (traffic information) <b>IN SIGHT</b>  |
| L: <b>LANDENDE / ABFLIEGENDE</b> (Verkehrsinformation) <b>IN SICHT / NICHT IN SICHT</b>   | A: <b>LANDING / DEPARTING</b> (traffic information) <b>IN SIGHT / NOT IN SIGHT</b>  |
| B: <b>HINTER LANDENDER / ABFLIEGENDER</b> (Verkehrsinformation) <b>ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE</b> (Bezeichnung) <b>*DORT HALTEN* DAHINTER</b> | G: <b>BEHIND LANDING / DEPARTING</b> (traffic information) <b>LINE UP RUNWAY</b> (designator) <b>*AND WAIT* BEHIND</b>      |
| L: <b>HINTER LANDENDER / ABFLIEGENDER</b> (Verkehrsinformation) <b>ROLLE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE</b> (Bezeichnung) <b>*HALTE DORT* DAHINTER</b>       | A: <b>BEHIND LANDING / DEPARTING</b> (traffic information) <b>LINING UP RUNWAY</b> (designator) <b>*AND WAITING* BEHIND</b> |
| B: <b>KORREKT / NEGATIV</b>   | G: <b>CORRECT / NEGATIVE</b>  |

Anmerkung: Konditionelle Freigaben sind einschließlich der Bedingung(en) wörtlich (z.B.: HINTER LANDENDER...) zu wiederholen.

Note: Conditional clearances shall be read back verbatim including condition(s) (e.g. BEHIND LANDING...).

2.6 Start  
Take-off

- |  |  |
|--|--|
| B: <b>WIND</b> (Richtung) <b>GRAD</b> (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN</b> <b>*BÖEN</b> (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN* *MELDEN SIE ABHEBEN* PISTE</b> (Bezeichnung) <b>START FREI</b> | G: <b>WIND</b> (direction) <b>DEGREES</b> (speed) <b>KNOTS</b> <b>*GUSTS</b> (speed) <b>KNOTS* *REPORT AIRBORNE* RUNWAY</b> (designator) <b>CLEARED FOR TAKE-OFF</b> |
| B: <b>WIND</b> (Richtung) <b>GRAD</b> (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN</b> <b>*BÖEN</b> (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN* PISTE</b> (Bezeichnung) <b>FREI ZUM SOFORT START</b>           | G: <b>WIND</b> (direction) <b>DEGREES</b> speed) <b>KNOTS</b> <b>*GUSTS</b> (speed) <b>KNOTS* RUNWAY</b> (designator) <b>CLEARED *FOR* IMMEDIATE TAKE-OFF</b>        |

2.61 Hubschrauber-Betrieb  
Helicopter operation

B: **WIND** (Richtung) **GRAD**  
(Geschwindigkeit) **KNOTEN**  
\*BÖEN (Geschwindigkeit)  
KNOTEN\* **PISTE** (Bezeichnung) **START FREI**

G: **WIND** (direction) **DEGREES**  
(speed) **KNOTS** \*GUSTS  
(speed) **KNOTS**\* **RUNWAY**  
(designator) **CLEARED FOR TAKE-OFF**

B: **WIND** (Richtung) **GRAD**  
(Geschwindigkeit) **KNOTEN**  
\*BÖEN (Geschwindigkeit)  
KNOTEN\* **START FREI**  
\*VOM\* **HELIPAD / VON** (Position, wenn nicht Piste / helipad)

G: **WIND** (direction) **DEGREES**  
(speed) **KNOTS** \*GUSTS  
(speed) **KNOTS**\* **CLEARED FOR TAKE-OFF** \*FROM THE\*  
**HELIPAD / FROM** (location, if not runway / helipad)

2.62 Wenn der Freigabe zum Start nicht nachgekommen wurde  
When take-off clearance has not been complied with

B: **STARTEN SIE SOFORT ODER VERLASSEN SIE DIE PISTE** \*(Anweisungen)\*

G: **TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY** \*(instructions)\*

B: **STARTEN SIE SOFORT ODER HALTEN SIE** \*(Position)  
z.B.: VOR DER PISTE (Bezeichnung)\*

G: **TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD** \*(significant point)  
e.g. SHORT OF RUNWAY (designator)\*

2.63 Streichen einer Startfreigabe  
To cancel a take-off clearance

B: **HALTEN SIE POSITION STARTFREIGABE AUFGEHOBEN ICH WIEDERHOLE STARTFREIGABE AUFGEHOBEN** \*(Begründung)\*

G: **HOLD POSITION CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF** \*(reason)\*

L: **HALTE**

A: **HOLDING**

2.64 Startabbruch nachdem der Startlauf begonnen wurde  
To stop a take-off after an aircraft has commenced take-off roll

B: **SOFORT ANHALTEN** \*(Wiederholen des Rufzeichens der Luftfunkstelle) **SOFORT ANHALTEN**\*

G: **STOP IMMEDIATELY** \*(repeat aircraft call sign) **STOP IMMEDIATELY**\*

L: **HALTE AN**

A: **STOPPING**

2.65 Nach dem Abheben  
When airborne

L: <b>ERBITTE LINKS- / RECHTS- KURVE</b>	A: <b>REQUEST LEFT / RIGHT TURN</b>
B: <b>LINKS- / RECHTSKURVE NEGATIV / GENEHMIGT</b>	G: <b>LEFT / RIGHT TURN NEGA- TIVE / APPROVED</b>
B: <b>WARTEN SIE AUF LINKS- / RECHTSKURVE</b>	G: <b>STAND BY FOR LEFT / RIGHT TURN</b>
L: <b>LINKS- / RECHTSKURVE NICHT MÖGLICH</b> *(Begründung)*	A: <b>UNABLE LEFT / RIGHT TURN *(reason)*</b>
B: <b>NACH ERREICHEN / DURCH- / ÜBERFLIEGEN VON</b> (Höhe oder Position) (Anweisungen)	G: <b>AFTER REACHING / PASS- ING</b> (level or significant point) (instructions)
B: (Standard-Abflugstreckename und -nummer) <b>ABFLUG- STRECKE</b>	G: (standard departure name and number) <b>DEPARTURE</b>

2.66 Zu fliegender Steuerkurs  
Heading to be followed

B: <b>STEIGEN SIE GERADEAUS / IN PISTENRICHTUNG</b> *(Anweisungen)*	G: <b>CLIMB STRAIGHT AHEAD / ON RUNWAY HEADING</b> *(instructions)*
B: <b>NACH DEM ABHEBEN</b>	G: <b>WHEN AIRBORNE</b>
B: <b>FLIEGEN SIE / DREHEN SIE LINKS / RECHTS STEUER- KURS</b> (drei Ziffern) / <b>IN PIS- TENRICHTUNG / STEIGEN SIE</b> (Anweisungen)	G: <b>FLY / TURN LEFT / RIGHT HEADING</b> (three figures) / <b>CONTINUE RUNWAY HEADING / CLIMB</b> (instruc- tions)

2.7 Einflug in die Kontrollzone / Platzrunde  
Entering control zone / aerodrome traffic circuit

L: (Lfl.-Muster) <b>VFR</b> (Position / Höhe über NN) *INFORMA- TION (ATIS-Kennbuchstabe)* <b>ZUR LANDUNG / ZUM TIEF- ANFLUG / ZUM AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN</b>	A: (type of aircraft) <b>VFR</b> (signifi- cant point / altitude) *INFORMATION (ATIS code letter)* <b>FOR LANDING / LOW APPROACH / TOUCH AND GO</b>
B: <b>FLIEGEN SIE IN DIE KON- TROLLZONE</b> *SONDER-VFR* <b>ÜBER</b> (Strecke) *IN (Ziffern) FUSS* <b>PISTE</b> (Bezeichnung) <b>QNH</b> (Ziffern) *(Anweisungen)*	G: <b>ENTER CONTROL ZONE</b> *SPECIAL VFR* <b>VIA</b> (route) *AT (figures) FEET* <b>RUN- WAY</b> (designator) <b>QNH</b> (fig- ures) *(instructions)*

Anmerkung: Eine Freigabe zum Einflug in die Kontrollzone berechtigt nicht zum Einflug in die Platzrunde. Wird keine Freigabe zum Einflug in die Platzrunde erteilt, ist in die Warteschleife einzufliegen.

Note: A clearance to enter control zone is no authorisation to join traffic circuit. If no clearance to join traffic circuit was issued the holding pattern has to be entered.

**B: FLIEGEN SIE IN DIE**  
**\*RECHTS\* PLATZRUNDE /**  
**\*DIREKT IN\*DEN** (Teil der Platzrunde) **\*PISTE** (Bezeichnung) **\*WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN\* \*BÖEN** (Geschwindigkeit) **KNOTEN\* \*QNH** (Ziffern) **\*(Verkehrsinformation)\***

**G: JOIN \*RIGHT\* TRAFFIC**  
**CIRCUIT / \*DIRECT\*** (part of traffic circuit) **\*RUNWAY** (designator) **\*WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS\*** **\*GUSTS** (speed) **KNOTS\*** **\*QNH** (figures) **\*(traffic information)\***

Anmerkung: Wurde das QNH bereits mit der Freigabe zum Einflug in die Kontrollzone gegeben, erübrigt sich die nochmalige Angabe (außer bei Änderung des Wertes) bei der Freigabe zum Einflug in die Platzrunde.

Note: If the QNH was already delivered with the clearance to enter control zone, a repetition in the clearance to join traffic circuit is superfluous (except with changes of value).

## 2.71 Verkürzen der Platzrunde To shorten traffic circuit

**L: ERBITTE GERADEAUS- /**  
**DIREKTANFLUG PISTE** (Bezeichnung)

**A: REQUEST STRAIGHT-IN- /**  
**DIRECT APPROACH RUN-**  
**WAY** (designator)

**B: MACHEN SIE GERADEAUS- /**  
**DIREKTANFLUG PISTE** (Bezeichnung)  
**\*(Verkehrsinformation)\***

**G: MAKE STRAIGHT-IN- /**  
**DIRECT APPROACH RUN-**  
**WAY** (designator) **\*(traffic in-**  
**formation)\***

## 2.72 Hubschrauber-Betrieb Helicopter operation

**B: FLIEGEN / DREHEN SIE**  
**\*DIREKT\* ZUM / ZUR** (Position) **/ PISTE** (Bezeichnung) **/**  
**HELIPAD**  
**\*(Verkehrsinformation)\***

**G: PROCEED / TURN \*DIRECT\***  
**\*TO\*** (significant point) **/**  
**RUNWAY** (designator) **/**  
**HELIPAD** **\*(traffic in-**  
**formation)\***

2.73 Anfordern von Positionsmeldungen  
Request for position reports

- |  |   |
|--|---|
| B: <b>MELDEN SIE PLATZ / PISTE</b><br>(Bezeichnung) / <b>ANFLUGBE-<br/>FEUERUNG IN SICHT</b> | G: <b>REPORT FIELD / RUNWAY</b><br>(designator) / <b>APPROACH<br/>LIGHTS IN SIGHT</b> |
| B: <b>MELDEN SIE BEREIT FÜR<br/>SICHTFLUG</b>  | G: <b>REPORT VISUAL</b>   |
| B: <b>MELDEN SIE</b> (Einzelheiten /<br>Teil der Platzrunde)                                 | G: <b>REPORT</b> (details / part of<br>traffic circuit)                               |

2.74 Anweisungen für Landefolge  
Instructions for landing sequence

- |  |  |
|--|--|
| B: <b>NUMMER</b> (Ziffer) <b>FOLGEN<br/>SIE</b> (Lfz.-Muster, Position)<br><b>MELDEN SIE VERKEHR IN<br/>SICHT</b>                                | G: <b>NUMBER</b> (figure) <b>FOLLOW</b><br>(type of aircraft, position) <b>RE-<br/>PORT TRAFFIC IN SIGHT</b> |
| B: <b>MACHEN SIE KURZEN /<br/>LANGEN ANFLUG</b>  | G: <b>MAKE SHORT / LONG<br/>APPROACH</b>   |
| B: <b>VERLÄNGERN / VERKÜRZEN<br/>SIE GEGENANFLUG</b> (Einzel-<br>heiten)   | G: <b>EXTEND / SHORTEN<br/>DOWNWIND</b> (details)  |
| B: <b>*ANFLUG/ GEGENANFLUG /<br/>QUERANFLUG / ENDAN-<br/>FLUG* FORTSETZEN</b><br><b>*BEREITEN SIE SICH AUF<br/>MÖGLICHEN FEHLANFLUG<br/>VOR*</b> | G: <b>CONTINUE *APPROACH /<br/>BASE / DOWNWIND / FINAL*</b><br><b>*PREPARE FOR POSSIBLE<br/>GO AROUND*</b>   |
| B: <b>FLIEGEN SIE EINE WEITERE<br/>*RECHTS* PLATZRUNDE</b>   | G: <b>MAKE ANOTHER *RIGHT<br/>HAND* TRAFFIC CIRCUIT</b>  |

2.8 Landung  
Landing

- |   |   |
|---|---|
| B: <b>WIND</b> (Richtung) <b>GRAD</b><br>(Geschwindigkeit) <b>KNOTEN</b><br><b>*BÖEN</b> (Geschwindigkeit)<br><b>KNOTEN* PISTE</b> (Bezeich-<br>nung) <b>LANDUNG FREI</b> | G: <b>WIND</b> (direction) <b>DEGREES</b><br>(speed) <b>KNOTS *GUSTS</b><br>(speed) <b>KNOTS* RUNWAY</b><br>(designator) <b>CLEARED TO<br/>LAND</b> |
| B: <b>MACHEN SIE KURZE /<br/>LANGE LANDUNG</b>  | G: <b>MAKE SHORT / LONG<br/>LANDING</b>   |

Anmerkung: Um die Wahrscheinlichkeit von Missverständnissen zu reduzieren hat die Landefreigabe die Bezeichnung der Piste zu beinhalten.

Note: To reduce the potential for misunderstanding, the landing clearance shall include the designator of the landing runway.



2.81 Hubschrauber-Betrieb  
Helicopter operations

B: **WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN** \*BÖEN (Geschwindigkeit) **KNOTEN**\*  
**PISTE** (Bezeichnung) **LANDUNG FREI**

B: **WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN** \*BÖEN (Geschwindigkeit) **KNOTEN**\*  
**LANDUNG FREI** \*AUF DEM\*  
**HELIPAD / AUF** (Position)

G: **WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS** \*GUSTS (speed) **KNOTS**\* **RUNWAY** (designator) **CLEARED TO LAND**

G: **WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS** \*GUSTS (speed) **KNOTS**\* **CLEARED TO LAND** \*ON THE\* **HELIPAD / ON** (significant point)

2.82 Besondere Verfahren  
Special Procedures

L: **ERBITTE AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN PISTE** (Bezeichnung)

B: **PISTE** (Bezeichnung)\* **FREI** \*ZUM\* **AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN**

B: **MACHEN SIE ABSCHLUSS-LANDUNG PISTE** (Bezeichnung)

A: **REQUEST TOUCH AND GO RUNWAY** (designator)

G: **RUNWAY** (designator)  
**CLEARED TOUCH AND GO**

G: **MAKE FULL STOP**  
\*LANDING\* **RUNWAY** (designator)

2.83 Anflug über oder entlang einer Piste  
Approach over or along a runway

L: **ERBITTE TIEFANFLUG**

B: **PISTE** (Bezeichnung) **FREI ZUM TIEFANFLUG**  
\*ENTLANG\*  
\*(Höhenbeschränkung)\* (Verfahren nach dem Tiefanflug)

A: **REQUEST LOW APPROACH**

G: **RUNWAY** (designator)  
**CLEARED LOW APPROACH**  
\*ALONG\* \*(level restriction)\*  
(go around instructions)

2.84 Sichtkontrolle durch Personen am Boden  
Visual inspection by persons on the ground

L: **ERBITTE TIEFEN VORBEIFLUG**

B: **FREI ZUM TIEFEN VORBEIFLUG** (Anweisungen)

A: **REQUEST LOW PASS**

G: **CLEARED LOW PASS** (instructions)

2.85 Verzögern von Luftfahrzeugen  
To delay aircraft

B: **HALTEN SIE** \*ÜBER\* (Position) / **KREISEN SIE** \*LINKS / RECHTS\* \*(Begründung)\*

G: **HOLD** \*OVER\* (significant point) / **ORBIT** \*LEFT / RIGHT\* \*(reason)\*

B: **MACHEN SIE EINEN VOLL-  
KREIS LINKS / RECHTS**  
\*(Begründung)\*

G: **MAKE A LEFT / RIGHT  
THREE SIXTY** \*(reason)\*

2.86 Fehlanflug  
Missed approach

B: **STARTEN SIE DURCH**  
\*(Begründung)\*

G: **GO AROUND** \*(reason)\*

L: **STARTE DURCH**  
\*(Begründung)\*

A: **GOING AROUND** \*(reason)\*

3. **ZUSÄTZLICHE SPRECHGRUPPEN FÜR FLUGPLATZVERKEHR**  
**ADDITIONAL PHRASEOLOGIES FOR AERODROME TRAFFIC**

3.1 Fahrwerksstörung  
Landing gear trouble

B: (Teil(e) des Fahrwerks)  
**SCHEINT / SCHEINEN**  
**\*NICHT\* AUS- / EINGEFAH-  
REN**

G: (part(s) of landing gear)  
**\*DO(ES) NOT\* APPEAR(S)**  
**DOWN / UP**

3.2 Luftfahrzeug ohne Sendegerät  
Aircraft without radio transmitter

B: **BESTÄTIGEN SIE DURCH  
BEWEGEN DER QUERRU-  
DER / DES SEITENRUDERS**

G: **ACKNOWLEDGE BY MOV-  
ING AILERONS / RUDDER**

B: **BESTÄTIGEN SIE DURCH  
WACKELN**

G: **ACKNOWLEDGE BY ROCK-  
ING WINGS**

B: **BESTÄTIGEN SIE DURCH  
BLINKEN MIT LANDE-  
SCHEINWERFER**

G: **ACKNOWLEDGE BY  
FLASHING LANDING  
LIGHTS**

3.3 Zusätzliche Verkehrsinformation  
Additional traffic information

B: (Lfz.-Muster) **FLIEGT VON  
PISTE** (Bezeichnung) **AB /  
LANDET AUF PISTE** (Be-  
zeichnung)

G: (type of aircraft) **DEPARTING  
/ LANDING ON RUNWAY**  
(designator)

B: (Lfz.-Muster) **IM ANFLUG AUS  
/ IM ABFLUG NACH** (Rich-  
tung)

G: (type of aircraft) **APPROACH-  
ING FROM / DEPARTING TO**  
(direction)

B: **\*ZUSÄTZLICHER\* VERKEHR**  
(Einzelheiten)

G: **\*ADDITIONAL\* TRAFFIC \*IS\***  
(details)

3.31 Wirbelschleppenwarnung  
Wake turbulence warning

- |  |  |
|--|--|
| B: <b>VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN</b> *VON ANFLIEGENDER / ABFLIEGENDER (Lfz.-Muster)* *(weitere Informationen, wie benötigt)* | G: <b>CAUTION WAKE TURBULENCE</b> *FROM ARRIVING / DEPARTING (type of aircraft)* *(additional information, as required)* |
| B: <b>NUMMER</b> (Ziffer) <b>HINTER / FOLGEN SIE</b> (Lfz.-Muster) (Position) *(Flughöhe)*                                 | G: <b>NUMBER</b> (figure) <b>BEHIND / FOLLOW</b> (type of aircraft) (position) *(level)*                                 |

3.32 Abgas- / Propellerstrahl  
Jet blast/slipstream

- |                                    |                              |
|------------------------------------|------------------------------|
| B: <b>VORSICHT PROPELLERSTRAHL</b> | G: <b>CAUTION SLIPSTREAM</b> |
| B: <b>VORSICHT ABGASSTRAHL</b>     | G: <b>CAUTION JET BLAST</b>  |

3.33 Flugplatzinformation  
Aerodrome information

- |   |  |
|---|--|
| B: *(Ortsname)* <b>PISTEN OBERFLÄCHENZUSTAND PISTE</b> (Bezeichnung) (Zustand)  | G: *(location)* <b>RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY</b> (designator) (condition)  |
| B: *(Ortsname)* <b>PISTEN OBERFLÄCHENZUSTAND PISTE</b> (Bezeichnung) <b>NICHT AKTUELL</b>   | G: *(location)* <b>RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY</b> (designator) <b>NOT CURRENT</b>   |
| B: <b>PISTENMELDUNG UM</b> (Beobachtungszeit) <b>PISTE</b> (Bezeichnung) (Art des Niederschlags) <b>BIS ZU</b> (Stärke des Belags) <b>MILLIMETER. GESCHÄTZTER PISTEN OBERFLÄCHEN ZUSTAND GUT / MITTEL BIS GUT / MITTEL / MITTEL BIS SCHLECHT / SCHLECHT</b> | G: <b>RUNWAY REPORT AT</b> (observation time) <b>RUNWAY</b> (designator) (type of precipitant) <b>UP TO</b> (depth of deposit) <b>MILLIMETRES. ESTIMATED SURFACE FRICTION GOOD / MEDIUM TO GOOD / MEDIUM / MEDIUM TO POOR / POOR</b> |
| B: <b>VORSICHT BAUARBEITEN</b> (Ort)  | G: <b>CAUTION CONSTRUCTION WORK</b> (location)   |
| B: <b>VORSICHT</b> (Grund) <b>RECHTS / LINKS / BEIDERSEITS DER PISTE</b> (Bezeichnung)  | G: <b>CAUTION</b> (specify reasons) <b>RIGHT / LEFT / BOTH SIDES OF RUNWAY</b> (designator)  |
| B: <b>VORSICHT LAUFENDE ARBEITEN / BEHINDERUNGEN</b> (Position und nötige Empfehlungen)   | G: <b>CAUTION WORK IN PROGRESS / OBSTRUCTION</b> (position and any necessary advice)   |

- |  |  |
|--|--|
| <p>B: <b>PISTE / ROLLBAHN</b> (Bezeichnung) <b>TROCKEN / NASS / STEHENDES WASSER / SCHNEE GERÄUMT</b> (Länge und Breite wie zutreffend) / <b>BEHANDELT / BEDECKT MIT FLECKEN VON TROCKENEM SCHNEE / FEUCHTEM SCHNEE / GEPRESSTEM SCHNEE / MATSCH / GEFRORENEM MATSCH / EIS / NASSES EIS / EIS UNTER / EIS UND SCHNEE / SCHNEEWEHEN / GEFRORENE SPURRILLEN UND GRATE</b></p> <p>B: (Teil der Bewegungsfläche) <b>GLATT / SCHNEE / EIS GERÄUMT / GESTREUT / GESPRÜHT</b></p> <p>B: (Teil der Bewegungsfläche) <b>GESPERRT / AUFGEWEICHT / UNEBEN</b></p> <p>B: <b>VORSICHT VOGEL-SCHWARM</b> *KREUZEND VON LINKS / VON RECHTS*</p> <p>B: <b>VORSICHT LASERBLINDUNGEN</b><br/>*POSITIONSANGABE*</p> | <p>G: <b>RUNWAY / TAXIWAY</b> (designator) <b>DRY / WET / STANDING WATER / SNOW REMOVED</b> (length and width as applicable) / <b>TREATED / COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW / WET SNOW / COMPACTED SNOW / SLUSH / FROZEN SLUSH / ICE / WET ICE / ICE UNDERNEATH / ICE AND SNOW / SNOWDRIFTS / FROZEN RUTS AND RIDGES</b></p> <p>G: (part of movement area) <b>SLIPPERY / SNOW / ICE REMOVED / SANDED / SPRAYED</b></p> <p>G: (part of movement area) <b>CLOSED / SOFT / ROUGH</b></p> <p>G: <b>CAUTION FLOCK OF BIRDS</b><br/>*CROSSING LEFT TO RIGHT / RIGHT TO LEFT*</p> <p>G: <b>CAUTION LASERGLARE</b><br/>*POSITION*</p> |
|--|--|

3.34 Bremswirkung in Landerichtung  
Braking action in landing direction

- |  |  |
|--|--|
| <p>B: <b>BREMSWIRKUNG</b><br/>*GEMELDET VON (Lfl.-Muster) UM (Zeit)* <b>GUT / MITTEL BIS GUT / MITTEL / MITTEL BIS SCHLECHT / SCHLECHT</b></p> | <p>G: <b>BRAKING ACTION</b><br/>*REPORTED BY (type of aircraft) AT (time)* <b>GOOD / MEDIUM TO GOOD / MEDIUM / MEDIUM TO POOR / POOR</b></p> |
|--|--|

3.35 Bremskoeffizienten / geschätzte Bremswirkung in Landerichtung  
Braking coefficients / estimated braking action in landing direction

- |  |  |
|--|--|
| <p>B: <b>BREMSKOEFFIZIENTEN / GESCHÄTZTE BREMSWIRKUNG UM</b> (Zeit) <b>PISTE</b> (Bezeichnung) (Werte)</p> | <p>G: <b>BRAKING COEFFICIENTS / ESTIMATED BRAKING ACTION AT</b> (time) <b>RUNWAY</b> (designator) (values)</p> |
|--|--|

3.36 Betriebszustand von Sicht- und anderen Anflughilfen  
Operational status of visual and other landing aids

B: (Teil der Befeuerung) <b>AUSGEFALLEN</b>	G: (part of lighting system) <b>UNSERVICEABLE</b>
B: (Art) <b>BEFEUERUNG</b> (Betriebszustand)	G: (type) <b>LIGHTING</b> (status)
B: <b>ILS / GBAS</b> (Betriebsstufe) (Betriebszustand)	G: <b>ILS / GBAS</b> (category) (status)
B: (Bezeichnung der Sicht- oder anderer Anflughilfe) <b>PISTE</b> (Bezeichnung) (Beschreibung der Mängel)	G: (specify visual or non-visual aid) <b>RUNWAY</b> (designator) (description of deficiencies)

3.37 Meteorologische Bedingungen  
Meteorological conditions

B: <b>WIND</b> (Richtung) <b>GRAD</b> (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN</b> *BÖEN (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN*</b>	G: <b>WIND</b> (direction) <b>DEGREES</b> (speed) <b>KNOTS</b> *GUSTS (speed) <b>KNOTS*</b>
B: <b>SICHT</b> (Ziffern) <b>METER / KILOMETER</b> Angabe des Bedeckungsgrads der Bewölkung : <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>WOLKENLOS</b></li><li>- <b>GERING BEWÖLKT</b> (1-2/8)</li><li>- <b>LOCKERE BEWÖLKUNG</b> (3-4/8)</li><li>- <b>DURCHBROCHEN BEWÖLKT</b> (5-7/8)</li><li>- <b>BEDECKT</b> (8/8)</li><li>- <b>KEINE MARKANTEN WOLKEN</b></li></ul>	G: <b>VISIBILITY</b> (figures) <b>METRES / KILOMETRES</b> Transmission of the cloud coverage : <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>SKY CLEAR</b></li><li>- <b>FEW</b> (1-2/8)</li><li>- <b>SCATTERED</b> (3-4/8)</li><li>- <b>BROKEN</b> (5-7/8)</li><li>- <b>OVERCAST</b> (8/8)</li><li>- <b>NO SIGNIFICANT CLOUDS</b></li></ul>
B: <b>MELDEN SIE FLUGBEDINGUNGEN</b>	G: <b>REPORT FLIGHT CONDITIONS</b>

3.4 Feststellen der Position  
Determining of position

B: <b>SCHALTEN SIE LANDESCHWEINWERFER EIN</b>	G: <b>SHOW LANDING LIGHTS</b>
---	-------------------------------

3.5 Informationen über Zeiten  
Information on times

L: <b>ERBITTE UHRZEIT / LANDEZEIT / ABFLUGZEIT</b>	A: <b>REQUEST TIME CHECK / LANDING TIME / AIRBORNE TIME</b>
B: <b>ZEIT</b> (Zeit)	G: <b>TIME</b> (time)
B: <b>ABFLUGZEIT</b> (Zeit)	G: <b>AIRBORNE *AT / TIME*</b> (time)

#### 4. FREQUENZWECHSEL FREQUENCY CHANGE

##### 4.1 IFR sowie VFR im Luftraum der Klasse C vor Frequenzwechsel IFR as well as VFR in airspace Class C before frequency change

B: *UM / ÜBER (Zeit/Position)* <b>RUFEN SIE</b> *JETZT* (Boden- funkstelle) *AUF* (Frequenz)	G: *AT / OVER (time or signifi- cant point)* <b>CONTACT</b> (unit) *ON* (frequency)
B: <b>FALLS KEIN KONTAKT</b> (Anweisungen)	G: <b>IF NO CONTACT</b> (instruc- tions)
L: <b>ERBITTE</b> *FREQUENZ* <b>WECHSEL</b> *AUF (Frequenz)	A: <b>REQUEST</b> *FREQUENCY* <b>CHANGE</b> *TO (frequency)*
B: *FREQUENZ* <b>WECHSEL</b> <b>GENEHMIGT</b>	G: *FREQUENCY* <b>CHANGE</b> <b>APPROVED</b>

##### 4.2 IFR nach Frequenzwechsel IFR after frequency change

A: (level, including passed and cleared level if not maintaining the cleared level);\*CLIMBING / DESCENDING (level)\*

Anmerkung: Bei einem Wechsel von der Anflugkontrolle zur Flugplatzkontrolle entfällt die Angabe der Flughöhe, bzw. der passierten und der freigegebenen Flughöhe. Zusätzliche Regelungen siehe unter Punkt 7., Absatz (6).

Note: When changing from approach control to aerodrome control the indication of the level, resp. the passed and cleared level is not required. Additional requirements see point 7., paragraph (6).

A: **RUNWAY** (designator)

Anmerkung: Bei Anflügen zu Flugplätzen mit parallelen Pistensystemen ist die Pistenbezeichnung zusätzlich zum Rufzeichen des Luftfahrzeugs zu übermitteln.

Note: For approaches to aerodromes with parallel runway systems, the runway designator shall be indicated in addition to the radio call sign of the aircraft.

A: (speed, if a speed was assigned)

Anmerkung: Beim ersten Kontakt mit einer Flugverkehrskontrollstelle nach einem Frequenzwechsel ist, unbeachtet der Tatsache, ob eine vollständige Positionsmeldung zu übermitteln ist oder nicht, auch die angewiesene Geschwindigkeit zu übermitteln.

Note: The assigned speed shall also be advised on first contact with an ATC unit after a frequency change, whether or not a full position report is required.

### 4.3 VFR und IFR VFR and IFR

B: <b>VERLASSEN</b> *DER FREQUENZ* <b>GENEHMIGT</b> *FÜR (Ziffer) MINUTE(N)*	G: <b>APPROVED TO LEAVE</b> *FREQUENCY* *FOR (figures) MINUTE(S)*
B: <b>BLEIBEN SIE AUF DIESER FREQUENZ</b> *BIS (Position / Zeit / Flughöhe) / FÜR (Ziffer) MINUTE(N)*	G: <b>REMAIN *ON* THIS FREQUENCY</b> *UNTIL ( significant point / time / level) / FOR (figures) MINUTE(S)*
B: *WENN BEREIT* <b>RUFEN SIE</b> (Bodenfunkstelle) *AUF* (Frequenz)	G: *WHEN READY* <b>CONTACT</b> (unit) *ON* (frequency)
B: <b>UM / ÜBER / AM</b> (Zeit / Position) <b>RUFEN SIE</b> (Bodenfunkstelle) *AUF* (Frequenz)	G: <b>AT / OVER</b> (time / significant point) <b>CONTACT</b> (unit) *ON* (frequency)
B: *NACH DEM ABHEBEN* <b>STAND BY FÜR</b> (Bodenfunkstelle)*AUF* (Frequenz)	G: *WHEN AIRBORNE* <b>STAND BY FOR</b> (unit) *ON* (frequency)
B: <b>MONITOR</b> (Bodenfunkstelle) *AUF* (Frequenz)	G: <b>MONITOR</b> (unit) *ON* (frequency)

Anmerkung: Ein Luftfahrzeug kann angewiesen werden:

- mit dem Ausdruck **STANDBY** auf eine Frequenz zu wechseln und dort auf die baldige Kontaktaufnahme durch die Flugverkehrsdienste zu warten,
- mit dem Ausdruck **MONITOR** auf eine Frequenz zu wechseln, auf der Informationen durch Fluggrundfunksendungen verbreitet werden.

Note: An aircraft may be requested:

- to **STANDBY** on a frequency when it is intended that the ATS unit will initiate communications soon,
- to **MONITOR** a frequency when information is being broadcast thereon.

### 4.4 Ausrüstung mit 8,33 kHz-Kanalabstand Equipment with 8.33 kHz channel spacing

B: <b>BESTÄTIGEN SIE ACHT KOMMA DREI DREI AUSGERÜSTET</b>	G: <b>CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EQUIPPED</b>
L: <b>BESTÄTIGE ACHT KOMMA DREI DREI</b>	A: <b>AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE</b>
L: <b>ACHT KOMMA DREI DREI NEGATIV</b>	A: <b>NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE</b>
B: <b>BESTÄTIGEN SIE ACHT KOMMA DREI DREI AUSNAHMEGENEHMIGUNG</b>	G: <b>CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED</b>
L: <b>BESTÄTIGE / NEGATIV ACHT KOMMA DREI DREI AUSNAHMEGENEHMIGUNG</b>	A: <b>AFFIRM / NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED</b>

B: (Freigabe / Anweisung)  
**WEGEN ACHT KOMMA DREI  
DREI ANFORDERUNG**

G: (clearance / instruction) **DUE  
\*TO\* EIGHT POINT THREE  
THREE REQUIREMENT**

Anmerkung: Zur Klarstellung, dass die Freigabe erteilt wurde, um ein nicht ausgerüstetes Luftfahrzeug am Einflug in ausrüstungspflichtigen Luftraum zu hindern.

Note: To indicate that a certain clearance is given because otherwise a non-equipped aircraft would enter the airspace of mandatory carriage.

4.5 UHF Verfügbarkeit  
UHF Capability

B: **BESTÄTIGEN SIE UHF**  
L: **BESTÄTIGE UHF / NEGATIVE  
UHF**

G: **CONFIRM UHF**  
A: **AFFIRM UHF / NEGATIVE UHF**

5. **FLÜGE NACH SICHTFLUGREGELN IM LUFTRAUM DER KLASSEN C UND D**  
(nicht Kontrollzone)  
**FLIGHTS ACCORDING TO VISUAL FLIGHT RULES IN AIRSPACE CLASSES  
C AND D** (not control zone)

5.1 Flüge unterhalb Flugfläche 100  
Flights below flight level 100

5.11 Anforderung einer Freigabe  
Clearance request

L: (Lfz.-Muster) (Position) **VFR IN**  
(Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄ-  
CHE** (Ziffern) **ERBITTE**  
**DURCHFLUG DURCH LUFT-  
RAUM CHARLIE / DELTA**  
**ÜBER** (Flugstrecke) (Ziffern)  
**FUSS / FLUGFLÄCHE** (Zif-  
fern)

A: (type of aircraft) (significant  
point) **VFR AT** (figures) **FEET**  
**/ FLIGHT LEVEL** (figures)  
**REQUEST CROSSING AIR-  
SPACE CHARLIE / DELTA**  
**VIA** (route) (figures) **FEET /**  
**FLIGHT LEVEL** (figures)

5.12 Durchflugfreigabe  
Crossing clearance

B: **DURCHFLUG GENEHMIGT**  
**ÜBER** (Flugstrecke) (Ziffern)  
**FUSS / FLUGFLÄCHE** (Zif-  
fern)

G: **CROSSING APPROVED VIA**  
(route) (figures) **FEET /**  
**FLIGHT LEVEL** (figures)



5.13 Einflug in den Luftraum  
Entry into the airspace

B: **SIE FLIEGEN IN LUFTRAUM  
CHARLIE / DELTA EIN**

G: **YOU ARE ENTERING  
AIRSPACE CHARLIE / DELTA**

5.14 Streckenanweisung  
Route instruction

B: **FLIEGEN SIE AUF RADIAL**  
(drei Ziffern) **VON** (Name der  
VOR) **BIS** (Position)

G: **PROCEED ON RADIAL**  
(three figures) **OF** (name of  
VOR) **TO** (significant point)

5.15 Höhenanweisung  
Level instruction

B: **HALTEN SIE** (Ziffern) **FUSS /  
FLUGFLÄCHE** (Ziffern)

G: **MAINTAIN** (figures) **FEET /  
FLIGHT LEVEL** (figures)

B: **ÜBERFLIEGEN SIE** (Position)  
**IN** (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄ-  
CHE** (Ziffern) \*ODER HÖHER /  
TIEFER\*

G: **CROSS** (significant point) **AT**  
(figures) **FEET / FLIGHT  
LEVEL** (figures) \*OR ABOVE  
/ BELOW\*

B: \*NACH ÜBERFLIEGEN VON  
(Position)\* **STEIGEN / SINKEN**  
**SIE AUF** (Ziffern) **FUSS /  
FLUGFLÄCHE** (Ziffern) / **UND**  
**HALTEN SIE HÖHENBLOCK**  
(Flughöhe) **BIS** (Flughöhe)

G: \*AFTER PASSING (significant  
point)\* **CLIMB / DESCEND**  
(figures) **FEET / FLIGHT  
LEVEL** (figures) / **AND**  
**MAINTAIN BLOCK** (level)  
**UNTIL** (level)

B: **MELDEN SIE VERLASSEN /  
DURCHFLIEGEN / ERREI-  
CHEN VON** (Ziffern) **FUSS /  
FLUGFLÄCHE** (Ziffern)

G: **REPORT LEAVING / PASS-  
ING / REACHING** (figures)  
**FEET / FLIGHT LEVEL** (fig-  
ures)

5.16 Halteanweisung  
Holding instructions

B: **HALTEN SIE ÜBER** (Position)  
**ERWARTEN SIE WEITERE  
FREIGABE UM** (Zeit) / **IN** (Mi-  
nuten)

G: **HOLD OVER** (significant  
point) **EXPECT FURTHER  
CLEARANCE AT** (time) / **IN**  
(minutes)

5.17 Anfordern einer geänderten Freigabe (z.B. wegen Wetters)  
Request for revised clearance (e.g. due to weather)

L: **ERBITTE** (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern) **ÜBER** (Strecke) **\*WEGEN** (Begründung)\*

A: **REQUEST** (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures) **VIA** (route) **\*DUE TO** (reason)\*

5.18 Verlassen des Luftraums  
Leaving the airspace

B: **VERLASSEN SIE LUFTRAUM CHARLIE / DELTA RICHTUNG / STEUERKURS** (drei Ziffern) **/ IN** (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern) **\*(Begründung)\***

G: **LEAVE AIRSPACE CHARLIE / DELTA DIRECTION / HEADING** (three figures) **/ AT** (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures) **\*(reason)\***

L: **VERLASSE LUFTRAUM CHARLIE / DELTA**

A: **LEAVING AIRSPACE CHARLIE / DELTA**

B: **SIE VERLASSEN LUFTRAUM CHARLIE / DELTA**

G: **YOU ARE LEAVING AIRSPACE CHARLIE / DELTA**

5.2 Flüge in und oberhalb Flugfläche 100  
Flights at and above flight level 100

5.21 Anforderung einer Freigabe  
Clearance request

A: (type of aircraft) **SPEED** (figures) **POSITION** (significant point) (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures) **VFR TO** (destination) **REQUEST ENTERING AIRSPACE CHARLIE AND FLIGHT LEVEL** (figures) **VIA** (route)

5.22 Freigabe  
Clearance

G: **ENTER AIRSPACE CHARLIE CLIMB FLIGHT LEVEL** (figures) **PROCEED TO** (significant point)

5.23 Anweisung zum Verlassen des Luftraums  
Instruction to leave airspace

A: **DESCEND BELOW FLIGHT LEVEL** (figures)

5.3 Anweisungen bei Radarführung  
Instructions for radar vectoring

B: **SQUAWK** (Code)

G: **SQUAWK** (code)

B: **SQUAWK IDENT**

G: **SQUAWK IDENT**

B: **IDENTIFIZIERT** \*(Position)\*

G: **IDENTIFIED** \*(significant point)\*

B: **RADARKONTAKT** \*(Position)\*

G: **RADAR CONTACT**

\*(significant point)\*

B: **DREHEN SIE LINKS /  
RECHTS STEUERKURS** (drei  
Ziffern) \*ZUR STAFFELUNG\*

G: **TURN LEFT / RIGHT HEAD-  
ING** (three figures) \*FOR  
SEPARATION\*

5.31 Beendigung der Radarführung  
Termination of radar vectoring

B: **RADARFÜHRUNG BEENDET  
ÜBERNEHMEN SIE EIGEN-  
NAVIGATION POSITION** (Po-  
sition)

G: **RADAR VECTORING  
TERMINATED RESUME  
OWN NAVIGATION POSI-  
TION** (significant point)

6. **FLÜGE NACH INSTRUMENTENFLUGREGELN  
FLIGHTS ACCORDING TO INSTRUMENT FLIGHT RULES**

6.1 Anweisungen  
Instructions

6.11 Abfluganweisungen  
Departure instructions

G: **CLEARED** (designator) **DEPARTURE**

G: **\*WHEN AIRBORNE\* TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures)

G: **SET HEADING TO / \*PROCEED\* DIRECT** (significant point) \*AT (time)\*

G: **AFTER PASSING / REACHING SET HEADING TO / \*PROCEED\*  
DIRECT** (significant point) \*AT (time)\*

G: **CLEARANCE EXPIRES AT** (time)

6.12 Anfluganweisungen  
Approach instructions

A: **REQUEST** (type of approach) \*RUNWAY (designator)\*

G: **CLEARED** (type of approach) \*RUNWAY (designator)\*

G: **CLEARED** (type of approach) **RUNWAY (designator) FOLLOWED BY  
CIRCLING RUNWAY** (designator)

G: **COMMENCE APPROACH AT** (time)

G: **REPORT RUNWAY / LIGHTS / FIELD IN SIGHT**

G: **REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN**

G: **MAINTAIN OWN SEPARATION** (traffic)

G: **ARE YOU FAMILIAR WITH** (type of approach) **RUNWAY** (designator)

6.2 Warteverfahren  
Holding procedures

6.21 Warteweisungen nach Sicht  
Visual holding instructions

G: **HOLD VISUAL OVER** (significant point) / **BETWEEN** (significant points)

6.22 Veröffentlichtes Warteverfahren über einer Funknavigationshilfe oder einem Punkt  
Published holding procedure over a facility or a fix

G: **HOLD AT / OVER** (significant point, name of facility or fix) **MAINTAIN / CLIMB / DESCEND** (level) \*(additional instructions, if necessary)\* **EXPECT FURTHER CLEARANCE AT** (time) / **IN** (minutes) / **EXPECTED APPROACH TIME** (time)

6.23 Wenn der Luftfahrzeugführer eine Beschreibung eines auf einer Funknavigationshilfe (VOR oder NDB) basierenden Warteverfahrens wünscht  
When pilot requests description of holding procedure based on a facility (VOR or NDB)

A: **REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS**

G: **HOLD AT / OVER** (significant point, name of facility or fix) \*(identification / frequency)\* \***MAINTAIN / CLIMB / DESCEND** (level)\* \*(direction)\* \*(specified) **RADIAL / COURSE / INBOUND TRACK** (three figures) **DEGREES**\* \***LEFT / RIGHT HAND PATTERN**\* \***OUTBOUND TIME** (figure) **MINUTE(S)** \*(additional instructions, if necessary)\*

G: **HOLD BETWEEN** (figures) **AND** (figures) **DME** \***AT / MAINTAIN / CLIMB / DESCEND** (level)\* \***LEFT / RIGHT HAND PATTERN**\* \*(additional instructions, if necessary)\*

6.24 Voraussichtlicher Anflugzeitpunkt  
Expected approach time

G: **NO DELAY EXPECTED**

G: **EXPECTED APPROACH TIME** (time)

G: **REVISED EXPECTED APPROACH TIME** (time)

G: **DELAY NOT DETERMINED** (reasons)

6.3 Radaranflugkontrolle  
Radar approach control service

6.31 Bereitstellung des Dienstes  
Provision of service

G: **EXPECT / VECTORING** \***FOR**\* (type of approach) **RUNWAY** (designator)

G: **EXPECT / VECTORING** \***FOR / TO**\* (significant point)

G: (type of approach) **NOT AVAILABLE DUE TO** (reason) \*(instructions)\*

### 6.32 Anweisungen und Informationen Instructions and information

- G: **YOU WILL INTERCEPT** (navigational aid or track) (distance) **FROM** (significant point)
- G: **REPORT ESTABLISHED \*ON ILS / LOCALIZER / GLIDE PATH\* \*(or ON GBAS / MLS APPROACH COURSE)\***
- G: **CLOSING FROM LEFT / RIGHT**
- G: **INTERCEPT** (navigational aid)
- G: **TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures) **\*TO INTERCEPT** (navigational aid)\*
- G: **EXPECT VECTOR ACROSS** (navigational aid) \*(reason)\*
- G: **THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH** (navigational aid) \*(reason)\*
- G: **TAKING YOU THROUGH** (navigational aid) \*(reason)\*
- G: **MAINTAIN** (level) **UNTIL GLIDE PATH \*INTERCEPTION\***
- G: **REPORT RUNWAY** (designator) / **LIGHTS / FIELD IN SIGHT**

### 6.33 Rundsichtradaranflug Surveillance Radar Approach

- G: **THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY** (designator) **TERMINATING AT MISSED APPROACH POINT OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE** (figures) **FEET CHECK YOUR MINIMA**
- G: **VECTORING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY** (designator)
- G: **HEADING IS GOOD**
- G: **TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures)
- G: (distance) **FROM TOUCHDOWN COMMENCE DESCENT NOW**
- G: (distance) **FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE** (figures) **FEET**
- G: **CHECK GEAR DOWN \*AND LOCKED\***
- G: **PASSING MISSED APPROACH POINT**
- G: **OVER THRESHOLD**
- G: **APPROACH COMPLETED CONTACT** (unit) **\*ON\*** (frequency)

### 6.34 Fehlanflugverfahren Missed approach procedure

- G: **CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND** \*(missed approach instructions)\*
- G: **GO AROUND** (missed approach instructions) (reason)
- A: **GOING AROUND**
- G: **ARE YOU GOING AROUND?**
- G: **IN CASE OF MISSED APPROACH / IF GOING AROUND** (instructions)

### 6.4 Sichtanflug Visual approach

#### 6.41 Wenn Sichtanflug sofort eingeleitet werden kann If visual approach can be initiated promptly

- A: **REQUEST VISUAL APPROACH \*RUNWAY** (designator)\*
- G: **CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY** (designator)

6.42 Wenn Sichtanflug beabsichtigt ist  
If visual approach is intended

- A: **REQUEST VECTORS FOR VISUAL APPROACH** \*RUNWAY (designa-  
tor)\*  
G: **STAND BY FOR VISUAL APPROACH** \*RUNWAY (designator)\*  
\*(reason)\*  
G: **ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH** \*RUNWAY (designa-  
tor)\*  
A: **ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH** \*RUNWAY (designator)\*

6.43 Übertragung der Staffelungsverpflichtung auf den Luftfahrzeugführer (nur am  
Tage)  
Delegation of the obligation to provide separation to the pilot (only during  
daytime)

- G: **NUMBER** (figures) **FOLLOW** (type of aircraft / \*wake turbulence category\*)  
(position) **MAINTAIN OWN SEPARATION** \*CAUTION WAKE TURBU-  
LENCE\*

Anmerkung: Wird nur genutzt wenn zwei Luftfahrzeuge die gleiche  
Piste anfliegen.

Note: Only to be used when two aircraft are approaching the  
same runway.

- G: **NUMBER** (figures) **MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING**  
(type of aircraft / \*wake turbulence category\*) \*(position)\* \*APPROACHING  
ALTERNATE RUNWAY\* \*CAUTION WAKE TURBULENCE\*

Anmerkung: Wird genutzt, wenn zwei Luftfahrzeuge parallele Pisten  
anfliegen.

Note: To be used when two aircraft are approaching parallel  
runways.

6.5 Sichtabflug  
Visual departure

6.51 Erteilung der Anweisungen für einen Sichtabflug  
Issuing visual departure instructions

- A: **REQUEST VISUAL DEPARTURE** \*DIRECT\* \*TO / UNTIL (significant  
point / altitude)\*  
G: **VISUAL DEPARTURE RUNWAY** (designator) **APPROVED TURN LEFT /  
RIGHT** \*DIRECT\* \*TO\* (heading / significant point) \*CLIMB (level)\*  
\*MAINTAIN VISUAL REFERENCE TO \*THE\* TERRAIN UNTIL (level)\*  
G: **ADVISE ABLE** \*TO ACCEPT\* **VISUAL DEPARTURE** \*DIRECT\* \*TO /  
UNTIL\* (significant point) / altitude  
A: **ABLE** \*TO ACCEPT\* **VISUAL DEPARTURE** \*RUNWAY (designator)\*

6.52 Zustimmung des Luftfahrzeugführers zu einem Sichtabflug vor dem Start durch z.B. Zurücklesen einer zusätzlichen Flugverkehrskontrollfreigabe  
Pilot's agreement on executing a visual departure prior to take-off, i.e. read back of additional ATC clearance

A: **VISUAL DEPARTURE TO / UNTIL** (significant point / altitude)

6.6 Parallelbetrieb  
Parallel operations

G: **CLEARED** (type of approach) **RUNWAY** (designator) **LEFT / CENTER / RIGHT**

G: **YOU HAVE CROSSED \*THE\* LOCALIZER TURN LEFT / RIGHT \*IMMEDIATELY\* AND RETURN TO \*THE\* LOCALIZER**

G: **ILS RUNWAY** (designator) **LEFT / CENTER / RIGHT LOCALIZER FREQUENCY \*IS\*** (frequency)

G: **TURN LEFT / RIGHT** (number) **DEGREES / HEADING** (three figures) **IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC \*DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH\* CLIMB** (level)

6.7 Pistensichtweite  
Runway visual range

G: **RVR \*RUNWAY (designator)\* \*FIRST PART\* (value) METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED \*SECOND PART\* (value) METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED \*THIRD PART\* (value) METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED \*FOURTH PART\* (value) METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED\***

G: **RVR \*RUNWAY (designator)\* \*TOUCHDOWN ZONE\*(value) METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED \*MID POINT\* (value) METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED \*STOP END\* (value) METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED**

G: **TRANSMISSOMETER** (significant point) **UNSERVICEABLE**

Anmerkung 1: Mehrfache RVR-Angaben werden immer für Aufsetzzone, mittleren Bereich und Stop-Ende der Piste angegeben.

Anmerkung 2: Werden Angaben für drei oder mehr Transmissometer übermittelt, kann die Angabe der Positionen entfallen, wenn die Reihenfolge Aufsetzzone, mittlerer Bereich und Stop-Ende eingehalten wird.

Note 1: Multiple RVR observations are always representative of touchdown zone, midpoint and stop end respectively.

Note 2: Where reports for three or more locations are given, the indication of these locations may be omitted, if the reports are passed in the order of touchdown zone, midpoint and stop end.

| 6.8 Flugregelwechsel  
Change of flight rules

| 6.81 Wechsel von IFR nach VFR  
Change from IFR to VFR

A: **CANCELLING \*MY\* IFR \*FLIGHT\***

G: **IFR \*FLIGHT\* CANCELLED AT** (time) \*(instructions)\*

G: **UNABLE TO ACCEPT CANCELLATION \*DUE TO** (reason)\*

Anmerkung: Nur der IFR-Teil des Flugplans ist aufgehoben, der Flugplan besteht weiter, Landemeldung ist erforderlich.

Note: Only the IFR portion of the flight plan is cancelled, the flight plan is still active, report of arrival required.

| 6.82 Wechsel von VFR nach IFR  
Change from VFR to IFR

A: **REQUEST IFR CLEARANCE**

G: **CLEARED \*TO\*** (clearance limit) **VIA** (route) **CLIMB** (level) **IFR STARTS AT** (significant point / time) / **WHEN PASSING / REACHING** (level) / **NOW** \*(instructions)\*

## 7. KONTROLLIERTE FLÜGE CONTROLLED FLIGHTS

Anmerkung: Nicht in Deutsch veröffentlichte Sprechgruppen werden von der Flugverkehrskontrolle auf der Basis der hier veröffentlichten Sprechgruppen für kontrollierten Flugverkehr, der nur die deutsche Sprache beherrscht, angewendet.

Note: Phraseologies not published in German will be used by ATC for pilots only familiar with the German language on the basis of the phraseologies for controlled flights published here.

| 7.1 Erteilung einer Streckenfreigabe  
Issuance of en-route clearance

| Bei den Sprechgruppen zur Erteilung einer Streckenfreigabe ist zwischen vier Fällen zu unterscheiden:

| 1. Freigaben für Standardabflugstrecken (SID) ohne Nennung einer Flughöhe

| Erhält der Luftfahrzeugführer eine Streckenfreigabe ohne Nennung einer Flughöhe, so gelten sowohl die veröffentlichte Anfangsflughöhe der SID (published initial level - AIP im AD2 Teil für SIDs in Spalte 3) als auch alle veröffentlichten Beschränkungen.

| G: **CLEARED / PROCEED \*TO\*** (clearance limit) **VIA** (SID / details of route to be followed / instructions) **FLIGHT PLANNED ROUTE** (or description of route) **SQUAWK** (four figures) \*(instructions)\*



2. Freigaben für Standardabflugstrecken (SID) mit Nennung einer Flughöhe unterhalb der veröffentlichten Anfangsflughöhe (AIP im AD2 Teil für SIDs in Spalte 3)

Erhält der Luftfahrzeugführer eine Streckenfreigabe mit Nennung einer Flughöhe unterhalb der veröffentlichten Anfangsflughöhe, so gelten alle veröffentlichten Beschränkungen bis zur freigegebenen Flughöhe.

G: **CLEARED / PROCEED** \*TO\* (clearance limit) **VIA** (SID / details of route to be followed / instructions) **FLIGHT PLANNED ROUTE** (or description of route) **CLIMB** (level) **SQUAWK** (four figures) \*(instructions)\*

3. Freigaben für SID mit Nennung einer Flughöhe oberhalb der veröffentlichten Anfangsflughöhe (AIP im AD2 Teil für SIDs in Spalte 3)

Beschränkungen bis zu der veröffentlichten Anfangsflughöhe bleiben gültig.

- a) Sind auf einer SID keine Höhen- und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen oberhalb der veröffentlichten Anfangsflughöhe veröffentlicht, soll die Sprechgruppe **CLIMB** (level) verwendet werden.

G: **CLEARED / PROCEED** \*TO\* (clearance limit) **VIA** (SID / details of route to be followed / instructions) **FLIGHT PLANNED ROUTE** (or description of route) **CLIMB** (level) **SQUAWK** (four figures) \*(instructions)\*

- b) Sind auf einer SID Höhen- und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen oberhalb der veröffentlichten Anfangsflughöhe veröffentlicht, soll die Sprechgruppe **CLIMB VIA SID** (level) verwendet werden.

G: **CLEARED / PROCEED** \*TO\* (clearance limit) **VIA** (SID / details of route to be followed / instructions) **FLIGHT PLANNED ROUTE** (or description of route) **CLIMB VIA SID** (level) **SQUAWK** (four figures) \*(instructions)\*

4. Sonstige Freigaben für sonstige Flüge

G: **CLEARED** \*TO\* (clearance limit) \*VIA (route/FLIGHT PLANNED ROUTE) (level) (details)\* **SQUAWK** (four figures)

G: **RECLEARED** (amended clearance details) \*REST OF CLEARANCE UNCHANGED\*

G: **RECLEARED** (amended route portion) **TO** (significant point of original route) \*REST OF CLEARANCE UNCHANGED\*

- 7.11 Wenn die Freigabe nicht sofort bei Anforderung gegeben werden kann  
If clearance cannot be issued immediately upon request

G: **EXPECT CLEARANCE AT** (time) / **IN** (figures) **MINUTES**

7.12 Wenn die Freigabe zur Abweichung nicht gegeben werden kann  
When clearance for deviation cannot be issued

G: **UNABLE, TRAFFIC** (direction) **BOUND** (type of aircraft) (level) **ESTIMATED / OVER** (significant point) **AT** (time) **CALL SIGN** (call sign) **ADVISE INTENTIONS**

7.13 Zeitliche Begrenzung der Gültigkeit der Freigabe  
Time limit for clearance validity

G: **DEPART NOT EARLIER / LATER THAN** (time)

G: **CLEARANCE VALID FROM** (time) **TO** (time)

G: **CLEARANCE EXPIRES AT** (time)

7.14 Wenn Zweifel bestehen, dass ein Luftfahrzeug einer Freigabe bzw. einer Anweisung folgen kann  
When there is doubt that an aircraft can comply with a clearance or instruction

G: **IF UNABLE** \*(instructions) **AND\* ADVISE**

7.15 Wenn ein Pilot einer Freigabe bzw. einer Anweisung nicht folgen kann  
When a pilot is unable to comply with a clearance or instruction

A: **UNABLE**

7.2 Flugverkehrskontrollfreigaben ohne den Zusatz "Freigegeben"  
Air traffic control clearances without prefix "cleared"

7.21 Strecke  
Route

G: **JOIN** (specify) **AT** (significant point) **AT** (level) \*AT (time)\*

G: \*PROCEED\* **FROM** (significant point) **TO** (significant point)

G: **PROCEED** (followed as necessary by)

- **TO** (significant point)

- **DIRECT** (significant point)

- **VIA** (route and / or significant point(s))

- **VIA FLIGHT PLANNED ROUTE**

- **VIA** (distance) **DME ARC** (direction) **OF** (name of DME station)

G: (level / route) **NOT AVAILABLE** \*DUE TO (reason)\* **ALTERNATIVE(S) IS / ARE** (levels / routes) \*ADVISE INTENTIONS\*

7.22 Flughöhe  
Level

G: **FLIGHT LEVEL** (figures)

G: (figures) **FEET**

Anmerkung: Der Ausdruck FLUGHÖHE kann sowohl FLUGFLÄCHE als auch HÖHE ÜBER NN bedeuten.

Note: The term LEVEL may be variously FLIGHT LEVEL or ALTITUDE.

- G: **MAINTAIN** (level) (followed as necessary by)
- **TO** (significant point)
  - **UNTIL PASSING** (significant point)
  - **UNTIL** (time)
  - **UNTIL ADVISED BY** (unit)
  - **UNTIL FURTHER ADVISED**
  - **WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE**

Anmerkung: Der Ausdruck MAINTAIN ist bei Anweisungen an Luftfahrzeuge zu Höhenwechseln nicht anstelle von DESCEND oder CLIMB zu nutzen.

Note: The term MAINTAIN shall not be used instead of DESCEND or CLIMB when instructing an aircraft to change level.

### 7.23 Flughöhenwechsel, Steig- / Sinkraten Level changes, rates of climb / descent

- G: **CLIMB / DESCEND** (followed as necessary by)
- (level)
  - **IMMEDIATELY**
  - **TO REACH** (level) **AT** (time or significant point)
  - **AT** (figures) **FEET PER MINUTE / OR GREATER / LESS** \*(restrictions)\*
  - **AT ASSIGNED RATE** \*UNTIL PASSING (level)\*
  - **AND MAINTAIN BLOCK** (level) **UNTIL** (level)

G: **WHEN READY CLIMB / DESCEND** (level) \*REPORT LEAVING (level)\*

A: **CLIMB / DESCEND** (level) **MAINTAINING** (level) \*WILCO\*

G: **WHEN READY DESCEND TO REACH** (level) **AT** (significant point)

G: **WHEN READY DESCEND** (level) **TRACK MILES** (NM from touchdown)

G: (distance) **MILES TO FLY**

G: **RESUME NORMAL RATE OF DESCENT / CLIMB**

G: **REPORT LEAVING / REACHING / PASSING** (level)

A: **REQUEST LEVEL CHANGE / CLIMB / DESCENT AT** (time or significant point)

G: **EXPECT LEVEL CHANGE / CLIMB / DESCENT**

- **FROM** (unit)
- **AT** (time or significant point)
- **AFTER PASSING** (significant point)
- **IN** (figures) **MINUTES**

G: **STOP CLIMB / DESCENT AT** (level)

G: **CONTINUE CLIMB / DESCENT** (level)

G: **EXPEDITE CLIMB / DESCENT UNTIL PASSING / REACHING** (level)

### 7.24 Freigaben auf Abflugstrecken (SID) mit Höhen- und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen

Clearances on a SID with published level and/or speed restrictions

G: **CLEARED** (designator) **DEPARTURE**

G: \*CONTINUE\* **CLIMB VIA SID** (level)

G: \*CONTINUE\* **CLIMB VIA SID** (level) **CANCEL LEVEL / SPEED RESTRICTION(S)** \*AT (significant point)\*

G: **CLIMB UNRESTRICTED** (level)

G: **EXPECT TO REJOIN SID** \*(designator)\* \*AT WAYPOINT\*

G: **REJOIN SID** \*(designator)\* \*AT WAYPOINT\*

Anmerkung 1:

Eine Freigabe in Verbindung mit einer Steigrate hebt die veröffentlichten Höhenbeschränkungen bis zur freigegebenen Flughöhe auf.

Anmerkung 2:

Die Freigabe UNRESTRICTED bedeutet, dass der Luftfahrzeugführer nicht verpflichtet ist, die Flughöhen- und Geschwindigkeitsbeschränkungen der SID bis zur freigegebenen Flughöhe einzuhalten.

Anmerkung 3:

Falls auf Abflugstrecken keine weiteren Höhen- und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen veröffentlicht sind, soll die Sprechgruppe **CLIMB** (level) verwendet werden.

Note 1:

A clearance by ATC containing rates of climb cancels published level restrictions up to the cleared level.

Note 2:

A clearance to climb UNRESTRICTED relieves the pilot from adhering to level and speed restrictions on the SID up to the cleared level.

Note 3:

If there are no remaining published level and/or speed restrictions on the SID, the phrase **CLIMB** (level) should be used.

#### 7.25 Freigaben auf Einflugstrecken (STAR/TRANSITION) mit Höhen- und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen

Clearances on a STAR/TRANSITION with published level and/or speed restrictions

G: **CLEARED** (designator) **ARRIVAL/TRANSITION**

G: \*CONTINUE\* **DESCEND VIA STAR/TRANSITION** (level)

G: \*CONTINUE\* **DESCEND VIA STAR/TRANSITION**-(level) **CANCEL LEVEL / SPEED RESTRICTION(S)** \*AT (waypoint)\*

G: **DESCEND UNRESTRICTED** (level)

G: **EXPECT TO REJOIN STAR/TRANSITION** (\*designator\*) \*AT WAYPOINT\*

G: **REJOIN STAR/TRANSITION** (\*designator\*) \*AT WAYPOINT\*

Anmerkung 1:

Eine Freigabe in Verbindung mit einer Sinkrate hebt die veröffentlichten Höhenbeschränkungen bis zur freigegebenen Flughöhe auf.

Anmerkung 2:

Die Freigabe UNRESTRICTED bedeutet, dass der Luftfahrzeugführer nicht ver-

pflichtet ist, die Flughöhen- und Geschwindigkeitsbeschränkungen der STAR/TRANSITION bis zur freigegebenen Flughöhe einzuhalten.

Anmerkung 3:

Falls auf Einflugstrecken (STAR/TRANSITION) keine weiteren Höhen- und/ oder Geschwindigkeitsbeschränkungen veröffentlicht sind, soll die Sprechgruppe **DESCEND** (level) verwendet werden.

Note 1:

A clearance by ATC containing rates of descend cancels published level restrictions down to the cleared level.

Note 2:

A clearance to descend unrestricted relieves the pilot from adhering to level and speed restrictions on the STAR/TRANSITION down to the cleared level.

Note 3:

If there are no remaining published level and/or speed restrictions on the STAR/TRANSITION, the phrase **DESCEND** (level) should be used.

7.26 Wenn Steig- / Sinkflug unter Einhaltung eigener Staffelung und Sichtflugwetterbedingungen gewünscht wird

To require an aircraft to climb or descend maintaining own separation and VMC

G: **MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC** (limitation) (traffic)

A: **REQUEST VMC DESCENT / CLIMB**

7.27 Spezifizierung von Reiseflughöhen

Specification of cruising levels

G: **CROSS** (significant point) **AT / ABOVE / BELOW** (level)

G: **CROSS** (significant point) **AT** (time) **OR LATER / BEFORE AT** (level)

G: **CROSS** (distance) **MILES DME** \*(direction)\* **OF** (name of DME station) **AT / ABOVE / BELOW** (level)

G: **CROSS** (distance) **MILES GNSS** \*(direction)\* **OF** (significant point) **AT / ABOVE / BELOW** (level)

G: **ADVISE IF ABLE TO CROSS** (significant point) **AT** (time) / (level)

7.28 Nutzung der eingewählten Flughöhe

Use of selected level

G: **CHECK SELECTED LEVEL. CLEARED LEVEL IS** (level)

A: **CLIMBING / DESCENDING / MAINTAINING** (level) \*(appropriate information on selected level)\*

### 7.3 Anweisungen Instructions

#### 7.31 Kursanweisungen Heading instructions

- G: **LEAVE** (significant point) **HEADING** (three figures) \*e.g. : AT (time)\*  
G: **CONTINUE HEADING** (three figures)  
G: **CONTINUE PRESENT HEADING**  
G: **FLY HEADING** (three figures) \*WHEN ABLE PROCEED DIRECT  
(designator) (significant point)\*  
G: **TURN LEFT / RIGHT** (figures) **DEGREES / HEADING** (three figures)  
G: **TURN LEFT / RIGHT IMMEDIATELY** (number of degrees) **DEGREES / HEADING** (three figures) **TO AVOID** \*UNIDENTIFIED\* **TRAFFIC** (bearing by clock-reference and distance)  
G: **MAKE A LEFT / RIGHT THREE SIXTY** \*(reason)\*  
G: **ORBIT LEFT / RIGHT** \*(reason)\*  
G: **STOP TURN HEADING** (three figures)

Anmerkung: Bei der Notwendigkeit einer Begründung der obigen Anweisungen sollten die folgenden Sprechgruppen genutzt werden:

Note: When it is necessary to specify a reason for the above instructions, the following phraseologies should be used:

- **DUE \*TO\* TRAFFIC**
- **FOR SPACING**
- **FOR SEPARATION**
- **FOR DOWNWIND / BASE / FINAL**

#### 7.32 Geschwindigkeiten Speeds

- A: **SPEED** (figures) **KNOTS / MACH** (number)  
G: **REPORT INDICATED AIRSPEED / MACH NUMBER / SPEED**  
G: **MAINTAIN** (figures) **KNOTS / MACH** (number) \*UNTIL (significant point)\*  
\*OR GREATER / OR LESS\*  
G: **MAINTAIN PRESENT SPEED**  
G: **FLY SPEED MACH** (number) / (figures) **KNOTS**  
G: **DO NOT EXCEED MACH** (number) / (figures) **KNOTS**  
G: **INCREASE / REDUCE SPEED \*TO\*** (figures) **KNOTS / MACH** (number)  
G: **INCREASE / REDUCE SPEED BY** (figures) **KNOTS / MACH** (number)  
G: **RESUME NORMAL / PUBLISHED SPEED**  
G: **NO \*ATC\* SPEED RESTRICTIONS**  
A: **UNABLE TO COMPLY INDICATED AIRSPEED WILL BE** (figures) **KNOTS / MACH** (number)

Anmerkung 1:

Wurde eine Geschwindigkeit angewiesen, ist diese Geschwindigkeit mit der Positionsmeldung zu übermitteln. Die angewiesene Geschwindigkeit ist auch regelmäßig, unabhängig von der Tatsache, ob eine Positionsmeldung zu übermitteln ist oder nicht, mit dem ersten Anruf nach einem Frequenzwechsel zu übermitteln.

Anmerkung 2:

Der Luftfahrzeugführer muss die veröffentlichten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Verfahren einhalten, es sei denn, die Geschwindigkeitsbeschränkungen werden vom Lotsen ausdrücklich aufgehoben oder geändert. Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund der Luftraumklassifizierung sind weiterhin einzuhalten. Verbale Geschwindigkeitsanweisungen gelten solange, bis sie wieder aufgehoben werden. Eine Freigabe **DESCEND VIA** oder **CLIMB VIA** hebt die erteilte Geschwindigkeitsanweisung nicht auf.

Note 1:

When assigned a speed to maintain, the flight crew shall include this speed in their position reports. The assigned speed shall also be reported on first contact with an ATC unit after a frequency change, whether or not a full position report is required.

Note 2:

The flight crew shall comply with published speed restrictions unless the restrictions are explicitly cancelled or amended by the controller. Speed restrictions based on airspace classification shall be adhered to. Speed instructions by ATC remain valid until explicitly cancelled or amended by controller. A **DESCEND VIA** or **CLIMB VIA** clearance does not cancel speed instructions issued.

7.33 Kurs über Grund (abgesetzt) parallel zur freigegebenen Strecke  
Track (offset) parallel to the cleared route

- G: **ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET**
- G: **PROCEED OFFSET** (distance) **RIGHT / LEFT OF** (route) (track)  
\*CENTRE LINE\* \*AT\* (significant point / time) \*UNTIL (significant point / time)\*
- G: **CANCEL OFFSET** (instructions to rejoin cleared flight route / other information)

7.4 Identifizierung von Luftfahrzeugen  
Identification of aircraft

- G: **SQUAWK** \*(code)\* \*IDENT\*
- G: **REPORT HEADING** \*AND FLIGHT LEVEL / ALTITUDE\*
- G: **FOR IDENTIFICATION TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures)  
**FOR** (maximum time 2 minutes) **MINUTE(S) / SECONDS**
- G: **TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING**
- G: **IDENTIFIED / RADAR CONTACT** \*(significant point)\*
- G: **NOT IDENTIFIED CONTINUE OWN NAVIGATION**

7.5 Position  
Position

7.51 Positionsinformation durch Flugverkehrskontrolle  
Position information by Air Traffic Control

- G: **POSITION** (distance) (direction) **OF** (significant point)
- G: **POSITION OVER / ABEAM** (significant point)

## 7.52 Positionsmeldungen durch Luftfahrzeugführer Position reports by pilots

### 1. Flüge nach Instrumentenflugregeln IFR flights

- A:
- a) (significant point);
  - b) (actual time over);
  - c) (level, including passed level and cleared level if not maintaining the cleared level);
  - d) (next significant point and estimated time over);
  - e) (ensuing significant point).
  - f) (speed, if a speed was assigned)

1.1 Teile c), d) und e):  
Können bei Positionsmeldungen über Funk ausgelassen werden;  
Elements c), d) and e) :  
May be omitted from position reports transmitted by voice.

1.2 Teil f):  
Wurde eine Geschwindigkeit angewiesen, ist diese Geschwindigkeit mit der Positionsmeldung zu übermitteln;  
Element f) :  
If assigned a speed to maintain, this speed shall be included in the position report.

### 2. Flüge nach Sichtflugregeln VFR flights

- |    |                   |    |                        |
|----|-------------------|----|------------------------|
| L: | a) (Position)     | A: | a) (significant point) |
|    | b) (Überflugzeit) |    | b) (actual time over)  |
|    | c) (Flughöhe)     |    | c) (level)             |

2.1 Die Angabe der Überflugzeit kann entfallen, wenn die gemeldete Position zum Zeitpunkt der Meldung erreicht wird.  
The announcement of the actual time over may be omitted if the significant point is reached at the moment of the report.

### 3. Flüge in der Platzrunde Flights in the traffic circuit

- |    |                       |    |                           |
|----|-----------------------|----|---------------------------|
| L: | (Teil der Platzrunde) | A: | (part of traffic circuit) |
|----|-----------------------|----|---------------------------|

## 7.53 Wenn Positionsmeldungen während der Radarkontrolle unterbleiben sollen To omit position reports when under radar control

- G: **OMIT POSITION REPORTS** \*UNTIL (specify)\*  
G: **NEXT REPORT AT** (significant point)  
G: **REPORT(S) REQUIRED ONLY AT** (significant point(s))  
G: **RESUME POSITION REPORTING**



## 7.6 Beendigung des Dienstes Termination of service

- G: **RADAR CONTROL TERMINATED** \*DUE TO (reason)\*  
G: **RADAR SERVICE TERMINATED** \*(instructions)\*  
G: **RESUME OWN NAVIGATION** (position) \*(instructions)\*  
G: **WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION** (instructions / information)  
G: **IDENTIFICATION LOST** \*(reasons)\* \*(instructions)\*

## 7.7 Transponder

- |  |   |
|--|---|
| B: <b>HABEN SIE TRANSPONDER</b>  | G: <b>ARE YOU TRANSPONDER EQUIPPED</b>                        |
| L: <b>TRANSPONDER NEGATIV / POSITIV</b>  | A: <b>NEGATIVE TRANSPONDER / AFFIRM</b>                       |
| B: <b>MELDEN SIE TYP / MODE / CODE DES TRANSPONDERS</b>                                  | G: <b>ADVISE TYPE / MODE / CODE OF TRANSPONDER</b>            |
| B: <b>*NACH DEM ABHEBEN* SQUAWK (Code)</b>   | G: <b>*WHEN AIRBORNE* SQUAWK (code)</b>                       |
| B: <b>RESET SQUAWK *(Mode)* (Code)</b>   | G: <b>RESET SQUAWK *(mode)* (code)</b>                        |
| L: <b>RESETTING (Code)</b>   | A: <b>RESETTING (code)</b>                                    |
| B: <b>BESTÄTIGEN SIE SQUAWK</b>  | G: <b>CONFIRM SQUAWK</b>                                      |
| L: <b>SQUAWK (Code)</b>  | A: <b>SQUAWKING (code)</b>                                    |
| B: <b>SQUAWK (nach Bedarf gefolgt von)</b>   | G: <b>SQUAWK (followed as necessary by)</b>                   |
| - <b>*(Code)* *UND* IDENT</b>  | - <b>*(code)* *AND* IDENT</b>                                 |
| - <b>CHARLIE</b>   | - <b>CHARLIE</b>  |
| - <b>STANDBY</b>   | - <b>STANDBY</b>  |
| B: <b>SQUAWK MODE 3 ALFA ONLY</b>  | G: <b>SQUAWK MODE 3 ALFA ONLY</b>                             |
| B: <b>ÜBERPRÜFEN SIE HÖHENMESSEREINSTELLUNG UND BESTÄTIGEN SIE FLUGHÖHE / (Flughöhe)</b> | G: <b>CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM LEVEL / (level)</b> |
| B: <b>STOP SQUAWK CHARLIE FALSCH ANZEIGE</b>   | G: <b>STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION</b>                |
| B: <b>STOP SQUAWK</b>  | G: <b>STOP SQUAWK</b>   |
| B: <b>ÜBERPRÜFEN SIE MODE S AIRCRAFT ID</b>  | G: <b>CHECK MODE S AIRCRAFT ID</b>                            |
| B: <b>RESET MODE S AIRCRAFT ID</b>   | G: <b>RESET MODE S AIRCRAFT ID</b>                            |

## 7.8 Besondere Sprechgruppen Special phraseologies

### 7.81 TCAS (ACAS) Sprechgruppen TCAS (ACAS) phraseologies

- A: **TCAS RA**  
G: **ROGER**

A: **CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO** (assigned clearance)  
G: **ROGER** (or alternative instructions)  
A: **CLEAR OF CONFLICT** (assigned clearance) **RESUMED**  
G: **ROGER** (or alternative instructions)  
A: **UNABLE, TCAS RA**  
G: **ROGER**

#### 7.82 RVSM Sprechgruppen RVSM phraseologies

G: **CONFIRM RVSM APPROVED**  
A: **NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT**  
A: **NEGATIVE RVSM** \*(status)\*  
G: **NEGATIVE RVSM**  
G: **UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE MAINTAIN /**  
**DESCEND / CLIMB FLIGHT LEVEL** (number)  
A: **UNABLE RVSM DUE \*TO\* TURBULENCE / EQUIPMENT**  
A: **READY TO RESUME RVSM**  
G: **REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM**  
G: **CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM**  
G: **NEGATIVE RVSM / NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT**  
G: **UNABLE RVSM DUE \*TO\* TURBULENCE / EQUIPMENT**

#### 7.83 Allgemeine ADS Sprechgruppen General ADS phraseologies

G: **ADS / AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE OUT OF SERVICE**  
(appropriate information, as necessary)

#### 7.84 ATFCM Sprechgruppen ATFCM phraseologies

G: **SLOT \*IS\*** (time)  
G: **REVISED SLOT \*IS\*** (time)  
G: **SLOT CANCELLED \*REPORT READY\***  
G: **FLIGHT SUSPENDED UNTIL** (time) / **UNTIL FURTHER NOTICE/ DUE**  
**\*TO\*** (reason)  
G: **SUSPENSION CANCELLED REPORT READY**  
G: **UNABLE TO APPROVE START UP \*CLEARANCE\* DUE \*TO\* SLOT**  
**EXPIRED REQUEST A NEW SLOT**  
G: **SLOT EXPIRES AT** (time)  
G: **UNABLE TO APPROVE START UP \*CLEARANCE\* DUE \*TO\* SLOT**  
(time) **REQUEST START UP AT** (time)

#### 7.85 CPDLC Sprechgruppen CPDLC phraseologies

A: **CONFIRM CPDLC** (message)  
G: **\*ALL STATIONS\* CPDLC FAILURE REVERT TO VOICE**  
A: **CPDLC MESSAGE FAILURE**  
G: **CPDLC MESSAGE FAILURE \*REVERT TO VOICE\***

- A: **DISREGARD CPDLC** (message type) **MESSAGE, BREAK** (correct information or request)
- G: **DISREGARD CPDLC** (message type) **MESSAGE, BREAK** (correct clearance, instruction, information or request)
- G: **\*ALL STATIONS\* STOP SENDING CPDLC REQUESTS \*UNTIL ADVISED** (reason)\*
- G: **\*ALL STATIONS\* RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS**

**8. FLUGINFORMATIONSDIENST** (erteilt lediglich Informationen und Empfehlungen)  
**FLIGHT INFORMATION SERVICE** (issues information and recommendations only)

8.1 Wetterinformationen  
Weather information

8.11 Informationen über besondere Wettererscheinungen  
Information about special weather phenomena

- |   |   |
|---|---|
| B: <b>FLUGSICHERUNGSRADAR ZEIGT STARKES NIEDERSCHLAGSGEBIET</b> (Ziffern) <b>UHR</b> (Entfernung) <b>MEILEN GEBIET IST</b> (Ziffern) <b>MEILEN TIEF UND ERSTRECKT SICH VON</b> (Richtung) <b>NACH</b> (Richtung) <b>ÜBER</b> (Entfernung) <b>MEILEN</b> | G: <b>ATC RADAR SHOWS HEAVY PRECIPITATION AREA</b> (figures) <b>O'CLOCK</b> (distance) <b>MILES AREA</b> (figures) <b>MILES DEEP EXTENDING FROM</b> (direction) <b>TO</b> (direction) <b>FOR</b> (figures) <b>MILES</b> |
| B: (Lfz.-Muster) <b>MELDET</b> (Beschreibung) <b>VEREISUNG / TURBULENZ *IN WOLKEN*</b> (Gebiet) (Zeit)  | G: (type of aircraft) <b>REPORTED</b> (description) <b>ICING / TURBULENCE *IN CLOUDS*</b> (area) (time)   |
| B: <b>*KONTROLL* TURM BEOBACHTET</b> (Wetterinformation)  | G: <b>TOWER OBSERVES</b> (weather information)  |
| B: <b>LUFTFAHRZEUGFÜHRER BERICHTET</b> (Wetterinformation)  | G: <b>PILOT REPORTS</b> (weather information)   |

8.12 Von offizieller Wettermeldung abweichende Beobachtung  
Observation deviating from official weather report

- |  |  |
|--|--|
| B: <b>TURMBEOBACHTUNG SICHT NACH</b> (Richtung) (Ziffern) <b>METER</b> | G: <b>TOWER OBSERVATION VISIBILITY TO</b> (direction) (distance) <b>METRES</b> |
|--|--|

8.2 Verkehrsinformation  
Traffic information

- |   |  |
|---|--|
| B: <b>*UNBEKANNTER* VERKEHR</b> (Richtung, Entfernung und andere Informationen)                               | G: <b>*UNKNOWN* TRAFFIC</b> (direction, distance and other information)  |
| B: <b>*UNBEKANNTER* VERKEHR</b> (Ziffer) <b>UHR</b> (Entfernung) <b>MEILEN</b> (Flugrichtung) (Informationen) | G: <b>*UNKNOWN* TRAFFIC</b> (figure) <b>O'CLOCK</b> (bearing by clock reference) (distance) <b>MILES</b> (direction of flight) (information) |
| B: (Verkehr) (Position)<br>- <b>SCHNELL / LANGSAM FLIEGEND</b><br>- <b>KOMMT NÄHER</b>                        | G: (traffic) (significant point)<br>- <b>SLOW / FAST MOVING</b><br>- <b>CLOSING</b>  |

- **VON VORNE / SELBE RICHTUNG**
- **ÜBERHOLT**
- **KREUZT VON LINKS / VON RECHTS**

Falls bekannt :

- (Lfz.-Muster)
- (Flughöhe) / (Flughöhenunterschied) (Ziffern)\***NICHT BESTÄTIGT\***
- **STEIGT / SINKT**

- L: **HALTE AUSSCHAU**  
 L: **VERKEHR / (Lfz.-Muster) IN SICHT**  
 L: **KEIN \*SICHT\* KONTAKT**  
 L: **ERBITTE AUSWEICHEMPFEHLUNG / KURSFÜHRUNG**  
 B: **EMPFEHLE \*LINKS- / RECHTSKURVE\* STEUERKURS** (drei Ziffern)  
 B: **FREI VON VERKEHR**  
 B: **KEIN GEMELDETER VERKEHR**

- **OPPOSITE / SAME DIRECTION**
- **OVERTAKING**
- **CROSSING LEFT TO RIGHT / RIGHT TO LEFT**

If known :

- (type of aircraft)
- (level) / (relative level) (figures) \***NOT CONFIRMED\***
- **CLIMBING / DESCENDING**

- A: **LOOKING OUT**  
 A: **TRAFFIC / (type of aircraft) IN SIGHT**  
 A: **NEGATIVE CONTACT**  
 A: **REQUEST AVOIDANCE ADVICE / VECTORS**  
 G: **SUGGEST \*LEFT / RIGHT TURN\* HEADING** (three figures)  
 G: **CLEAR OF TRAFFIC**  
 G: **NO REPORTED TRAFFIC**

### 8.3 Navigatorische Unterstützung Navigational assistance

- L: **\*POSITION UNBEKANNT\* ERBITTE NAVIGATORISCHE UNTERSTÜTZUNG \*NACH (Position)\***  
 B: **SENDEN SIE FÜR PEILUNG**  
 B: **QDM / QDR** (drei Ziffern)  
 B: **SQUAWK** (Code)  
 B: **IDENTIFIZIERT \*(Position)\***  
 B: **RADARKONTAKT \*(Position)\***  
 B: **BLEIBEN SIE VMC**  
 B: **ACHTEN SIE AUF SICHERHEITSMINDESTHÖHE / HINDERNISFREIHEIT**  
 B: **EMPFEHLE \*LINKS- / RECHTSKURVE\* STEUERKURS** (drei Ziffern)

- A: **\*POSITION UNKNOWN\* REQUEST NAVIGATIONAL ASSISTANCE \*TO** (significant point)\*  
 G: **TRANSMIT FOR DIRECTION FINDING**  
 G: **QDM / QDR** (three figures)  
 G: **SQUAWK** (code)  
 G: **IDENTIFIED \*(significant point)\***  
 G: **RADAR CONTACT \*(significant point)\***  
 G: **MAINTAIN VMC**  
 G: **OBSERVE MINIMUM SAFE HEIGHT / OBSTACLE CLEARANCE**  
 G: **SUGGEST \*LEFT / RIGHT TURN\* HEADING** (three figures)

B: **NAVIGATORISCHE UNTERSTÜTZUNG BEENDET**  
**ÜBERNEHMEN SIE EIGEN-**  
**NAVIGATION POSITION** (Position oder navigatorische Hinweise)

G: **NAVIGATIONAL ASSISTANCE TERMINATED**  
**RESUME OWN NAVIGATION POSITION** (significant point or navigational information)

8.4 Anweisung zum Schalten des Transponders  
To instruct setting of transponder

B: **RESET SQUAWK** \*(Mode)\*  
(Code)

L: **RESETTING** (Code)

B: **BESTÄTIGEN SIE SQUAWK**

L: **SQUAWK** (Code)

B: **SQUAWK** (nach Bedarf gefolgt von)

- **IDENT**

- **CHARLIE**

- **STANDBY**

B: **STOP SQUAWK**

G: **RESET SQUAWK** \*(mode)\*  
(code)

A: **RESETTING** (code)

G: **CONFIRM SQUAWK**

A: **SQUAWKING** (code)

G: **SQUAWK** (followed as necessary by)

- **IDENT**

- **CHARLIE**

- **STANDBY**

G: **STOP SQUAWK**

8.5 VFR-Übungsanflug  
VFR-Practice Approach

L: **ERBITTE** (Art des IFR Anfluges)  
**ÜBUNGSANFLUG VFR**

B: (Art des IFR Anfluges)  
**ÜBUNGSANFLUG VFR GE-**  
**NEHMIGT / NICHT GENEHMIGT**

A: **REQUEST** (type of IFR approach)  
**PRACTICE APPROACH VFR**

G: (type of IFR approach)  
**PRACTICE APPROACH VFR AP-**  
**PROVED / NOT APPROVED**

## 9. FLÜGE IN ZONEN MIT FUNKKOMMUNIKATIONSPFLICHT (RMZ) FLIGHTS IN RADIO MANDATORY ZONES (RMZ)

### 9.1 Einflug in die RMZ Entering RMZ

L: (Lfz.-Muster) (Position) (Flugregeln) (Ziffern) **FUSS, WERDE IN RMZ EINFLIEGEN / WERDE RMZ DURCHFLIEGEN** (Flugstrecke)  
\*ZUR LANDUNG\*  
\*IN (Flugplatz)\*

A: (type of aircraft) (position) (flight rules) (figures) **FEET, WILL ENTER RMZ / WILL CROSS RMZ** (route)  
\*(instrument approach procedure)\*  
\*FOR LANDING\*  
\*AT (aerodrome)\*

### 9.2 Verlassen der RMZ Leaving RMZ

L: **VERLASSE RMZ** (Position)  
(Ziffern) **FUSS**

A: **LEAVING RMZ** (position)  
(figures) **FEET**

Anmerkung: Die Sprechfunkmeldungen sind auch für den Fall abzugeben, dass seitens der Bodenfunkstelle keine Antwort erfolgt.

Note: The radiotelephony reports shall also be made if the aeronautical ground station does not answer.

## 10. AUFHEBEN UND SCHLIESSEN DES FLUGPLANS CANCELLING AND CLOSING OF FLIGHT PLAN

### 10.1 Aufheben Cancelling

L: **ICH HEBE MEINEN FLUG-  
PLAN AUF**  
B: **FLUGPLAN AUFGEHOBEN**  
**UM (Zeit)**

A: **CANCELLING MY FLIGHT  
PLAN**  
G: **FLIGHT PLAN CANCELLED**  
**AT (time)**

Anmerkung: Der Flugplan ist aufgehoben, Landemeldung nicht erforderlich.  
Note: Flight plan is cancelled, report of arrival not necessary.

### 10.2 Aufheben des IFR-Teils des Flugplans Cancelling the IFR part of the flight plan

A: **CANCELLING \*MY\* IFR \*FLIGHT\***  
G: **IFR \*FLIGHT\* CANCELLED AT (time) \*(instructions)\***  
G: **UNABLE TO ACCEPT CANCELLATION \*DUE TO (reason)\***

Anmerkung: Der IFR-Teil des Flugplans ist aufgehoben, der VFR-Teil besteht immer noch. Landemeldung erforderlich.

Note: The IFR part of the flight plan is cancelled, the VFR part is still valid. Report of arrival required.

### 10.3 Schließen des Flugplans Closing of flight plan

L: **\*LANDEZEIT (Ziffern)\* ERBIT-  
TE SCHLIESSUNG MEINES  
FLUGPLANS**  
B: **FLUGPLAN GESCHLOSSEN**  
**UM (Ziffern)**

A: **\*LANDING TIME (figures)\*  
REQUEST TO CLOSE MY  
FLIGHT PLAN**  
G: **FLIGHT PLAN CLOSED AT**  
**(figures)**

Anmerkung: Anstelle der Landemeldung kann die Schließung des Flugplans durch die Übermittlung der voraussichtlichen Landezeit erfolgen, sofern das Luftfahrzeug sich bereits in der Platzrunde befindet und die Landung sichergestellt erscheint.

Note: Instead of the report of arrival the flight plan may be closed by transmission of the estimated time of landing, provided the aircraft is already in the traffic circuit and a safe landing may be expected.



## 11. NOTVERFAHREN EMERGENCY PROCEDURES

### 11.1 Funkausfall Radio failure

- |  |  |
|--|--|
| B: <b>FALLS SIE HÖREN BESTÄTIGEN SIE DURCH WACKELN / EINSCHALTEN DER LANDESCHEINWERFER</b>   | G: <b>IF YOU READ ROCK YOUR WINGS / SHOW LANDING LIGHTS</b>  |
| B: <b>FALLS SIE HÖREN DREHEN SIE LINKS / RECHTS STEUERKURS</b> (drei Ziffern) <b>FÜR</b> (Zeitmaximum 2 Minuten) <b>MINUTE(N) / SEKUNDEN</b> | G: <b>IF YOU READ TURN LEFT / RIGHT HEADING</b> (three figures) <b>FOR</b> (maximum time 2 minutes) <b>MINUTE(S) / SECONDS</b> |
| B: (Manöver) / <b>SQUAWK BEOBACHTET *POSITION</b> (Position)* <b>WERDE MIT RADAR-KONTROLLE FORTFAHREN</b>                                    | G: (manoeuvre) / <b>SQUAWK OBSERVED *POSITION</b> (significant point)* <b>WILL CONTINUE RADAR CONTROL</b>                      |
| B: <b>FALLS FUNKVERBINDUNG UNTERBROCHEN</b> (Anweisungen)  | G: <b>IF RADIO CONTACT LOST</b> (instructions)   |
| B: <b>FALLS KEINE SENDUNG EMPFANGEN WURDE FÜR</b> (Ziffer(n)) <b>MINUTE(N) / SEKUNDEN</b> (Anweisungen)                                      | G: <b>IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR</b> (number) <b>MINUTES / SECONDS</b> (instructions)                                    |
| B: <b>ANTWORT NICHT EMPFANGEN</b> (Anweisungen)  | G: <b>REPLY NOT RECEIVED</b> (instructions)  |
| B: <b>FALLS SIE HÖREN</b> (Anweisungen)  | G: <b>IF YOU READ</b> (instructions)   |

### 11.11 Blindsendung Blind transmission

- |  |   |
|--|---|
| B: <b>BLINDSENDUNG</b> (Anweisungen / Information) | G: <b>TRANSMITTING BLIND</b> (instructions / information) |
|--|---|

### 11.2 Notsinkflug Emergency descent

- A: **EMERGENCY DESCENT** (intentions / actions)  
G: **ATTENTION ALL AIRCRAFT EMERGENCY DESCENT IN THE VICINITY OF / AT** (significant point or location) **EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM** (level) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.)

Anmerkung: Diese Meldung wird im Falle eines Notsinkflugs auf der Kontroll- und ggf. auf der Fluginformationsfrequenz ausgestrahlt.  
Note: In the event of an emergency descent this message will be broadcasted on control and if necessary on flight information frequency.

11.3 Verfahren bei Ausfall des Kurskreisels  
No gyro procedures

- G: **THIS WILL BE A NO GYRO VECTOR FOR** (type of approach) **TO**  
(runway or other limit) **MAKE ALL TURNS RATE ONE / HALF / (number)**  
**DEGREES PER SECOND START AND STOP ALL TURNS ON THE**  
**COMMAND NOW**
- G: **TURN LEFT / RIGHT NOW**
- G: **STOP TURN NOW**

11.31 Nach Erreichen des Endanflugs  
When established on final

- G: **MAKE ALL TURNS RATE HALF**

11.4 Transponderschaltung  
Transponder setting

11.41 Wenn der Notfallcode gesendet werden soll  
To request emergency code

- G: **SQUAWK MAYDAY / \*CODE SEVEN SEVEN ZERO ZERO\***

11.5 Treibstoffschnellablass unter FL 130 (FL160 im Alpengebiet)  
Fuel dumping below FL 130 (FL160 in the Alpine area)

- |   |  |
|---|--|
| <p>B: <b>AN ALLE</b> (Bodenfunkstelle)<br/><b>VORSICHT TREIBSTOFF-</b><br/><b>SCHNELLABLASS WIRD</b><br/><b>DURCHGEFÜHRT VON</b> (Lfz.-<br/>Muster) <b>ÜBER</b> (Position) <b>MIT</b><br/><b>KURS</b> (Richtung) <b>VON</b> (Flug-<br/>höhe) <b>DER LUFTRAUM BIS</b><br/><b>10 MEILEN UM DAS GEBIET</b><br/><b>DES TREIBSTOFFSCHNELL-</b><br/><b>ABLASSES IST ZU MEIDEN</b></p> <p>B: <b>AN ALLE</b> (Bodenfunkstelle)<br/><b>TREIBSTOFFSCHNEL-</b><br/><b>LABLASS WURDE DURCH-</b><br/><b>GEFÜHRT ÜBER</b> (Position)<br/><b>VON</b> (Flughöhe) <b>DIESES GE-</b><br/><b>BIET IST BIS</b> (Zeit) <b>ZU MEI-</b><br/><b>DEN</b></p> | <p>G: <b>ALL STATIONS</b> (unit) <b>USE</b><br/><b>CAUTION FUEL DUMPING</b><br/><b>IN PROGRESS BY</b> (type of<br/>aircraft) <b>AT</b> (significant point)<br/><b>ON COURSE</b> (direction)<br/><b>FROM</b> (level) <b>AVOID FLIGHT</b><br/><b>WITHIN 10 MILES OF FUEL</b><br/><b>DUMPING AREA</b></p> <p>G: <b>ALL STATIONS</b> (unit) <b>FUEL</b><br/><b>DUMPING HAD BEEN IN</b><br/><b>PROGRESS AT</b> (significant<br/>point) <b>FROM</b> (level) <b>AVOID</b><br/><b>THIS AREA UNTIL</b> (time)</p> |
|---|--|

11.6 Unterstützung von VFR-Flügen in navigatorischen Schwierigkeiten  
Assistance for VFR flights encountering navigational difficulties

- |   |   |
|---|---|
| L: <b>HABE ORIENTIERUNGS-<br/>VERLUST ERBITTE UNTER-<br/>STÜTZUNG</b>           | A: <b>LOSS OF POSITION RE-<br/>QUEST ASSISTANCE</b>                       |
| B: <b>ERBITTE VERBLEIBENDE<br/>FLUGZEIT</b>                                     | G: <b>REQUEST REMAINING<br/>FLIGHT TIME</b>                               |
| B: <b>KÖNNEN SIE NACH SICHT<br/>WEITERFLIEGEN</b>                               | G: <b>ARE YOU ABLE TO CON-<br/>TINUE VISUALLY</b>                         |
| B: <b>SIE KÖNNEN AUF (Ziffern)<br/>FUSS / FLUGFLÄCHE (Zif-<br/>fern) SINKEN</b> | G: <b>YOU MAY DESCEND<br/>(figures) FEET / FLIGHT<br/>LEVEL (figures)</b> |
| B: <b>EMPFEHLE (Ziffern) GRAD<br/>NACH LINKS / RECHTS ZU<br/>DREHEN</b>         | G: <b>SUGGEST TO TURN (fig-<br/>ures) DEGREES TO THE<br/>LEFT / RIGHT</b> |

11.7 Ausfall von Radar  
Radar equipment degradation

- |   |  |
|---|--|
| B: <b>SEKUNDÄRRADAR AUSGE-<br/>FALLEN</b> (weitere Information<br>wie benötigt) | G: <b>SECONDARY RADAR OUT<br/>OF SERVICE</b> (appropriate in-<br>formation as necessary) |
| B: <b>PRIMÄRRADAR AUSGEFAL-<br/>LEN</b> (weitere Information wie<br>benötigt)   | G: <b>PRIMARY RADAR OUT OF<br/>SERVICE</b> (appropriate infor-<br>mation as necessary)   |

11.8 Sprechgruppen für Warnanzeigen  
Alerting phraseologies

11.81 Warnanzeige für Unterschreitung der Mindestflughöhe  
Low level warning

- G: **LOW ALTITUDE WARNING CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY**  
**QNH** (number) \*MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)\*

11.82 Warnanzeige für Bodenannäherung  
Terrain alert

- G: **TERRAIN ALERT** (suggested pilot action, if possible)

11.83 Warnanzeige für Luftfahrzeugannäherung  
Collision alert

- G: **COLLISION ALERT** (appropriate information or instructions, as neces-  
sary)

11.84 Minimum fuel Warnung  
Minimum fuel warning

A: **MINIMUM FUEL**

G: **ROGER NO DELAY EXPECTED / EXPECT** (delay information)

11.9 Übertragbare Krankheiten  
Communicable disease

A: **REQUEST THE FOLLOWING INFORMATION ABOUT SUSPECTED CASE(S) OF COMMUNICABLE DISEASE ON BOARD THIS AIRCRAFT TO BE FORWARDED. ADVISE READY TO COPY**

G: **READY TO COPY**

A: **ADVISE** (destination aerodrome) **TOWER THAT** (call sign), **DEPARTURE AERODROME** (departure aerodrome) **ESTIMATING** (destination aerodrome) **AT** (estimated time of arrival) **PERSONS ON BOARD** (number) **REPORTING** (number) **CASE(S) OF COMMUNICABLE DISEASE ON BOARD**

G: **ROGER**

Diese Bekanntmachung tritt am 24.05.2018 in Kraft. Gleichzeitig wird die Bekanntmachung über die Sprechfunkverfahren vom 19.09.2017 (NfL 1-1127-17) aufgehoben.

Langen, den 14.03.2018  
Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung  
SOP/07.00.01/0001-004/18

Im Auftrag

N O W I S Z E W S K I