

## BEKANNTMACHUNG ÜBER DIE SPRECHFUNKVERFAHREN

Auf Grund des § 29 Absatz 1 Nr. 2 der Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1766) geändert worden ist, gibt das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bekannt:

Soweit nicht anders bestimmt,

- gelten für die nachfolgend verwendeten Begriffe die Begriffsbestimmungen gemäß Artikel 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010, in der jeweils gültigen Fassung;
- werden nachfolgend mit „SERA.[Ziffer]“ diejenigen Bestimmungen bezeichnet, die im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012, in der jeweils gültigen Fassung, aufgeführt sind;
- werden nachfolgend mit „ATS.TR.[Ziffer]“ diejenigen Bestimmungen bezeichnet, die in Anhang IV, Teilabschnitt B, der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011, in der jeweils gültigen Fassung, aufgeführt sind.

Hinweis:

Die Bekanntmachung fasst eine Vielzahl europäischer Vorgaben zum Sprechfunk zusammen. Nationale ergänzende Festlegungen und Hinweise sind zur besseren Kenntlichmachung kursiv hinterlegt.

### Inhalt

1.	<b>ALLGEMEINES (SERA.14001)</b> .....	4
2.	<b>UHRZEIT (SERA.3401a)</b> .....	4
3.	<b>MELDUNGSARTEN (SERA.14005)</b> .....	4
4.	<b>FLUGSICHERHEITSMELDUNGEN (SERA.14010)</b> .....	5
5.	<b>IM FLUGFUNKVERKEHR ZU VERWENDEDE SPRACHE (SERA.14015 a) und teilweise ATS.TR.120)</b> .....	5

6.	<b>BUCHSTABIEREN IM SPRECHFUNKVERKEHR (SERA.14020)</b> .....	5
7.	<b>GRUNDSÄTZE FÜR DIE ANGABE VON ANDEREN ATS-STRECKEN ALS STANDARDABFLUG- UND ANFLUGSTRECKEN (SERA.14025)</b> .....	6
8.	<b>SIGNIFIKANTE PUNKTE (SERA.14026)</b> .....	7
9.	<b>VERWENDUNG DER KENNUNGEN FÜR STANDARDINSTRUMENTENABFLUG- UND ANFLUGSTRECKEN (SERA.14030)</b> .....	7
10.	<b>ÜBERMITTELN VON ZAHLEN IM SPRECHFUNKVERKEHR (SERA.14035)</b> .....	7
11.	<b>AUSSPRACHE VON ZAHLEN (SERA.14040)</b> .....	11
12.	<b>VERFAHREN DER ÜBERMITTLUNG (SERA.14045)</b> .....	11
13.	<b>RUFZEICHEN VON LUFTFAHRZEUGEN IM SPRECHFUNKVERKEHR (SERA.14050)</b> .....	13
14.	<b>SPRECHFUNKVERFAHREN (SERA.14055)</b> .....	14
15.	<b>ÜBERGABE DES VHF-SPRECHFUNKVERKEHRS (SERA.14060)</b> .....	16
16.	<b>SPRECHFUNKVERFAHREN FÜR DEN WECHSEL DES FLUGFUNK- SPRECHFUNKKANALS (SERA.14065)</b> .....	17
17.	<b>TESTVERFAHREN (SERA.14070)</b> .....	18
18.	<b>AUSTAUSCH VON MELDUNGEN (SERA.14075)</b> .....	19
19.	<b>HÖRBEREITSCHAFT/DIENSTZEITEN (SERA.14080)</b> .....	20
20.	<b>VERWENDEN VON BLINDSENDUNGEN (SERA.14085)</b> .....	21
21.	<b>BESONDERE SPRECHFUNKVERFAHREN (SERA.14090)</b> .....	22
22.	<b>SPRECHFUNKVERFAHREN FÜR NOT- UND DRINGLICHKEITSVERKEHR (SERA.14095 und SERA.10005)</b> .....	23
23.	<b>KRAFTSTOFFMINDESTMENGE UND KRAFTSTOFF-NOTFALL (SERA.11012)</b> .....	30
24.	<b>INSTRUMENTENFLUGREGELN (IFR) – REGELN DER SPRECHFUNKVERFAHREN FÜR ALLE FLÜGE NACH INSTRUMENTENFLUGREGELN (SERA.5015 3) )</b> .....	30
25.	<b>FLUGVERKEHRSKONTROLLFREIGABEN (SERA.8015 d) bis e) )</b> .....	30
26.	<b>KOMMUNIKATION (SERA.8035 a) )</b> .....	32
27.	<b>ACAS-AUSWEICHEMPFEHLUNG (RA) (SERA.11014 c) )</b> .....	33
28.	<b>ARTEN VON LUFTFAHRZEUGBEOBACHTUNGEN (SERA.12001)</b> .....	33
29.	<b>BESONDERE LUFTFAHRZEUGBEOBACHTUNGEN (SERA.12005)</b> .....	33
30.	<b>SONSTIGE NICHT ROUTINEMÄßIGE LUFTFAHRZEUGBEOBACHTUNGEN (SERA.12010)</b> .....	34
31.	<b>MELDUNG VON LUFTFAHRZEUGBEOBACHTUNGEN IM SPRECHFUNKVERKEHR (SERA.12015)</b> .....	34
32.	<b>AUSTAUSCH VON FLUGMELDUNGEN (SERA.12020)</b> .....	35
33.	<b>FLUGALARMDIENST (SERA.10001)</b> .....	35
34.	<b>IDENTIFIZIERUNG VON FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLEN (ATS.TR.115)</b> .....	36

<b>ANLAGE 1</b> .....	<b>38</b>
<b>1</b> <b>ATS SPRECHFUNKGRUPPEN ATS PHRASEOLOGIES</b> .....	<b>38</b>
1.1    Allgemein General .....	38
1.2    STRECKENFLUGVERKEHRSDIENSTE EN-ROUTE AIR TRAFFIC SERVICES .....	55
1.3    FLUGVERKEHRSDIENSTE ANFLUG UND ABFLUG ARRIVAL AND DEPARTURE AIR TRAFFIC SERVICES .....	59
1.4    SPRECHGRUPPEN FÜR DIE VERWENDUNG AM UND IN DER NÄHE VOM FLUGPLATZ PHRASEOLOGIES FOR USE ON AND IN THE VICINITY OF THE AERODROME.....	64
1.5    SPRECHFUNKGRUPPEN IM ZUSAMMENHANG MIT CPDLC PHRASEOLOGIES TO BE USED RELATED TO CONTROLLER-PILOT DATA LINK COMMUNICATIONS (CPDLC) .....	79
<b>2</b> <b>SPRECHFUNKGRUPPEN ATS ÜBERWACHUNGSDIENST/ ATS SURVEILLANCE SERVICE PHRASEOLOGIES</b> .....	<b>80</b>
2.1    ALLGEMEINE SPRECHFUNKGRUPPEN ATS ÜBERWACHUNGSDIENST/ GENERAL ATS SURVEILLANCE SERVICE PHRASEOLOGIES .....	80
2.2    RADAR BEI ANFLUGKONTROLLDIENST RADAR IN APPROACH CONTROL SERVICE .....	86
2.3    SEKUNDÄRRADAR (SSR) UND ADS-B SPRECHFUNKGRUPPEN SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR) AND ADS-B PHRASEOLOGIES .....	89
<b>3</b> <b>ADS-C SPRECHFUNKGRUPPEN/ AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE – CONTRACT (ADS-C) PHRASEOLOGIES</b> .....	<b>92</b>
3.1    ALLGEMEINE ADS-C SPRECHFUNKGRUPPEN GENERAL ADS-C PHRASEOLOGIES .....	92
<b>4</b> <b>ALARMDIENST SPRECHUNKGRUPPEN ALERTING PHRASEOLOGIES</b> .....	<b>93</b>
4.1    ALARMDIENST SPRECHFUNKGRUPPEN ALERTING PHRASEOLOGIES...	93
<b>5</b> <b>BODEN-CREW/ FLUGZEUGBESATZUNG SPRECHFUNKGRUPPEN GROUND CREW/ FLIGHT CREW PHRASEOLOGIES</b> .....	<b>93</b>
5.1    BODEN-CREW/ FLUGZEUGBESATZUNG SPRECHFUNKGRUPPEN GROUND CREW/ FLIGHT CREW PHRASEOLOGIES .....	93
<b>6</b> <b>VERKEHRSFLUSSREGELUNG (ATFM) AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)</b> .....	<b>96</b>
<b>7</b> <b>NATIONALE REGELUNGEN VON SPRECHFUNKGRUPPEN NATIONAL REGULATIONS OF PHRASEOLOGIES</b> .....	<b>97</b>

## 1. ALLGEMEINES (SERA.14001)

Standard-Sprechgruppen sind in allen Situationen zu verwenden, für die solche festgelegt wurden. Nur im Fall, dass Standard-Sprechgruppen einer beabsichtigten Übermittlung nicht dienlich sind, ist normale Ausdrucksweise zu verwenden.

Wenn ein allgemeiner Anruf ‚AN ALLE FUNKSTELLEN‘ gemacht wurde, bedeutet das, dass der Anruf an alle Stationen gerichtet ist und es wird keine Antwort erwartet, es sei denn, einzelne Stationen werden anschließend angerufen, um den Empfang zu bestätigen.

## 2. UHRZEIT (SERA.3401a) )

Es ist die koordinierte Weltzeit (UTC) zu verwenden und in Stunden und Minuten sowie gegebenenfalls Sekunden des um Mitternacht beginnenden 24-Stunden-Tages anzugeben.

## 3. MELDUNGSARTEN (SERA.14005)

a.) Die Meldungsarten im beweglichen Flugfunkdienst und die Rangfolge bei der Herstellung von Verbindungen und bei der Übermittlung von Meldungen sind:

Meldungsarten und Reihenfolge der Vorrangsignale im Flugfunk	Flugfunksignal
a.) Notanrufe, Notmeldungen und Notverkehr	MAYDAY
b.) Dringlichkeitsmeldungen, einschließlich Meldungen mit vorangehendem Signal für Sanitätstransporte	PAN PAN oder PAN PAN MEDICAL
c.) Peilfunkmeldungen	---
d.) Flugsicherheitsmeldungen	---
e.) Wettermeldungen	---
f.) Flugbetriebsmeldungen	---

b.) Notmeldungen und Notverkehr sind gemäß den Bestimmungen, wie in Punkt 22 festgelegt, zu handhaben.

c.) Dringlichkeitsmeldungen und Dringlichkeitsverkehr, einschließlich Meldungen mit vorangehendem Signal für Sanitätstransporte, sind gemäß den Bestimmungen, wie in Punkt 22 festgelegt, zu handhaben.

#### 4. FLUGSICHERHEITSMELDUNGEN (SERA.14010)

Flugsicherheitsmeldungen umfassen Folgendes:

- a.) Bewegungs- und Kontrollmeldungen;
- b.) Meldungen von Luftfahrzeugbetreibern oder von einem Luftfahrzeug, die für im Flug befindliche Luftfahrzeuge von unmittelbarer Bedeutung sind;
- c.) Wetterhinweise, die für im Flug oder kurz vor dem Abflug befindliche Luftfahrzeuge von unmittelbarer Bedeutung sind (individuell mitgeteilt oder zur Rundfunkaussendung);
- d.) andere Meldungen, die für im Flug oder kurz vor dem Abflug befindliche Luftfahrzeuge von Bedeutung sind.

#### 5. IM FLUGFUNKVERKEHR ZU VERWENDEnde SPRACHE (SERA.14015 a) und teilweise ATS.TR.120)

- a.) Der Flugfunk-Sprechfunkverkehr ist in englischer Sprache oder in der Sprache, die normalerweise von der Bodenfunktstelle verwendet wird, durchzuführen.
- b.) Die Angabe der im Funkverkehr mit einer bestimmten Bodenfunktstelle verwendbaren Sprachen ist Teil des Luftfahrthandbuchs (Aeronautical Information Publication) Deutschland.

#### 6. BUCHSTABIERN IM SPRECHFUNKVERKEHR (SERA.14020)

Im Sprechfunkverkehr ist für das Buchstabieren von Eigennamen, Abkürzungen und Wörtern, deren Schreibung unklar ist, das Buchstabieralphabet wie folgt zu verwenden:

Buchstabe	Wort	Ungefähre Aussprache (Umschreibung mit Lateinischen Buchstaben)
A	ALFA	<u>AL</u> FA
B	BRAVO	<u>BRA</u> WO
C	CHARLIE	<u>T</u> SCHAHR LI oder <u>S</u> CHAHR LI
D	DELTA	<u>DEL</u> TA
E	ECHO	<u>ECK</u> O
F	FOXTROT	<u>FOX</u> TROT
G	GOLF	GOLF
H	HOTEL	HO <u>TELL</u>

I	INDIA	<u>I</u> N DJA
J	JULIETT	<u>D</u> SCHU <u>L</u> J <u>E</u> TT
K	KILO	<u>K</u> I LO
L	LIMA	<u>L</u> I MA
M	MIKE	MAIK
N	NOVEMBER	NO <u>W</u> EMM BA
O	OSCAR	<u>O</u> SS KA
P	PAPA	PA <u>P</u> A
Q	QUEBEC	KI <u>B</u> ECK
R	ROMEO	<u>R</u> OH MIO
S	SIERRA	SI <u>E</u> R RA
T	TANGO	<u>T</u> ÄN GO
U	UNIFORM	<u>J</u> U NIFORM oder <u>U</u> NIFORM
V	VICTOR	<u>W</u> IK TOR
W	WHISKEY	<u>W</u> ISS KI
X	X-RAY	<u>E</u> X RE
Y	YANKEE	<u>J</u> ÄN KI
Z	ZULU	<u>S</u> U LU

Bei der Angabe der ungefähren Aussprache sind die zu betonenden Silben unterstrichen.

## 7. GRUNDSÄTZE FÜR DIE ANGABE VON ANDEREN ATS-STRECKEN ALS STANDARDABFLUG- UND ANFLUGSTRECKEN (SERA.14025)

### a.) Verwendung von ATS-Strecken Kennungen im Funkverkehr

1. Im Sprechfunkverkehr ist der Grundbuchstabe einer Kennung nach dem Buchstabieralphabet, wie in Punkt 6 festgelegt, anzugeben.
2. Werden die Präfixe K, U oder S verwendet, sind sie im Sprechfunkverkehr wie folgt zu sprechen:

i.) K – KOPTER

ii.) U – UPPER

iii.) S – SUPERSONIC

- b.) Das Wort ‚KOPTER‘ ist wie im englischen Wort ‚helicopter‘ und die Wörter ‚UPPER‘ und ‚SUPERSONIC‘ wie in der englischen Sprache auszusprechen.

## 8. SIGNIFIKANTE PUNKTE (SERA.14026)

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.

## 9. VERWENDUNG DER KENNUNGEN FÜR STANDARDINSTRUMENTENABFLUG- UND ANFLUGSTRECKEN (SERA.14030)

Im Sprechfunkverkehr ist die normalsprachliche Kennung für Standardinstrumentenabflug- und -anflugstrecken zu verwenden.

## 10. ÜBERMITTELN VON ZAHLEN IM SPRECHFUNKVERKEHR (SERA.14035)

### a.) Übermitteln von Zahlen

1. 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.

Beispiele:

Rufzeichen	werden wie folgt übermittelt
CCA 238	AIR CHINA TWO THREE EIGHT AIR CHINA ZWEI DREI ACHT
OAL 242	OLYMPIC TWO FOUR TWO OLYMPIC ZWEI VIER ZWEI
Steuerkurse	werden wie folgt übermittelt
100 degrees	HEADING ONE ZERO ZERO STEUERKURS EINS NULL NULL
080 degrees	HEADING ZERO EIGHT ZERO STEUERKURS NULL ACHT NULL

Piste 27	wird wie folgt übermittelt RUNWAY TWO SEVEN PISTE ZWEI SIEBEN
30	RUNWAY THREE ZERO PISTE DREI NULL
Windrichtung und Geschwindigkeit 200 degrees 70 knots	werden wie folgt übermittelt WIND TWO ZERO ZERO DEGREES SEVEN ZERO KNOTS WIND ZWEI NULL NULL GRAD SIEBEN NULL KNOTEN
160 degrees 18 knots gusting 30 knots	WIND ONE SIX ZERO DEGREES ONE EIGHT KNOTS GUSTING THREE ZERO KNOTS WIND EINS SECHS NULL GRAD EINS ACHT KNOTEN BÖEN DREI NULL KNOTEN

- i.) Werte von Flugflächen sind durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer bei Werten, die aus ganzen Hundertern bestehen.

Beispiele:

Flugflächen FL 180	werden wie folgt übermittelt FLIGHT LEVEL ONE EIGHT ZERO FLUGFLÄCHE EINS ACHT NULL
FL 200	FLIGHT LEVEL TWO HUNDRED FLUGFLÄCHE ZWEI HUNDERT

- ii.) 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.

Beispiele:

Höhenmessereinstellung 1009 hPa	wird wie folgt übermittelt QNH ONE ZERO ZERO NINE QNH EINS NULL NULL NEUN
1000 hPa	QNH ONE THOUSAND QNH EIN TAUSEND
993 hPa	QNH NINE NINE THREE QNH NEUN NEUN DREI

- iii.) 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.

Beispiele:

Transponder Codes	wird wie folgt übermittelt
2400	SQUAWK TWO FOUR ZERO ZERO SQUAWK ZWEI VIER NULL NULL
1000	SQUAWK ONE THOUSAND SQUAWK EIN TAUSEND
2000	SQUAWK TWO THOUSAND SQUAWK ZWEI TAUSEND

2. Alle Zahlen, die bei der Übermittlung anderer als der in Buchstabe a.) Nummer 1. Ziffer i.) 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 Hunderten 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:

Höhe über NN	wird wie folgt übermittelt
800	EIGHT HUNDRED ACHT HUNDERT
3 400	THREE THOUSAND FOUR HUNDRED DREI TAUSEND VIER HUNDERT
12 000	ONE TWO THOUSAND EINS ZWEI TAUSEND
Wolkenhöhe über Grund	wird wie folgt übermittelt
2 200	TWO THOUSAND TWO HUNDRED ZWEI TAUSEND ZWEI HUNDERT
4 300	FOUR THOUSAND THREE HUNDRED VIER TAUSEND DREI HUNDERT
Sicht	wird wie folgt übermittelt
1 000	VISIBILITY ONE THOUSAND SICHT EIN TAUSEND

700	VISIBILITY SEVEN HUNDRED SICHT SIEBEN HUNDERT
Pistensichtweite 600	wird wie folgt übermittelt RVR SIX HUNDRED RVR SECHS HUNDERT
1 700	RVR ONE THOUSAND SEVEN HUNDRED RVR EIN TAUSEND SIEBEN HUNDERT

- 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.
- 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.
- Zahlen mit Dezimalkomma/Dezimalpunkt sind wie in Buchstabe a.) Nummer 1. vorgeschrieben zu übermitteln, wobei das Dezimalkomma/der Dezimalpunkt an der betreffenden Stelle durch das Wort ‚KOMMA‘, ‚DECIMAL‘ anzugeben ist.

Beispiele:

Nummer 100.3	wird wie folgt übermittelt ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE EINS NULL NULL KOMMA DREI
38 143.9	THREE EIGHT ONE FOUR THREE DECIMAL NINE DREI ACHT EINS VIER DREI KOMMA NEUN

- Alle sechs Ziffern der numerischen Kennung sind zu verwenden, um den Funkkanal im VHF-Sprechfunk anzugeben, außer wenn sowohl die fünfte und die sechste Ziffer eine Null sind, in welchem Fall nur die ersten vier Ziffern zu verwenden sind.

Beispiele:

Frequenz/Kanal 118.000	wird wie folgt übermittelt ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO EINS EINS ACHT KOMMA NULL
118.005	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE EINS EINS ACHT KOMMA NULL NULL FÜNF
118.010	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO EINS EINS ACHT KOMMA NULL EINS NULL
118.025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE

118.050 EINS EINS ACHT KOMMA NULL ZWEI FÜNF  
ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE ZERO  
118.100 EINS EINS ACHT KOMMA NULL FÜNF NULL  
ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE  
EINS EINS ACHT KOMMA EINS

## 11. AUSSPRACHE VON ZAHLEN (SERA.14040)

Zahlen sind unter Verwendung der Aussprache wie folgt zu übermitteln:

Zahl, Zahlbestandteil oder Zeichen	Aussprache deutsch	Aussprache englisch
0	NULL	SI-RO
1	EINS	WOAN
2	ZWO	TUH
3	DREI	TRI
4	VIER	FOHR
5	FÜNF	FEIF
6	SECHS	SIX
7	SIEBEN	SEW-EN
8	ACHT	ÄIT
9	NEUN	NEIN-ER
10	ZEHN	TEN
11	ELF	IH-LE-WEN
12	ZWÖLF	TWELF
Hundert	HUNDERT	HAN-DRED
Tausend	TAUSEND	TAU-SÄND

## 12. VERFAHREN DER ÜBERMITTLUNG (SERA.14045)

- a.) Übermittlungen sind knapp zu halten und es ist im Tonfall der Umgangssprache zu sprechen.
- b.) Im Sprechfunkverkehr sind die nachfolgenden Redewendungen wie folgt mit der festgelegten Bedeutung zu verwenden:

Redewendung (englisch/deutsch)	Bedeutung
ACKNOWLEDGE/ BESTÄTIGEN SIE	„Teilen Sie mit, dass die Meldung empfangen und verstanden wurde“
AFFIRM/ POSITIV	„Ja“

APPROVED/ GENEHMIGT	,Erlaubnis für das vorgeschlagene Verfahren erteilt‘
BREAK/ TRENNUNG	,Ich zeige hiermit die Trennung zwischen Teilen der Meldung an‘
BREAK BREAK/ TRENNUNG TRENNUNG	,Ich zeige hiermit die Trennung zwischen Meldungen an, die in einer hochbelasteten Verkehrssituation an verschiedene Luftfahrzeuge übermittelt werden‘
CANCEL/ AUFGEHOBEN	,Die vorher übermittelte Freigabe ist aufgehoben‘
CHECK/ CHECK	,Prüfen Sie ein System oder ein Verfahren‘
CLEARED/ FREI	,Genehmigung, unter festgelegten Bedingungen zu verfahren‘
CONFIRM/ BESTÄTIGEN SIE	,Ich erbitte Bestätigung der (Freigabe, Anweisung, Handlung, Information)‘
CONTACT/ RUFEN SIE	,Stellen Sie Funkverbindung her mit...‘
CORRECT/ KORREKT	,Wahr‘ oder ,Richtig‘
CORRECTION/ BERICHTIGUNG	,Bei der Übermittlung ist ein Fehler unterlaufen, es muss richtig heißen...‘
DISREGARD/ IGNORIEREN SIE	(selbsterklärend)
HOW DO YOU READ/ WIE VERSTEHEN SIE MICH	,Wie ist die Verständlichkeit meiner Sendung‘ (siehe Punkt 17 Buchstabe c)
I SAY AGAIN/ ICH WIEDERHOLE	,Ich wiederhole zur Klarstellung oder Betonung‘
MAINTAIN/ BEHALTEN SIE... BEI oder BLEIBEN SIE	,Fahren Sie gemäß den festgelegten Bedingungen fort‘ oder im buchstäblichen Sinne
MONITOR/ MONITOR	,Hören Sie (Frequenz) ab‘
NEGATIVE/ NEGATIV	,Nein‘ oder ,Erlaubnis nicht erteilt‘ oder ,Das ist nicht richtig‘ oder ,Nicht in der Lage‘
OVER/ KOMMEN	,Meine Übermittlung ist beendet, und ich erwarte Ihre Antwort‘
OUT/ ENDE	,Die Übermittlung der Meldung ist beendet. Ich erwarte keine Antwort‘
READ BACK/ WIEDERHOLEN SIE WÖRTLICH	,Wiederholen Sie alles oder den bezeichneten Teil dieser Meldung wörtlich‘
RECLEARED/ FREIGABEÄNDERUNG	,Es hat sich eine Änderung gegenüber Ihrer letzten Freigabe ergeben, diese neue Freigabe ersetzt die vorherige Freigabe oder Teile davon‘
REPORT/ MELDEN SIE	,Geben Sie mir die folgende Information‘

REQUEST/ ERBITTE	,Ich möchte wissen‘ oder ,Ich beantrage‘
ROGER/ VERSTANDEN	,Ich habe Ihre letzte Meldung vollständig erhalten‘
SAY AGAIN/ WIEDERHOLEN SIE	,Wiederholen Sie alles oder den folgenden Teil Ihrer Meldung‘
SPEAK SLOWER/ SPRECHEN SIE LANGSAMER	,Vermindern Sie Ihre Sprechgeschwindigkeit‘
STANDBY/ STANDBY	,Warten Sie und ich werde Sie rufen‘
UNABLE/ NICHT MÖGLICH	,Ich kann Ihrer Anfrage, Anweisung oder Freigabe nicht Folge leisten‘
WILCO/ WILCO	(Abkürzung für ,will comply‘) ,Ich verstehe Ihre Meldung und werde entsprechend handeln‘
WORDS TWICE/ WORTE DOPPELT	a) Als Aufforderung: ,Die Verständigung ist schwierig. Bitte senden Sie jedes Wort, oder jede Gruppe von Worten, doppelt‘ b) Als Information: ,Da die Verständigung schwierig ist, wird jedes Wort, oder jede Gruppe von Worten, in dieser Meldung doppelt gesendet‘

c.) Der Ausdruck TAKE-OFF darf im Sprechfunkverkehr nur verwendet werden, wenn ein Luftfahrzeug zum Start freigegeben ist oder wenn eine Startfreigabe aufgehoben wird.

### 13. RUFZEICHEN VON LUFTFAHRZEUGEN IM SPRECHFUNKVERKEHR (SERA.14050)

#### a.) Vollständige Rufzeichen

1. Typ a) – die Zeichen des Eintragungszeichens des Luftfahrzeugs; oder
2. Typ b) – die im Sprechfunk verwendete Bezeichnung des Luftfahrzeugbetreibers, gefolgt von den letzten vier Zeichen des Eintragungszeichens des Luftfahrzeugs;
3. Typ c) – die im Sprechfunk verwendete Bezeichnung des Luftfahrzeugbetreibers, gefolgt von der Flugnummer.

#### b.) Abgekürzte Rufzeichen

Die Rufzeichen von Luftfahrzeugen im Sprechfunkverkehr unter Buchstabe a, ausgenommen Rufzeichen vom Typ c), können in Punkt 14 Buchstabe c angegebenen Umständen abgekürzt werden. Abgekürzte Rufzeichen sind wie

folgt zu bilden:

1. Typ a) – das erste Zeichen des Eintragungszeichens und mindestens die zwei letzten Zeichen des Rufzeichens;
2. Typ b) – die im Sprechfunk verwendete Bezeichnung des Luftfahrzeugbetreibers und mindestens die zwei letzten Zeichen des Rufzeichens;
3. Typ c) – kein abgekürztes Rufzeichen.

Beispiele:

Der Name des Luftfahrzeugherstellers oder des Luftfahrzeugmodells darf als Prefix im Sprechfunk bei Typ a) Rufzeichen verwendet werden.

	Type a)		
Vollständiges Rufzeichen	N57826	CESSNA FABCD	CITATION FABCD
Abgekürztes Rufzeichen	N26 oder N826	CESSNA CD oder CESSNA BCD	CITATION CD oder CITATION BCD

	Type b)
Vollständiges Rufzeichen	VARIG PVMA
Abgekürztes Rufzeichen	VARIG MA oder VARIG VMA

	Type c)
Vollständiges Rufzeichen	SCANDINAVIAN 937
Abgekürztes Rufzeichen	(keine abgekürzte Form vorhanden)

#### 14. SPRECHFUNKVERFAHREN (SERA.14055)

- a.) Ein Luftfahrzeug darf den Typ seines Rufzeichens im Sprechfunkverkehr während des Fluges nicht ändern, ausgenommen vorübergehend auf Anweisung einer Flugverkehrskontrollstelle im Interesse der Sicherheit. Außer aus Sicherheitsgründen darf keine Übermittlung an ein Luftfahrzeug während des Starts, während des letzten Teils des Endanflugs oder während des Ausrollens nach der Landung erfolgen.

## b.) Herstellen der Sprechfunkverbindung

1. Beim Herstellen der Sprechfunkverbindung sind stets vollständige Rufzeichen zu verwenden. Beim Herstellen der Verbindung haben Luftfahrzeuge ihren Anruf mit der Bezeichnung der gerufenen Funkstelle zu beginnen, gefolgt von der Bezeichnung der rufenden Funkstelle.
2. Bei der Antwort auf die obigen Anrufe ist das Rufzeichen der rufenden Funkstelle, gefolgt vom Rufzeichen der antwortenden Funkstelle, zu verwenden, was als Aufforderung zur Fortsetzung der Übermittlung durch die rufende Funkstelle zu verstehen ist. Für die Übergabe des Sprechfunkverkehrs innerhalb einer Flugverkehrsdienststelle kann das Rufzeichen der Flugverkehrsdienststelle ausgelassen werden, wenn dies von der zuständigen Behörde genehmigt ist.

### *Ergänzende Festlegung:*

*Für die Übergabe des Sprechfunkverkehrs innerhalb einer Flugverkehrsdienststelle kann das Rufzeichen der Flugverkehrsdienststelle ausgelassen werden.*

3. Ein Funkkontakt beginnt mit einem Anruf und einer Antwort, wenn das Herstellen des Kontakts gewünscht wird; für den Fall, dass sicher ist, dass die gerufene Funkstelle den Anruf erhalten wird, gilt als Ausnahme davon, dass die rufende Funkstelle die Meldung übermitteln darf, ohne eine Antwort der gerufenen Funkstelle abzuwarten.

Beispiele:

### Verfahren für Anrufe im Sprechfunkverkehr

	Type a)
Bezeichnung der gerufenen Funkstelle	NEW YORK RADIO
Bezeichnung der rufenden Funkstelle	GABCD

	Type b)
Bezeichnung der gerufenen Funkstelle	NEW YORK RADIO
Bezeichnung der rufenden Funkstelle	SPEEDBIRD ABCD

	Type c)
Bezeichnung der gerufenen Funkstelle	NEW YORK RADIO
Bezeichnung der rufenden Funkstelle	AEROFLOT 321

### Verfahren für Antworten im Sprechfunkverkehr

	Type a)
Bezeichnung der gerufenen Funkstelle	GABCD
Bezeichnung der antwortenden Funkstelle	NEW YORK RADIO

	Type b)
Bezeichnung der gerufenen Funkstelle	SPEEDBIRD ABCD
Bezeichnung der antwortenden Funkstelle	NEW YORK RADIO

	Type c)
Bezeichnung der gerufenen Funkstelle	AEROFLOT 321
Bezeichnung der antwortenden Funkstelle	NEW YORK RADIO

### c.) Nachfolgende Übermittlungen im Sprechfunkverkehr

1. Abgekürzte Rufzeichen im Sprechfunkverkehr gemäß Punkt 13 Buchstabe b 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.
2. 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 weitere Identifizierung oder einen weiteren Anruf zulässig.

## 15. ÜBERGABE DES VHF-SPRECHFUNKVERKEHRS (SERA.14060)

- a.) Ein Luftfahrzeug ist von der jeweiligen Flugverkehrsdienststelle gemäß den vereinbarten Verfahren zum Wechsel zu einer anderen Funkfrequenz aufzufordern. Ist eine solche Aufforderung nicht erfolgt, hat das Luftfahrzeug die Flugverkehrsdienststelle vor einem solchen Wechsel zu informieren.
- b.) Beim Herstellen des Erstkontakts auf einer VHF-Frequenz oder bei deren Verlassen hat ein Luftfahrzeug diejenigen Informationen zu übermitteln, die von der für die Erbringung von Diensten zuständigen Flugsicherungsorganisationen vorgeschrieben und von der zuständigen Behörde genehmigt sind.

### *Ergänzende Festlegung:*

*Das Verlassen einer Kontrollfrequenz, ausgenommen nach Erreichen der endgültigen Parkposition (on block), ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Flugverkehrskontrolle gestattet.*

## 16. SPRECHFUNKVERFAHREN FÜR DEN WECHSEL DES FLUGFUNK- SPRECHFUNKKANALS (SERA.14065)

a.) Sofern nichts anderes von der für die Erbringung der Dienste verantwortlichen Flugsicherungsorganisation vorgeschrieben und von der zuständigen Behörde genehmigt wurde, muss der Erstanruf einer Flugverkehrsdienststelle nach dem Wechsel des Flugfunk-Sprechfunkkanals folgende Elemente umfassen:

1. Die Bezeichnung der gerufenen Flugverkehrsdienststelle;
2. Das Rufzeichen und, bei Luftfahrzeugen in der schweren Wirbelschleppenkatgorie das Wort ‚HEAVY‘ oder ‚SUPER‘, wenn das Luftfahrzeug von der zuständigen Behörde entsprechend eingestuft wurde;

*Hinweis:*

*Die Einstufung von Luftfahrzeugen kann der „Bekanntmachung von Einzelheiten über Begriff, Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Änderung und Aufhebung von Flugplänen“ in der jeweils gültigen Fassung, entnommen werden.*

3. Flughöhe, einschließlich Durchfliegen von Flughöhen und freigegebene Flughöhen, wenn die freigegebene Flughöhe nicht beibehalten wird;
4. Geschwindigkeit, falls von der Flugverkehrskontrolle zugewiesen; und
5. zusätzliche Elemente, die von der für die Erbringung von Diensten zuständigen Flugsicherungsorganisation vorgeschrieben und von der zuständigen Behörde genehmigt sind.

*Ergänzende Festlegung:*

*Meldung des nächsten Wegpunktes.*

*Unbeschadet der Festlegungen in Punkt 16 a) 1 bis 4 haben Luftfahrzeugführer bei der Aufnahme der Funkverbindung mit der Flugverkehrskontrolle sowie nach jedem Frequenz-/Kanalwechsel ihrem Rufzeichen die folgenden Zusätze anzufügen:*

- i. *Bei Luftfahrzeugen ohne die vorgeschriebene Flächennavigationsausrüstung den Zusatz ‚NON RNAV‘;*

*Anmerkung:*

*Für ein- und zweiseitige militärische Strahlflugzeuge der Bundeswehr wird auf diesen Zusatz verzichtet.*

- ii. *Luftfahrzeugführer von Formationsflügen das Wort ‚FORMATION‘.*

- b.) Piloten haben die Flughöhe mit den nächsten vollen 30 m oder 100 ft gemäß der Anzeige des Höhenmessers des Piloten anzugeben.
- c.) Erstanruf der Flugplatzkontrollstelle

Für Luftfahrzeuge, die Platzverkehrskontrolldienst erhalten, muss der Erstanruf Folgendes umfassen:

1. die Bezeichnung der gerufenen Flugverkehrsdienststelle;
2. das Rufzeichen und, bei Luftfahrzeugen in der schweren Wirbelschleppenkatgorie das Wort ‚HEAVY‘ oder ‚SUPER‘, wenn das Luftfahrzeug von der zuständigen Behörde entsprechend eingestuft wurde;

*Hinweis:*

*Die Einstufung von Luftfahrzeugen kann der „Bekanntmachung von Einzelheiten über Begriff, Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Änderung und Aufhebung von Flugplänen“, in der jeweils gültigen Fassung, entnommen werden.*

3. Standort; und
4. zusätzliche Elemente, die von der für die Erbringung von Diensten zuständigen Flugsicherungsorganisation vorgeschrieben und von der zuständigen Behörde genehmigt sind.

*Ergänzende Festlegung:*

*Flüge durch Kontrollzonen haben die Flughöhe zu melden.  
Anflüge haben die angeflogene Piste zu nennen.*

## **17. TESTVERFAHREN (SERA.14070)**

a.) Testübermittlungen müssen in folgender Form erfolgen:

1. Kennung der gerufenen Funkstelle;
2. Kennung der rufenden Funkstelle;
3. Die Wörter ‚RADIO CHECK‘;
4. Die verwendete Frequenz.

b.) Die Antwort auf eine Testübermittlung muss in folgender Form erfolgen:

1. Kennung der Funkstelle, die den Funktest anfordert;

2. Kennung der antwortenden Funkstelle;
  3. Angaben zur Verständlichkeit der Funkstelle, die den Funktest anfordert.
- c.) Die Verständlichkeit des Funktests ist anhand der folgenden Skala zu bewerten:

Verständlichkeitsskala

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

## 18. AUSTAUSCH VON MELDUNGEN (SERA.14075)

- a.) Meldungen müssen knapp und unmissverständlich sein und sind unter Verwendung von Standardsprechgruppen zu bilden, wann immer diese anwendbar sind.
1. Wenn von einem Luftfahrzeug die Bestätigung des Empfangs einer Meldung übermittelt wird, muss die Bestätigung das Rufzeichen dieses Luftfahrzeugs umfassen.
  2. Wenn von einer Flugverkehrsdienststelle die Bestätigung des Empfangs an ein Luftfahrzeug übermittelt wird, muss die Bestätigung das Rufzeichen des Luftfahrzeugs, falls erforderlich gefolgt vom Rufzeichen dieser Flugverkehrsdienststelle, umfassen.

b.) Gesprächsbeendigung

Ein Gespräch im Sprechfunkverkehr ist von der empfangenden Flugverkehrsdienststelle oder dem Luftfahrzeug mit dem eigenen Rufzeichen zu beenden.

c.) Berichtigungen und Wiederholungen

1. Wenn bei der Übermittlung ein Fehler unterlaufen ist, ist die Redewendung ‚BERICHTIGUNG‘/ ‚CORRECTION‘ zu verwenden, die letzte richtige Sprechgruppe oder Redewendung zu wiederholen und anschließend der

richtige Wortlaut zu übermitteln.

2. Falls die Berichtigung am besten durch Wiederholung der vollständigen Meldung erfolgen kann, ist die Redewendung ‚BERICHTIGUNG; ICH WIEDERHOLE‘/, ‚CORRECTION, I SAY AGAIN‘ zu verwenden, bevor die Meldung ein zweites Mal übermittelt wird.
3. Falls die empfangende Funkstelle Zweifel an der Richtigkeit der empfangenen Mitteilung hat, ist eine Wiederholung entweder insgesamt oder von Teilen anzufordern.
4. Falls die vollständige Wiederholung einer Meldung erforderlich ist, ist die Redewendung ‚WIEDERHOLEN SIE‘/, ‚SAY AGAIN‘ zu verwenden. Falls die Wiederholung eines Teils der Meldung erforderlich ist, ist die Redewendung ‚WIEDERHOLEN SIE ALLES VOR‘/, ‚SAY AGAIN ALL BEFORE‘ gefolgt von dem ersten Wort, das verständlich empfangen wurde zu verwenden, oder ‚WIEDERHOLEN SIE... (Wort vor dem fehlenden nach dem fehlenden Teil)‘ oder ‚WIEDERHOLEN SIE ALLES NACH‘/, ‚SAY AGAIN ALL AFTER‘ gefolgt von dem letzten verständlich empfangenen Wort.

- d.) Falls bei der Prüfung der Richtigkeit einer wörtlichen Wiederholung (Read-back) unrichtige Meldungsteile bemerkt werden, ist die Redewendung ‚NEGATIV, ICH WIEDERHOLE‘/, ‚NEGATIVE I SAY AGAIN‘ bei Beendigung der Wiederholung gefolgt von dem richtigen Wortlaut der betreffenden Meldungsteile zu verwenden.

## 19. HÖRBEREITSCHAFT/DIENSTZEITEN (SERA.14080)

- a.) Während des Fluges haben Luftfahrzeuge Hörbereitschaft gemäß den Vorschriften der zuständigen Behörde zu halten und diese, außer aus Sicherheitsgründen, nicht zu beenden, ohne die betreffende Flugverkehrsdienststelle zu informieren.

*Ergänzende Festlegung:*

*Für Flüge in Zonen mit Funkkommunikationspflicht sind in Anlage 1, Punkt 7.4 entsprechende Sprechgruppen festgelegt.*

1. Luftfahrzeuge auf langen Überwasserflügen oder auf Flügen über festgelegten Gebieten, über denen das Mitführen eines selbsttätigen Notsenders (ELT) vorgeschrieben ist, haben ständige Hörbereitschaft auf der VHF-Notruffrequenz 121,5 MHz zu halten, außer in den Zeiträumen, in denen die Luftfahrzeuge Sprechfunkverkehr auf anderen VHF-Kanälen durchführen oder wenn Beschränkungen der bordseitigen Ausrüstung oder Aufgaben im Cockpit die gleichzeitige Hörbereitschaft auf zwei Kanälen

nicht erlauben.

2. Luftfahrzeuge haben ständige Hörbereitschaft auf der VHF-Notfrequenz 121,5 MHz in Gebieten oder auf Strecken zu halten, bei denen die Möglichkeit des Ansteuerns von Luftfahrzeugen oder anderer Gefahrensituationen besteht und die zuständige Behörde dies vorschreibt.

*Hinweis:*

*Derzeit existieren keine entsprechenden Vorschriften des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung.*

- b.) Bodenfunkstellen haben ständige Hörbereitschaft auf der VHF-Notfrequenz 121,5 MHz während der Dienstzeiten der Dienststellen zu halten, an denen sie installiert ist. Befinden sich zwei oder mehr solcher Funkstellen an derselben Stelle, wird diese Verpflichtung durch die Gewährleistung der Hörbereitschaft auf der Frequenz 121,5 MHz an einer der Funkstellen erfüllt.
- c.) Wenn es erforderlich ist, dass ein Luftfahrzeug oder eine Flugverkehrsdienststelle den Betrieb aus irgendeinem Grund aussetzt, hat das Luftfahrzeug oder die Flugverkehrsdienststelle nach Möglichkeit andere betroffene Funkstellen darüber zu informieren und anzugeben, zu welchem Zeitpunkt die Wiederaufnahme des Betriebs erfolgt. Wenn es erforderlich ist, den Betrieb über den in der ursprünglichen Meldung genannten Zeitpunkt hinaus auszusetzen, ist ein geänderter Zeitpunkt für die Wiederaufnahme des Betriebs nach Möglichkeit zu dem oder nahe am zuerst angegebenen Zeitpunkt zu übermitteln.

## **20. VERWENDEN VON BLINDSENDUNGEN (SERA.14085)**

- a.) Wenn es einem Luftfahrzeug nicht gelingt, Kontakt auf dem festgelegten Kanal, auf dem zuvor benutzten Kanal oder einem anderen, für die jeweilige Flugstrecke vorgesehenen Kanal aufzunehmen, und es ihm mit allen verfügbaren Mitteln nicht gelingt, Verbindung mit der betreffenden Flugverkehrsdienststelle, einer anderen Flugverkehrsdienststelle oder anderen Luftfahrzeugen herzustellen, hat das Luftfahrzeug seine Meldung zweimal auf dem festgelegten Kanal/den festgelegten Kanälen zu übermitteln und mit der Redewendung ‚BLINDSENDUNG‘/, ‚TRANSMITTING BLIND‘ zu beginnen sowie, falls erforderlich, die Funkstelle(n) anzugeben, für die die Meldung bestimmt ist.
- b.) Wenn ein Luftfahrzeug aufgrund des Ausfalls des Funkempfängers keine Verbindung herstellen kann, hat es Meldungen zu festgelegten Zeiten oder an festgelegten Standorten auf dem verwendeten Kanal zu übermitteln und diese mit der Redewendung ‚BLINDSENDUNG WEGEN EMPFÄNGERAUSFALL‘/, ‚TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER

FAILURE' zu beginnen. Das Luftfahrzeug hat:

1. Die zu sendende Nachricht zu übermitteln und vollständig zu wiederholen;
2. Den Zeitpunkt der nächsten beabsichtigten Übermittlung anzugeben;
3. Wenn es Flugverkehrsdienst erhält, Informationen zur Absicht des verantwortlichen Piloten hinsichtlich der Fortsetzung des Fluges zu übermitteln.

Hinweis:

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung in den Nachrichten für Luftfahrer in ihrer jeweils aktuellen Fassung ist zu beachten.

## 21. BESONDERE SPRECHFUNKVERFAHREN (SERA.14090)

### a.) Bodenfahrzeugbewegungen

Sprechgruppen für die Bewegung von Bodenfahrzeugen außer Schleppfahrzeugen auf dem Rollfeld müssen mit denen für die Bewegung von Luftfahrzeugen übereinstimmen, ausgenommen Rollanweisungen, in welchen Fällen die Redewendung ‚FAHREN‘/‚PROCEED‘ statt der Redewendung ‚ROLLEN‘/‚TAXI‘ im Funkverkehr mit Bodenfahrzeugen zu verwenden ist.

### b.) Flugverkehrsberatungsdienst

Der Flugverkehrsberatungsdienst erteilt keine ‚Freigaben‘ sondern nur ‚Beratungsinformationen‘ und hat das Wort ‚HINWEIS‘ oder ‚EMPFEHLE‘/‚ADVISE‘ oder ‚SUGGEST‘ zu verwenden, wenn einem Luftfahrzeug eine Maßnahme vorgeschlagen wird.

### c.) Angabe der Wirbelschleppenkategorie HEAVY

1. Bei Luftfahrzeugen der Wirbelschleppenkategorie HEAVY ist das Wort ‚HEAVY‘ dem Rufzeichen des Luftfahrzeugs beim Erstkontakt im Sprechfunkverkehr zwischen solchen Luftfahrzeugen und Flugverkehrsdienststellen unmittelbar anzufügen.
2. Bei bestimmten, von der zuständigen Behörde festgelegten Luftfahrzeugen der Wirbelschleppenkategorie SUPER oder HEAVY ist das Wort ‚SUPER‘ oder ‚HEAVY‘ dem Rufzeichen des Luftfahrzeugs beim Erstkontakt im Sprechfunkverkehr zwischen solchen Luftfahrzeugen und Flugverkehrsdienststellen, je nach Sachlage, unmittelbar anzufügen.

*Hinweis:*

*Die Einstufung von Luftfahrzeugen kann der „Bekanntmachung von*

*Einzelheiten über Begriff, Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Änderung und Aufhebung von Flugplänen“, in der jeweils gültigen Fassung, entnommen werden.*

d.) Verfahren bei Abweichung wegen Wetter

Wenn der Pilot Verbindung mit der Flugverkehrskontrolle aufnimmt, kann eine schnelle Antwort angefordert werden, indem die Redewendung ‚ABWEICHUNG WEGEN WETTER‘/ ‚WEATHER DEVIATION REQUIRED‘ verwendet wird, um anzugeben, dass auf der Frequenz und bei Antworten der Flugverkehrskontrolle um Vorrangbehandlung ersucht wird. Wenn erforderlich, hat der Pilot die Übermittlung mit dem Dringlichkeitsanruf ‚PAN PAN‘ (vorzugsweise dreimal auszusenden) einzuleiten.

## **22. SPRECHFUNKVERFAHREN FÜR NOT- UND DRINGLICHSKEITSVERKEHR (SERA.14095 und SERA.10005)**

a.) Allgemeines

1. Not- und Dringlichkeitsverkehr umfasst alle Meldungen im Sprechfunkverkehr, die sich auf Not- bzw. Dringlichkeitslagen beziehen. Not- und Dringlichkeitslagen sind wie folgt definiert:
  - i. Notlage: ein Zustand, bei dem eine schwere und/oder unmittelbare Gefahr droht und sofortige Hilfe erforderlich ist.
  - ii. Dringlichkeitslage: ein Zustand, der die Sicherheit eines Luftfahrzeugs oder anderen Fahrzeugs oder einer Person an Bord oder in Sicht betrifft, jedoch keine sofortige Hilfe erfordert.
2. Das Sprechfunk-Notsignal ‚MAYDAY‘ und das Sprechfunk-Dringlichkeitssignal ‚PAN PAN‘ sind am Beginn der ersten Not- bzw. Dringlichkeitsmeldung zu verwenden. Am Beginn jeder nachfolgenden Meldung im Not- und Dringlichkeitsverkehr ist es zulässig, die Sprechfunk-Not- und Sprechfunk-Dringlichkeitssignale zu verwenden.
3. Der Absender von Mitteilungen an Luftfahrzeuge in einer Not- oder Dringlichkeitslage hat die Anzahl, den Umfang und den Inhalt solcher Meldungen auf das in dieser Lage erforderliche Mindestmaß zu beschränken.
4. Falls keine Bestätigung der Not- oder Dringlichkeitsmeldung durch die Flugverkehrsdienststelle erfolgt, die von dem Luftfahrzeug gerufen wurde, haben andere Flugverkehrsdienststellen Hilfe gemäß Buchstabe b Nummer 2 bzw. Nummer 3 zu leisten.

5. Not- und Dringlichkeitsverkehr ist normalerweise auf der Frequenz beizubehalten, auf der dieser Verkehr eingeleitet wurde, bis erachtet wird, dass eine bessere Unterstützung durch Übergabe des Verkehrs auf eine andere Frequenz geleistet werden kann.
6. Im Not- und Dringlichkeitsverkehr sind Sprechfunkübermittlungen im Allgemeinen langsam und deutlich vorzunehmen, wobei jedes Wort klar auszusprechen ist, um die Umschrift zu erleichtern.

#### b.) Sprechfunk-Notverkehr

##### 1. Maßnahmen des Luftfahrzeugs in Not

Zusätzlich zur Voranstellung des Sprechfunk-Notsignals ‚MAYDAY‘ gemäß Buchstabe a Nummer 2, vorzugsweise dreimal ausgesendet, muss die zu sendende Notmeldung eines in Not befindlichen Luftfahrzeugs:

- i. Auf der zum betreffenden Zeitpunkt verwendeten Flugfunkfrequenz erfolgen;
- ii. Aus so vielen wie möglich der folgenden Meldungsteile bestehen, die deutlich zu sprechen und nach Möglichkeit in folgender Reihenfolge anzugeben sind:
  - A) Name der gerufenen Flugverkehrsdienststelle (soweit Zeit und Umstände dies zulassen);
  - B) Kennung des Luftfahrzeugs;
  - C) Art der Notlage;
  - D) Absicht des verantwortlichen Piloten;
  - E) Aktueller Standort, Flughöhe und Kurs.

##### 2. Maßnahmen der gerufenen Flugverkehrsdienststelle oder der ersten Flugverkehrsdienststelle, die die Notmeldung bestätigt

Die gerufene Flugverkehrsdienststelle oder die erste Flugverkehrsdienststelle, die die Notmeldung bestätigt, muss:

- i. Die Notmeldung sofort bestätigen;
- ii. Den Notverkehr steuern oder diese Verantwortung ausdrücklich und auf eindeutige Weise übertragen und das Luftfahrzeug informieren, falls eine Übergabe erfolgt; und

- iii. Sofortige Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass alle notwendigen Informationen so bald wie möglich zur Verfügung gestellt werden:
  - A) Der betreffenden Flugverkehrsdienststelle;
  - B) Dem betreffenden Luftfahrzeugbetreiber oder dessen Vertreter gemäß im Voraus getroffener Verfahrensweisen;
- iv. Andere Flugverkehrsdienststellen gegebenenfalls warnen, um die Übergabe von Verkehr auf die Frequenz des Notverkehrs zu verhindern.

### 3. Anordnen von Funkstille

- i. Das in Not befindliche Luftfahrzeug oder die den Notverkehr steuernde Flugverkehrsdienststelle darf Funkstille anordnen, entweder für alle Funkstellen des beweglichen Flugfunkdienstes in dem Gebiet oder für jede andere Funkstelle, die den Notverkehr stört. Es/Sie hat diese Anordnung den Umständen entsprechend „an alle Funkstellen“ oder nur an eine Funkstelle zu richten. In jedem Fall hat es/sie zu verwenden:
  - A) ‚HALTEN SIE FUNKSTELLE‘/ ‚STOP TRANSMITTING‘;
  - B) Das Sprechfunk-Notsignal ‚MAYDAY‘.
- ii. Die Verwendung der in Buchstabe b Nummer 3 Ziffer i angegebenen Signale ist dem in Not befindlichen Luftfahrzeug und der den Notverkehr steuernden Flugverkehrsdienststelle vorbehalten.

### 4. Maßnahmen aller anderen Flugverkehrsdienststellen/Luftfahrzeuge

- i. Notverkehr hat uneingeschränkten Vorrang vor allem anderen Verkehr, und Flugverkehrsdienststellen/ Luftfahrzeuge, die Kenntnis davon haben, dürfen auf der betreffenden Frequenz nicht senden, sofern nicht:
  - A) Die Notlage aufgehoben oder der Notverkehr beendet wird;
  - B) Aller Notverkehr auf andere Frequenzen übergeben wurde;
  - C) Die den Verkehr steuernde Flugverkehrsdienststelle die Erlaubnis erteilt;

D) Die betreffende Funkstelle selbst Hilfe zu leisten hat.

- ii. Jede Flugverkehrsdienststelle/ jedes Luftfahrzeug, die/ das Kenntnis von dem Notverkehr hat und dem in Not befindlichen Luftfahrzeug selbst keine Hilfe leisten kann, hat ungeachtet dessen diesen Verkehr weiter mitzuhören, bis offensichtlich ist, dass Hilfe geleistet wird.

#### 5. Beenden des Notverkehrs und der Funkstille

- i. Wenn sich ein Luftfahrzeug nicht länger in Not befindet, hat es eine Meldung zur Aufhebung der Notlage zu senden.
- ii. Wenn die Flugverkehrsdienststelle, die den Notverkehr gesteuert hat, von der Beendigung der Notlage Kenntnis erlangt, hat sie sofortige Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass diese Information so bald wie möglich zur Verfügung gestellt wird:

A) Die betroffenen Flugverkehrsdienststellen;

B) Dem betreffenden Luftfahrzeugbetreiber oder dessen Vertreter gemäß im Voraus getroffener Vereinbarungen.

- iii. Der Notverkehr und die Funkstille sind durch eine Meldung zu beenden, die die Redewendung ‚NOTVERKEHR BEENDET‘/ ‚DISTRESS TRAFFIC ENDED‘ enthält und auf der Frequenz oder den Frequenzen zu übermitteln ist, die für den Notverkehr verwendet wurden. Diese Meldung darf von der den Notverkehr steuernden Flugverkehrsdienststelle nur ausgesendet werden, wenn ihr von der zuständigen Behörde die Genehmigung erteilt wurde, dies nach Empfang der in Buchstabe b Nummer 5 Ziffer i zu tun.

*Ergänzende Festlegung:*

*Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung genehmigt die Aussendung der Meldung gemäß vorstehender Nummer.*

- 6. Ist einer Flugverkehrsdienststelle bekannt oder vermutet sie, dass ein Luftfahrzeug einem rechtswidrigen Eingriff ausgesetzt ist, darf im Flugfunk-Sprechfunkverkehr des Flugverkehrsdienstes die Art der Notlage nicht genannt werden, sofern sie nicht zuerst in Mitteilungen des betreffenden Luftfahrzeugs genannt wurde und sichergestellt ist, dass die Nennung nicht zu einer Verschärfung der Lage führt.

c.) Sprechfunk-Dringlichkeitsverkehr

1. Maßnahmen des Luftfahrzeugs, das eine Dringlichkeitslage außer nach Buchstabe c Nummer 4 meldet

Zusätzlich zur Voranstellung des Sprechfunk-Dringlichkeitssignals ‚PAN PAN‘ gemäß Buchstabe a Nummer 2, vorzugsweise dreimal ausgesendet, wobei jedes Wort der Sprechgruppe wie das französische Wort ‚Panne‘ auszusprechen ist, muss die zu sendende Dringlichkeitsmeldung eines in einer Dringlichkeitslage befindlichen Luftfahrzeugs:

- i. Auf der zum betreffenden Zeitpunkt verwendeten Flugfunkfrequenz erfolgen;
  - ii. Aus so vielen der folgenden Meldungsteile wie erforderlich bestehen, die deutlich zu sprechen und nach Möglichkeit in folgender Reihenfolge anzugeben sind:
    - A) Name der gerufenen Flugverkehrsdienststelle;
    - B) Kennung des Luftfahrzeugs;
    - C) Art der Dringlichkeitslage;
    - D) Absicht des verantwortlichen Piloten;
    - E) Aktueller Standort, Flughöhe und Kurs.
    - F) Jede weitere nützliche Information.
2. Maßnahmen der gerufenen Flugverkehrsdienststelle oder der ersten Flugverkehrsdienststelle, die die Dringlichkeitsmeldung bestätigt

Die Flugverkehrsdienststelle, die von einem in einer Dringlichkeitslage befindlichen Luftfahrzeug gerufen wird, oder die erste Flugverkehrsdienststelle, die die Dringlichkeitsmeldung bestätigt, muss:

- i. Die Dringlichkeitsmeldung bestätigen;
- ii. Sofortige Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass alle notwendigen Informationen so bald wie möglich zur Verfügung gestellt werden:
  - A) Der betreffenden Flugverkehrsdienststelle;

B) Dem betreffenden Luftfahrzeugbetreiber oder dessen Vertreter gemäß im Voraus getroffener Verfahrensweisen;

iii. Falls erforderlich, den Verkehr steuern.

### 3. Maßnahmen aller anderen Flugverkehrsdienststellen/ Luftfahrzeuge

Der Dringlichkeitsverkehr hat Vorrang vor allem anderen Verkehr außer Notverkehr, und alle Flugverkehrsdienststellen/ Luftfahrzeuge haben darauf zu achten, die Übermittlung von Dringlichkeitsverkehr nicht zu beeinträchtigen.

### 4. Maßnahmen eines für Sanitätstransporte verwendeten Luftfahrzeugs

- i. Die Verwendung des in Buchstabe c Nummer 4 Ziffer ii genannten Signals zeigt an, dass die darauf folgende Meldung einen nach den Genfer Abkommen von 1949 und Zusatzprotokollen geschützten Sanitätstransport betrifft.
- ii. Zum Zweck der Ankündigung und Identifizierung von Luftfahrzeugen, die für Sanitätstransporte verwendet werden, ist die Übermittlung des Sprechfunk-Dringlichkeitssignals ‚PAN PAN‘, vorzugsweise dreimal ausgesendet, wobei jedes Wort der Sprechgruppe wie das französische Wort ‚panne‘ auszusprechen ist, gefolgt von dem Sprechfunksignal für Sanitätstransporte ‚MAY-DEE-CAL‘, ausgesprochen wie das französische Wort ‚médical‘, zu verwenden. Die Verwendung der genannten Signale zeigt an, dass die darauf folgende Meldung einen geschützten Sanitätstransport betrifft.

Die Meldung muss folgende Angaben umfassen:

- A) Das Rufzeichen oder andere anerkannte Mittel zur Identifizierung der Sanitätstransporte;
- B) Standort der Sanitätstransporte;
- C) Anzahl und Art der Sanitätstransporte;
- D) Beabsichtigte Flugstrecke;
- E) Voraussichtliche Streckenflugzeit sowie Abflug- und Ankunftszeit, je nach Fall; und
- F) Jede andere Angabe, wie Flughöhe, Funkfrequenzen für die Hörbereitschaft, verwendete Sprachen und Sekundärradar-

(SSR-)Modi und -Codes.

5. Maßnahmen der gerufenen Flugverkehrsdienststellen oder anderer Funkstellen, die eine Sanitätstransportmeldung empfangen

Es gelten die Bestimmungen von Buchstabe c Nummer 2 und Nummer 3 in der auf Flugverkehrsdienststellen, die eine Sanitätstransportmeldung empfangen, zutreffenden Weise“;

- d.) Nach Artikel 4a DVO (EU) Nr. 923/2012 dient die UKW-Notfrequenz (121,500 MHz) unter anderem folgenden Zwecken in echten Notsituationen:

1. Bereitstellung eines freien Kanals zwischen Luftfahrzeugen, die sich in einer Notsituation befinden, und einer Bodenstelle, wenn die üblichen Kanäle für andere Luftfahrzeuge genutzt werden,
2. Bereitstellung eines in der Regel nicht im internationalen Luftverkehr genutzten UKW-Kanals für die Kommunikation zwischen Luftfahrzeugen und Flugplätzen im Fall einer Notsituation,
3. Bereitstellung eines gemeinsamen UKW-Kanals für die Kommunikation zwischen – zivilen oder militärischen – Luftfahrzeugen sowie zwischen solchen Luftfahrzeugen und bodengestützten Diensten, die an gemeinsamen Such- und Rettungseinsätzen beteiligt sind, bevor erforderlichenfalls auf die geeignete Frequenz gewechselt wird,
4. Herstellung von Bord/Boden-Kommunikation mit Luftfahrzeugen, wenn der Ausfall der Bordausrüstung die Verwendung der üblichen Kanäle unmöglich macht,
5. Bereitstellung eines Kanals für den Betrieb von Notsendern (Emergency Locator Transmitter, ELT) und für die Kommunikation zwischen Rettungsfahrzeugen und Luftfahrzeugen, die Such- und Rettungseinsätze durchführen,
6. Im Fall der Ansteuerung eines Zivilluftfahrzeugs die Bereitstellung eines gemeinsamen UKW-Kanals für die Kommunikation zwischen dem Zivilluftfahrzeug und dem ansteuernden Luftfahrzeug bzw. den die Ansteuerung leitenden Kontrollstellen sowie zwischen dem Zivilluftfahrzeug bzw. dem ansteuernden Luftfahrzeug und den Flugverkehrsdienststellen.

## **23. KRAFTSTOFFMINDESTMENGE UND KRAFTSTOFF-NOTFALL (SERA.11012)**

- a.) Meldet ein Pilot den Zustand Kraftstoffmindestmenge, hat der Lotse den Piloten so bald wie praktisch möglich über vorhergesehene Verzögerungen zu informieren oder ihm mitzuteilen, dass keine Verzögerungen erwartet werden.
- b.) Ist aufgrund der Kraftstoffmenge die Erklärung einer Notlage erforderlich, hat der Pilot diese in Einklang mit Punkt 22 durch Verwendung des Sprechfunk-Notsignals ‚MAYDAY‘, vorzugsweise dreimal gesprochen, gefolgt von der Angabe zur Art des Notfalls ‚KRAFTSTOFF‘/‚FUEL‘ vorzunehmen.

## **24. INSTRUMENTENFLUGREGELN (IFR) – REGELN DER SPRECHFUNKVERFAHREN FÜR ALLE FLÜGE NACH INSTRUMENTENFLUGREGELN (SERA.5015 3 )**

Der Übergang vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln ist nur dann zulässig, wenn eine vom verantwortlichen Piloten abgegebene Meldung, die ausdrücklich die Sprechgruppe ‚ICH HEBE MEINEN IFR-FLUG AUF‘/‚CANCELLING MY IFR FLIGHT‘ enthält, zusammen mit etwaigen am geltenden Flugplan vorzunehmenden Änderungen von einer Flugverkehrsdienststelle erhalten wurde. Der Flugverkehrsdienst hat weder direkt noch indirekt zum Übergang vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln aufzufordern.

## **25. FLUGVERKEHRSKONTROLLFREIGABEN (SERA.8015 d) bis e )**

- a.) Inhalt von Freigaben

In der Flugverkehrskontrollfreigabe sind anzugeben:

1. Kennung des Luftfahrzeugs gemäß Flugplan
2. Freigabegrenze;
3. Streckenführung
  - i. Die Streckenführung ist in jeder Freigabe anzugeben, wenn dies für notwendig erachtet wird,
  - ii. Der Ausdruck ‚CLEARED FLIGHT PLANNED ROUTE‘/‚FREIGABE FÜR DIE STRECKE GEMÄß FLUGPLAN‘ darf nicht verwendet werden, wenn eine Freigabeänderung erteilt wird;

4. Flughöhe oder Flughöhen für den gesamten Flugweg oder einen Teil davon und Änderungen der Flughöhe, falls erforderlich;
5. Alle erforderlichen Anweisungen oder Informationen zu anderen Punkten wie An- oder Abflugverfahren, Kommunikation und Zeit des Ablaufs der Freigabe.

b.) Wiederholung von Freigaben und sicherheitsrelevanten Informationen

1. Die Flugbesatzung hat dem Fluglotsen die sicherheitsrelevanten Teile von Flugverkehrskontrollfreigaben und Anweisungen, die im Sprechfunkverkehr übermittelt werden, zu wiederholen. Die folgenden Punkte sind stets zu wiederholen:
  - i) Streckenfreigaben der Flugverkehrskontrolle;
  - ii) Freigaben und Anweisungen für das Aufrollen und Landen auf, den Start von, das Anhalten vor, das Kreuzen von, das Rollen auf und Zurückrollen auf Pisten und
  - iii) Betriebspiste, Höhenmessereinstellungen, SSR-Codes, neu zugeteilte Funkkanäle, Anweisungen zur Flughöhe, Kurs- und Geschwindigkeitsanweisungen und
  - iv) Übergangsflächen, unabhängig davon, ob diese von einem Lotsen übermittelt wurden oder in ATIS-Aussendungen enthalten sind.
2. Andere Freigaben oder Anweisungen, einschließlich konditioneller Freigaben und Rollanweisungen, sind zu wiederholen oder auf eine Weise zu bestätigen, aus der ersichtlich wird, dass sie verstanden wurden und eingehalten werden.
3. Der Lotse hat sich durch Anhören der Wiederholung zu vergewissern, dass die Freigabe oder Anweisung von der Flugbesatzung ordnungsgemäß bestätigt wurde, und ergreift unmittelbar Maßnahmen, um bei der Wiederholung gegebenenfalls festgestellte Unstimmigkeiten zu berichtigen.
4. Die Wiederholung von CPDLC-Mitteilungen im Sprechfunkverkehr ist nicht vorgeschrieben, sofern dies nicht von der Flugsicherungsorganisation anders bestimmt wurde.

c.) Änderungen der Freigabe bezüglich Streckenführung oder Flughöhe

1. Bei der Erteilung einer Freigabe, die eine angeforderte Änderung der Streckenführung oder der Flughöhe umfasst, ist die Art der Änderung in

der Freigabe genau anzugeben.

2. Erlauben die Verkehrsbedingungen keine Freigabe einer angeforderten Änderung, ist das Wort ‚UNABLE‘, ‚NICHT MÖGLICH‘ zu verwenden. Wenn es die Umstände erfordern, ist eine alternative Streckenführung oder Flughöhe anzubieten.

#### d.) Konditionelle Freigaben

Konditionelle Redewendungen, wie ‚BEHIND LANDING AIRCRAFT‘, ‚HINTER LANDENDEN LUFTFAHRZEUG‘ oder ‚AFTER DEPARTING AIRCRAFT‘, ‚NACH STARTENDEM LUFTFAHRZEUG‘ dürfen nicht für Bewegungen verwendet werden, die die aktive(n) Piste(n) betreffen, außer wenn der jeweilige Lotse und der Pilot die betreffenden Luftfahrzeuge oder Bodenfahrzeuge sieht. Das Luftfahrzeug oder das Bodenfahrzeug, das Ursache für die Angabe einer Bedingung in der erteilten Freigabe ist, muss das erste Luftfahrzeug/Bodenfahrzeug sein, das sich vor dem anderen betroffenen Luftfahrzeug vorbeibewegt. In allen Fällen ist eine konditionelle Freigabe in der nachstehenden Reihenfolge zu erteilen und muss Folgendes umfassen:

1. Das Rufzeichen;
2. Die Bedingung;
3. Die Freigabe; und
4. Eine kurze Wiederholung der Bedingung.

## 26. KOMMUNIKATION (SERA.8035 a )

Ein Luftfahrzeug, das einen kontrollierten Flug durchführt, hat dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufrechtzuerhalten und bei Bedarf eine Zweiweg-Funkverbindung mit dieser herzustellen, sofern nicht von der zuständigen Flugsicherungsorganisation für Luftfahrzeuge, die Teil des Flugplatzverkehrs an einem kontrollierten Flugplatz sind, etwas anderes vorgeschrieben ist.

1. Die Anforderung, Hörbereitschaft im Flugfunk-Sprechfunkverkehr aufrechtzuerhalten, gilt bei Herstellung einer CPDLC-Kommunikation weiter.

## **27. ACAS-AUSWEICHEMPFEHLUNG (RA) (SERA.11014 c )**

Meldet ein Pilot eine ACAS-Ausweichempfehlung, darf der Lotse nicht versuchen, den Flugweg des Luftfahrzeugs zu ändern, bis der Pilot ‚CLEAR OF CONFLICT‘ meldet.

## **28. ARTEN VON LUFTFAHRZEUGBEOBACHTUNGEN (SERA.12001)**

a.) Folgende Luftfahrzeugbeobachtungen sind in allen Flugphasen zu melden:

1. Besondere Luftfahrzeugbeobachtungen und
2. Sonstige nicht routinemäßige Luftfahrzeugbeobachtungen.

## **29. BESONDERE LUFTFAHRZEUGBEOBACHTUNGEN (SERA.12005)**

a.) Besondere Beobachtungen sind von allen Luftfahrzeugen zu machen und zu melden, wenn die folgenden Bedingungen angetroffen oder beobachtet werden:

1. Mittelschwere oder schwere Turbulenz oder
2. Mittelschwere oder schwere Vereisung oder
3. Schwere Leewelle oder
4. Gewitter ohne Hagel, die verdeckt, eingeschlossen, verbreitet oder in Böenlinien auftreten oder
5. Gewitter mit Hagel, die verdeckt, eingeschlossen, verbreitet oder in Böenlinien auftreten oder
6. Schwerer Staubsturm oder schwerer Sandsturm oder
7. Vulkanaschewolke oder
8. Vulkanaktivitäten vor einem Ausbruch oder ein Vulkanausbruch oder
9. die Bremswirkung der Piste ist nicht so gut wie gemeldet.

b.) Die zuständigen Behörden schreiben, soweit erforderlich, weitere Bedingungen fest, die von allen Luftfahrzeugen zu melden sind, wenn sie angetroffen oder beobachtet werden.

*Hinweis:*

*Keine weiteren Bedingungen derzeit festgeschrieben.*

- c.) Flugbesatzungen haben die Meldungen anhand von Formblättern auf der Grundlage des Musters für das Formblatt AIREP SPECIAL (siehe Anlage 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012) abzugeben. Die Meldungen müssen den dort beschriebenen Einzelbestimmungen entsprechen.
1. Die Einzelbestimmungen, einschließlich der Berichtsformate und Codewörter gemäß Anlage 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, sind von Flugbesatzungen bei der Übermittlung von Flugmeldungen und von Flugverkehrsdienststellen bei der Weiterübermittlung solcher Meldungen anzuwenden.
  2. Besondere Flugmeldungen zu Beobachtungen von Vulkanaktivität sind mit dem Formblatt für besondere Flugmeldungen von Vulkanaktivität zu erfassen, siehe Anlage 5 Punkt B der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012. Formblätter auf der Grundlage dieses Musters sind Flugbesatzungen bereitzustellen, die auf Strecken tätig sind, die von Vulkanaschewolken betroffen sein könnten.

### **30. SONSTIGE NICHT ROUTINEMÄßIGE LUFTFAHRZEUGBEOBACHTUNGEN (SERA.12010)**

Werden sonstige nicht in Punkt 29 Buchstabe a aufgeführte Wetterbedingungen, z.B. Windscherung, angetroffen, die nach Meinung des verantwortlichen Piloten die Sicherheit beeinträchtigen oder den effizienten Betrieb anderer Luftfahrzeuge erheblich beeinträchtigen können, hat der verantwortliche Pilot dies der zuständigen Flugverkehrsdienststelle so bald wie möglich mitzuteilen.

### **31. MELDUNG VON LUFTFAHRZEUGBEOBACHTUNGEN IM SPRECHFUNKVERKEHR (SERA.12015)**

- a.) Luftfahrzeugbeobachtungen sind während des Flugs zum Zeitpunkt der Beobachtung oder so bald wie möglich danach zu melden.
- b.) Luftfahrzeugbeobachtungen sind als Flugmeldungen zu melden und haben den technischen Spezifikationen gemäß Anlage 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zu entsprechen.

### 32. AUSTAUSCH VON FLUGMELDUNGEN (SERA.12020)

- a.) Flugverkehrsdienststellen übermitteln besondere und nicht routinemäßige Flugmeldungen so bald wie möglich an:
1. Andere betroffene Luftfahrzeuge;
  2. Die zugehörige Flugwetterüberwachungsstelle gemäß Anlage 5 Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012; und
  3. Andere betroffene Flugverkehrsdienststellen.
- b.) Übermittlungen an Luftfahrzeuge sind auf einer Frequenz und während eines Zeitraums zu wiederholen, die von der betreffenden Flugverkehrsdienststelle festzulegen sind.

### 33. FLUGALARMDIENST (SERA.10001)

- a.) Die Flugverkehrsdienststellen haben einen Flugalarmdienst zu erbringen:
1. für alle Luftfahrzeuge, für die ein Flugverkehrskontrolldienst erbracht wird;
  2. soweit möglich für alle anderen Luftfahrzeuge, die einen Flugplan abgegeben haben oder den Flugverkehrsdiensten auf andere Weise bekannt sind, und
  3. für alle Luftfahrzeuge, von denen bekannt ist oder angenommen wird, dass sie einem rechtswidrigen Eingriff ausgesetzt sind.
- b.) Sofern von der zuständigen Behörde nicht anderweitig vorgeschrieben, haben sich Luftfahrzeuge mit geeigneter Zweiweg-Sprechfunkausrüstung während des Zeitraums zwanzig bis vierzig Minuten nach dem letzten Kontakt, gleichgültig zu welchem Zweck dieser Kontakt erfolgte, zur bloßen Bestätigung, dass der Flug nach Plan verläuft, unter Angabe der Kennung des Luftfahrzeugs mit den Worten ‚OPERATIONS NORMAL‘ zu melden.

*Hinweis:*

*Derzeit existieren keine anderweitigen Vorschriften des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung.*

- c.) Die Meldung ‚OPERATIONS NORMAL‘ ist vom Luftfahrzeug im Flugfunk an eine entsprechende Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln.

### 34. IDENTIFIZIERUNG VON FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLEN (ATS.TR.115)

a.) Flugverkehrsdienststellen müssen eine eindeutige Kennung wie folgt tragen:

1. Eine Bezirkskontrollstelle oder eine Fluginformationszentrale trägt in der Regel den Namen einer nahegelegenen Stadt, eines geografischen Merkmals oder Gebiets als Kennung.  
  
(2) Eine Flugplatzkontrollstelle oder Anflugkontrollstelle trägt in der Regel den Namen des Flugplatzes, an dem sie ihre Dienste erbringt, oder den Namen einer nahegelegenen Stadt, eines geografischen Merkmals oder Gebiets als Kennung.
2. Eine AFIS-Stelle trägt in der Regel den Namen des Flugplatzes, an dem sie ihre Dienste erbringt, oder den Namen einer nahegelegenen Stadt, eines geografischen Merkmals oder Gebiets als Kennung.

b.) Die Kennung der Flugverkehrsdienststellen enthält – je nach Sachlage – eine der folgenden Ergänzungen:

- (1) Bezirkskontrollstelle – CONTROL - KONTROLLE
- (2) Anflugkontrollstelle – APPROACH - ANFLUGKONTROLLE
- (3) Anflugkontrollradar Ankunft – ARRIVAL - ANFLUG
- (4) Anflugkontrollradar Abflug – DEPARTURE - ABFLUG
- (5) Flugverkehrskontrollstelle (allgemein) bei der Erbringung von ATS-Überwachungsdiensten – RADAR - RADAR
- (6) Flugplatzkontrollstelle – TOWER - TURM
- (7) Kontrolle der Bewegungen am Boden – GROUND - ROLLKONTROLLE
- (8) Übermittlung von Freigaben – DELIVERY - ANLASSKONTROLLE
- (9) Fluginformationszentrale – INFORMATION - INFORMATION
- (10) AFIS-Stelle – INFORMATION – INFORMATION

c.) *Ergänzende Festlegung:*

- (1) *Einspeiser – DIRECTOR – DIREKTOR*

- (2) *Ausbildung von Luftfahrern – START oder SCHULE*
- (3) *Flugplätze ohne Flugverkehrsdienst durch den Flugleiter an unkontrollierten Flugplätzen ohne AFIS-Anbieter – RADIO*
- (4) *Bewegungslenkung auf dem Vorfeld – APRON – VORFELD*
- (5) *Segelflugbetrieb – SEGELFLUG*
- (6) *Segelflugbegleit- und Rückholbetrieb – RÜCKHOLER*
- (7) *Freiballonbegleit- und Rückholbetrieb – VERFOLGER*
- (8) *Wettbewerbsveranstaltungen – WETTBEWERB*
- (9) *Einsatzleitung Feuerwehr – RESCUE*
- (10) *Luftfahrzeug in der Direktkommunikation mit der Einsatzleitung Feuerwehr – COCKPIT*
- (11) *Übermittlung von Flugbetriebsmeldungen einer Luftverkehrsgesellschaft – DISPATCH*
- (12) *TRA Überwachung mit Radar – MONITOR*

# ANLAGE 1

## 1 ATS SPRECHFUNKGRUPPEN ATS PHRASEOLOGIES

### 1.1 Allgemein General

- (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) Durch eckige Klammern [ ] gekennzeichnete Teile der Sprechgruppen sind – soweit erforderlich – zusätzlich zu benutzen.
- (4) Durch runde Klammern ( ) gekennzeichnete Teile der Sprechgruppen sind durch die entsprechenden Angaben zu ersetzen.

Kapitel Sprechfunkgruppen Deutsch  
Section Phraseologies German

Sprechfunkgruppen Englisch  
Phraseologies English

Zutreffend für  
Applicable to

ATC FIS

#### 1.1.1 BESCHREIBUNG DER HÖHENBEZEICHNUNGEN (NACHFOLGEND ALS “(FLUGHÖHE)” BEZEICHNET) DESCRIPTION OF LEVELS (SUBSEQUENTLY REFERRED TO AS ‘(LEVEL)’)

a) FLUGFLÄCHE ( <i>Zahl</i> ); <i>oder</i>	a) FLIGHT LEVEL ( <i>number</i> ); <i>or</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b) [HÖHE ÜBER GRUND] ( <i>Zahl</i> ) FUSS/METER; <i>oder</i>	b) [HEIGHT] ( <i>number</i> ) FEET/METRES; <i>or</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
c) [HÖHE ÜBER NORMALNULL] ( <i>Zahl</i> ) FUSS/METER.  Anmerkung: In Fällen, in denen eine Klarstellung erforderlich ist, kann der Zusatz "HÖHE ÜBER NORMALNULL" (Höhe über NN) oder "HÖHE ÜBER GRUND" (Höhe über Grund) eingefügt werden, z.B. "SINKEN SIE AUF HÖHE ZWOTAUSEND FUSS ÜBER NORMALNULL".	c) [ALTITUDE] ( <i>number</i> ) FEET/METRES.  Note: In circumstances where clarification is required, the word 'ALTITUDE' or 'HEIGHT' may be included, e.g. 'DESCEND TO ALTITUDE TWO THOUSAND FEET'.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
bei der Weitergabe von Höheninformationen in Form des vertikalen Abstands zum anderen Verkehr	when passing level information in form of vertical distance from the other traffic		
d) ( <i>Zahl</i> ) FUSS/METER ÜBER ( <i>oder</i> UNTER).	d) ( <i>number</i> ) FEET/METRES ABOVE ( <i>or</i> BELOW).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>



<p>h) ERWARTEN SIE STEIGFLUG (oder SINKFLUG) UM/ÜBER (Zeit oder markanter Punkt);</p>	<p>h) EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (time or significant point);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>*i) ERBITTE SINKEN UM (Zeit);</p> <p>Um eine Handlung zu einer bestimmten Zeit oder an einem bestimmten Ort zu verlangen:</p>	<p>*i) REQUEST DESCENT AT (time);</p> <p>To require action at a specific time or place:</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>j) SOFORT;</p>	<p>j) IMMEDIATELY;</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>k) NACH ÜBERFLIEGEN VON (markanter Punkt);</p>	<p>k) AFTER PASSING (significant point);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>l) UM/ÜBER (Zeit oder markanter Punkt);</p> <p>Um Maßnahmen zu fordern, wenn es angebracht ist:</p>	<p>l) AT (time or significant point);</p> <p>To require action when convenient:</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>m) WENN BEREIT (Anweisung);</p> <p>Um ein Luftfahrzeug zum Steig- oder Sinkflug aufzufordern, während eigene Staffeln und VMC eingehalten werden:</p>	<p>m) WHEN READY (instruction);</p> <p>To require an aircraft to climb or descend maintaining own separation and VMC:</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>n) HALTEN SIE EIGENE STAFFELUNG UND VMC EIN [VON (Flughöhe)] [BIS (Flughöhe)];</p>	<p>n) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (level)] [TO (level)];</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>o) HALTEN SIE EIGENE STAFFELUNG UND VMC ÜBER (oder UNTER, oder BIS) (Flughöhe) EIN;</p> <p>Falls Zweifel bestehen, ob ein Luftfahrzeug eine Freigabe oder Anweisung einhalten kann:</p>	<p>o) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (level);</p> <p>When there is doubt that an aircraft can comply with a clearance or instruction:</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>p) WENN NICHT MÖGLICH, (andere Anweisungen) UND MELDEN SIE ENTSPRECHEND;</p> <p>Wenn ein Pilot nicht in der Lage ist, eine Freigabe oder Anweisung zu befolgen:</p>	<p>p) IF UNABLE, (alternative instructions) AND ADVISE;</p> <p>When a pilot is unable to comply with a clearance or instruction:</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>*q) NICHT MÖGLICH;</p> <p>Nachdem eine Flugbesatzung beginnt, von einer ATC-Freigabe oder -Anweisung abzuweichen, um einer ACAS-Empfehlung (RA) nachzukommen (Austausch zwischen Pilot und Fluglotse):</p>	<p>*q) UNABLE;</p> <p>After a flight crew starts to deviate from any ATC clearance or instruction to comply with an ACAS resolution advisory (RA) (Pilot and controller interchange):</p>	*	
<p>*r) TCAS RA;</p>	<p>*r) TCAS RA;</p>	*	
<p>s) VERSTANDEN;</p>	<p>s) ROGER;</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>Nachdem die Antwort auf eine ACAS RA abgeschlossen ist und eine Rückkehr zur ATC-Freigabe oder -Anweisung eingeleitet wurde (Austausch zwischen Pilot und Fluglotse):</p>	<p>After the response to an ACAS RA is completed and a return to the ATC clearance or instruction is initiated (Pilot and controller interchange):</p>		
<p>*t) FREI VON KONFLIKTEN, KEHRE ZURÜCK ZU (<i>angewiesene Freigabe</i>);  u) VERSTANDEN (<i>oder andere Anweisungen</i>);</p>	<p>*t) CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (<i>assigned clearance</i>);  u) ROGER (<i>or alternative instructions</i>);</p>	<p>*</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
<p>Nachdem die Antwort auf eine ACAS RA abgeschlossen und die zugewiesene ATC-Freigabe oder -Anweisung wieder aufgenommen wurde (Austausch zwischen Pilot und Fluglotse):</p>	<p>After the response to an ACAS RA is completed and the assigned ATC clearance or instruction has been resumed (Pilot and controller interchange):</p>		
<p>*v) FREI VON KONFLIKTEN (<i>assigned clearance</i>) WIEDER AUFGENOMMEN;  w) VERSTANDEN (<i>oder andere Anweisungen</i>);</p>	<p>*v) CLEAR OF CONFLICT (<i>assigned clearance</i>) RESUMED;  w) ROGER (<i>or alternative instructions</i>);</p>	<p>*</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
<p>Nach Erhalt einer ATC-Freigabe oder -Anweisung, die im Widerspruch zur ACAS RA steht, folgt die Flugbesatzung der RA und informiert ATC direkt (Austausch zwischen Pilot und Fluglotse):</p>	<p>After an ATC clearance or instruction contradictory to the ACAS RA is received, the flight crew will follow the RA and inform ATC directly (Pilot and controller interchange):</p>		
<p>*x) NICHT MÖGLICH, TCAS RA;  y) VERSTANDEN;</p>	<p>*x) UNABLE, TCAS RA;  y) ROGER;</p>	<p>*</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
<p>Freigabe für den Steigflug auf einer SID mit veröffentlichten Flughöhen- und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, wobei der Pilot auf die freigegebene Flughöhe steigen und die veröffentlichten Flughöhenbeschränkungen einhalten, dem Seitenprofil der SID folgen und die veröffentlichten Geschwindigkeitsbeschränkungen bzw. die von der Flugverkehrskontrolle erteilten Anweisungen zur Geschwindigkeitskontrolle einhalten muss:</p>	<p>Clearance to climb on a SID which has published level and/or speed restrictions, where the pilot is to climb to the cleared level and comply with published level restrictions, follow the lateral profile of the SID, and comply with published speed restrictions or ATC-issued speed control instructions as applicable:</p>		
<p>z) STEIGEN SIE VIA SID NACH (<i>Flughöhe</i>)</p>	<p>z) CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
<p>Freigabe zur Aufhebung der Flughöhenbeschränkung(en) des Vertikalprofils einer SID während des Steigflugs:</p>	<p>Clearance to cancel level restriction(s) of the vertical profile of a SID during climb:</p>		

<p>aa) [STEIGEN SIE VIA SID AUF (<i>Flughöhe</i>)], FLUGHÖHENBESCHRÄNKUNG(EN) AUFGEHOBEN</p> <p>Freigabe zur Aufhebung bestimmter Flughöhenbeschränkung(en) des vertikalen Profils einer SID während des Steigflugs:</p>	<p>aa) [CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)</p> <p>Clearance to cancel specific level restriction(s) of the vertical profile of a SID during climb:</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>bb) [STEIGEN SIE VIA SID AUF (<i>Flughöhe</i>)], FLUGHÖHENBESCHRÄNKUNG(EN) ÜBER (<i>Punkt(e)</i>) AUFGEHOBEN</p> <p>Freigabe zur Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkungen einer SID im Steigflug:</p>	<p>bb) [CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (<i>point(s)</i>)</p> <p>Clearance to cancel speed restrictions of a SID during climb:</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>cc) [STEIGEN SIE VIA SID AUF (<i>Flughöhe</i>)], GESCHWINDIGKEITS- BESCHRÄNKUNG(EN) AUFGEHOBEN</p> <p>Freigabe zur Aufhebung bestimmter Geschwindigkeitsbeschränkungen einer SID im Steigflug:</p>	<p>cc) [CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)</p> <p>Clearance to cancel specific speed restrictions of a SID during climb:</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>dd) [STEIGEN SIE VIA SID AUF (<i>Flughöhe</i>)], GESCHWINDIGKEITS- BESCHRÄNKUNGEN ÜBER (<i>Punkt(e)</i>) AUFGEHOBEN</p> <p>Freigabe zum Steigen und zur Aufhebung der Flughöhen- und Geschwindigkeitsbeschränkungen einer SID:</p>	<p>dd) [CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (<i>point(s)</i>)</p> <p>Clearance to climb and to cancel level and speed restrictions of a SID:</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>ee) STEIGEN SIE UNBESCHRÄNKT AUF (<i>Flughöhe</i>) (<i>oder</i>) STEIGEN SIE AUF (<i>Flughöhe</i>), FLUGHÖHEN- UND GESCHWINDIGKEITS- BESCHRÄNKUNGEN AUFGEHOBEN</p> <p>Freigabe zum Sinkflug auf einer STAR mit veröffentlichten Flughöhen- und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, wobei der Pilot auf die freigegebene Flughöhe zu sinken und die veröffentlichten Flughöhenbeschränkungen einzuhalten hat, dem Seitenprofil der STAR zu folgen und die veröffentlichten Geschwindigkeitsbeschränkungen oder die von der Flugverkehrskontrolle erteilten Anweisungen zur Geschwindigkeitskontrolle einzuhalten hat:</p>	<p>ee) CLIMB UNRESTRICTED TO (<i>level</i>) (<i>or</i>) CLIMB TO (<i>level</i>), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS</p> <p>Clearance to descend on a STAR which has published level and/or speed restrictions, where the pilot is to descend to the cleared level and comply with published level restrictions, follow the lateral profile of the STAR, and comply with published speed restrictions or ATC-issued speed control instructions:</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>ff) SINKEN SIE VIA STAR AUF (<i>Flughöhe</i>)</p>	<p>ff) DESCEND VIA STAR TO (<i>level</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

<p>Freigabe zur Aufhebung der Flughöhenbeschränkungen einer STAR während des Sinkflugs:</p>	<p>Clearance to cancel level restrictions of a STAR during descent:</p>		
<p>gg) [SINKEN SIE VIA STAR AUF (<i>Flughöhe</i>)], FLUGHÖHENBESCHRÄNKUNG(EN) AUFGEHOBEN</p>	<p>gg) [DESCEND VIA STAR TO (<i>level</i>)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Freigabe zur Aufhebung bestimmter Flughöhenbeschränkungen einer STAR während des Sinkflugs:</p>	<p>Clearance to cancel specific level restrictions of a STAR during descent:</p>		
<p>hh) [SINKEN SIE VIA STAR AUF (<i>Flughöhe</i>)], FLUGHÖHENBESCHRÄNKUNG(EN) AUFGEHOBEN ÜBER (<i>Punkt(e)</i>) AUFGEHOBEN</p>	<p>hh) [DESCEND VIA STAR TO (<i>level</i>)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (<i>points(s)</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Freigabe zur Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkungen einer STAR während des Sinkfluges:</p>	<p>Clearance to cancel speed restrictions of a STAR during descent:</p>		
<p>ii) [SINKEN SIE VIA STAR AUF (<i>Flughöhe</i>)], GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG(EN) AUFGEHOBEN</p>	<p>ii) [DESCEND VIA STAR TO (<i>level</i>)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Freigabe zur Aufhebung bestimmter Geschwindigkeitsbeschränkungen einer STAR während des Sinkfluges:</p>	<p>Clearance to cancel specific speed restrictions of a STAR during descent:</p>		
<p>jj) [SINKEN SIE VIA STAR AUF (<i>Flughöhe</i>)], GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG(EN) ÜBER (<i>Punkt(e)</i>) AUFGEHOBEN</p>	<p>jj) [DESCEND VIA STAR TO (<i>level</i>)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (<i>point(s)</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Freigabe zum Sinkflug und zur Aufhebung der Geschwindigkeits- und Flughöhenbeschränkungen einer STAR:</p>	<p>Clearance to descend and to cancel speed and level restrictions of a STAR:</p>		
<p>kk) SINKEN SIE UNBESCHRÄNKT AUF (<i>Flughöhe</i>) oder SINKEN SIE AUF (<i>Flughöhe</i>), FLUGHÖHEN- UND GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNGEN AUFGEHOBEN</p>	<p>kk) DESCEND UNRESTRICTED TO (<i>level</i>) or DESCEND TO (<i>level</i>), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>** denotes pilot transmission.</p>		
<p>Anmerkung: Weitere Details, siehe Anlage 1, Kapitel 7.1 und 7.2</p>	<p>Note: For further details, see Appendix 1, Chapters 7.1 and 7.2</p>		

**1.1.3 KRAFTSTOFFMINDESTMENGE  
MINIMUM FUEL**

<p>Anzeige der Kraftstoffmindestmenge:</p> <p>*a) KRAFTSTOFFMINDESTMENGE:</p> <p>b) VERSTANDEN (KEINE VERZÖGERUNG ERWARTET oder ERWARTEN SIE (<i>Information zur Verzögerung</i>)).</p> <p>Anmerkung: Eine Fluginformationsdienststelle (FIS) liefert keine Informationen über Verzögerungen.</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>Indication of minimum fuel:</p> <p>*a) MINIMUM FUEL:</p> <p>b) ROGER [NO DELAY EXPECTED or EXPECT (<i>delay information</i>)].</p> <p>Note: A flight information service (FIS) unit will not provide information on delay.</p> <p>** denotes pilot transmission.</p>	*	
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**1.1.4 ÜBERGABE DER KONTROLLVERANTWORTLICHKEIT UND/ ODER  
FREQUENZWECHSEL  
TRANSFER OF CONTROL AND/ OR FREQUENCY CHANGE**

<p>a) RUFEN SIE [JETZT]; (<i>Rufzeichen der Bodenfunkstelle</i>) (<i>Frequenz</i>);</p> <p>b) UM (oder ÜBER) (<i>Zeit oder Position</i>) [oder WENN] [PASSIEREN/VERLASSEN/ERREICHEN VON (<i>Flughöhe</i>)] RUFEN SIE (<i>Rufzeichen der Bodenfunkstelle</i>) (<i>Frequenz</i>);</p> <p>c) FALLS KEIN [FUNK-] KONTAKT (<i>Anweisungen</i>);</p> <p>d) STANDBY FÜR (<i>Rufzeichen der Bodenfunkstelle</i>) (<i>Frequenz</i>);</p> <p>Anmerkung: Ein Luftfahrzeug kann auf einer Frequenz zu "STANDBY" aufgefordert werden, wenn beabsichtigt ist, dass die ATS-Stelle in Kürze eine Kommunikation einleiten wird.</p> <p>*e) ERBITTE WECHSEL AUF (<i>Frequenz</i>);</p> <p>f) FREQUENZWECHSEL GENEHMIGT;</p> <p>g) MONITOR (<i>Rufzeichen der Bodenfunkstelle</i>) (<i>Frequenz</i>);</p> <p>Anmerkung: Ein Luftfahrzeug kann aufgefordert werden, eine Frequenz zu überwachen, wenn auf ihr Dauerinformationen gesendet werden.</p> <p>*h) MONITOR (<i>Frequenz</i>);</p> <p>i) WENN BEREIT, RUFEN SIE (<i>Rufzeichen der Bodenfunkstelle</i>) (<i>Frequenz</i>);</p>	<p>a) CONTACT (<i>unit call sign</i>) (<i>frequency</i>) [NOW];</p> <p>b) AT (or OVER) (<i>time or place</i>) [or WHEN] [PASSING/LEAVING/REACHING (<i>level</i>)] CONTACT (<i>unit call sign</i>) (<i>frequency</i>);</p> <p>c) IF NO CONTACT (<i>instructions</i>);</p> <p>d) STANDBY FOR (<i>unit call sign</i>) (<i>frequency</i>);</p> <p>Note: An aircraft may be requested to 'STANDBY' on a frequency when it is intended that the ATS unit will initiate communications soon.</p> <p>*e) REQUEST CHANGE TO (<i>frequency</i>);</p> <p>f) FREQUENCY CHANGE APPROVED;</p> <p>g) MONITOR (<i>unit call sign</i>) (<i>frequency</i>);</p> <p>Note: An aircraft may be requested to 'MONITOR' a frequency when information is being broadcast thereon.</p> <p>*h) MONITORING (<i>frequency</i>);</p> <p>i) WHEN READY, CONTACT (<i>unit call sign</i>) (<i>frequency</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>j) BLEIBEN SIE AUF DIESER FREQUENZ.</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>j) REMAIN THIS FREQUENCY.</p> <p>** denotes pilot transmission.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--	--	-------------------------------------	--------------------------

**1.1.5 8.33 KHZ KANALABSTAND  
8.33 KHZ CHANNEL SPACING**

<p>Anmerkung: NIL – Auf deutsch nicht anwendbar.</p>	<p>Note: In this paragraph, the term 'point' is used only in the context of naming the 8.33 kHz channel spacing concept and does not constitute any change to existing ICAO provisions or phraseology regarding the use of the term 'decimal'.</p>		
<p>Um eine Bestätigung einer 8.33 kHz-Fähigkeit abzufragen:</p>	<p>To request confirmation of 8.33 kHz capability:</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>a) BESTÄTIGEN SIE ACHT KOMMA DREI DREI;</p>	<p>a) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE;</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>Um eine 8.33 kHz-Fähigkeit anzuzeigen:</p>	<p>To indicate 8.33 kHz capability:</p>	<p>*</p>	
<p>*b) BESTÄTIGE ACHT KOMMA DREI DREI;</p>	<p>*b) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE;</p>		
<p>Um ein Fehlen der 8.33 kHz-Fähigkeit anzuzeigen:</p>	<p>To indicate lack of 8.33 kHz capability:</p>	<p>*</p>	
<p>*c) NEGATIV ACHT KOMMA DREI DREI;</p>	<p>*c) NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE;</p>		
<p>Um eine UHF-Fähigkeit abzufragen:</p>	<p>To request UHF capability:</p>		
<p>d) BESTÄTIGEN SIE UHF;</p>	<p>d) CONFIRM UHF;</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>Um eine UHF-Fähigkeit anzuzeigen:</p>	<p>To indicate UHF capability:</p>	<p>*</p>	
<p>*e) BESTÄTIGE UHF;</p>	<p>*e) AFFIRM UHF;</p>		
<p>Um ein Fehlen der UHF-Fähigkeit anzuzeigen:</p>	<p>To indicate lack of UHF capability:</p>	<p>*</p>	
<p>*f) NEGATIV UHF;</p>	<p>*f) NEGATIVE UHF;</p>		
<p>Um den Status in Bezug auf eine 8.33 kHz Ausnahmegenehmigung abzufragen:</p>	<p>To request status in respect of 8.33 kHz exemption:</p>		
<p>g) BESTÄTIGEN SIE ACHT KOMMA DREI DREI AUSNAHMEGENEHMIGUNG;</p>	<p>g) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>Um einen Status einer 8.33 kHz Ausnahmegenehmigung anzuzeigen:</p>	<p>To indicate 8.33 kHz exempted status:</p>	<p>*</p>	
<p>*h) BESTÄTIGE ACHT KOMMA DREI DREI AUSNAHMEGENEHMIGUNG;</p>	<p>*h) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;</p>		
<p>Um keine 8.33 kHz Ausnahmegenehmigung anzuzeigen:</p>	<p>To indicate 8.33 kHz non-exempted Status:</p>		

<p>*i) NEGATIV ACHT KOMMA DREI DREI AUSNAHMEGENEHMIGUNG;</p> <p>Zur Klarstellung, dass die Freigabe erteilt wurde, um ein nicht ausgerüstetes Luftfahrzeug am Einflug in ausrüstungspflichtigen Luftraum zu hindern:</p> <p>j) WEGEN ACHT KOMMA DREI DREI ANFORDERUNG.</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>*i) NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;</p> <p>To indicate that a certain clearance is given because otherwise a non-equipped and/or non-exempted aircraft would enter airspace of mandatory carriage:</p> <p>j) DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT.</p> <p>** denotes pilot transmission.</p>	*	
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 1.1.6 ÄNDERUNG DES RUFZEICHENS CHANGE OF CALL SIGN

<p>Um ein Luftfahrzeug anzuweisen, sein Rufzeichen zu ändern:</p> <p>a) ÄNDERN SIE IHR RUFZEICHEN AUF (<i>neues Rufzeichen</i>) [BIS AUF WEITERES];</p> <p>Um ein Luftfahrzeug anzuweisen, zu dem im Flugplan angegebenen Rufzeichen zurückzukehren:</p> <p>b) VERWENDEN SIE WIEDER FLUGPLAN-RUFZEICHEN (<i>Rufzeichen</i>) [ÜBER (<i>markanter Punkt</i>)].</p>	<p>To instruct an aircraft to change its type of call sign:</p> <p>a) CHANGE YOUR CALL SIGN TO (<i>new call sign</i>) [UNTIL FURTHER ADVISED];</p> <p>To advise an aircraft to revert to the call sign indicated in the flight plan:</p> <p>b) REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (<i>call sign</i>) [AT (<i>significant point</i>)].</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 1.1.7 VERKEHRSMITTEILUNG TRAFFIC INFORMATION

<p>a) VERKEHR (<i>Information</i>);</p> <p>Um eine Verkehrsinformation zu übermitteln:</p> <p>b) KEIN GEMELDETER VERKEHR;</p> <p>Um eine Verkehrsinformation zu bestätigen:</p> <p>*c) HALTE AUSSCHAU;</p> <p>*d) VERKEHR IN SICHT;</p> <p>*e) KEIN [SICHT-] KONTAKT [<i>Gründe</i>];</p> <p>f) [ZUSÄTZLICHER] VERKEHR RICHTUNG (<i>Flugrichtung</i>) (<i>Luftfahrzeugtyp</i>) (<i>Flughöhe</i>) GESCHÄTZT (<i>oder ÜBER</i>) (<i>markanter Punkt</i>) UM (<i>Zeit</i>);</p>	<p>a) TRAFFIC (<i>information</i>);</p> <p>To pass traffic information:</p> <p>b) NO REPORTED TRAFFIC;</p> <p>To acknowledge traffic information:</p> <p>*c) LOOKING OUT;</p> <p>*d) TRAFFIC IN SIGHT;</p> <p>*e) NEGATIVE CONTACT [<i>reasons</i>];</p> <p>f) [ADDITIONAL] TRAFFIC (<i>direction</i>) BOUND (<i>type of aircraft</i>) (<i>level</i>) ESTIMATED (<i>or OVER</i>) (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		*	
		*	
		*	
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>





c) NEHMEN SIE POSITIONSMELDUNGEN WIEDER AUF.	c) RESUME POSITION REPORTING.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--	-------------------------------	-------------------------------------	--------------------------

**1.1.10 ZUSÄTZLICHE MELDUNGEN  
ADDITIONAL REPORTS**

<p>a) MELDEN SIE ÜBERFLIEGEN (<i>markanter Punkt</i>);</p> <p>Um eine Meldung an einem bestimmten Ort oder in einer bestimmten Entfernung anzufordern:</p>	<p>a) REPORT PASSING (<i>significant point</i>);</p> <p>To request a report at a specified place or distance:</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>b) MELDEN SIE (<i>Entfernung</i>) MEILEN (GNSS oder DME) VON (<i>Name der DME Station</i>) (oder <i>markanter Punkt</i>);</p> <p>Um an einem bestimmten Ort oder Entfernung zu melden:</p>	<p>b) REPORT (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME) FROM (<i>name of DME station</i>) (or <i>significant point</i>);</p> <p>To report at a specified place or distance:</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>*c) (<i>Entfernung</i>) MEILEN (GNSS oder DME) VON (<i>Name der DME Station</i>) (oder <i>markanter Punkt</i>);</p>	<p>*c) (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME) FROM (<i>name of DME station</i>) (or <i>significant point</i>);</p>	*	
<p>d) MELDEN SIE RADIAL (<i>drei Ziffern</i>) VON (<i>Name des VOR</i>) VOR;</p> <p>Um eine Meldung der aktuellen Position anzufordern:</p>	<p>d) REPORT PASSING (<i>three digits</i>) RADIAL (<i>name of VOR</i>) VOR;</p> <p>To request a report of present position:</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>e) MELDEN SIE (GNSS oder DME) ENTFERNUNG VON (<i>markanter Punkt</i>) oder (<i>Name der DME Station</i>);</p> <p>Um die aktuelle Position zu melden:</p>	<p>e) REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (<i>significant point</i>) or (<i>name of DME station</i>);</p> <p>To report present position:</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>*f) (<i>Entfernung</i>) MEILEN (GNSS oder DME) FROM (<i>Name de DME Station</i>) (oder <i>markanter Punkt</i>).</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>*f) (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME) FROM (<i>name of DME station</i>) (or <i>significant point</i>).</p> <p>** denotes pilot transmission.</p>	*	

**1.1.11 FLUGPLATZINFORMATIONEN  
AERODROME INFORMATION**

<p>a) (<i>Standort</i>) PISTE (<i>Nummer</i>) OBERFLÄCHENZUSTAND [CODE (<i>dreistellige Zahl</i>)];</p> <p>Anmerkung: Diese Informationen werden in Dritteln der Start- und Landebahn bzw. für die gesamte Start- und Landebahn bereitgestellt.</p> <p>falls notwendig gefolgt von:</p> <p>1. AUSGEGEBEN UM (<i>Datum und Zeit UTC</i>);</p>	<p>a) [(<i>location</i>)] RUNWAY (<i>number</i>) SURFACE CONDITION [CODE (<i>three-digit number</i>)];</p> <p>Note: This information is provided for runway thirds or the full runway, as applicable.</p> <p>followed as necessary by:</p> <p>1. ISSUED AT (<i>date and time UTC</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
--	--	-------------------------------------	-------------------------------------

<p>2. NASS, <i>oder</i> NASSES EIS, <i>oder</i> WASSER AUF GEPRESSTEM SCHNEE, <i>oder</i> TROCKENER SCHNEE, <i>oder</i> TROCKENER SCHNEE AUF EIS, <i>oder</i> NASSER SCHNEE AUF EIS, <i>oder</i> EIS, <i>oder</i> MATSCH, <i>oder</i> STEHENDES WASSER, <i>oder</i> GEPRESSTER SCHNEE, <i>oder</i> NASSER SCHNEE, <i>oder</i> TROCKENER SCHNEE AUF GEPRESSTEM SCHNEE, <i>oder</i> NASSER SCHNEE AUF GEPRESSTEM SCHNEE, <i>oder</i> NASS, <i>oder</i> GLATT UND NASS, <i>oder</i> SPEZIELL PRÄPARIERTE WINTERPISTE, <i>oder</i> REIF;</p> <p>3. TIEFE ((<i>Tiefe des Belages</i>) MILLIMETER <i>oder</i> NICHT GEMELDET);</p> <p>4. BEDECKUNG ((<i>Zahl</i>) PROZENT / NICHT GEMELDET);</p> <p>5. VERFÜGBARE BREITE (<i>Zahl</i>) METER;</p> <p>6. LÄNGE REDUZIERT AUF (<i>Zahl</i>) METER;</p> <p>7. SCHNEETREIBEN;</p> <p>8. LOSER SAND;</p> <p>9. CHEMISCH BEHANDELT;</p> <p>10. SCHNEEVERWEHUNG (<i>Zahl</i>) METER [LINKS, <i>oder</i> RECHTS <i>oder</i> LINKS UND RECHTS] DER MITTELLINIE;</p> <p>11. ROLLBAHN (<i>Bezeichnung</i>) SCHNEEVERWEHUNG (<i>Ziffer</i>) METER LINKS / RECHTS / LINKS UND RECHTS DER MITTELLINIE;</p> <p>12. ANGRENZENDE SCHNEEVERWEHUNGEN;</p> <p>13. ROLLBAHN (<i>Bezeichnung der Rollbahn</i>) SCHLECHT;</p> <p>14. VORFELD (<i>Bezeichnung des Vorfelds</i>) SCHLECHT;</p> <p>15. Bemerkungen in Normalsprache</p> <p>b) [(<i>Standort</i>)] OBERFLÄCHENZUSTAND PISTE (<i>Nummer</i>) NICHT AKTUELL;</p> <p>c) LANDEOBERFLÄCHE (<i>Zustand</i>);</p> <p>d) VORSICHT BAUARBEITEN (<i>Standort</i>);</p>	<p>2. DRY, <i>or</i> WET ICE, <i>or</i> WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW, <i>or</i> DRY SNOW, <i>or</i> DRY SNOW ON TOP OF ICE, <i>or</i> WET SNOW ON TOP OF ICE, <i>or</i> ICE, <i>or</i> SLUSH, <i>or</i> STANDING WATER, <i>or</i> COMPACTED SNOW, <i>or</i> WET SNOW, <i>or</i> DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, <i>or</i> WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, <i>or</i> WET, <i>or</i> SLIPPERY WET, OR SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY, <i>or</i> FROST;</p> <p>3. DEPTH ((<i>depth of deposit</i>) MILLIMETRES <i>or</i> NOT REPORTED);</p> <p>4. COVERAGE ((<i>number</i>) PER CENT <i>or</i> NOT REPORTED);</p> <p>5. AVAILABLE WIDTH (<i>number</i>) METRES;</p> <p>6. LENGTH REDUCED TO (<i>number</i>) METRES;</p> <p>7. DRIFTING SNOW;</p> <p>8. LOOSE SAND;</p> <p>9. CHEMICALLY TREATED;</p> <p>10. SNOWBANK (<i>number</i>) METRES [LEFT, <i>or</i> RIGHT <i>or</i> LEFT AND RIGHT] [OF <i>or</i> FROM] CENTRE LINE;</p> <p>11. TAXIWAY (<i>identification of taxiway</i>) SNOWBANK (<i>number</i>) METRES [LEFT, <i>or</i> RIGHT <i>or</i> LEFT AND RIGHT] [OF <i>or</i> FROM] CENTRE LINE;</p> <p>12. ADJACENT SNOWBANKS;</p> <p>13. TAXIWAY (<i>identification of taxiway</i>) POOR;</p> <p>14. APRON (<i>identification of apron</i>) POOR;</p> <p>15. Plain-language remarks</p> <p>b) [(<i>location</i>)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (<i>number</i>) NOT CURRENT;</p> <p>c) LANDING SURFACE (<i>condition</i>);</p> <p>d) CAUTION CONSTRUCTION WORK (<i>location</i>);</p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>
---	---	--	--

e) VORSICHT ( <i>Gründe präzisieren</i> ) RECHTS ( <i>oder LINKS</i> ), ( <i>oder BEIDERSEITS</i> ) DER PISTE [( <i>Nummer</i> )];	e) CAUTION ( <i>specify reasons</i> ) RIGHT ( <i>or LEFT</i> ), ( <i>or BOTH SIDES</i> ) OF RUNWAY [( <i>number</i> )];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
f) VORSICHT LAUFENDE ARBEITEN ( <i>oder BEHINDERUNGEN</i> ) ( <i>Position und nötige Empfehlungen</i> );	f) CAUTION WORK IN PROGRESS ( <i>or OBSTRUCTION</i> ) ( <i>position and any necessary advice</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
g) BREMSWIRKUNG GEMELDET VON ( <i>Luftfahrzeugtyp</i> ) UM ( <i>Zeit</i> ) GUT ( <i>oder GUT BIS MITTEL, oder MITTEL, oder MITTEL BIS SCHLECHT, oder SCHLECHT</i> );	g) BRAKING ACTION REPORTED BY ( <i>aircraft type</i> ) AT ( <i>time</i> ) GOOD ( <i>or GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
h) ROLLBAHN ( <i>Bezeichnung der Rollbahn</i> ) NASS [ <i>oder STEHENDES WASSER, oder SCHNEE GERÄUMT (Länge und Breite wie zutreffend), oder CHEMISCH BEHANDELT, oder BEDECKT MIT FLECKEN VON TROCKENEM SCHNEE (oder FEUCHTEM SCHNEE oder GEPRESSTEM SCHNEE, oder MATSCH, oder GEFRORENEM MATSCH, oder EIS, oder NASSES EIS, oder EIS UNTER, oder EIS UND SCHNEE, oder SCHNEEWEHEN, oder GEFRORENE SPURRILLEN UND GRATE oder LOSER SAND</i> )];	h) TAXIWAY ( <i>identification of taxiway</i> ) WET [ <i>or STANDING WATER, or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or CHEMICALLY TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or WET ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES or LOOSE SAND</i> )];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
i) ( <i>Bodenfunkstelle</i> ) BEOBACHTET ( <i>Wetterinformation</i> );	i) ( <i>ATS unit call sign</i> ) OBSERVES ( <i>weather information</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
j) PILOT MELDET ( <i>Wetterinformation</i> ).	j) PILOT REPORTS ( <i>weather information</i> ).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

**1.1.12 BETRIEBZUSTAND VON SICHT- UND ANDEREN ANFLUGHILFEN  
OPERATIONAL STATUS OF VISUAL AND NON-VISUAL AIDS**

a) ( <i>Sicht- oder andere Anflughilfe angeben</i> ) PISTE ( <i>Nummer</i> ) ( <i>Fehlerbeschreibung</i> );	a) ( <i>specify visual or non-visual aid</i> ) RUNWAY ( <i>number</i> ) ( <i>description of deficiency</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b) ( <i>Art</i> ) BEFEUERUNG ( <i>Unbenutzbarkeit</i> );	b) ( <i>type</i> ) LIGHTING ( <i>unserviceability</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
c) GBAS/SBAS/MLS/ILS KATEGORIE ( <i>Kategorie</i> ) ( <i>Betriebszustand</i> );	c) GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY ( <i>category</i> ) ( <i>serviceability state</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
d) ROLLBAHNBEBEUEERUNG ( <i>Fehlerbeschreibung</i> );	d) TAXIWAY LIGHTING ( <i>description of deficiency</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
e) ( <i>Art der optischen Anflughilfe</i> ) PISTE ( <i>Nummer</i> ) ( <i>Fehlerbeschreibung</i> ).	e) ( <i>type of visual approach slope indicator</i> ) RUNWAY ( <i>number</i> ) ( <i>description of deficiency</i> ).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

**1.1.13 RVSM BETRIEB**  
**REDUCED VERTICAL SEPARATION MINIMUM (RVSM) OPERATIONS**

Um den Status der RVSM-Zulassung eines Luftfahrzeuges festzustellen:	To ascertain RVSM approval status of an aircraft:		
a) BESTÄTIGEN SIE RVSM ZUGELASSEN;	a) CONFIRM RVSM APPROVED;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Um den Status der RVSM-Zulassung zu melden:	To report RVSM approved status:		
*b) BESTÄTIGE RVSM;	*b) AFFIRM RVSM;	*	
Um den RVSM-Nichtzulassungsstatus, gefolgt von zusätzlichen Informationen zu melden:	To report RVSM non-approved status followed by supplementary information:		
*c) NEGATIV RVSM [(ergänzende Informationen, z.B. Staatsluftfahrzeug)];	*c) NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)];	*	
Um eine ATC-Freigabe in den RVSM-Luftraum zu verweigern:	To deny ATC clearance into RVSM airspace:		
d) NICHT MÖGLICH EINE FREIGABE FÜR DEN RVSM LUFTRAUM ZU ERTEILEN, HALTEN SIE [oder SINKEN SIE, oder STEIGEN SIE] AUF (Flughöhe);	d) UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [or DESCEND TO, or CLIMB TO] (level);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Um zu melden, wenn schwere Turbulenzen die Fähigkeit eines Luftfahrzeugs beeinträchtigen, die RVSM-Vorschriften für die Höhenhaltung über Grund einzuhalten:	To report when severe turbulence affects the capability of an aircraft to maintain height-keeping requirements for RVSM:		
*e) RVSM NICHT MÖGLICH AUFGRUND VON TURBULENZEN;	*e) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE;	*	
Um zu melden, dass die Ausrüstung eines Luftfahrzeugs unter die Mindeststandards für Luftfahrtsysteme gesunken ist:	To report that the equipment of an aircraft has degraded below minimum aviation system performance standards:		
*f) RVSM NICHT MÖGLICH AUFGRUND DER AUSRÜSTUNG;	*f) UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT;	*	
Um ein Luftfahrzeug zur Übermittlung von Informationen aufzufordern, sobald der RVSM-zugelassene Status wieder erreicht ist oder der Pilot bereit ist, den RVSM-Betrieb wieder aufzunehmen:	To request an aircraft to provide information as soon as RVSM-approved status has been regained or the pilot is ready to resume RVSM operations:		
g) MELDEN SIE WENN SIE RVSM WIEDER AUFNEHMEN KÖNNEN;	g) REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Um eine Bestätigung anzufordern, dass ein Luftfahrzeug den RVSM-zugelassenen Status wiedererlangt hat oder ein Pilot bereit ist, den RVSM-Betrieb wieder aufzunehmen:	To request confirmation that an aircraft has regained RVSM-approved status or a pilot is ready to resume RVSM operations:		

<p>h) BESTÄTIGEN SIE OB DIE WIEDERAUFNAHME VON RVSM MÖGLICH IST;</p> <p>Um die Fähigkeit zur Wiederaufnahme des RVSM-Betriebs nach einer ausrüstungs- oder wetterbedingten Störung zu melden:</p> <p>*i) BEREIT ZUR WIEDERAUFNAHME VON RVSM.</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>h) CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM;</p> <p>To report ability to resume RVSM operations after an equipment or weather-related contingency:</p> <p>*i) READY TO RESUME RVSM.</p> <p>** denotes pilot transmission.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--	---	-------------------------------------	--------------------------

**1.1.14 GNSS BETRIEBSSTATUS  
GNSS SERVICE STATUS**

<p>a) GNSS ALS UNZUVERLÄSSIG GEMELDET (oder GNSS IST MÖGLICHERWEISE NICHT VERFÜGBAR [AUFGRUND VON STÖRUNGEN]);</p> <p>1) IN DER NÄHE VON (Standort) (Radius) [ZWISCHEN (Flughöhen)];</p> <p>or</p> <p>2) IM GEBIET VON (Beschreibung) (oder IN (Name) FIR) [ZWISCHEN (Flughöhen)];</p> <p>b) BASIC GNSS (oder SBAS, oder GBAS) NICHT VERFÜGBAR FÜR (Details des Betriebs) [VON (Zeit) ODER (Zeit) (oder BIS AUF WEITERES)];</p> <p>*c) BASIC GNSS NICHT VERFÜGBAR [AUFGRUND VON (Gründe, z.B. VERLUST VON RAIM oder RAIM WARNUNG)];</p> <p>*d) GBAS (oder SBAS) NICHT VERFÜGBAR;</p> <p>e) BESTÄTIGEN SIE GNSS-NAVIGATION;</p> <p>*f) BESTÄTIGE GNSS-NAVIGATION.</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>a) GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE]);</p> <p>1) IN THE VICINITY OF (location) (radius) [BETWEEN (levels)];</p> <p>or</p> <p>2) IN THE AREA OF (description) (or IN (name) FIR) [BETWEEN (levels)];</p> <p>b) BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS) UNAVAILABLE FOR (specify operation) [FROM (time) TO (time) (or UNTIL FURTHER NOTICE)];</p> <p>*c) BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)];</p> <p>*d) GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE;</p> <p>e) CONFIRM GNSS NAVIGATION;</p> <p>*f) AFFIRM GNSS NAVIGATION.</p> <p>** denotes pilot transmission.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>b) BASIC GNSS (oder SBAS, oder GBAS) NICHT VERFÜGBAR FÜR (Details des Betriebs) [VON (Zeit) ODER (Zeit) (oder BIS AUF WEITERES)];</p>	<p>b) BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS) UNAVAILABLE FOR (specify operation) [FROM (time) TO (time) (or UNTIL FURTHER NOTICE)];</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>*c) BASIC GNSS NICHT VERFÜGBAR [AUFGRUND VON (Gründe, z.B. VERLUST VON RAIM oder RAIM WARNUNG)];</p>	<p>*c) BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)];</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>*d) GBAS (oder SBAS) NICHT VERFÜGBAR;</p>	<p>*d) GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE;</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>e) BESTÄTIGEN SIE GNSS-NAVIGATION;</p>	<p>e) CONFIRM GNSS NAVIGATION;</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>*f) BESTÄTIGE GNSS-NAVIGATION.</p>	<p>*f) AFFIRM GNSS NAVIGATION.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1.1.15 RNAV  
RNAV

<p>RNAV-Anflug- oder Abflugverfahren können vom Piloten nicht akzeptiert werden:</p> <p>* (Bezeichnung) ABFLUG [oder ANFLUG] NICHT MÖGLICH AUFGRUND RNAV TYP;</p> <p>Pilot ist nicht in der Lage, ein zugewiesenes Anflugverfahren einzuhalten:</p> <p>* (Bezeichnung) ABFLUG [oder ANFLUG] NICHT MÖGLICH (Gründe);</p> <p>ATC ist aufgrund der Art der bordseitigen RNAV-Ausrüstung nicht in der Lage, ein vom Piloten gewünschtes RNAV-Anflug- oder Abflugverfahren zuzuweisen:</p> <p>NICHT MÖGLICH (Bezeichnung) ABFLUG [oder ANFLUG] FREIZUGEBEN AUFGRUND RNAV TYP;</p> <p>ATC ist nicht in der Lage, ein vom Piloten gewünschtes Anflug- oder Abflugverfahren zu zuweisen:</p> <p>NICHT MÖGLICH (Bezeichnung) ABFLUG [oder ANFLUG] ZU ERTEILEN (Gründe);</p> <p>Bestätigung, ob ein bestimmtes RNAV-Anflug- oder Abflugverfahren akzeptiert werden kann:</p> <p>BESTÄTIGEN SIE OB (Bezeichnung) ABFLUG [oder ANFLUG] MÖGLICH IST;</p> <p>Um ATC über RNAV-Herabstufung oder Ausfall zu informieren:</p> <p>*(Rufzeichen der Luftfunkstelle) RNAV NICHT MÖGLICH AUFGRUND DER AUSRÜSTUNG;</p> <p>Um ATC über fehlende RNAV-Fähigkeit zu informieren:</p> <p>*(Rufzeichen der Luftfunkstelle) NEGATIV RNAV;</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>RNAV arrival or departure procedure cannot be accepted by the pilot:</p> <p>* UNABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE;</p> <p>Pilot is unable to comply with an assigned terminal area procedure:</p> <p>* UNABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] (reasons);</p> <p>ATC unable to assign an RNAV arrival or departure procedure requested by the pilot due to the type of on-board RNAV equipment:</p> <p>UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE;</p> <p>ATC unable to assign an arrival or departure procedure requested by the pilot:</p> <p>UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] (reasons);</p> <p>Confirmation whether a specific RNAV arrival or departure procedure can be accepted:</p> <p>ADVISE IF ABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL];</p> <p>Informing ATC of RNAV degradation or failure:</p> <p>* (aircraft call sign) UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT;</p> <p>Informing ATC of no RNAV capability:</p> <p>* (aircraft call sign) NEGATIVE RNAV;</p> <p>** denotes pilot transmission</p>	<p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>☑</p> <p>☑</p> <p>☑</p> <p>*</p> <p>*</p>	<p></p> <p></p> <p></p> <p>☐</p> <p>☐</p> <p>☐</p> <p></p> <p></p>
--	---	---	--

**1.1.16 HERABGESTUFTE NAVIGATIONSLEISTUNG VON LUFTFAHRZEUGEN  
DEGRADATION OF AIRCRAFT NAVIGATION PERFORMANCE**

* RNP NICHT MÖGLICH ( <i>Details des Typs</i> ) (oder RNAV) [AUFGRUND VON ( <i>Grund, z.B. VERLUST VON RAIM oder RAIM WARNUNG</i> )].	* UNABLE RNP ( <i>specify type</i> ) (or RNAV) [DUE TO ( <i>reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT</i> )].	*	
---	---	---	--

**1.2 STRECKENFLUGVERKEHRSDIENSTE  
EN-ROUTE AIR TRAFFIC SERVICES**

**1.2.1 ÜBERMITTLUNG EINER FREIGABE  
ISSUANCE OF A CLEARANCE**

a) ( <i>Name der freigebenden Stelle</i> ) GIBT ( <i>Rufzeichen der Luftfunkstelle</i> ) FREI;	a) ( <i>name of unit</i> ) CLEARS ( <i>aircraft call sign</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) ( <i>Rufzeichen der Luftfunkstelle</i> ) FREI BIS;	b) ( <i>aircraft call sign</i> ) CLEARED TO;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) FREIGABEÄNDERUNG ( <i>geänderte Anweisung</i> ) [RESTLICHE FREIGABE UNVERÄNDERT];	c) RECLEARED ( <i>amended clearance details</i> ) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) FREIGABEÄNDERUNG ( <i>geänderter Teil der Strecke</i> ) BIS ( <i>markanter Punkt der ursprünglichen Route</i> ) [RESTLICHE FREIGABE UNVERÄNDERT];	d) RECLEARED ( <i>amended route portion</i> ) TO ( <i>significant point of original route</i> ) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) FLIEGEN SIE IN DEN KONTROLLIERTEN LUFTRAUM ( <i>oder IN DIE KONTROLLZONE</i> ) [ÜBER ( <i>markanter Punkt oder Strecke</i> )] IN ( <i>Flughöhe</i> ) [UM ( <i>Zeit</i> )];	e) ENTER CONTROLLED AIRSPACE ( <i>or CONTROL ZONE</i> ) [VIA ( <i>significant point or route</i> )] AT ( <i>level</i> ) [AT ( <i>time</i> )];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) VERLASSEN SIE DEN KONTROLLIERTEN LUFTRAUM ( <i>oder DIE KONTROLLZONE</i> ) ÜBER ( <i>markanter Punkt oder Strecke</i> ) IN ( <i>Flughöhe</i> ) ( <i>oder STEIGEND, oder SINKEND</i> );	f) LEAVE CONTROLLED AIRSPACE ( <i>or CONTROL ZONE</i> ) [VIA ( <i>significant point or route</i> )] AT ( <i>level</i> ) ( <i>or CLIMBING, or DESCENDING</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) FLIEGEN SIE ( <i>Details</i> ) ÜBER ( <i>markanter Punkt</i> ) IN ( <i>Flughöhe</i> ) [UM ( <i>Zeit</i> )].	g) JOIN ( <i>specify</i> ) AT ( <i>significant point</i> ) AT ( <i>level</i> ) [AT ( <i>time</i> )].	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**1.2.2 ANGABE DER STRECKEN UND FREIGABEGRENZE  
INDICATION OF ROUTE AND CLEARANCE LIMIT**

a) VON ( <i>Standort</i> ) NACH ( <i>Standort</i> );	a) FROM ( <i>location</i> ) TO ( <i>location</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) NACH ( <i>Standort</i> ),  gegebenenfalls gefolgt von:	b) TO ( <i>location</i> ),  followed as necessary by:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) DIREKT;	1) DIRECT;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) ÜBER ( <i>Route und/oder markante Punkte</i> );	2) VIA ( <i>route and/or significant points</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) FREIGABE FÜR DIE STRECKE GEMÄß FLUGPLAN;	3) VIA FLIGHT PLANNED ROUTE;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) ÜBER ( <i>Entfernung</i> ) DME ARC ( <i>Richtung</i> ) VON ( <i>Name der DME Station</i> );	4) VIA ( <i>distance</i> ) DME ARC ( <i>direction</i> ) OF ( <i>name of DME station</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) ( <i>Route</i> ) NICHT VERFÜGBAR WEGEN ( <i>Gründe</i> ) ALTERNATIVE[N] IST/SIND ( <i>Routen</i> ) MELDEN SIE IHRE ABSICHTEN.	c) ( <i>route</i> ) NOT AVAILABLE DUE ( <i>reason</i> ) ALTERNATIVE[S] IS/ARE ( <i>routes</i> ) ADVISE.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**1.2.3 BEIBEHALTEN VON FLUGHÖHEN  
MAINTENANCE OF SPECIFIED LEVELS**

a) HALTEN SIE ( <i>Flughöhe</i> ) [BIS ( <i>markanter Punkt</i> )];	a) MAINTAIN ( <i>level</i> ) [TO ( <i>significant point</i> )];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) HALTEN SIE ( <i>Flughöhe</i> ) BIS ZUM ÜBERFLUG VON ( <i>markanter Punkt</i> );	b) MAINTAIN ( <i>level</i> ) UNTIL PASSING ( <i>significant point</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) HALTEN SIE ( <i>Flughöhe</i> ) BIS ( <i>Minuten</i> ) NACH ÜBERFLUG VON ( <i>markanter Punkt</i> );	c) MAINTAIN ( <i>level</i> ) UNTIL ( <i>minutes</i> ) AFTER PASSING ( <i>significant point</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) HALTEN SIE ( <i>Flughöhe</i> ) BIS ( <i>Zeit</i> );	d) MAINTAIN ( <i>level</i> ) UNTIL ( <i>time</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) HALTEN SIE ( <i>Flughöhe</i> ) BIS ANDERS ANGEWIESEN VON ( <i>Name der Bodenfunkstelle</i> );	e) MAINTAIN ( <i>level</i> ) UNTIL ADVISED BY ( <i>name of unit</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) HALTEN SIE ( <i>Flughöhe</i> ) BIS AUF WEITERES;	f) MAINTAIN ( <i>level</i> ) UNTIL FURTHER ADVISED;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) HALTEN SIE ( <i>Flughöhe</i> ) IM KONTROLLIERTEN LUFTRAUM;	g) MAINTAIN ( <i>level</i> ) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) HALTEN SIE HÖHENBLOCK ( <i>Flughöhe</i> ) BIS ( <i>Flughöhe</i> ).	h) MAINTAIN BLOCK ( <i>level</i> ) TO ( <i>level</i> ).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anmerkung: Der Begriff "HALTEN SIE" darf nicht anstelle von "SINKEN" oder "STEIGEN" verwendet werden, wenn ein Luftfahrzeug angewiesen wird, die Höhe zu ändern.	Note: The term 'MAINTAIN' is not to be used in lieu of 'DESCEND' or 'CLIMB' when instructing an aircraft to change level.		

**1.2.4 GENAUE ANGABEN VON REISEFLUGHÖHEN  
SPECIFICATION OF CRUISING LEVELS**

a) ÜBERFLIEGEN SIE ( <i>markanter Punkt</i> ) IN ( <i>oder HÖHER, oder TIEFER</i> ) ( <i>Flughöhe</i> );	a) CROSS ( <i>significant point</i> ) AT ( <i>or ABOVE, or BELOW</i> ) ( <i>level</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) ÜBERFLIEGEN SIE ( <i>markanter Punkt</i> ) UM ( <i>Zeit</i> ) ODER SPÄTER ( <i>oder FRÜHER</i> ) IN ( <i>Flughöhe</i> );	b) CROSS ( <i>significant point</i> ) AT ( <i>time</i> ) OR LATER ( <i>or BEFORE</i> ) AT ( <i>level</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) REISESTEIGFLUG ZWISCHEN ( <i>Flughöhen</i> ) ( <i>oder HÖHER</i> ) ( <i>Flughöhe</i> );	c) CRUISE CLIMB BETWEEN ( <i>levels</i> ) ( <i>or ABOVE</i> ) ( <i>level</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) ÜBERFLIEGEN SIE ( <i>Entfernung</i> ) MEILEN [GNSS <i>oder</i> DME] [( <i>Richtung</i> )] VON ( <i>Name der DME Station</i> ) ODER ( <i>Entfernung</i> ) [( <i>Richtung</i> )] VON ( <i>markanter Punkt</i> ) IN ( <i>oder HÖHER oder TIEFER</i> ) ( <i>Flughöhe</i> ).	d) CROSS ( <i>distance</i> ) MILES, (GNSS <i>or</i> DME) [( <i>direction</i> )] OF ( <i>name of DME station</i> ) OR ( <i>distance</i> ) [( <i>direction</i> )] OF ( <i>significant point</i> ) AT ( <i>or ABOVE or BELOW</i> ) ( <i>level</i> ).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**1.2.5 NOTSINKFLUG  
EMERGENCY DESCENT**

*a) NOTSINKFLUG ( <i>Absichten</i> );  Anmerkung: FIS- und AFIS-Dienststellen sind nur berechtigt, Informationen zu liefern und Freigaben und Anweisungen im Namen von Flugverkehrskontrollstellen weiterzugeben.	*a) EMERGENCY DESCENT ( <i>intentions</i> );  Note: FIC and AFIS units are entitled only to provide information, and to relay clearances and instructions on behalf of ATC units.	*	
b) AN ALLE LUFTFAHRZEUGE IN DER NÄHE VON [ <i>oder IN</i> ] ( <i>markanter Punkt oder Standort</i> ) NOTSINKFLUG AUS ( <i>Flughöhe</i> ) (erforderlichenfalls gefolgt von speziellen Anweisungen, Freigaben, Verkehrsinformationen, etc.)  ** kennzeichnet eine Pilotsendung.	b) ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF [ <i>or AT</i> ] ( <i>significant point or location</i> ) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM ( <i>level</i> ) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.).  ** denotes pilot transmission.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

**1.2.6 WENN DIE FREIGABE ZUM ZEITPUNKT DER ANFRAGE NICHT SOFORT ERTEILT WERDEN KANN  
IF CLEARANCE CANNOT BE ISSUED IMMEDIATELY UPON REQUEST**

ERWARTEN SIE FREIGABE ( <i>Art der Freigabe</i> ) UM ( <i>Zeit</i> ).	EXPECT CLEARANCE ( <i>type of clearance</i> ) AT ( <i>time</i> ).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---	---	-------------------------------------	--------------------------

**1.2.7 WENN EINE FREIGABE ZUR KURSABWEICHUNG NICHT ERTEILT WERDEN KANN  
WHEN CLEARANCE FOR DEVIATION CANNOT BE ISSUED**

<p>NICHT MÖGLICH, VERKEHR (<i>Richtung</i>) RICHTUNG (<i>Luftfahrzeugtyp</i>) (<i>Flughöhe</i>) ERWARTET IN (oder ÜBER) (<i>markanter Punkt</i>) UM (<i>Zeit</i>) RUFZEICHEN (<i>Rufzeichen</i>) MELDEN SIE ABSICHTEN.</p>	<p>UNABLE, TRAFFIC (<i>direction</i>) BOUND (<i>type of aircraft</i>) (<i>level</i>) ESTIMATED (or OVER) (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) CALL SIGN (<i>call sign</i>) ADVISE INTENTIONS.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--	--	-------------------------------------	--------------------------

**1.2.8 ANWEISUNGEN ZUR STAFFELUNG  
SEPARATION INSTRUCTIONS**

<p>a) ÜBERFLIEGEN SIE (<i>markanter Punkt</i>) UM (<i>Zeit</i>) [ODER SPÄTER (oder ODER FRÜHER)];</p>	<p>a) CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) [OR LATER (or OR BEFORE)];</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>b) KÖNNEN SIE ÜBER (<i>markanter Punkt</i>) UM/IN (<i>Zeit oder Flughöhe</i>) FLIEGEN;</p>	<p>b) ADVISE IF ABLE TO CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>time or level</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>c) BEHALTEN SIE MACH (<i>Zahl</i>) [ODER MEHR (oder ODER WENIGER)] BEI [BIS (<i>markanter Punkt</i>)];</p>	<p>c) MAINTAIN MACH (<i>number</i>) [OR GREATER (or OR LESS)] [UNTIL (<i>significant point</i>)];</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>d) MACH (<i>Zahl</i>) NICHT ÜBERSCHREITEN;</p>	<p>d) DO NOT EXCEED MACH (<i>number</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>e) BESTÄTIGEN SIE AUF DEM KURS ÜBER GRUND ZWISCHEN (<i>markanter Punkt</i>) UND (<i>markanter Punkt</i>) [OHNE ABLAGE] ETABLIERT ZU SEIN;</p>	<p>e) CONFIRM ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>) [WITH ZERO OFFSET];</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>*f) AUF DEM KURS ÜBER GRUND ZWISCHEN (<i>markanter Punkt</i>) UND (<i>markanter Punkt</i>) [OHNE ABLAGE] ETABLIERT;</p>	<p>*f) ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>) [WITH ZERO OFFSET];</p>	<p>*</p>	
<p>g) BEHALTEN SIE KURS ÜBER GRUND ZWISCHEN (<i>markanter Punkt</i>) UND (<i>markanter Punkt</i>) BEI. MELDEN SIE AUF KURS ÜBER GRUND ETABLIERT ZU SEIN;</p>	<p>g) MAINTAIN TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>). REPORT ESTABLISHED ON THE TRACK;</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>*h) AUF KURS ÜBER GRUND ETABLIERT;</p>	<p>*h) ESTABLISHED ON THE TRACK;</p>	<p>*</p>	
<p>Anmerkung: Bei der Anwendung einer lateralen VOR/GNSS-Abstandhaltung ist eine Bestätigung der Null-Abweichung erforderlich.</p>	<p>Note: When used to apply a lateral VOR/GNSS separation, confirmation of zero offset is required.</p>		
<p>i) BESTÄTIGEN SIE KEINE ABLAGE;</p>	<p>i) CONFIRM ZERO OFFSET;</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>*j) BESTÄTIGE KEINE ABLAGE.</p>	<p>*j) AFFIRM ZERO OFFSET.</p>	<p>*</p>	
<p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>** denotes pilot transmission</p>		

### 1.2.9 ANWEISUNGEN IN VERBINDUNG MIT EINER PARALLELEN STRECKENFÜHRUNG INSTRUCTIONS ASSOCIATED WITH FLYING A TRACK (OFFSET), PARALLEL TO THE CLEARED ROUTE

a) KÖNNEN SIE MIT PARALLELABLAGE WEITER FLIEGEN;	a) ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) FLIEGEN SIE AUF DER ABLAGE (Entfernung) RECHTS/LINKS VON (Route) (Kurs über Grund) [MITTELLINIE] [ÜBER/UM (markanter Punkt oder Zeit)] [BIS (markanter Punkt oder Zeit)] WEITER;	b) PROCEED OFFSET ( <i>distance</i> ) RIGHT/LEFT OF ( <i>route</i> ) ( <i>track</i> ) [CENTRE LINE] [AT ( <i>significant point or time</i> )] [UNTIL ( <i>significant point or time</i> )];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) BEENDEN SIE ABLAGE (Anweisungen um auf die freigegebene Flugroute zurückzukommen oder andere Information).	c) CANCEL OFFSET ( <i>instructions to rejoin cleared flight route or other information</i> ).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 1.2.10 WEITERGABE VON FREIGABEN, ANWEISUNGEN UND INFORMATIONEN RELAYING CLEARANCES, INSTRUCTIONS, AND INFORMATION

a) (Name der freigebenden Stelle) GIBT FREI (oder WEIST AN) (oder INFORMIERT) (Details der Freigabe, Anweisungen oder Information);	a) (ATC unit) CLEARS (or INSTRUCTS) (or INFORMS) ( <i>details of the clearance, instructions, or information</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b) [DAS IST] KORREKT (oder NEGATIV) [ICH WIEDERHOLE (Name der freigebenden Stelle) GIBT FREI (oder WEIST AN) (Details der Freigabe oder Anweisung)]	b) [THAT IS] CORRECT (or NEGATIVE) [I SAY AGAIN (ATC unit) CLEARS (or INSTRUCTS) ( <i>details of the clearance or the instruction</i> )]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

## 1.3 FLUGVERKEHRSDIENSTE ANFLUG UND ABFLUG ARRIVAL AND DEPARTURE AIR TRAFFIC SERVICES

### 1.3.1 ABFLUGANWEISUNGEN DEPARTURE INSTRUCTIONS

a) [NACH DEM ABFLUG] RECHTS (oder LINKS) KURVE (oder STEUERKURS (drei Ziffern) (oder BLEIBEN SIE AUF STEUERKURS PISTENRICHTUNG) (oder BLEIBEN SIE AUF VERLÄNGERTER MITTELLINIE) BIS (Flughöhe oder markanter Punkt) [(andere Anweisungen wenn erforderlich)];	a) [AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT (or LEFT) HEADING ( <i>three digits</i> ) (or CONTINUE RUNWAY HEADING) (or TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO ( <i>level or significant point</i> ) [( <i>other instructions as required</i> )];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) NACH ERREICHEN (oder ÜBERFLIEGEN VON) (Flughöhe oder markanter Punkt) (Anweisungen);	b) AFTER REACHING (or PASSING) ( <i>level or significant point</i> ) ( <i>instructions</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>c) DREHEN SIE NACH RECHTS (oder LINKS) STEUERKURS (drei Ziffern) AUF (Flughöhe) [UM (Kurs über Grund, Route, Luftstraße, etc.) ZU ERFLIEGEN];</p>	<p>c) TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) TO (level) [TO INTERCEPT (track, route, airway, etc.)];</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>d) (Standardabflug-Name und Zahl) ABFLUG;</p>	<p>d) (standard departure name and number) DEPARTURE;</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>e) KURS ÜBER GRUND (drei Ziffern) GRAD [MISSWEISEND (oder RECHTWEISENDER)] NACH (oder VON) (markanter Punkt) BIS (Zeit, oder ERREICHEN VON (bestimmter oder markanter Punkt oder Flughöhe)) [VOR FORTSETZEN DES KURSES];</p>	<p>e) TRACK (three digits) DEGREES [MAGNETIC (or TRUE)] TO (or FROM) (significant point) UNTIL (time, or REACHING (fix or significant point or level)) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE];</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>f) (Bezeichnung) ABFLUG FREI[GEGEBEN].</p>	<p>f) CLEARED (designation) DEPARTURE</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>g) FREI-[GEGEBEN] DIREKT (Wegpunkt), STEIGEN SIE NACH (Flughöhe), ERWARTEN SIE ZURÜCKKEHREN AUF SID [(sid Bezeichnung)] [ÜBER (Wegpunkt)] dann ZURÜCKKEHREN AUF SID [(sid Bezeichnung)] [ÜBER (Wegpunkt)]</p>	<p>g) CLEARED DIRECT (waypoint), CLIMB TO (level), EXPECT TO REJOIN SID [(sid designator)] [AT (waypoint)] then REJOIN SID [(sid designator)] [AT (waypoint)]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>h) FREI-[GEGEBEN] DIREKT (Wegpunkt), STEIGEN SIE NACH (Flughöhe) dann ZURÜCKKEHREN AUF SID (sid Bezeichnung) ÜBER (Wegpunkt)</p>	<p>h) CLEARED DIRECT (waypoint), CLIMB TO (level) then REJOIN SID (sid designator) AT (waypoint)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**1.3.2 ANFLUGANWEISUNGEN  
APPROACH INSTRUCTIONS**

<p>a) (Bezeichnung) FREI[GEGEBEN];</p>	<p>a) CLEARED (designation);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>b) FREI[GEGEBEN] NACH (Freigabegrenze) (Bezeichnung);</p>	<p>b) CLEARED TO (clearance limit) (designation);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>c) FREI[GEGEBEN] (oder FLIEGEN SIE WEITER) (Details der zu befolgenden Route);</p> <p>Freigabe um direkt weiter zu fliegen mit Vorankündigung einer zukünftigen Anweisung, um auf die STAR zurückzukehren:</p>	<p>c) CLEARED (or PROCEED) (details of route to be followed);</p> <p>Clearance to proceed direct with advance notice of a future instruction to rejoin the STAR:</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>d) FREI-[GEGEBEN] DIREKT (Wegpunkt), SINKEN SIE NACH (Flughöhe), ERWARTEN SIE ZURÜCKKEHREN AUF STAR [(star Bezeichnung)] ÜBER (Wegpunkt)</p>	<p>d) CLEARED DIRECT (waypoint), DESCEND TO (level), EXPECT TO REJOIN STAR [(star designator)] AT (waypoint) then</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



<p>Bei aufeinanderfolgenden Sichtanflügen, wenn der Pilot eines nachfolgenden Luftfahrzeugs gemeldet hat, dass er das vorausfliegende Luftfahrzeug in Sicht hat:</p> <p>q) FREI[GEGEBEN] für SICHTANFLUG PISTE (<i>Nummer</i>), HALTEN SIE EIGENE STAFFELUNG ZUR VORAUSFLIEGENDEN (<i>Luftfahrzeugtyp und Wirbelschleppen-kategorie falls zutreffend</i>) [VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN];</p> <p>r) MELDEN SIE (<i>markanter Punkt</i>); [ABFLIEGEND, oder ANKOMMEND];</p> <p>s) MELDEN SIE DEN BEGINN DER VERFAHRENSKURVE;</p> <p>*t) ERBITTE VMC SINKFLUG;</p> <p>u) HALTEN SIE EIGENE STAFFELUNG EIN;</p> <p>v) BLEIBEN SIE VMC;</p> <p>w) SIND SIE MIT DEM (<i>Name</i>) ANFLUG-VERFAHREN VERTRAUT;</p> <p>*x) ERBITTE (<i>Typ des Anflugs</i>) ANFLUG [PISTE (<i>Nummer</i>)]</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>In case of successive visual approaches when the pilot of a succeeding aircraft has reported having the preceding aircraft in sight:</p> <p>q) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (<i>number</i>), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (<i>aircraft type and wake turbulence category as appropriate</i>) [CAUTION WAKE TURBULENCE];</p> <p>r) REPORT (<i>significant point</i>); [OUTBOUND, or INBOUND];</p> <p>s) REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN;</p> <p>*t) REQUEST VMC DESCENT;</p> <p>u) MAINTAIN OWN SEPARATION;</p> <p>v) MAINTAIN VMC;</p> <p>w) ARE YOU FAMILIAR WITH (<i>name</i>) APPROACH PROCEDURE;</p> <p>*x) REQUEST (<i>type of approach</i>) APPROACH [RUNWAY (<i>number</i>)];</p> <p>** denotes pilot transmission.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 1.3.3 WARTEFREIGABEN HOLDING CLEARANCES

<p>Warterunde nach Sicht:</p> <p>a) WARTEN SIE NACH SICHT [ÜBER] (<i>Position</i>), (oder ZWISCHEN (<i>zwei bekannten Landschaftsmerkmalen</i>));</p> <p>Veröffentlichtes Warteverfahren über einer Einrichtung oder einem Fixpunkt:</p> <p>b) FREI[GEGEBEN] (oder WEITERFLIEGEN) NACH (<i>markanter Punkt, Name der Einrichtung oder Fixpunkt</i>) [HALTEN SIE (oder STEIGEN SIE oder SINKEN SIE) (<i>Flughöhe</i>)] WARTEN SIE [(<i>Richtung</i>)] WIE VERÖFFENTLICHT ERWARTEN SIE ANFLUG-FREIGABE (oder WEITERE FREIGABE) UM (<i>Zeit</i>);</p>	<p>Visual:</p> <p>a) HOLD VISUAL [OVER] (<i>position</i>), (or BETWEEN (<i>two prominent landmarks</i>));</p> <p>Published holding procedure over a facility or fix:</p> <p>b) CLEARED (or PROCEED) TO (<i>significant point, name of facility or fix</i>) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (<i>level</i>)] HOLD [(<i>direction</i>)] AS PUBLISHED EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>*c) ERBITTE WARTEANWEISUNGEN;</p> <p>Wenn eine detaillierte Wartefreigabe erforderlich ist:</p> <p>d) FREI[GEGEBEN] (oder WEITERFLIEGEN) NACH (markanter Punkt, Name der Einrichtung oder Fixpunkt) [HALTEN SIE (oder STEIGEN SIE oder SINKEN SIE) (Flughöhe)] WARTEN SIE [(Richtung)] [(Details) RADIAL, KURS, ANKOMMENDEN KURS ÜBER GRUND (drei Ziffern) GRAD] [RECHTS (oder LINKS) WARTERUNDE] [OUTBOUND ZEIT (Zahl) MINUTEN] ERWARTEN SIE ANFLUG-FREIGABE (oder WEITERE FREIGABE) UM (Zeit) (zusätzliche Anweisungen, falls erforderlich);</p> <p>e) FREI[GEGEBEN] NACH (drei Ziffern) RADIAL VON (Name) VOR ZU (Entfernung) DME FIX [HALTEN SIE (oder STEIGEN SIE oder SINKEN SIE) (Flughöhe)] WARTEN SIE [(Richtung)] [RECHTS (oder LINKS) WARTERUNDE] [OUTBOUND ZEIT (Nummer) MINUTEN] ERWARTEN SIE ANFLUG-FREIGABE (oder WEITERE FREIGABE) UM (Zeit) (zusätzliche Anweisungen, falls erforderlich);</p> <p>f) FREI[GEGEBEN] NACH (drei Ziffern) RADIAL VON (Name) VOR ZU (Entfernung) DME FIX [HALTEN SIE (oder STEIGEN SIE oder SINKEN SIE) (Flughöhe)] WARTEN SIE ZWISCHEN (Entfernung) UND (Entfernung) DME [RECHTS (oder LINKS) PLATZRUNDEN] ERWARTEN SIE ANFLUG-FREIGABE (oder WEITERE FREIGABE) UM (Zeit) (zusätzliche Anweisungen, falls erforderlich).</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>*c) REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS;</p> <p>When a detailed holding clearance is required:</p> <p>d) CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] [(specified) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (three digits) DEGREES] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary);</p> <p>e) CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary);</p> <p>f) CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD BETWEEN (distance) AND (distance) DME [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary).</p> <p>** denotes pilot transmission.</p>	<p>*</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
---	--	----------	---

**1.3.4 ERWARTETE ANFLUGZEIT  
EXPECTED APPROACH TIME**

<p>a) KEINE VERZÖGERUNG ERWARTET;</p>	<p>a) NO DELAY EXPECTED;</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
<p>b) ERWARTET ANFLUGZEIT (Zeit);</p>	<p>b) EXPECTED APPROACH TIME (time);</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>

c) GEÄNDERTE ERWARTETE ANFLUGZEIT ( <i>Zeit</i> );	c) REVISED EXPECTED APPROACH TIME ( <i>time</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) DAUER DER VERZÖGERUNG UNBEKANNT ( <i>Gründe</i> ).	d) DELAY NOT DETERMINED ( <i>reasons</i> ).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

#### 1.4 SPRECHGRUPPEN FÜR DIE VERWENDUNG AM UND IN DER NÄHE VOM FLUGPLATZ PHRASEOLOGIES FOR USE ON AND IN THE VICINITY OF THE AERODROME

##### 1.4.1 LUFTFAHRZEUG IDENTIFIZIERUNG IDENTIFICATION OF AIRCRAFT

SCHALTEN SIE LANDESCHEINWERFER EIN.	SHOW LANDING LIGHTS.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
-------------------------------------	----------------------	-------------------------------------	-------------------------------------

##### 1.4.2 BESTÄTIGUNG DURCH OPTISCHE MITTEL ACKNOWLEDGEMENT BY VISUAL MEANS

a) BESTÄTIGEN SIE DURCH BEWEGEN DER QUERRUDER ( <i>oder</i> DES SEITENRUDERS);	a) ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS ( <i>or</i> RUDDER);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b) BESTÄTIGEN SIE DURCH WACKELN;	b) ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
c) BESTÄTIGEN SIE DURCH BLINKEN MIT DEN LANDESCHEINWERFERN.	c) ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

##### 1.4.3 ANLASSVERFAHREN STARTING PROCEDURES

Um die Genehmigung zum Anlassen der Triebwerke zu erbitten:	To request permission to start engines:		
*a) [Luftfahrzeug Standort] ERBITTE ANLASSEN;	*a) [aircraft location] REQUEST START-UP;	*	
*b) [Luftfahrzeug Standort] ERBITTE ANLASSEN, INFORMATION (ATIS-Kennbuchstabe);	*b) [aircraft location] REQUEST START-UP, INFORMATION (ATIS identification);	*	
Antwort ATC:	ATC response:		
c) ANLASSEN GENEHMIGT;	c) START-UP APPROVED;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) ANLASSEN UM ( <i>Zeit</i> );	d) START-UP AT ( <i>time</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) ERWARTEN SIE ANLASSEN UM ( <i>Zeit</i> );	e) EXPECT START-UP AT ( <i>time</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) ANLASSEN NACH EIGENEM ERMESSEN;	f) START-UP AT OWN DISCRETION;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

g) ERWARTEN SIE ABFLUG UM ( <i>Zeit</i> ) ANLASSEN NACH EIGENEM ERMESSEN.  ** kennzeichnet eine Pilotsendung.	g) EXPECT DEPARTURE ( <i>time</i> ) START-UP AT OWN DISCRETION.  ** denotes pilot transmission.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---	---	-------------------------------------	--------------------------

#### 1.4.4 PUSHBACKVERFAHREN PUSHBACK PROCEDURES

<b>Luftfahrzeug/ATC:</b>	<b>Aircraft/ATC:</b>		
*a) [ <i>Luftfahrzeug Standort</i> ] ERBITTE ZURÜCKDRÜCKEN;	*a) [ <i>aircraft location</i> ] REQUEST PUSHBACK;	*	
b) ZURÜCKDRÜCKEN GENEHMIGT;	b) PUSHBACK APPROVED;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) STANDBY;	c) STANDBY;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) ZURÜCKDRÜCKEN NACH EIGENEM ERMESSEN;	d) PUSHBACK AT OWN DISCRETION;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) ERWARTEN SIE ( <i>Zahl</i> ) MINUTEN VERZÖGERUNG WEGEN ( <i>Grund</i> ).	e) EXPECT ( <i>number</i> ) MINUTES DELAY DUE ( <i>reason</i> ).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
** kennzeichnet eine Pilotsendung.	** denotes pilot transmission.		

#### 1.4.5 SCHLEPPZUGVERFAHREN TOWING PROCEDURES

†a) ERBITTE SCHLEPP [ <i>Luftfahrtgesellschaft</i> ] ( <i>Luftfahrzeugtyp</i> ) VON ( <i>Standort</i> ) ZU ( <i>Standort</i> );	†a) REQUEST TOW [ <i>company name</i> ] ( <i>aircraft type</i> ) FROM ( <i>location</i> ) TO ( <i>location</i> );	†	
<b>Antwort ATC:</b>	<b>ATC response:</b>		
b) SCHLEPP GENEHMIGT ÜBER ( <i>genaue Streckenbeschreibung</i> );	b) TOW APPROVED VIA ( <i>specific routing to be followed</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) HALTEN SIE POSITION;	c) HOLD POSITION;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) STANDBY.	d) STANDBY.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
† wird von der Einheit Flugzeug/ Schleppfahrzeug übermittelt.	† denotes transmission from aircraft/tow vehicle combination.		

#### 1.4.6 ZEITVERGLEICHE UND/ ODER FLUGPLATZINFORMATION FÜR DEN ABFLUG TO REQUEST TIME CHECK AND/OR AERODROME DATA FOR DEPARTURE

*a) ERBITTE ZEITVERGLEICH;	*a) REQUEST TIME CHECK;	*	
b) ZEIT ( <i>Zeit</i> );	b) TIME ( <i>time</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

<p><b>Wenn keine ATIS verfügbar ist:</b></p> <p>*c) ERBITTE ABFLUGINFORMATIONEN;</p> <p>d) PISTE (<i>Nummer</i>), WIND (<i>Richtung und Geschwindigkeit</i>) (<i>Einheiten</i>) QNH (<i>oder</i> QFE) (<i>Zahl</i>) [(<i>Einheiten</i>)] TEMPERATUR [MINUS] (<i>Zahl</i>), [SICHT (<i>Entfernung</i>) (<i>Einheiten</i>) (<i>oder</i> PISTENSICHTWEITE (<i>oder</i> RVR) (<i>Entfernung</i>) (<i>Einheiten</i>))] [ZEIT (<i>Zeit</i>)].</p> <p>Anmerkung: Wenn mehrere Sicht- und Pistensichtweitenbeobachtungen verfügbar sind, sollten diejenigen für den Start verwendet werden, die die Ausroll-/Anhaltezone darstellen.</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p><b>When no ATIS broadcast is available:</b></p> <p>*c) REQUEST DEPARTURE INFORMATION;</p> <p>d) RUNWAY (<i>number</i>), WIND (<i>direction and speed</i>) (<i>units</i>) QNH (<i>or</i> QFE) (<i>number</i>) [(<i>units</i>)] TEMPERATURE [MINUS] (<i>number</i>), [VISIBILITY (<i>distance</i>) (<i>units</i>) (<i>or</i> RUNWAY VISUAL RANGE (<i>or</i> RVR) (<i>distance</i>) (<i>units</i>))] [TIME (<i>time</i>)].</p> <p>Note: If multiple visibility and RVR observations are available, those that represent the roll-out/stop-end zone should be used for take-off.</p> <p>** denotes pilot transmission.</p>	<p>*</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>
--	---	--	--

**1.4.7 ROLLVERFAHREN  
TAXI PROCEDURES**

<p><b>Zum Abflug:</b></p> <p>*a) [Luftfahrzeugtyp] [Wirbelschleppenkatgorie wenn 'super' oder 'heavy'] [Luftfahrzeug Standort] ERBITTE ROLLEN [Absichten];</p> <p>*b) [Luftfahrzeug-Typ] [Wirbelschleppenkatgorie wenn 'super' oder 'heavy'] [Luftfahrzeug Standort] (<i>Flugregeln</i>) NACH (<i>Zielflugplatz</i>) ERBITTE ROLLEN [Absichten];</p> <p>c) ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT [Nummer] [PISTE (<i>Nummer</i>)] [HALTEN SIE KURZ VOR PISTE (<i>Nummer</i>) (<i>oder</i> ÜBERQUEREN SIE PISTE (<i>Nummer</i>))] [ZEIT (<i>Zeit</i>)];</p> <p><b>Wo detaillierte Rollanweisungen nötig sind:</b></p> <p>*d) [Luftfahrzeugtyp] [Wirbelschleppenkatgorie wenn 'super' oder 'heavy'] ERBITTE DETAILLIERTE ROLLANWEISUNGEN;</p> <p>e) ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT [Nummer] [PISTE (<i>Nummer</i>)] ÜBER (<i>genaue Streckenbeschreibung</i>) [ZEIT (<i>Zeit</i>)] [HALTEN SIE KURZ VOR PISTE (<i>Nummer</i>) (<i>oder</i></p>	<p><b>For departure:</b></p> <p>*a) [aircraft type] [wake turbulence category if 'super' or 'heavy'] [aircraft location] REQUEST TAXI [intentions];</p> <p>*b) [aircraft type] [wake turbulence category if 'super' or 'heavy'] [aircraft location] (<i>flight rules</i>) TO (<i>aerodrome of destination</i>) REQUEST TAXI [intentions];</p> <p>c) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (<i>number</i>)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (<i>number</i>) (<i>or</i> CROSS RUNWAY (<i>number</i>))] [TIME (<i>time</i>)];</p> <p><b>Where detailed taxi instructions are required:</b></p> <p>*d) [aircraft type] [wake turbulence category if 'super' or 'heavy'] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS;</p> <p>e) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (<i>number</i>)] VIA (<i>specific route to be followed</i>) [TIME (<i>time</i>)] [HOLD SHORT OF RUNWAY</p>	<p>*</p> <p>*</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p>*</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>
---	--	--	---

<p>ÜBERQUEREN SIE PISTE (Nummer));</p>	<p>(number) (or CROSS RUNWAY (number));</p>		
<p>Wo keine Flugplatzinformationen von einer alternativen Quelle, wie ATIS, verfügbar sind:</p>	<p>Where aerodrome information is not available from an alternative source such as ATIS:</p>		
<p>f) ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE [Nummer] (gefolgt von Flugplatzinformationen wenn anwendbar) [ZEIT (Zeit)];</p>	<p>f) TAXI TO HOLDING POINT [number] (followed by aerodrome information as applicable) [TIME (time)];</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>g) NEHMEN SIE (oder DREHEN SIE) ERSTE oder ZWEITE) LINKS oder RECHTS);</p>	<p>g) TAKE (or TURN) FIRST or SECOND) LEFT or RIGHT);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>h) ROLLEN SIE ÜBER (Kennzeichnung der Rollbahn);</p>	<p>h) TAXI VIA (identification of taxiway);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>i) ROLLEN SIE ÜBER PISTE (Nummer);</p>	<p>i) TAXI VIA RUNWAY (number);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>j) ROLLEN SIE ZUM TERMINAL (oder anderen Standort, e.g. ZUR ALLGEMEINEN LUFTFAHRT) [ABSTELLPLATZ (Zahl)];</p>	<p>j) TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA) [STAND (number)];</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p><b>Für Hubschrauber:</b></p>	<p><b>For helicopter operations:</b></p>		
<p>*k) ERBITTE SCHWEBEN VON (oder ÜBER) ZU (Standort oder entsprechende Strecke);</p>	<p>*k) REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (location or routing as appropriate);</p>	<p>*</p>	
<p>l) SCHWEBEN SIE ZU (oder ÜBER) (Standort oder entsprechende Strecke [VORSICHT (Staub, Schneetreiben, loser Schutt, rollendes Leichtluftfahrzeug, Personal, usw.)]);</p>	<p>l) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)];</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>m) SCHWEBEN SIE ÜBER (direkt, wie gewünscht, oder zugewiesene Strecke) ZU (Standort, Hubschrauberlandeplatz, Einsatzbereich, aktive oder inaktive Piste). WEICHEN SIE (Luftfahrzeuge oder Fahrzeuge oder Personal) AUS;</p>	<p>m) AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p><b>Nach der Landung:</b></p>	<p><b>After landing:</b></p>		
<p>*n) ERBITTE ZURÜCKROLLEN;</p>	<p>*n) REQUEST BACKTRACK;</p>	<p>*</p>	
<p>o) ZURÜCKROLLEN GENEHMIGT;</p>	<p>o) BACKTRACK APPROVED;</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>p) ZURÜCKROLLEN PISTE (Nummer);</p>	<p>p) BACKTRACK RUNWAY (number);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p><b>Allgemein:</b></p>	<p><b>General:</b></p>		
<p>*q) [(Luftfahrzeug Standort)] ERBITTE ROLLEN ZU/NACH (Zielflugplatz);</p>	<p>*q) [(aircraft location)] REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome);</p>	<p>*</p>	

r) ROLLEN SIE GERADEAUS;	r) TAXI STRAIGHT AHEAD;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
s) ROLLEN SIE VORSICHTIG;	s) TAXI WITH CAUTION;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
t) WEICHEN SIE ( <i>Beschreibung und Position des anderen Verkehrs</i> ) AUS/ LASSEN SIE ( <i>Beschreibung und Position des anderen Verkehrs</i> ) VORBEI;	t) GIVE WAY TO ( <i>description and position of other aircraft</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
*u) WEICHE ( <i>Verkehr</i> ) AUS/ LASSE ( <i>Verkehr</i> ) VORBEI;	*u) GIVING WAY TO ( <i>traffic</i> );	*	
*v) VERKEHR ( <i>oder Luftfahrzeugtyp</i> ) IN SICHT;	*v) TRAFFIC ( <i>or type of aircraft</i> ) IN SIGHT;	*	
w) ROLLEN SIE IN DIE HALTEBUCHT;	w) TAXI INTO HOLDING BAY;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
x) FOLGEN SIE ( <i>Beschreibung des anderen Luftfahrzeugs oder Fahrzeugs</i> );	x) FOLLOW ( <i>description of other aircraft or vehicle</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
y) VERLASSEN SIE PISTE;	y) VACATE RUNWAY;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
*z) PISTE VERLASSEN;	*z) RUNWAY VACATED;	*	
aa) BESCHLEUNIGEN SIE ROLLEN [( <i>Grund</i> )];	aa) EXPEDITE TAXI [( <i>reason</i> )];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
*bb) BESCHLEUNIGE;	*bb) EXPEDITING;	*	
cc) [VORSICHT] ROLLEN SIE LANGSAMER [ <i>Grund</i> ];	cc) [CAUTION] TAXI SLOWER [ <i>reason</i> ];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
*dd) ROLLE LANGSAMER.	*dd) SLOWING DOWN.	*	
** kennzeichnet eine Pilotsendung.	** denotes pilot transmission.		

#### 1.4.8 HALTEN HOLDING

‡a) HALTEN SIE ( <i>Richtung</i> ) VON ( <i>Position, Piste Nummer, usw.</i> )	‡a) HOLD ( <i>direction</i> ) OF ( <i>position, runway number, etc.</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
‡b) HALTEN SIE POSITION;	‡b) HOLD POSITION;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
‡c) HALTEN SIE ( <i>Entfernung</i> ) VON ( <i>Position</i> );	‡c) HOLD ( <i>distance</i> ) FROM ( <i>position</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Um nicht näher an einer Piste zu halten als vorgegeben:	To hold not closer to a runway than specified:		
‡d) HALTEN SIE KURZ VOR ( <i>Position</i> );	‡d) HOLD SHORT OF ( <i>position</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
*e) HALTE;	*e) HOLDING;	*	
*f) HALTE VOR ( <i>Position</i> ).	*f) HOLDING SHORT.	*	
‡ Anweisungen müssen durch den Piloten bestätigt werden.	‡ requires specific acknowledgement from the pilot.		

** kennzeichnet eine Pilotübertragung. Die Redewendungen VERSTANDEN und WILCO sind keine ausreichenden Bestätigungen für die Anweisungen HALTEN SIE, HALTEN SIE POSITION und HALTEN SIE KURZ VOR (Position). In jedem Fall ist mit HALTE, HALTE POSITION, HALTE KURZ VOR zu antworten	** denotes pilot transmission. The procedure words 'ROGER' and 'WILCO' are insufficient acknowledgement of the instructions 'HOLD, HOLD POSITION and HOLD SHORT OF (position)'. In each case, the acknowledgement is to be by the phraseology 'HOLDING' or 'HOLDING SHORT', as appropriate.		
---	---	--	--

### 1.4.9 ÜBERQUEREN EINER PISTE TO CROSS A RUNWAY

<p>*a) ERBITTE ÜBERQUEREN PISTE (Nummer);</p> <p>Anmerkung: Wenn der Kontrollturm das kreuzende Luftfahrzeug nicht sehen kann (z. B. bei Nacht, schlechter Sicht), sollte diese Anweisung immer mit der Aufforderung, zu melden, wenn die Piste verlassen wurde, verbunden werden.</p> <p>b) ÜBERQUEREN SIE PISTE (Nummer) [MELDEN SIE VERLASSEN];</p> <p>c) BESCHLEUNIGEN SIE ÜBERQUEREN DER PISTE (Nummer) VERKEHR (Luftfahrzeugtyp) (Entfernung) KILOMETER (oder MEILEN) ENDANFLUG;</p> <p>d) ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT [Nummer] [PISTE (Nummer)] ÜBER (genaue Angabe der Rollstrecke), [HALTEN SIE VOR PISTE (Nummer)] oder [ÜBERQUEREN SIE PISTE (Nummer)];</p> <p>e) MELDEN SIE PISTE (Nummer) VERLASSEN;</p> <p>*f) PISTE VERLASSEN.</p> <p>Anmerkung: Die Besatzung wird „PISTE VERLASSEN“ melden, wenn sich das ganze Luftfahrzeug hinter dem betreffenden Rollhalt befindet.</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>*a) REQUEST CROSS RUNWAY (number);</p> <p>Note: If the control tower is unable to see the crossing aircraft (e.g. night, low visibility), the instruction should always be accompanied by a request to report when the aircraft has vacated the runway.</p> <p>b) CROSS RUNWAY (number) [REPORT VACATED];</p> <p>c) EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) KILOMETRES (or MILES) FINAL;</p> <p>d) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed), [HOLD SHORT OF RUNWAY (number)] or [CROSS RUNWAY (number)];</p> <p>e) REPORT RUNWAY (number) VACATED;</p> <p>*f) RUNWAY VACATED.</p> <p>Note: The pilot will, when requested, report 'RUNWAY VACATED' when the entire aircraft is beyond the relevant runway-holding position.</p> <p>** denotes pilot transmission.</p>	*			
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
		*			

### 1.4.10 ABFLUGVORBEREITUNG PREPARATION FOR TAKE-OFF

a) ABFLUG ÜBER (Bezeichnung) NICHT MÖGLICH (Gründe);	a) UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) MELDEN SIE [ABFLUG-] BEREIT;	b) REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) SIND SIE [ABFLUG-] BEREIT?;	c) ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]?;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>d) SIND SIE BEREIT ZUM SOFORTIGEN ABFLUG?;</p> <p>*e) [ABFLUG-] BEREIT;</p>	<p>d) ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?;</p> <p>*e) READY;</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Freigabe auf die Piste zu rollen und Startfreigabe abzuwarten:</p>	<p>Clearance to enter runway and await take-off clearance:</p>	<p>*</p>	
<p>f) ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE (<i>Nummer</i>) [DORT HALTEN];</p>	<p>f) LINE UP RUNWAY (<i>number</i>) [AND WAIT];</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>†g) ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE (<i>Nummer</i>);</p>	<p>†g) LINE UP RUNWAY (<i>number</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>h) ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE (<i>Nummer</i>). BEREITHALTEN FÜR/ ERWARTEN SIE SOFORTABFLUG;</p>	<p>h) LINE UP. RUNWAY (<i>number</i>) BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE;</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Konditionelle Freigaben:</p>	<p>Conditional clearances:</p>		
<p>‡i) (<i>Bedingung</i>) ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE (<i>Nummer</i>) (<i>kurze Wiederholung der Bedingung</i>);</p>	<p>‡i) (<i>condition</i>) LINE UP (<i>brief reiteration of the condition</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Bestätigung einer konditionellen Freigabe:</p>	<p>Acknowledgement of a conditional clearance:</p>		
<p>*j) (<i>Bedingung</i>) ROLLE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE (<i>Nummer</i>) (<i>kurze Wiederholung der Bedingung</i>);</p>	<p>*j) (<i>condition</i>) LINING UP RUNWAY (<i>number</i>) (<i>brief reiteration of the condition</i>);</p>	<p>*</p>	
<p>Die Bestätigung oder Nichtbestätigung einer zurückgelesenen bedingten Freigabe:</p>	<p>Confirmation or otherwise of the readback of a conditional clearance:</p>		
<p>k) [DAS IST] KORREKT (<i>oder NEGATIV</i>) [ICH WIEDERHOLE]. (<i>nach Bedarf</i>);</p>	<p>k) [THAT IS] CORRECT (<i>or NEGATIVE</i>) [I SAY AGAIN]. (<i>as appropriate</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Anfrage zum Start von einer Rollbahneinmündung:</p>	<p>Request for departure from an intersection take-off position:</p>		
<p>*i) ERBITTE ABFLUG VON PISTE (<i>Nummer</i>), ROLLBAHNEINMÜNDUNG (<i>Bezeichnung oder Name der Rollbahneinmündung</i>);</p>	<p>*i) REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>);</p>	<p>*</p>	
<p>Genehmigung zum Start von einer Rollbahneinmündung:</p>	<p>Approval of requested departure from an intersection take-off position:</p>		
<p>m) GENEHMIGT, ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE (<i>Nummer</i>), ROLLBAHNEINMÜNDUNG (<i>Bezeichnung oder Name der Rollbahneinmündung</i>);</p>	<p>m) APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>Ablehnung zum Start von einer Rollbahneinmündung:</p>	<p>Denial of requested departure from an intersection take-off position:</p>		
<p>n) NEGATIV, ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE (<i>Nummer</i>), ROLLBAHNEINMÜNDUNG (<i>Bezeichnung oder Name der Rollbahneinmündung</i>);</p>	<p>n) NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Von der Flugsicherung veranlasster Start von einer Rollbahneinmündung:</p>	<p>ATC-initiated intersection take-off:</p>		
<p>o) IST ABFLUG VON PISTE (<i>Nummer</i>), ROLLBAHNEINMÜNDUNG (<i>Bezeichnung oder Name der Rollbahneinmündung</i>) MÖGLICH;</p>	<p>o) ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Information über die verbleibende Startstrecke von einer Rollbahneinmündung:</p>	<p>Advising take-off run available from an intersection take-off position:</p>		
<p>p) TORA PISTE (<i>Nummer</i>) VON ROLLBAHNEINMÜNDUNG (<i>Bezeichnung oder Name der Rollbahneinmündung</i>), (<i>Entfernung</i>) METER;</p>	<p>p) TORA RUNWAY (<i>number</i>), FROM INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>), (<i>distance</i>) METRES;</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Anweisung zum mehrfachen Rollen zum Abflugpunkt:</p>	<p>Issuing multiple line-up instruction:</p>		
<p>q) ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE (<i>Nummer</i>) UND HALTEN SIE DORT, ROLLBAHNEINMÜNDUNG (<i>Name der Rollbahneinmündung</i>) (zu beachtender Verkehr);</p>	<p>q) LINE UP AND WAIT RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>name of intersection</i>), (<i>essential local traffic information</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Um einen Sichtabflug zu erbitten:</p>	<p>Request for a visual departure:</p>		
<p>*r) ERBITTE SICHTABFLUG [DIREKT] NACH/BIS (<i>Navigationshilfe, Wegpunkt, Höhe über NN</i>)</p>	<p>*r) REQUEST VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (<i>navaid, waypoint, altitude</i>);</p>	<p>*</p>	
<p>Sichtabflug von Seiten ATS initiiert:</p>	<p>ATS-initiated visual departure:</p>		
<p>s) KÖNNEN SIE EINEN SICHTABFLUG [DIREKT] NACH/BIS (<i>Navigationshilfe, Wegpunkt, Höhe über NN</i>) DURCHFÜHREN;</p>	<p>s) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (<i>navaid, waypoint, altitude</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Freigabe für einen Sichtabflug:</p>	<p>Clearance for visual departure:</p>		
<p>t) SICHTABFLUG PISTE (<i>Nummer</i>) GENEHMIGT, DREHEN SIE LINKS/RECHTS [DIREKT] NACH (<i>Navigationshilfe, Steuerkurs, Wegpunkt</i>) [HALTEN SIE VISUELLE REFERENZ BIS (<i>Höhe über NN</i>)];</p>	<p>t) VISUAL DEPARTURE RUNWAY (<i>number</i>) APPROVED, TURN LEFT/RIGHT [DIRECT] TO (<i>navaid, heading, waypoint</i>) [MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL (<i>altitude</i>)];</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>Zurücklesen der Freigabe eines Sichtabflugs:</p> <p>*u) SICHTABFLUG NACH/BIS (<i>Navigationshilfe, Wegpunkt, Höhe über NN</i>);</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p> <p>† Wenn die Möglichkeit einer Verwechslung während des Betriebs mehrerer Landebahnen besteht.</p> <p>‡ Bestimmungen über die Verwendung von bedingten Genehmigungen sind in SERA.8015(ec) enthalten.</p> <p>Anmerkung: 'TORA' wird ausgesprochen als 'TOR-AH'.</p>	<p>Read-back of visual departure clearance:</p> <p>*u) VISUAL DEPARTURE TO/UNTIL (<i>navaid, waypoint, altitude</i>);</p> <p>** denotes pilot transmission.</p> <p>† When there is the possibility of confusion during multiple runway operations.</p> <p>‡ Provisions concerning the use of conditional clearances are contained in SERA.8015(ec).</p> <p>Note: 'TORA' is pronounced 'TOR-AH'.</p>	<p>*</p>	
---	---	----------	--

**1.4.11 STARTFREIGABE  
TAKE-OFF CLEARANCE**

<p>a) PISTE (<i>Nummer</i>) START FREI [MELDEN SIE ABGEHOBEN];</p> <p>Wenn reduzierte Pistenstaffelung angewendet wird:</p> <p>b) (<i>Verkehrsinformation</i>) PISTE (<i>Nummer</i>) START FREI;</p> <p>Wenn die Startfreigabe nicht befolgt wurde:</p> <p>c) STARTEN SIE SOFORT ODER VERLASSEN SIE DIE PISTE [(<i>Anweisungen</i>)];</p> <p>d) STARTEN SIE SOFORT ODER HALTEN SIE VOR DER PISTE;</p> <p>Um eine Startfreigabe zu widerrufen:</p> <p>e) HALTEN SIE POSITION, STARTFREIGABE AUFGEHOBEN ICH WIEDERHOLE STARTFREIGABE AUFGEHOBEN (<i>Gründe</i>);</p> <p>*f) HALTE;</p> <p>Um einen Start abzubrechen, nachdem ein Flugzeug mit dem Startlauf begonnen hat:</p> <p>g) SOFORT ANHALTEN [(<i>Wiederholen des Rufzeichens der Luftfunkstelle</i>) SOFORT ANHALTEN];</p> <p>*h) HALTE AN;</p>	<p>a) RUNWAY (<i>number</i>) CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE];</p> <p>When reduced runway separation is used:</p> <p>b) (<i>traffic information</i>) RUNWAY (<i>number</i>) CLEARED FOR TAKE-OFF;</p> <p>When take-off clearance has not been complied with:</p> <p>c) TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [(<i>instructions</i>)];</p> <p>d) TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY;</p> <p>To cancel a take-off clearance:</p> <p>e) HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (<i>reasons</i>);</p> <p>*f) HOLDING;</p> <p>To stop a take-off after an aircraft has commenced take-off roll:</p> <p>g) STOP IMMEDIATELY [(<i>repeat aircraft call sign</i>) STOP IMMEDIATELY];</p> <p>*h) STOPPING;</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
--	---	--	---

Für Hubschrauberbetrieb:	For helicopter operations:		
i) START FREI [VON ( <i>Standort</i> ) ( <i>aktuelle Position, Rollbahn, Endanflug- und Abflugbereich, Piste und Nummer</i> );	i) CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM ( <i>location</i> )] ( <i>present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
*j) ERBITTE ABFLUGANWEISUNGEN;	*j) REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS;	*	
k) NACH DEM ABFLUG DREHEN SIE RECHTS ( <i>oder LINKS, oder STEIGEN SIE</i> ) ( <i>Anweisungen nach Bedarf</i> ).	k) AFTER DEPARTURE TURN RIGHT ( <i>or LEFT, or CLIMB</i> ) ( <i>instructions as appropriate</i> ).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anmerkung: 'HALTE' und 'HALTE AN' sind als Antworten für e) und g) vorgesehen.	Note: 'HOLDING' and 'STOPPING' are the procedural responses to e) and g) respectively		
** kennzeichnet eine Pilotsendung.	** denotes pilot transmission;		

#### 1.4.12 DREH- ODER STEIGANWEISUNGEN NACH DEM START TURN OR CLIMB INSTRUCTIONS AFTER TAKE-OFF

*a) ERBITTE RECHTS ( <i>oder LINKS</i> ) KURVE;	*a) REQUEST RIGHT ( <i>or LEFT</i> ) TURN;	*	
b) RECHTS ( <i>oder LINKS</i> ) KURVE GENEHMIGT;	b) RIGHT ( <i>or LEFT</i> ) TURN APPROVED;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) RUFEN SIE FÜR RECHTS ( <i>oder LINKS</i> ) KURVE;	c) WILL ADVISE LATER FOR RIGHT ( <i>or LEFT</i> ) TURN;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Um den Zeitpunkt des Abhebens zu erfragen:	To request airborne time:		
d) MELDEN SIE ABGEHOBEN;	d) REPORT AIRBORNE;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
e) ABGEHOBEN ( <i>Zeit</i> );	e) AIRBORNE ( <i>time</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
f) NACH PASSIEREN ( <i>Flughöhe</i> ) ( <i>Anweisungen</i> );	f) AFTER PASSING ( <i>level</i> ) ( <i>instructions</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zu fliegender Steuerkurs:	Heading to be followed:		
g) BLEIBEN SIE AUF STEUERKURS PISTENRICHTUNG ( <i>Anweisungen</i> );	g) CONTINUE RUNWAY HEADING ( <i>instructions</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn einer bestimmten Route gefolgt werden soll:	When a specific track is to be followed:		
h) BLEIBEN SIE AUF VERLÄNGERTER MITTELLINIE ( <i>Anweisungen</i> );	h) TRACK EXTENDED CENTRE LINE ( <i>instructions</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>i) STEIGEN SIE GERADEAUS (Anweisungen).</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>i) CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions).</p> <p>** denotes pilot transmission.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--	--	-------------------------------------	--------------------------

**1.4.13 EINFLUG IN EINE PLATZRUNDE  
ENTERING AN AERODROME TRAFFIC CIRCUIT**

<p>*a) [Luftfahrzeugtyp] (Position) (Flughöhe) ZUR LANDUNG;</p> <p>b) FLIEGEN SIE IN DEN [(Richtung der Platzrunde)] (Position in der Platzrunde) PISTE (Nummer) [BODEN] WIND (Richtung und Geschwindigkeit) (Einheiten) [TEMPERATUR [MINUS] (Zahl)] QNH (oder QFE) (Zahl) [Einheiten] [VERKEHR (Detail)];</p> <p>c) [(Richtung der Platzrunde)] PISTE (Nummer) [BODEN] WIND (Richtung und Geschwindigkeit) (Einheiten) [TEMPERATUR [MINUS] (Zahl)] QNH (oder QFE) (Zahl) [Einheiten] [VERKEHR (Detail)];</p> <p>d) MACHEN SIE GERADEAUSANFLUG, PISTE (Nummer) [BODEN] WIND (Richtung und Geschwindigkeit) (Einheiten) [TEMPERATUR [MINUS] (Zahl)] QNH (or QFE) (Zahl) [(Einheiten)] [VERKEHR (Detail)];</p> <p>Wenn ATIS-Informationen verfügbar sind:</p> <p>*e) (Luftfahrzeugtyp) (Position) (Flughöhe) INFORMATION (ATIS-Kennbuchstabe) ZUR LANDUNG;</p> <p>f) FLIEGEN SIE IN DEN (Position in der Platzrunde) [PISTE (Nummer)] QNH (oder QFE) (Zahl) [(Einheiten)] [VERKEHR (Detail)];</p> <p>g) (Richtung der Platzrunde) [PISTE (Nummer)] QNH (oder QFE) (Zahl) [(Einheiten)] [VERKEHR (Detail)].</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>*a) [aircraft type] (position) (level) FOR LANDING;</p> <p>b) JOIN [(direction of circuit)] (position in circuit) RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [units] [TRAFFIC (detail)];</p> <p>c) [(direction of circuit)] RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [units] [TRAFFIC (detail)];</p> <p>d) MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];</p> <p>When ATIS information is available:</p> <p>*e) (aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING;</p> <p>f) JOIN (position in circuit) [RUNWAY (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];</p> <p>g) (direction of circuit) [RUNWAY (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)].</p> <p>** denotes pilot transmission.</p>	<p>*</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p>*</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>
--	--	---	---

**1.4.14 IN DER PLATZRUNDE  
IN THE CIRCUIT**

<p>*a) (Position in der Platzrunde, z.B. GEGENANFLUG/ENDANFLUG);</p> <p>b) NUMMER (Zahl) FOLGEN SIE (Luftfahrzeugtyp und Position) [zusätzliche Anweisungen, falls erforderlich];</p> <p>c) VERKEHR (Detail) [zusätzliche Information sofern erforderlich];</p> <p>d) MELDEN SIE (Position in der Platzrunde).</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>*a) (position in circuit, e.g. DOWNWIND/FINAL);</p> <p>b) NUMBER ... FOLLOW (aircraft type and position) [additional instructions if required];</p> <p>c) TRAFFIC (detail) [additional information if required];</p> <p>d) REPORT (position in circuit).</p> <p>** denotes pilot transmission.</p>	<p>*</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>
--	---	---	---

**1.4.15 ANFLUGANWEISUNGEN  
APPROACH INSTRUCTIONS**

<p>a) MACHEN SIE KURZEN ANFLUG;</p> <p>b) MACHEN SIE LANGEN ANFLUG (oder VERLÄNGERN SIE GEGENANFLUG);</p> <p>c) MELDEN SIE QUERANFLUG (oder ENDANFLUG, oder LANGEN ENDANFLUG);</p> <p>d) SETZEN SIE ANFLUG FORT [BEREITEN SIE SICH AUF MÖGLICHEN FEHLANFLUG VOR].</p> <p>Anmerkung: Die Meldung 'LANGER ENDANFLUG' erfolgt, wenn ein Luftfahrzeug in einer Entfernung von mehr als 7 km (4 NM) vom Aufsetzen auf den Endanflug einbiegt oder wenn ein Luftfahrzeug auf einem Geradeausanflug 15 km (8 NM) von der Landung entfernt ist. In beiden Fällen ist eine Meldung 'ENDANFLUG' 7 km (4 NM) vor dem Aufsetzen erforderlich.</p>	<p>a) MAKE SHORT APPROACH;</p> <p>b) MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND);</p> <p>c) REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL);</p> <p>d) CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO- AROUND].</p> <p>Note: The report 'LONG FINAL' is made when an aircraft turns on to final approach at a distance greater than 7 km (4 NM) from touchdown or when an aircraft on a straight-in approach is 15 km (8 NM) from touchdown. In both cases, a report 'FINAL' is required at 7 km (4 NM) from touchdown.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>
---	---	---	--

**1.4.16 LANDEFREIGABE  
LANDING CLEARANCE**

<p>a) PISTE (Nummer), LANDUNG FREI;</p> <p>Wenn reduzierte Pistenstaffelung zur Anwendung kommt:</p> <p>b) (Verkehrsinformation) PISTE (Nummer) LANDUNG FREI;</p> <p>Besondere Verfahren:</p>	<p>a) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND;</p> <p>When reduced runway separation is used:</p> <p>b) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND;</p> <p>Special operations:</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>
---	---	---	---

<p>c) FREI ZUM AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN;</p> <p>d) MACHEN SIE ABSCHLUSSLANDUNG;</p>	<p>c) CLEARED TOUCH AND GO;</p> <p>d) MAKE FULL STOP;</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>Einen Anflug entlang oder parallel zu einer Landebahn durchzuführen und dabei auf eine vereinbarte Mindesthöhe zu sinken:</p>	<p>To make an approach along, or parallel to, a runway, descending to an agreed minimum level:</p>		
<p>*e) ERBITTE TIEFANFLUG (<i>Gründe</i>);</p>	<p>*e) REQUEST LOW APPROACH (<i>reasons</i>);</p>	<p>*</p>	
<p>f) FREI ZUM TIEFANFLUG [PISTE (<i>Nummer</i>)] [(<i>Höhenbeschränkung über NN sofern erforderlich</i>)] (<i>Durchstartanweisungen</i>);</p>	<p>f) CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (<i>number</i>)] [(<i>altitude restriction if required</i>)] (<i>go-around instructions</i>);</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
<p>Zum Vorbeiflug am Kontrollturm oder einem anderen Beobachtungspunkt zum Zwecke der Sichtkontrolle durch Personal am Boden:</p>	<p>To fly past the control tower or other observation point for the purpose of visual inspection by persons on the ground:</p>		
<p>*g) ERBITTE TIEFEN VORBEIFLUG (<i>Gründe</i>);</p>	<p>*g) REQUEST LOW PASS (<i>reasons</i>);</p>	<p>*</p>	
<p>h) FREI ZUM TIEFEN VORBEIFLUG [<i>wie unter f</i>];</p>	<p>h) CLEARED LOW PASS [<i>as in f</i>];</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
<p>Für Hubschrauberbetrieb:</p>	<p>For helicopter operations:</p>		
<p>*i) ERBITTE GERADEAUSANFLUG (<i>oder PLATZRUNDENANFLUG, LINKS oder RECHTS</i>) KURVE NACH (<i>Standort</i>);</p>	<p>*i) REQUEST STRAIGHT-IN (<i>or CIRCLING APPROACH, LEFT or RIGHT</i>) TURN TO (<i>location</i>);</p>	<p>*</p>	
<p>j) MACHEN SIE GERADEAUSANFLUG (<i>oder PLATZRUNDENANFLUG LINKS (oder RECHTS) KURVE NACH (Standort, Piste, Rollbahn, Endanflug- und Startbereich)</i>) [ARRIVAL (<i>oder ANFLUGROUTE</i>) (<i>Nummer, Name, oder Code</i>)]. [HALTEN SIE KURZ VOR (<i>aktiver Piste, verlängerter Pistenmittellinie, u.a.</i>)]. [BLEIBEN SIE (<i>Richtung oder Entfernung</i>) VON (<i>Piste, Pistenmittellinie, anderen Hubschraubern oder Luffahrzeugen</i>) ENTFERNT]. [VORSICHT (<i>Stromleitungen, unbeleuchtete Hindernisse, Wirbelschleppen, usw.</i>)] LANDUNG FREI.</p>	<p>j) MAKE STRAIGHT-IN (<i>or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-off area)</i>) [ARRIVAL (<i>or ARRIVAL ROUTE</i>) (<i>number, name, or code</i>)]. [HOLD SHORT OF (<i>active runway, extended runway centre line, other</i>)]. [REMAIN (<i>direction or distance</i>) FROM (<i>runway, runway centre line, other helicopter or aircraft</i>)]. [CAUTION (<i>power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.</i>)]. CLEARED TO LAND.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
<p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>** denotes pilot transmission.</p>		

**1.4.17 VERZÖGERN VON LUFTFAHRZEUGEN  
DELAYING AIRCRAFT**

a) KREISEN SIE ÜBER DEM FLUGPLATZ;	a) CIRCLE THE AERODROME;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) KREISEN SIE (RECHTS, <i>oder</i> LINKS) [ÜBER GEGENWÄRTIGER POSITION];	b) ORBIT (RIGHT, <i>or</i> LEFT) [FROM PRESENT POSITION];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) FLIEGEN SIE EINE WEITERE PLATZRUNDE.	c) MAKE ANOTHER CIRCUIT.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**1.4.18 FEHLANFLUG  
MISSED APPROACH**

a) STARTEN SIE DURCH;	a) GO AROUND;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
*b) STARTE DURCH.	*b) GOING AROUND.	*	
** kennzeichnet eine Pilotsendung.	** denotes pilot transmission.		

**1.4.19 INFORMATIONEN AN LUFTFAHRZEUGE  
INFORMATION TO AIRCRAFT**

Wenn der Pilot eine Sichtprüfung des Fahrwerks verlangt:	When pilot requested visual inspection of landing gear:		
a) FAHRWERK SCHEINT AUSGEFAHREN;	a) LANDING GEAR APPEARS DOWN;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b) RECHTES ( <i>oder</i> LINKES, <i>oder</i> BUG) FAHRWERK SCHEINT EINGEFAHREN ( <i>oder</i> AUSGEFAHREN);	b) RIGHT ( <i>or</i> LEFT, <i>or</i> NOSE) WHEEL APPEARS UP ( <i>or</i> DOWN);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
c) FAHRWERK SCHEINT EINGEFAHREN;	c) WHEELS APPEAR UP;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
d) RECHTES ( <i>oder</i> LINKES, <i>oder</i> BUG) FAHRWERK SCHEINT NICHT EINGEFAHREN ( <i>oder</i> AUSGEFAHREN);	d) RIGHT ( <i>or</i> LEFT, <i>or</i> NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP ( <i>or</i> DOWN);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Wirbelschleppen:</b>	<b>Wake turbulence:</b>		
e) VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN [VON GERADE LANDENDER ( <i>oder</i> ABGEFLOGENER) ( <i>Luftfahrzeugtyp</i> )] [ <i>zusätzliche Informationen falls erforderlich</i> ];	e) CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING ( <i>or</i> DEPARTING) ( <i>type of aircraft</i> )] [ <i>additional information as required</i> ];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Abgasstrahl auf dem Vorfeld oder einer Rollbahn:</b>	<b>Jet blast on apron or taxiway:</b>		
f) VORSICHT ABGASSTRAHL;	f) CAUTION JET BLAST;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Propellerstrahl:</b>	<b>Propeller-driven aircraft slipstream:</b>		

<p>g) VORSICHT PROPELLERSTRAHL; <b>Anderer Verkehr:</b></p> <p>h) VERKEHR (<i>Details</i>); <b>Informationen über die aktuelle Pistennutzung:</b></p> <p>i) KEIN GEMELDETER VERKEHR PISTE (<i>Nummer</i>);</p> <p>j) PISTE (<i>Nummer</i>) BESETZT [<i>oder</i> BLOCKIERT DURCH] (<i>Details</i>) [MELDEN SIE ABSICHTEN].</p> <p><b>Anmerkung:</b> Informationen über die tatsächliche Nutzung der Start- und Landebahn in den Punkten i) und j) können den Luftfahrzeugen in jeder Phase des Fluges gegeben werden, insbesondere in der Platzrunde und bei der Vorbereitung auf den Abflug.</p>	<p>g) CAUTION SLIPSTREAM; <b>Other traffic:</b></p> <p>h) TRAFFIC (<i>details</i>); <b>Information on the actual use of the Runway:</b></p> <p>i) NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (<i>number</i>);</p> <p>j) RUNWAY (<i>number</i>) OCCUPIED [<i>or</i> BLOCKED BY] (<i>details</i>) [REPORT INTENTIONS].</p> <p><b>Note:</b> Information on the actual use of the runway in points i) and j) may be provided to aircraft at any phase of the flight, in particular in the circuit and during the preparation for departure.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

**1.4.20 VERLASSEN DER LANDEBAHN UND KOMMUNIKATION NACH DER LANDUNG  
RUNWAY VACATING AND COMMUNICATIONS AFTER LANDING**

<p>a) RUFEN SIE ROLLKONTROLLE (<i>Frequenz</i>);</p> <p>b) NACH VERLASSEN DER PISTE RUFEN SIE ROLLKONTROLLE (<i>Frequenz</i>);</p> <p>c) BESCHLEUNIGEN SIE DAS VERLASSEN;</p> <p>d) IHR ABSTELLPLATZ (<i>oder</i> GATE) (<i>Bezeichnung</i>);</p> <p>e) NEHMEN/ VERLASSEN (<i>oder</i> DREHEN) SIE ERSTE[N] (<i>oder</i> ZWEITE[N], <i>oder</i> PASSENDE[N] NACH LINKS (<i>oder</i> RECHTS)) UND RUFEN SIE ROLLKONTROLLE (<i>Frequenz</i>);</p> <p><b>Für Hubschrauberbetrieb:</b></p> <p>f) SCHWEBEN SIE ZUM HUBSCHRAUBER-ABSTELLPLATZ / HELICOPTER PARKING POSITION (<i>Bereich</i>);</p> <p>g) SCHWEBEN SIE ZUM (<i>oder</i> ÜBER) (<i>Standort oder Strecke nach Bedarf</i>) [VORSICHT (<i>Staub, Schneetreiben, loser Schutt, rollendes Leichtluftfahrzeug, Personal, usw.</i>)];</p>	<p>a) CONTACT GROUND (<i>frequency</i>);</p> <p>b) WHEN VACATED CONTACT GROUND (<i>frequency</i>);</p> <p>c) EXPEDITE VACATING;</p> <p>d) YOUR STAND (<i>or</i> GATE) (<i>designation</i>);</p> <p>e) TAKE (<i>or</i> TURN) FIRST (<i>or</i> SECOND, <i>or</i> CONVENIENT LEFT (<i>or</i> RIGHT) AND CONTACT GROUND (<i>frequency</i>);</p> <p><b>For helicopter operations:</b></p> <p>f) AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND / HELICOPTER PARKING POSITION (<i>area</i>);</p> <p>g) AIR-TAXI TO (<i>or</i> VIA) (<i>location or routing as appropriate</i>) [CAUTION (<i>dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.</i>)];</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



## 2 SPRECHFUNKGRUPPEN ATS ÜBERWACHUNGSDIENST/ ATS SURVEILLANCE SERVICE PHRASEOLOGIES

### 2.1 ALLGEMEINE SPRECHFUNKGRUPPEN ATS ÜBERWACHUNGSDIENST/ GENERAL ATS SURVEILLANCE SERVICE PHRASEOLOGIES

#### 2.1.1 LUFTFAHRZEUG IDENTIFIZIERUNG IDENTIFICATION OF AIRCRAFT

a) MELDEN SIE STEUERKURS [UND FLUGFLÄCHE (oder HÖHE ÜBER NORMALNULL)];	a) REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b) FÜR IDENTIFIZIERUNG DREHEN SIE LINKS (oder RECHTS) STEUERKURS (drei Ziffern);	b) FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) SENDEN SIE FÜR IDENTIFIZIERUNG UND MELDEN SIE STEUERKURS;	c) TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
d) RADARKONTAKT [Position];	d) RADAR CONTACT [position];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
e) IDENTIFIZIERT [Position];	e) IDENTIFIED [position];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
f) NICHT IDENTIFIZIERT [Grund], [SETZEN SIE EIGENNAVIGATION FORT];	f) NOT IDENTIFIED [reason], [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) NICHT IDENTIFIZIERT [Grund].	g) NOT IDENTIFIED [reason].	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

#### 2.1.2 INFORMATION ZUR POSITION POSITION INFORMATION

POSITION (Entfernung) (Richtung) VON (markanter Punkt) (oder ÜBER oder QUERAB (markanter Punkt)).	POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point)).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
---	--	-------------------------------------	-------------------------------------

#### 2.1.3 RADARKURSFÜHRUNG VECTORING INSTRUCTIONS

a) VERLASSEN SIE (markanter Punkt) STEUERKURS (drei Ziffern);	a) LEAVE (significant point) HEADING (three digits);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) FLIEGEN SIE STEUERKURS (drei Ziffern);	b) CONTINUE HEADING (three digits);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) HALTEN SIE GEGENWÄRTIGEN STEUERKURS;	c) CONTINUE PRESENT HEADING;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) FLIEGEN SIE STEUERKURS (drei Ziffern);	d) FLY HEADING (three digits);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

e) DREHEN SIE LINKS (oder RECHTS) STEUERKURS (drei Ziffern) [Grund];	e) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [reason];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) DREHEN SIE LINKS (oder RECHTS) (Gradzahl) GRAD [Grund];	f) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES [reason];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) KURVE AUF STEUERKURS (drei Ziffern) AUSLEITEN;	g) STOP TURN HEADING (three digits);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) FLIEGEN SIE STEUERKURS (drei Ziffern), WENN MÖGLICH FLIEGEN SIE DIREKT (Name (markanter Punkt) WEITER;	h) FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (name) (significant point);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) STEUERKURS IST GUT.	i) HEADING IS GOOD.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

#### 2.1.4 BEENDIGUNG DER RADARKURSFÜHRUNG TERMINATION OF VECTORING

a) ÜBERNEHMEN SIE EIGENNAVIGATION (Position des Luftfahrzeuges) (genaue Anweisungen);	a) RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) ÜBERNEHMEN SIE EIGENNAVIGATION [DIREKT] (markanter Punkt) [KURS (drei Ziffern) ENTFERNUNG (Zahl) KILOMETER (oder MEILEN)].	b) RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] (significant point) [MAGNETIC TRACK (three digits) DISTANCE (number) KILOMETRES (or MILES)].	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

#### 2.1.5 MANÖVER MANOEUVRES

a) MACHEN SIE EINEN VOLLKREIS NACH LINKS (oder RECHTS) [Gründe];	a) MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (or RIGHT) [reason];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) KREISEN SIE LINKS (oder RECHTS) [Gründe];	b) ORBIT LEFT (or RIGHT) [reason];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(Im Falle von unzuverlässigen Richtungsinstrumenten an Bord von Luftfahrzeugen):	(In case of unreliable directional instruments on board aircraft):		
c) MACHEN SIE ALLE KURVEN MIT EINFACHER RATE (oder HALBER RATE, oder (Zahl) GRAD PRO SEKUNDE) BEGINNEN SIE UND BEENDEN SIE ALLE KURVEN AUF DEN BEFEHL 'JETZT';	c) MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or (number) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND 'NOW';	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) DREHEN SIE NACH LINKS (oder RECHTS) JETZT;	d) TURN LEFT (or RIGHT) NOW;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) BEENDEN SIE DREHEN JETZT.	e) STOP TURN NOW.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



<p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p> <p>Anmerkung: Ein anfliegendes Luftfahrzeug kann angewiesen werden, seine "Höchstgeschwindigkeit", "Mindestgeschwindigkeit in Reisekonfiguration", "Mindestgeschwindigkeit" oder eine bestimmte Geschwindigkeit einzuhalten. "Mindestgeschwindigkeit in Reisekonfiguration" bezeichnet die Mindestgeschwindigkeit, mit der ein Luftfahrzeug in einer neutralen Konfiguration geflogen werden kann, d.h. ohne Ausfahren von Auftriebshilfen, Bremsklappen oder Fahrwerk.</p> <p>Anmerkung: Weitere Details, siehe Anlage 1 Kapitel 7.3</p>	<p>** denotes pilot transmission.</p> <p>Note: An arriving aircraft may be instructed to maintain its 'maximum speed', 'minimum clean speed', 'minimum speed', or a specified speed. 'Minimum clean speed' signifies the minimum speed at which an aircraft can be flown in a clean configuration, i.e. without deployment of lift-augmentation devices, speed brakes or landing gear.</p> <p>Note: For further details, see Appendix 1 Chapter 7.3</p>		
---	---	--	--

**2.1.7 STANDORTMELDUNGEN  
POSITION REPORTING**

<p><u>Um Positionsmeldungen zu unterlassen:</u></p> <p>a) UNTERLASSEN SIE POSITIONSMELDUNGEN [BIS (<i>Details</i>)]</p> <p>b) NÄCHSTE MELDUNG [BEI (<i>markanter Punkt</i>)];</p> <p>c) POSITIONSMELDUNGEN NUR ÜBER (<i>markante/r Punkt/e</i>) ERFORDERLICH);</p> <p>d) NEHMEN SIE POSITIONSMELDUNGEN WIEDER AUF.</p>	<p><u>To omit position reports:</u></p> <p>a) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (<i>specify</i>)];</p> <p>b) NEXT REPORT AT (<i>significant point</i>);</p> <p>c) REPORTS REQUIRED ONLY AT (<i>significant point(s)</i>);</p> <p>d) RESUME POSITION REPORTING.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>
--	---	---	---

**2.1.8 VERKEHRSINFORMATIONEN UND AUSWEICHMASSNAHMEN  
TRAFFIC INFORMATION AND AVOIDING ACTION**

<p>a) VERKEHR (<i>Zahl</i>) UHR (<i>Entfernung</i>) (<i>Flugrichtung</i>) [<i>andere sachdienliche Information</i>]:</p> <p>1) UNBEKANNT;</p> <p>2) LANGSAM FLIEGEND;</p> <p>3) SCHNELL FLIEGEND;</p> <p>4) KOMMT NÄHER;</p> <p>5) VON VORNE (<i>oder SELBE</i>) RICHTUNG;</p> <p>6) ÜBERHOLT;</p>	<p>a) TRAFFIC (<i>number</i>) O'CLOCK (<i>distance</i>) (<i>direction of flight</i>) [<i>any other pertinent information</i>]:</p> <p>1) UNKNOWN;</p> <p>2) SLOW MOVING;</p> <p>3) FAST MOVING;</p> <p>4) CLOSING;</p> <p>5) OPPOSITE (<i>or SAME</i>) DIRECTION;</p> <p>6) OVERTAKING;</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>
--	---	---	---



b) FALLS KEINE SENDUNG EMPFANGEN INNERHALB (Zahl) MINUTEN (oder SEKUNDEN) (Anweisung);	b) IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (number) MINUTES (or SECONDS) (instructions);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) ANTWORT NICHT EMPFANGEN (Anweisungen);	c) REPLY NOT RECEIVED (instructions);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Bei Verdacht auf Funkausfall:</b>	<b>If loss of communications suspected:</b>		
d) FALLS SIE HÖREN [(Manöveranweisungen)];	d) IF YOU READ (manoeuvre instructions);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) FALLS SIE HÖREN [SQUAWK (code) oder IDENT)];	e) IF YOU READ [SQUAWK (code) or IDENT)];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
f) (Manöver, SQUAWK oder IDENT) BEOBACHTET. POSITION (Position des Luftfahrzeugs) [(Anweisungen)].	f) (manoeuvre, SQUAWK or IDENT) OBSERVED. POSITION (position of aircraft) [(instructions)].	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

**2.1.10 BEENDIGUNG VON RADAR- UND/ODER ADS-B-DIENST  
TERMINATION OF RADAR AND/OR ADS-B SERVICE**

a) RADARDIENST (oder IDENTIFIZIERUNG) BEENDET [WEGEN (Grund)] (Anweisungen);	a) RADAR SERVICE (or IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (reason)] (instructions);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b) BALDIGER VERLUST DER IDENTIFIZIERUNG (entsprechende Anweisungen oder Informationen);	b) WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
c) IDENTIFIZIERUNG VERLOREN [Gründe] (Anweisungen).	c) IDENTIFICATION LOST [reasons] (instructions).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

**2.1.11 RADAR UND/ ODER ADS-B AUSRÜSTUNG HERABSTUFUNG  
RADAR AND/OR ADS-B EQUIPMENT DEGRADATION**

a) SEKUNDÄRRADAR AUSGEFALLEN (entsprechende Informationen, soweit notwendig);	a) SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b) PRIMÄRRADAR AUSGEFALLEN (entsprechende Informationen, soweit notwendig);	b) PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
c) ADS-B AUSGEFALLEN (entsprechende Informationen, soweit notwendig).	c) ADS-B OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

## 2.2 RADAR BEI ANFLUGKONTROLLDIENST RADAR IN APPROACH CONTROL SERVICE

### 2.2.1 KURSFÜHRUNG FÜR DEN ANFLUG VECTORING FOR APPROACH

a) KURSFÜHRUNG FÜR (Art des Anflugs) ANFLUG PISTE (Nummer);	a) VECTORING FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) KURSFÜHRUNG FÜR SICHTANFLUG PISTE (Nummer) MELDEN SIE FLUGPLATZ (oder PISTE) IN SICHT;	b) VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number) REPORT FIELD (or RUNWAY) IN SIGHT;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) KURSFÜHRUNG FÜR (Position in der Platzrunde);	c) VECTORING FOR (positioning in the circuit);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) KURSFÜHRUNG FÜR RUNDSICHTRADARANFLUG PISTE (Nummer);	d) VECTORING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) KURSFÜHRUNG FÜR PRÄZISIONS-ANFLUG PISTE (Nummer);	e) VECTORING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (number);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) (Art) ANFLUG NICHT VERFÜGBAR AUFGRUND (Grund) (Ausweichenweisungen).	f) (type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 2.2.2 KURSFÜHRUNG FÜR ILS UND ANDERE ANFLUGVERFAHREN VECTORING FOR ILS AND OTHER APPROACH PROCEDURES

Wenn ein Pilot in einer bestimmten Entfernung vom Aufsetzpunkt positioniert werden möchte:	When a pilot wishes to be positioned at a specific distance from touchdown:		
a) POSITION (Zahl) KILOMETER (oder MEILEN) von x). DREHEN SIE NACH LINKS (oder RECHTS) STEUERKURS (drei Ziffern);	a) POSITION (number) KILOMETRES (or MILES) from x). TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anweisungen und Informationen:	Instructions and information:		
b) SIE WERDEN (ENDANFLUGKURS oder Funknavigationshilfe) (Entfernung) VON (markanter Punkt oder AUFSETZPUNKT) ANSCHNEIDEN;	b) YOU WILL INTERCEPT (FINAL APPROACH COURSE or radio aid) (distance) FROM (significant point or TOUCHDOWN);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
*c) ERBITTE (Entfernung) ENDANFLUG;	*c) REQUEST (distance) FINAL;	*	
d) FREI FÜR (Art des Anflugs) ANFLUG PISTE (Nummer);	d) CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) MELDEN SIE ETABLIERT AUF LOCALISER (oder AUF [GLS/RNP/MLS] [END-] ANFLUGKURS);	e) REPORT ESTABLISHED ON LOCALISER (or ON [GLS/RNP/MLS] [FINAL] APPROACH COURSE);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>f) SIE NÄHERN SICH VON LINKS (<i>oder</i> RECHTS) AN [MELDEN SIE EINGENOMMEN/ETABLIERT];</p>	<p>f) CLOSING FROM LEFT (<i>or</i> RIGHT) [REPORT ESTABLISHED];</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>g) DREHEN SIE NACH LINKS (<i>oder</i> RECHTS) STEUERKURS (<i>drei Ziffern</i>) [TO INTERCEPT] <i>oder</i> [MELDEN SIE EINGENOMMEN/ETABLIERT];</p>	<p>g) TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>) [TO INTERCEPT] <i>or</i> [REPORT ESTABLISHED];</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>h) ERWARTEN SIE VEKTOR DURCH DEN (LOCALISER <i>oder</i> [GLS/RNP/MLS] ENDANFLUGKURS <i>oder</i> <i>Funknavigationshilfe</i>) (<i>Grund</i>);</p>	<p>h) EXPECT VECTOR ACROSS THE (LOCALISER <i>or</i> [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE <i>or</i> <i>radio aid</i>) (<i>reason</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>i) DIESER KURS/VEKTOR WIRD SIE DURCH DEN (LOCALISER <i>oder</i> [GLS/RNP/MLS] ENDANFLUGKURS <i>oder</i> <i>Funknavigationshilfe</i>) FÜHREN (<i>Grund</i>);</p>	<p>i) THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH THE (LOCALISER <i>or</i> [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE <i>or</i> <i>radio aid</i>) (<i>reason</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>j) FÜHREN SIE DURCH DEN (LOCALISER <i>oder</i> [GLS/RNP/MLS] ENDANFLUGKURS <i>oder</i> <i>Funknavigationshilfe</i>) (<i>Grund</i>);</p>	<p>j) TAKING YOU THROUGH THE (LOCALISER <i>or</i> [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE <i>or</i> <i>radio aid</i>) (<i>reason</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>k) HALTEN SIE (<i>Höhe über NN</i>) BIS ZUM ERFLIEGEN DES GLEITWEGES;</p>	<p>k) MAINTAIN (<i>altitude</i>) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION;</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>l) MELDEN SIE ETABLIERT AUF DEM GLEITWEG;</p>	<p>l) REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH;</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>m) ERFLIEGEN SIE (LOCALISER <i>oder</i> [GLS/RNP/MLS] [END-] ANFLUG [KURS] <i>oder</i> <i>Funknavigationshilfe</i>) [PISTE (<i>Nummer</i>)] [MELDEN SIE ETABLIERT].</p>	<p>m) INTERCEPT (LOCALISER <i>or</i> [GLS/RNP/MLS] [FINAL] APPROACH [COURSE] <i>or</i> <i>radio aid</i>) [RUNWAY (<i>number</i>)] [REPORT ESTABLISHED].</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>*** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>*** denotes pilot transmission.</p>		

**2.2.3 MANÖVER WÄHREND UNABHÄNGIGEN UND ABHÄNGIGEN PARALLELEN ANFLÜGEN  
MANOEUVRE DURING INDEPENDENT AND DEPENDENT PARALLEL APPROACHES**

<p>a) (<i>Art des Anfluges</i>) ANFLUG PISTE (<i>Nummer</i>) LINKS (<i>oder</i> RECHTS) FREI[GEGEBEN];</p>	<p>a) CLEARED FOR (<i>type of approach</i>) APPROACH RUNWAY (<i>number</i>) LEFT (<i>or</i> RIGHT);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>b) SIE HABEN DEN LOCALISER PASSIERT (<i>oder</i> GLS/RNP/MLS ENDANFLUGKURS). DREHEN SIE SOFORT NACH LINKS (<i>oder</i> RECHTS) UND KEHREN SIE ZUM LOCALISER (<i>oder</i> GLS/RNP/MLS ENDANFLUGKURS) [PISTE (<i>Nummer</i>)] ZURÜCK;</p>	<p>b) YOU HAVE CROSSED THE LOCALISER (<i>or</i> GLS/RNP/MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALISER (<i>or</i> GLS/RNP/MLS FINAL APPROACH COURSE) [RUNWAY (<i>number</i>)];</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>c) ILS (<i>oder</i> MLS) PISTE (<i>Nummer</i>) LINKS (<i>oder</i> RECHTS) LOCALISER (<i>oder</i> MLS) FREQUENZ IST (<i>Frequenz</i>);</p>	<p>c) ILS (<i>or</i> MLS) RUNWAY (<i>number</i>) LEFT (<i>or</i> RIGHT) LOCALISER (<i>or</i> MLS) FREQUENCY IS (<i>frequency</i>);</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>Für Ausweichmanöver, wenn ein Luftfahrzeug beim Eindringen in die NTZ beobachtet wird:</p> <p>d) DREHEN SIE SOFORT NACH LINKS (oder RECHTS) (Zahl) GRAD (oder STEUERKURS (drei Ziffern) UM VERKEHR ZU MEIDEN [ABWEICHEND VOM BENACHBARTEN ANFLUG], STEIGEN SIE NACH (Höhe über NN);</p> <p>Für Ausweichmanöver unterhalb von 120 m (400 ft) über der Schwellenhöhe der Landebahn, wenn die Kriterien für die Bewertung von Hindernissen im Parallelanflug (PAOAS) angewendet wurden:</p> <p>e) STEIGEN SIE SOFORT AUF (Höhe über NN) UM VERKEHR AUSZUWEICHEN [DER VOM ANGRENZENDEN ANFLUG ABWEICHT] (andere Anweisungen).</p>	<p>For avoidance action when an aircraft is observed penetrating the NTZ:</p> <p>d) TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES (or HEADING) (three digits) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO (altitude);</p> <p>For avoidance action below 120 m (400 ft) above the runway threshold elevation where parallel approach obstacle assessment surfaces (PAOAS) criteria are being applied:</p> <p>e) CLIMB TO (altitude) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (other instructions).</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>
--	--	---	---

**2.2.4 RADARANFLÜGE  
SURVEILLANCE RADAR APPROACH**

<p>2.2.4.1 Erbringung von Diensten:</p> <p>a) DAS WIRD EIN RUNDSICHTRADARANFLUG PISTE (Nummer) BEENDIGUNG IN (Entfernung) VON AUFSETZPUNKT, HINDERNISFREIHOHE ÜBER NORMALNULL (oder HÖHE ÜBER GRUND) (Nummer) METER (oder FUSS) PRÜFEN SIE IHR MINIMUM [IM FALLE EINES FEHLANFLUGES (Anweisungen)];</p> <p>b) ANFLUGANWEISUNGEN WERDEN BEI (Entfernung) VOR AUFSETZEN BEENDET.</p> <p>2.2.4.2 Flugplatzhöhe:</p> <p>a) STARTEN SIE IHREN SINKFLUG [UM (Zahl) GRAD GLEITWEG ZU HALTEN] JETZT;</p> <p>b) (Entfernung) BIS ZUM AUFSETZPUNKT HÖHE ÜBER NORMALNULL (oder HÖHE ÜBER GRUND) SOLLTE (Zahlen und Einheiten) SEIN.</p> <p>2.2.4.3 Position:</p> <p>(Entfernung) VON AUFSETZPUNKT.</p>	<p>2.2.4.1 Provision of service:</p> <p>a) THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number) TERMINATING AT (distance) FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (or HEIGHT) (number) METRES (or FEET) CHECK YOUR MINIMA [IN CASE OF GO-AROUND (instructions)];</p> <p>b) APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (distance) FROM TOUCHDOWN.</p> <p>2.2.4.2 Elevation:</p> <p>a) COMMENCE DESCENT NOW [TO MAINTAIN A (number) DEGREE GLIDE PATH];</p> <p>b) (distance) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units).</p> <p>2.2.4.3 Position:</p> <p>(distance) FROM TOUCHDOWN.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
---	---	---	---

<p><b>2.2.4.4 Überprüfungen:</b></p> <p>a) PRÜFEN SIE FAHRWERK AUSGEFAHREN [UND EINGERASTET];</p> <p>b) ÜBER DER SCHWELLE.</p> <p><b>2.2.4.5 Vollendung des Anflugs:</b></p> <p>a) MELDEN SIE IN SICHT;</p> <p>b) MELDEN SIE PISTE [PISTENBEFEUERUNG] IN SICHT;</p> <p>c) ANFLUG BEENDET [RUFEN SIE (<i>Einheit</i>)].</p>	<p><b>2.2.4.4 Checks:</b></p> <p>a) CHECK GEAR DOWN [AND LOCKED];</p> <p>b) OVER THRESHOLD.</p> <p><b>2.2.4.5 Completion of approach:</b></p> <p>a) REPORT VISUAL;</p> <p>b) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;</p> <p>c) APPROACH COMPLETED [CONTACT (<i>unit</i>)].</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 2.3 SEKUNDÄRRADAR (SSR) UND ADS-B SPRECHFUNKGRUPPEN SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR) AND ADS-B PHRASEOLOGIES

### 2.3.1 UM DAS VORHANDENSEIN VON TRANSPONDER ABZUFragen TO REQUEST THE CAPABILITY OF THE SSR EQUIPMENT

<p>a) MELDEN SIE TRANSPONDERAUSSTATTUNG;</p> <p>*b) TRANSPONDER (<i>wie im Flugplan angezeigt</i>);</p> <p>*c) NEGATIV TRANSPONDER.</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>a) ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY;</p> <p>*b) TRANSPONDER (<i>as shown in the flight plan</i>);</p> <p>*c) NEGATIVE TRANSPONDER.</p> <p>** denotes pilot transmission.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		<p>*</p>	<p>*</p>
		<p>*</p>	<p>*</p>

### 2.3.2 UM DAS VORHANDENSEIN VON ADS-B AUSRÜSTUNG ABZUFragen TO REQUEST THE CAPABILITY OF THE ADS-B EQUIPMENT

<p>a) MELDEN SIE ADS-B AUSSTATTUNG;</p> <p>*b) ADS-B SENDER (<i>data link</i>);</p> <p>*c) ADS-B EMPFÄNGER (<i>data link</i>);</p> <p>*d) NEGATIV ADS-B.</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>a) ADVISE ADS-B CAPABILITY;</p> <p>*b) ADS-B TRANSMITTER (<i>data link</i>);</p> <p>*c) ADS-B RECEIVER (<i>data link</i>);</p> <p>*d) NEGATIVE ADS-B.</p> <p>** denotes pilot transmission.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		<p>*</p>	<p>*</p>
		<p>*</p>	<p>*</p>
		<p>*</p>	<p>*</p>

**2.3.3 UM DIE EINSTELLUNG DES TRANSPONDERS ANZUWEISEN  
TO INSTRUCT SETTING OF TRANSPONDER**

a) FÜR DEN ABFLUG SQUAWK (Code);	a) FOR DEPARTURE SQUAWK (code);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b) SQUAWK (Code).	b) SQUAWK (code).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

**2.3.4 UM DEN PILOTEN AUFZUFORDERN, DEN ZUGEWIESENEN MODUS UND CODE  
ERNEUT ZU WÄHLEN  
TO REQUEST THE PILOT TO RESELECT THE ASSIGNED MODE AND CODE**

a) SETZEN SIE NEU SQUAWK [(Modus)] (Code);	a) RESET SQUAWK [(mode)] (code);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
*b) SETZE NEU [(Modus)] (Code).	*b) RESETTING [(mode)] (code).	*	
** kennzeichnet eine Pilotsendung.	** denotes pilot transmission.		

**2.3.5 NEU EINSTELLEN VON LUFTFAHRZEUG IDENTIFIZIERUNG  
TO REQUEST RESELECTION OF AIRCRAFT IDENTIFICATION**

GEBEN SIE DIE [ADS-B oder MODE S] LUFTFAHRZEUG IDENTIFIZIERUNG NEU EIN.	RE-ENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
---	--	-------------------------------------	-------------------------------------

**2.3.6 BESTÄTIGUNG DES TRANSPONDERCODES  
TO REQUEST THE PILOT TO CONFIRM THE CODE SELECTED ON THE AIRCRAFT'S  
TRANSPONDER**

a) BESTÄTIGEN SIE SQUAWK (Code);	a) CONFIRM SQUAWK (code);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
*b) BESTÄTIGE SQUAWK (Code).	*b) SQUAWKING (code).	*	
** kennzeichnet eine Pilotsendung.	** denotes pilot transmission.		

**2.3.7 DRÜCKEN VON „IDENT“  
TO REQUEST THE OPERATION OF THE IDENT FEATURE**

a) SQUAWK [(Code)] [UND] IDENT;	a) SQUAWK [(code)] [AND] IDENT;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b) SQUAWK LOW;	b) SQUAWK LOW;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
c) SQUAWK NORMAL;	c) SQUAWK NORMAL;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
d) ÜBERMITTELN SIE ADS-B IDENT.	d) TRANSMIT ADS-B IDENT.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

**2.3.8 VORÜBERGEHENDES AUSSCHALTEN DES TRANSPONDERS  
TO REQUEST TEMPORARY SUSPENSION OF TRANSPONDER OPERATION**

SQUAWK STANDBY.	SQUAWK STANDBY.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
-----------------	-----------------	-------------------------------------	-------------------------------------

**2.3.9 WENN DER NOTFALLCODE GESENDET WERDEN SOLL  
TO REQUEST EMERGENCY CODE**

SQUAWK MAYDAY [SIEBEN-SIEBEN-NULL-NULL].	SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO].	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
--	---	-------------------------------------	-------------------------------------

**2.3.10 AUSSCHALTEN DES TRANSPONDERS UND/ ODER BETRIEB DES ADS-B SENDERS  
TO REQUEST TERMINATION OF TRANSPONDER AND/OR ADS-B TRANSMITTER  
OPERATION**

a) STOPP SQUAWK [SENDEN SIE NUR ADS-B];	a) STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b) STOPP ADS-B ÜBERMITTLUNG [NUR SQUAWK ( <i>Code</i> )].	b) STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK ( <i>code</i> ) ONLY].	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

**Anmerkung:**

Der unabhängige Betrieb von Mode-S-Transpondern und ADS-B ist möglicherweise nicht bei allen Luftfahrzeugen möglich (z. B. wenn ADS-B ausschließlich über den vom Transponder ausgestrahlten erweiterten 1 090-MHz-Squitter bereitgestellt wird). In solchen Fällen kann es vorkommen, dass Luftfahrzeuge nicht in der Lage sind, die Anweisungen der Flugsicherung in Bezug auf den ADS-B-Betrieb zu befolgen.

**Note:**

Independent operations of Mode S transponder and ADS-B may not be possible in all aircraft (e.g. where ADS-B is solely provided by 1 090 MHz extended squitter emitted from the transponder). In such cases, aircraft may not be able to comply with ATC instructions related to ADS-B operation.

**2.3.11 EINSCHALTEN DER HÖHENÜBERMITTLUNG  
TO REQUEST TRANSMISSION OF PRESSURE-ALTITUDE**

a) SQUAWK CHARLIE;	a) SQUAWK CHARLIE;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b) SENDEN SIE ADS-B HÖHE ÜBER NORMALNULL.	b) TRANSMIT ADS-B ALTITUDE.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

**2.3.12 ÜBERPRÜFEN DER HÖHENÜBERMITTLUNG  
TO REQUEST PRESSURE SETTING CHECK AND CONFIRMATION OF LEVEL**

a) ÜBERPRÜFEN SIE HÖHENMESSEREINSTELLUNG UND BESTÄTIGEN SIE ( <i>Flughöhe</i> ).	a) CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM ( <i>level</i> ).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
--	--	-------------------------------------	-------------------------------------

**2.3.13 AUSSCHALTEN DER HÖHENANZEIGE WEGEN FALSCHÜBERMITTLUNG  
TO REQUEST TERMINATION OF PRESSURE-ALTITUDE TRANSMISSION BECAUSE OF  
FAULTY OPERATION**

a) STOPP SQUAWK CHARLIE FALSCH ANZEIGE;	a) STOPP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b) STOPP ÜBERMITTLUNG ADS-B HÖHE ÜBER NORMALNULL [(FALSCH ANZEIGE, <i>oder Grund</i> )].	b) STOPP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, <i>or reason</i> )].	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

**2.3.14 BESTÄTIGEN DER FLUGHÖHE  
TO REQUEST LEVEL CHECK**

BESTÄTIGEN SIE ( <i>Flughöhe</i> ).	CONFIRM ( <i>level</i> ).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
-------------------------------------	---------------------------	-------------------------------------	-------------------------------------

**2.3.15 DIE FLUGVERKEHRSKONTROLLE STELLT EINE ABWEICHUNG ZWISCHEN DER ANGEZEIGTEN „AUSGEWÄHLTEN HÖHE“ UND DER FREIGEgebenEN HÖHE FEST  
CONTROLLER QUERIES A DISCREPANCY BETWEEN THE DISPLAYED ‘SELECTED LEVEL’ AND THE CLEARED LEVEL**

<p>ÜBERPRÜFEN SIE EINGESTELLTE FLUGHÖHE. FREIGEgebenENE FLUGHÖHE IST (<i>Flughöhe</i>);</p> <p>Anmerkung: Fluglotsen werden die auf der Lagedarstellung angezeigte eingestellte Flughöhe nicht am Sprechfunk nennen.</p>	<p>CHECK SELECTED LEVEL. CLEARED LEVEL IS (<i>level</i>);</p> <p>Note: The controller will not state on radiotelephony the value of the ‘Selected Level’ observed on the situation display.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>ÜBERPRÜFEN SIE EINGESTELLTE FLUGHÖHE. BESTÄTIGEN SIE STEIGEN (oder SINKEN) NACH (oder BEIBEHALTEN) (<i>Flughöhe</i>);</p> <p>* STEIGE (oder SINKE) NACH (oder HALTE BEI) (<i>Flughöhe</i>) (<i>entsprechende Information der eingestellten Flughöhe</i>).</p> <p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>CHECK SELECTED LEVEL. CONFIRM CLIMBING (or DESCENDING) TO (or MAINTAINING) (<i>level</i>);</p> <p>* CLIMBING (or DESCENDING) TO (or MAINTAINING) (<i>level</i>) (<i>appropriate information on selected level</i>).</p> <p>** denotes pilot transmission.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**3 ADS-C SPRECHFUNKGRUPPEN/  
AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE – CONTRACT  
(ADS-C) PHRASEOLOGIES**

**3.1 ALLGEMEINE ADS-C SPRECHFUNKGRUPPEN  
GENERAL ADS-C PHRASEOLOGIES**

**3.1.1 ADS-C HERABSTUFUNG  
ADS-C DEGRADATION**

ADS-C (oder ADS-CONTRACT) AUSGEFALLEN ( <i>entsprechende Informationen, soweit notwendig</i> ).	ADS-C (or ADS-CONTRACT) OUT OF SERVICE ( <i>appropriate information as necessary</i> ).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---	---	-------------------------------------	--------------------------

## 4 ALARMDIENST SPRECHUNKGRUPPEN ALERTING PHRASEOLOGIES

### 4.1 ALARMDIENST SPRECHFUNKGRUPPEN ALERTING PHRASEOLOGIES

#### 4.1.1 WARNUNG VOR NIEDRIGER HÖHE LOW-ALTITUDE WARNING

<p>(Rufzeichen der Luftfunkstelle) WARNUNG WEGEN NIEDRIGER FLUGHÖHE, ÜBERPRÜFEN SIE SOFORT IHRE HÖHE ÜBER NORMALNULL, QNH IST (Zahl) [(Einheiten)]. [DIE MINDESTFLUGHÖHE IST (Höhe über NM)].</p>	<p>(aircraft call sign) LOW-ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS (number) [(units)]. [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)].</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
---	--	-------------------------------------	-------------------------------------

#### 4.1.2 ALARM BODENANNÄHERUNG TERRAIN ALERT

<p>(Rufzeichen der Luftfunkstelle) BODENANNÄHERUNGSWARNUNG, (suggested pilot action, wenn möglich).</p>	<p>(aircraft call sign) TERRAIN ALERT, (suggested pilot action, if possible).</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
---	---	-------------------------------------	-------------------------------------

## 5 BODEN-CREW/ FLUGZEUGBESATZUNG SPRECHFUNKGRUPPEN GROUND CREW/ FLIGHT CREW PHRASEOLOGIES

### 5.1 BODEN-CREW/ FLUGZEUGBESATZUNG SPRECHFUNKGRUPPEN GROUND CREW/ FLIGHT CREW PHRASEOLOGIES

#### 5.1.1 ANLASSVERFAHREN (BODEN-CREW/ COCKPIT) STARTING PROCEDURES (GROUND CREW/ COCKPIT)

<p>a) [SIND SIE] BEREIT ZUM ANLASSEN?;</p> <p>*b) STARTE NUMMER (Triebwerksnummer(n))</p> <p>Anmerkung 1: Die Bodenbesatzung sollte diesem Austausch entweder eine Antwort über die Sprechanlage oder ein deutliches optisches Signal folgen lassen, um anzuzeigen, dass alles klar ist und der Start wie angegeben erfolgen kann.</p> <p>Anmerkung 2:</p>	<p>a) [ARE YOU] READY TO START UP?;</p> <p>*b) STARTING NUMBER (engine number(s)).</p> <p>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.</p> <p>Note 2:</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		*	*



<p>*b) [JA] BREMSEN GESETZT, ERBITTE (<i>ART des Enteisungsbedarfs und zu behandelnder Bereich</i>);</p>	<p>*b) [AFFIRM] BRAKES SET, REQUEST (<i>type of de/anti-icing treatment and areas to be treated</i>);</p>	<p>*</p>	<p>*</p>
<p>...Bestätigung der Luftfahrzeugkonfiguration:</p>	<p>...aircraft configuration confirmation:</p>		
<p>c) HALTEN SIE POSITION UND BESTÄTIGEN SIE LUFTFAHRZEUG KONFIGURIERT;</p>	<p>c) HOLD POSITION AND CONFIRM AIRCRAFT CONFIGURED;</p>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
<p>*d) [JA] LUFTFAHRZEUG KONFIGURIERT, BEREIT FÜR ENTEISUNG;</p>	<p>*d) [AFFIRM] AIRCRAFT CONFIGURED, READY FOR DE-ICING;</p>	<p>*</p>	<p>*</p>
<p>e) ENTEISUNG STARTET JETZT.</p>	<p>e) DE-ICING STARTS NOW.</p>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
<p>** kennzeichnet eine Pilotsendung.</p>	<p>** denotes pilot transmission.</p>		
<p>5.2.2 Nach Beendigung der Enteisung:</p>	<p>5.2.2 Upon concluding de-icing/anti-icing procedure:</p>		
<p>Für die Durchführung der Enteisung:</p>	<p>For de-icing operation:</p>		
<p>a) ENTEISUNG VON (<i>behandelnder Bereich</i>) FERTIG. MELDEN SIE SICH WENN SIE FÜR DIE INFORMATIONEN BEREIT SIND;</p>	<p>a) DE-ICING ON (<i>areas treated</i>) COMPLETE. ADVISE WHEN READY FOR INFORMATION;</p>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
<p>b) ART DER FLÜSSIGKEIT (<i>Typ I oder II oder III oder IV</i>);</p>	<p>b) TYPE OF FLUID (<i>Type I or II or III or IV</i>);</p>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
<p>c) ÜBERBRÜCKUNGSZEIT UM (<i>Zeit</i>) BEGONNEN;</p>	<p>c) HOLDOVER TIME STARTED AT (<i>time</i>);</p>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
<p>d) ENTEISUNGS-CODE (<i>entsprechender Enteisungs-Code</i>).</p>	<p>d) ANTI-ICING CODE (<i>appropriate anti-icing code</i>).</p>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
<p>Für ein zweistufiges Enteisungsverfahren:</p>	<p>For a two-step de-icing/anti-icing operation:</p>		
<p>Anmerkung: Beispiel für einen Enteisungs-Code: Ein Enteisungsverfahren, dessen letzter Schritt die Verwendung eines Gemischs aus 75 % einer Flüssigkeit des Typs II und 25 % Wasser ist, und das um 13:35 Uhr Ortszeit beginnt, wird wie folgt erfasst: TYP II/75 13:35 (gefolgt von der vollständigen Bezeichnung des Enteisungsmittels)</p>	<p>Note: Anti-icing code example: A de-icing/anti-icing procedure whose last step is the use of a mixture of 75 % of a Type II fluid and 25 % of water, commencing at 13:35 local time, is recorded as follows: TYPE II/75 13:35 (followed by the complete name of the anti-icing fluid)</p>		
<p>e) LETZTER SCHRITT BEGONNEN (<i>Zeit</i>);</p>	<p>e) FINAL STEP STARTED (<i>time</i>);</p>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
<p>Nach der Enteisung:</p>	<p>De-icing/anti-icing complete:</p>		
<p>f) KONTROLLE NACH DER ENTEISUNG ABGESCHLOSSEN;</p>	<p>f) POST DE-ICING CHECK COMPLETED;</p>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>
<p>g) PERSONAL UND AUSTRÜSTUNG FREI VON LUFTFAHRZEUG.</p>	<p>g) PERSONNEL AND EQUIPEMENT CLEAR OF AIRCRAFT.</p>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>

<p>5.2.3 Störfälle beim Enteisen:</p> <p>Für die Aktivierung des Näherungssensors der Sprühdüse:</p> <p>a) ACHTUNG DÜSENNAHAKTIVIERUNG AM (markanter Punkt am Luftfahrzeug) [KEINEN SICHTBAREN SCHADEN oder SCHADEN (Beschreibung des Schadens) BEOBACHTED] [MELDEN SIE ABSICHTEN];</p> <p>Für andere Luftfahrzeuge, die einen Notfall in der Enteisungsbereich haben:</p> <p>b) NOTFALL IM ENTEISUNGSBEREICH (Enteisungsbereich-Nummer) [TRIEBWERKE ABSCHALTEN oder STANDBY FÜR WEITERE ANWEISUNGEN].</p>	<p>5.2.3 Abnormal operations:</p> <p>For spray nozzle proximity sensor activation:</p> <p>a) BE ADVISED NOZZLE PROXIMITY ACTIVATION ON (significant point on aircraft) [NO VISUAL DAMAGE or DAMAGE (description of damage) OBSERVED] [SAY INTENTIONS];</p> <p>For other aircraft having an emergency in the de-icing bay:</p> <p>b) EMERGENCY IN DE-ICING BAY (de-icing bay number) [SHUT DOWN ENGINES or STANDBY FOR FURTHER INSTRUCTIONS].</p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>
--	--	---	---

## 6 VERKEHRSFLUSSREGELUNG (ATFM) AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)

### 6.1 ATFM ATFM

<p>Zustellung der berechneten Abflugzeit (CTOT), die sich aus einer Slot Zuweisungsmeldung (SAM) ergibt:</p> <p>a) SLOT (Zeit);</p> <p>Änderung der CTOT aufgrund einer Slot-Revisionsmeldung (SRM):</p> <p>b) NEUER SLOT (Zeit);</p> <p>CTOT-Aufhebung aufgrund einer Slot Cancellation Message (SLC):</p> <p>c) SLOT AUFGEHOBEN, MELDEN SIE BEREIT;</p> <p>Flugunterbrechung bis auf Weiteres (aufgrund der Flugunterbrechungsmeldung (FLS)):</p> <p>d) FLUG BIS AUF WEITERES AUSGESETZT, AUFGRUND (Grund);</p> <p>Aussetzung des Fluges aufgrund einer Aussetzungsmeldung (DES):</p>	<p>Calculated take-off time (CTOT) delivery resulting from a slot allocation message (SAM):</p> <p>a) SLOT (time);</p> <p>Change to CTOT resulting from a slot revision message (SRM):</p> <p>b) REVISED SLOT (time);</p> <p>CTOT cancellation resulting from a slot cancellation message (SLC):</p> <p>c) SLOT CANCELLED, REPORT READY;</p> <p>Flight suspension until further notice (resulting from flight suspension message (FLS)):</p> <p>d) FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE, DUE (reason);</p> <p>Flight de-suspension resulting from a de-suspension message (DES):</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>
---	---	---	--

<p>e) AUSSETZUNG AUFGEHOBEN, MELDEN SIE BEREIT;</p> <p>Verweigerung des Anlassens, wenn der Antrag zu spät gestellt wurde, um die vorgegebene CTOT einzuhalten:</p>	<p>e) SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY;</p> <p>Denial of start-up when requested too late to comply with the given CTOT:</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>f) ANLASSEN NICHT MÖGLICH, SLOT ABGELAUFEN, ERBITTEN SIE NEUEN SLOT;</p> <p>Verweigerung des Anlassens, wenn der Antrag zu früh gestellt wurde, um die vorgegebene CTOT einzuhalten:</p>	<p>f) UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT;</p> <p>Denial of start-up when requested too early to comply with the given CTOT:</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>g) ANLASSEN NICHT MÖGLICH, AUFGRUND VON SLOT (<i>Zeit</i>), ERBITTEN SIE ANLASSEN UM (<i>Zeit</i>).</p>	<p>g) UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT (<i>time</i>), REQUEST START-UP AT (<i>time</i>).</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

## 7 NATIONALE REGELUNGEN VON SPRECHFUNKGRUPPEN NATIONAL REGULATIONS OF PHRASEOLOGIES

### 7.1 FREIGABEN AUF ABFLUGSTRECKEN (SID) MIT FLUGHÖHEN- UND/ODER GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNGEN CLEARANCES ON A SID WITH PUBLISHED LEVEL AND/OR SPEED RESTRICTIONS

<p>a) STEIGEN SIE VIA SID AUF (<i>Flughöhe</i>)</p> <p>Dies erfordert, dass das Luftfahrzeug: 1) Steigen Sie auf die freigegebene Höhe in Übereinstimmung mit den veröffentlichten Höhenbeschränkungen; 2) Folgen Sie dem lateralen Profil des Verfahrens; und 3) Befolgen Sie die veröffentlichten Geschwindigkeitsbeschränkungen oder die von der Flugsicherung angewiesenen Geschwindigkeiten, soweit zutreffend.</p>	<p>a) CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)</p> <p>This requires the aircraft to: 1) Climb to the cleared level in accordance with published level restrictions; 2) Follow the lateral profile of the procedure; and 3) Comply with the published speed restrictions or ATC-issued speed control Instructions as applicable.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>b) STEIGEN SIE VIA SID AUF (<i>Flughöhe</i>) FLUGHÖHEN- / GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG(EN) AUFGEHOBEN [ÜBER (<i>markanter Punkt</i>)]</p> <p>Diese Sprechgruppe bedeutet, dass: 1) Das laterale Profil des Verfahrens weiterhin gilt und 2) Geschwindigkeits- und Höhenbeschränkungen, auf die keinen Bezug genommen wurde, weiterhin gelten.</p>	<p>b) CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>) CANCEL LEVEL / SPEED RESTRICTION(S) [AT (<i>significant point</i>)]</p> <p>This phraseology means that: 1) The lateral profile of the procedure continues to apply and 2) Speed or level restrictions which have not been referred to will continue to apply.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>Sprechgruppen für Abweichungen vom lateralen Profil der SID: a) FLIEGEN SIE DIREKT (<i>Wegpunkt</i>), oder b) weitere Vektor-Anweisungen</p> <p>Diese Sprechgruppen bedeuten, dass: Geschwindigkeits- und Flughöhenbeschränkungen, die mit umgangene Wegpunkten verbunden sind, werden aufgehoben.</p> <p>c) STEIGEN SIE UNEINGESCHRÄNKT AUF (<i>Flughöhe</i>)</p> <p>Anmerkung 1: Die Freigabe 'UNEINGESCHRÄNKT' bedeutet, dass der Luftfahrzeugführer nicht verpflichtet ist, die Flughöhen- und Geschwindigkeitsbeschränkungen der SID bis zur freigegebenen Flughöhe einzuhalten. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund der Luftraumklasse wird damit nicht aufgehoben.</p> <p>Anmerkung 2: Eine Freigabe in Verbindung mit einer Steigrate hebt alle veröffentlichten Höhen- und Geschwindigkeitsbeschränkungen der SID auf.</p> <p>Anmerkung 3: Falls auf Abflugstrecken keine weiteren Höhen- und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen veröffentlicht sind, ist die Sprechgruppe STEIGEN SIE (<i>Flughöhe</i>) zu verwenden.</p> <p>Anmerkung 4: Ein PDG stellt keine Höhenbeschränkung im Sinne der SID- /STAR Sprechgruppen dar.</p> <p>Sprechfunkgruppen um auf die SID zurückzukehren:</p> <p>d) ERWARTEN SIE ZURÜCKKEHREN AUF SID [(<i>Bezeichnung</i>)] [ÜBER WEGPUNKT]</p> <p>e) KEHREN SIE AUF SID ZURÜCK [(<i>Bezeichnung</i>)] [ÜBER WEGPUNKT]</p> <p>Diese Sprechfunkgruppe bedeutet, dass: Die Geschwindigkeits- und Flughöhenbeschränkungen für den Wegpunkt, an dem das Zurückkehren</p>	<p>Phraseologies for variations to lateral profile of the SID: a) PROCEED DIRECT (<i>waypoint</i>), or b) further vectoring instructions</p> <p>These phraseologies mean that: Speed and level restrictions associated with the bypassed waypoints are cancelled.</p> <p>c) CLIMB UNRESTRICTED TO (<i>level</i>)</p> <p>Note 1: The clearance 'UNRESTRICTED' means that the pilot is not obliged to comply with the level and speed restrictions of the SID up to the cleared level. A speed limit due to the airspace class is not cancelled.</p> <p>Note 2: A clearance containing rates of climb cancels all published level and speed restrictions of the SID.</p> <p>Note 3: If there are no remaining published level and/or speed restrictions on the SID, the phrase CLIMB (<i>level</i>) shall be used.</p> <p>Note 4: A PDG does not constitute a level restriction in terms of SID-/STAR- phraseology.</p> <p>Phraseology to return to SID:</p> <p>d) EXPECT TO REJOIN SID [(<i>designator</i>)] [AT WAYPOINT]</p> <p>e) REJOIN SID [(<i>designator</i>)] [AT WAYPOINT]</p> <p>This phraseology means that: Speed and level restrictions associated with the waypoint where the rejoin occurs, as well as those associated with</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>
--	--	---	---

erfolgt, sowie für alle folgenden Wegpunkte eingehalten werden müssen.	all subsequent waypoints must be complied with.		
--	---	--	--

**7.2 FREIGABEN AUF STAR/TRANSITION MIT FLUGHÖHEN- UND/ODER GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNGEN  
CLEARANCES ON A STAR/TRANSITION WITH PUBLISHED LEVEL AND/OR SPEED RESTRICTIONS**

<p>a) FREI[-GEGEBEN] (<i>Bezeichnung</i>) ANFLUG/TRANSITION</p>	<p>a) CLEARED (<i>designator</i>) ARRIVAL/TRANSITION</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>b) SINKEN SIE VIA STAR/TRANSITION AUF (<i>Flughöhe</i>)</p> <p>Dies erfordert, dass das Luftfahrzeug: 1) auf die freigegebene Höhe in Übereinstimmung mit den veröffentlichten Flughöhenbeschränkungen sinkt; 2) dem lateralen Profil des Verfahrens folgt; 3) die veröffentlichten Geschwindigkeitsbeschränkungen oder die von der Flugverkehrskontrolle erteilten Anweisungen einhält.</p>	<p>b) DESCEND VIA STAR/TRANSITION TO (<i>level</i>)</p> <p>This requires the aircraft to: 1) Descend to the cleared level in accordance with published level restrictions; 2) Follow the lateral profile of the procedure; and 3) Comply with published speed restrictions or ATC-issued speed control instructions as applicable.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>c) SINKEN SIE VIA STAR/TRANSITION AUF (<i>Flughöhe</i>) FLUGHÖHEN - / GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG(EN) AUFGEHOBEN [ÜBER (<i>Wegpunkt</i>)]</p> <p>Diese Sprechfunkgruppen bedeuten, dass: 1) das laterale Profil des Verfahrens weiterhin gilt; 2) Geschwindigkeits- und Flughöhenbeschränkungen, auf die nicht Bezug genommen wurden, weiterhin gelten.</p> <p>Sprechfunkgruppen für Abweichungen vom lateralen Profil der STAR:</p> <p>a) FLIEGEN SIE DIREKT (<i>Wegpunkt</i>), oder b) RADARSTEUERKURSFÜHRUNG</p> <p>Diese Sprechfunkgruppen bedeuten, dass: Geschwindigkeits- und Höhenbeschränkungen, die mit den umgangene Wegpunkten verbunden sind, aufgehoben werden.</p>	<p>c) DESCEND VIA STAR/TRANSITION TO (<i>level</i>) CANCEL LEVEL / SPEED RESTRICTION(S) [AT (<i>waypoint</i>)]</p> <p>This phraseology means that: 1) The lateral profile of the procedure continues to apply and 2) Speed or level restrictions which have not been referred to will continue to apply</p> <p>Phraseologies for variations to lateral profile of the STAR:</p> <p>a) PROCEED DIRECT (<i>waypoint</i>), or b) VECTORING</p> <p>These phraseologies mean that: Speed and level restrictions associated with the bypassed waypoints are cancelled.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>d) SINKEN SIE UNEINGESCHRÄNKT AUF (<i>Flughöhe</i>)</p>	<p>d) DESCEND UNRESTRICTED TO (<i>level</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>Anmerkung 1: Die Freigabe 'UNEINGESCHRÄNK'T bedeutet, dass der Luftfahrzeugführer nicht verpflichtet ist, die Flughöhen- und Geschwindigkeitsbeschränkungen der STAR/TRANSITION bis zur freigegebenen Flughöhe einzuhalten. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund der Luftraumklasse wird damit nicht aufgehoben.</p>	<p>Note 1: The clearance 'UNRESTRICTED' means that the pilot is not obliged to comply with the level and speed restrictions of the STAR/TRANSITION up to the cleared level. A speed limit due to the airspace class is not cancelled.</p>		
<p>Anmerkung 2: Eine Freigabe in Verbindung mit einer Sinkrate hebt alle veröffentlichten Höhen- und Geschwindigkeitsbeschränkungen der STAR/TRANSITION auf.</p>	<p>Note 2: A clearance containing rates of descent cancels all published level and speed restrictions of the STAR/TRANSITION.</p>		
<p>Anmerkung 3: Falls auf der SID keine weiteren Höhen- und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen veröffentlicht sind, ist die Sprechgruppe SINKEN SIE (<i>Flughöhe</i>) zu verwenden.</p>	<p>Note 3: If there are no remaining published level and/or speed restrictions on the SID, the phrase DESCEND (<i>level</i>) shall be used.</p>		
<p>Sprechfunkgruppe um auf die STAR/TRANSITION zurückzukehren:</p>	<p>Phraseology to return to STAR/TRANSITION:</p>		
<p>d) ERWARTEN SIE ZURÜCKKEHREN AUF STAR/TRANSITION [(<i>Bezeichnung</i>)] [ÜBER WEGPUNKT]</p>	<p>d) EXPECT TO REJOIN STAR/TRANSITION [(<i>designator</i>)] [AT WAYPOINT]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>e) KEHREN SIE AUF STAR/TRANSITION ZURÜCK [(<i>Bezeichnung</i>)] [ÜBER WEGPUNKT]</p>	<p>e) REJOIN STAR/TRANSITION [(<i>designator</i>)] [AT WAYPOINT]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Diese Sprechfunkgruppe bedeutet, dass: Die Geschwindigkeits- und Flughöhenbeschränkungen für den Wegpunkt, an dem das Zurückkehren erfolgt, sowie für alle folgenden Wegpunkte eingehalten werden müssen.</p>	<p>This phraseology means that: Speed and level restrictions associated with the waypoint where the rejoin occurs, as well as those associated with all subsequent waypoints must be complied with.</p>		

### 7.3 ERGÄNZUNGEN ZU GESCHWINDIGKEITSKONTROLLE SPEED CONTROL SUPPLEMENTS

<p>Anmerkung: 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.</p>	<p>Note: 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.</p>		
---	---	--	--

Verbale Geschwindigkeitsanweisungen gelten solange, bis sie wieder aufgehoben werden. Eine Freigabe 'SINKEN SIE VIA/ÜBER' oder 'STEIGEN SIE VIA/ÜBER' hebt die erteilte Geschwindigkeitsanweisung nicht auf.			
--	--	--	--

**7.4 FLÜGE IN ZONEN MIT FUNKKOMMUNIKATIONSPFLICHT (RMZ)  
FLIGHTS IN RADIO MANDATORY ZONES (RMZ)**

<p><b>Einflug in die RMZ:</b></p> <p>*a) (LFZ-Muster) (Position) (Flugregeln) (Ziffern) FUSS, WERDE IN RMZ EINFLIEGEN / WERDE RMZ DURCHFLIEGEN (Flugstrecke) [ZUR LANDUNG] [IN (Flugplatz)]</p> <p><b>Verlassen der RMZ:</b></p> <p>*b) VERLASSE RMZ (Position) (Ziffern) FUSS</p> <p>Anmerkung: Die Sprechfunkmeldungen sind auch für den Fall abzugeben, dass seitens der Bodenfunkstelle keine Antwort erfolgt.</p>	<p><b>Entering RMZ:</b></p> <p>*a) (type of aircraft) (position) (flight rules) (figures) FEET, WILL ENTER RMZ / WILL CROSS RMZ (route) [(instrument approach procedure)] [FOR LANDING] [AT (aerodrome)]</p> <p><b>Leaving RMZ:</b></p> <p>*b) LEAVING RMZ (position) (figures) FEET</p> <p>Note: The radiotelephony reports shall also be made if the aeronautical ground station does not answer.</p>	*	
--	---	---	--

**7.5 BETRIEB VON UNBEMANNTE LUFTFAHRTSYSTEMEN AUF UND IN DER DIREKTEN NÄHE VON KONTROLLIERTEN FLUGPLÄTZEN  
OPERATIONS OF UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS AT AND IN THE DIRECT VICINITY OF CONTROLLED AERODROMES**

<p><b>Herstellung der Sprechfunkverbindung:</b></p> <p>a) (Standort) TURM, UAS (Name)</p> <p>*b) UAS (Name), (Standort) TURM</p> <p>Anmerkung: Der „Name“ des UAS (beispielsweise Ort, Firma, Organisation oder Missionsname) wird im Zuge der schriftlichen Beantragung der Vorabfreigabe zwischen Platzkontrolle und Steuerer festgelegt.</p> <p><b>Flugverkehrskontrollfreigabe:</b></p> <p>*a) (Position) ERBITTE ABFLUG (Position/Flugrichtung) / (Flughöhe) / (Flugdauer) [VORRANG (Begründung)]</p> <p>b) FLUG (Position/Flugrichtung) / (Flughöhe) / (Flugdauer) GENEHMIGT,</p>	<p><b>Establishing radio telephony communications:</b></p> <p>a) (location) TOWER, UAS (name)</p> <p>*b) UAS (name), (location) TOWER</p> <p>Note: The "name" of UAS (e.g. location, company, organisation or name of mission) will be prescribed in a written proposal for the approval between the aerodrome control unit and the UAS pilot.</p> <p><b>Air traffic control clearance:</b></p> <p>*a) (position) REQUEST DEPARTURE (position/direction) / (level) / (flight duration) [PRIORITY (reason)]</p> <p>b) FLIGHT (position/direction) / (level) / (flight duration) APPROVED, REPORT TERMINATION OF FLIGHT</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> *  * <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
---	---	--	--

<p><b>MELDEN SIE BEENDIGUNG DES FLUGES</b></p> <p><b>Änderung der Flugverkehrskontrollfreigabe:</b></p> <p>*a) (<i>Position</i>) ERBITTE ÄNDERUNG (<i>Flugroute</i>) / (<i>Flughöhe</i>) / (<i>Flugdauer</i>)</p> <p>b) (<i>Flugroute</i>) / (<i>Flughöhe</i>) / (<i>Flugdauer</i>) GENEHMIGT</p> <p>c) [AUFGRUND WETTERÄNDERUNG / VERKEHR / VORRANGVERKEHR] FLUG NICHT WEITER MÖGLICH, LANDE SIE SOFORT</p> <p>*d) LANDE / GELANDET</p> <p><b>Beendigung des Fluges:</b></p> <p>*a) UAS (<i>Name</i>), [(<i>Position</i>)], FLUG BEENDET</p> <p>b) [VERSTANDEN], VERLASSEN DER FREQUENZ/KANAL GENEHMIGT</p> <p>*c) VERLASSE FREQUENZ/KANAL</p> <p><b>Ablehnung von Flugverkehrskontrollfreigaben:</b></p> <p>a) NEGATIV / NICHT GENEHMIGT AUFGRUND FEHLENDER VORANMELDUNG / AUFGRUND VERKEHR / AUFGRUND VORRANGVERKEHR / AUFGRUND WETTER [ERWARTEN SIE GENEHMIGUNG UM (<i>Zeit</i>) / IN (<i>Minuten</i>)]</p> <p><b>Meldung bei Kontrollverlust:</b></p> <p>*a) UAS (<i>Name</i>) KONTROLLVERLUST, UAS ABSTURZ (<i>Position</i>) / UAS BEWEGT SICH IN (<i>Flugrichtung</i>), (<i>Flughöhe</i>)</p> <p>Anmerkung: Als "direkte Nähe von Flugplätzen" wird der Bereich zwischen der Umzäunung des Flugplatzes und einer Entfernung von 1,5 Kilometern von der Umzäunung definiert.</p> <p>** kennzeichnet eine UAS-Pilotsendung.</p>	<p><b>Change of air traffic control clearance:</b></p> <p>*a) (<i>position</i>) REQUEST CHANGE OF (<i>route</i>) / (<i>level</i>) / (<i>flight duration</i>)</p> <p>b) (<i>route</i>) / (<i>level</i>) / (<i>flight duration</i>) APPROVED</p> <p>c) [DUE TO WEATHER CHANGE / TRAFFIC / PRIORITY TRAFFIC] FLIGHT NOT LONGER APPROVED, LAND IMMEDIATELY</p> <p>*d) LANDING / LANDED</p> <p><b>Termination of flight:</b></p> <p>*a) UAS (<i>name</i>), [(<i>position</i>)], FLIGHT TERMINATED</p> <p>b) [ROGER], APPROVED TO LEAVE FREQUENCY/CHANNEL</p> <p>*c) LEAVING FREQUENCY/CHANNEL</p> <p><b>Denial of air traffic clearances:</b></p> <p>a) NEGATIVE / NOT APPROVED DUE TO MISSING NOTICE IN ADVANCE / TRAFFIC / PRIORITY TRAFFIC / WEATHER [EXPECT APPROVAL AT (<i>time</i>) / IN (<i>minutes</i>)]</p> <p><b>Notification in case of loss of control:</b></p> <p>*a) UAS (<i>name</i>) LOSS OF CONTROL, UAS CRASHED (<i>position</i>) / UAS MOVING IN (<i>direction</i>), (<i>level</i>)</p> <p>Note: "Direct vicinity of aerodrome" is defined as the surrounding aerodrome fence and the distance of 1.5 kilometers to the fence.</p> <p>** denotes UAS-pilot transmission.</p>	<p>*</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p>*</p> <p>*</p>	<p><input type="checkbox"/></p>
--	--	--	---

**7.6 FAHRZEUGFUNK  
VEHICLE RADIOTELEPHONY**

<b>Fahren:</b>	<b>Driving:</b>		
*a) ( <i>Position</i> ) ERBITTE FAHRT ZU ( <i>Zielpunkt auf dem Flugplatz</i> ) [ÜBER]	*a) ( <i>position</i> ) REQUEST TO PROCEED TO ( <i>destination on aerodrome</i> ) [VIA]	*	
b) FAHREN SIE ZUM / ZUR ( <i>Zielpunkt auf dem Flugplatz</i> ) ÜBER ( <i>Strecke</i> )	b) PROCEED TO ( <i>destination on aerodrome</i> ) VIA ( <i>route</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) BEFAHREN ÜBER ( <i>Fahrstrecke</i> ) NICHT MÖGLICH [AUFGRUND ( <i>Begründung</i> )]	c) UNABLE TO PROCEED VIA ( <i>route</i> ) [DUE TO ( <i>reason</i> )]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) BESCHLEUNIGEN SIE [( <i>Begründung</i> )]	d) EXPEDITE [( <i>reaon</i> )]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
*e) BESCHLEUNIGE	*e) EXPEDITING	*	
f) [VORSICHT] FAHREN SIE LANGSAMER [( <i>Begründung</i> )]	f) [CAUTION] REDUCE SPEED [( <i>reason</i> )]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
*g) FAHRE LANGSAMER	*g) REDUCING SPEED	*	
h) MELDEN SIE ( <i>Bereich</i> ) VERLASSEN	h) REPORT ( <i>area</i> ) VACATED	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
*i) WILCO / WERDE VERLASSEN ( <i>Bereich</i> ) MELDEN	*i) WILCO / WILL REPORT ( <i>area</i> ) VACATED	*	
*j) ( <i>Bereich</i> ) VERLASSEN	*j) ( <i>area</i> ) VACATED	*	
<b>Halten:</b>	<b>Holding/Stopping:</b>		
a) HALTEN SIE POSITION [( <i>Begründung</i> )]	a) HOLD POSITION [( <i>reason</i> )]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
*b) HALTE POSITION	*b) HOLDING POSITION	*	
c) SOFORT ANHALTEN ( <i>Wiederholen des Rufzeichens</i> ) SOFORT ANHALTEN	c) STOP IMMEDIATELY ( <i>repeat callsign</i> ) STOP IMMEDIATELY	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
*d) HALTE AN	*d) STOPPING	*	
e) HALTEN SIE VOR ( <i>Position</i> )	e) HOLD SHORT OF ( <i>position</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
*f) HALTE / HALTE VOR ( <i>Position</i> )	*f) HOLDING / HOLDING SHORT OF ( <i>position</i> )	*	
<b>Halten vor einer Piste / vor einem ILS-Schutzbereich / am Sicherheitsbereich der Piste:</b>	<b>Stopping in front of a runway / in front of an ILS protection area / at the safety area of the runway:</b>		
a) HALTEN SIE AM [CAT II / III] ROLLHALT	a) HOLD AT [CAT II / III] HOLDING POINT	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
*b) HALTE AM [CAT II / III] ROLLHALT	*b) HOLDING AT [CAT II / III] HOLDING POINT	*	
c) BLEIBEN SIE AUSSERHALB ( <i>Bereich</i> )	c) STAY OUTSIDE OF ( <i>area</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p><b>*d) HALTE AUSSERHALB (Bereich)</b></p> <p><b>Überqueren einer Piste:</b></p> <p>*a) ERBITTE ÜBERQUEREN [DER] PISTE (Bezeichnung)</p> <p>b) ÜBERQUEREN SIE PISTE / ROLLHALT (Bezeichnung) [MELDEN SIE VERLASSEN]</p> <p>*c) ÜBERQUERE PISTE (Bezeichnung) [PISTE VERLASSEN]</p> <p>Anmerkung: Eine Freigabe kann einen Punkt jenseits einer Piste als Zielort enthalten. In diesem Fall ist eine explizite Freigabe zum Überqueren/Kreuzen der betroffenen Piste erforderlich.</p> <p><b>Befahren einer Piste:</b></p> <p>*a) ERBITTE BEFAHREN DER PISTE (Bezeichnung) [ZUR (Position)]</p> <p>b) BEFAHREN SIE PISTE (Bezeichnung) [IN GEGENRICHTUNG] [ZUR POSITION (Bezeichnung)]</p> <p>*c) BEFAHRE PISTE (Bezeichnung) [IN GEGENRICHTUNG] [ZUR POSITION (Bezeichnung)]</p> <p>d) VERLASSEN SIE PISTE (Bezeichnung) [ÜBER (Strecke)]</p> <p>*e) VERLASSE PISTE (Bezeichnung) [ÜBER (Strecke)]</p> <p>Anmerkung: Das Verlassen einer Piste ist unaufgefordert zu melden.</p> <p><b>Genehmigung zum Befahren des Sicherheitsbereiches einer Piste:</b></p> <p>*a) ERBITTE BEFAHREN DES SICHERHEITSBEREICHES [DER] PISTE (Bezeichnung) [BEI (Position)]</p> <p>b) BEFAHREN DES SICHERHEITSBEREICHES PISTE (Bezeichnung) GENEHMIGT [MELDEN SIE VERLASSEN DES SICHERHEITSBEREICHES PISTE (Bezeichnung)]</p> <p><b>Frequenzwechsel:</b></p> <p>a) RUFEN SIE [JETZT] (Bodenfunkstelle) [AUF] (Frequenz / Kanal)</p>	<p><b>*d) STAYING OUTSIDE OF (area)</b></p> <p><b>Crossing a runway:</b></p> <p>*a) REQUEST [TO] CROSS RUNWAY (designator)</p> <p>b) CROSS RUNWAY / HOLDING POINT (designator) [REPORT VACATED]</p> <p>*c) CROSSING RUNWAY (designator) [RUNWAY VACATED]</p> <p>Note: A clearance may include a point beyond a runway as a destination. In this case, an explicit clearance is required for crossing the affected runway.</p> <p><b>Driving on a runway:</b></p> <p>*a) REQUEST [TO] ENTER RUNWAY (designator) [TO (position)]</p> <p>b) ENTER RUNWAY (designator) [IN OPPOSITE DIRECTION] [PROCEED TO POSITION (designator)]</p> <p>*c) ENTERING RUNWAY (designator) [IN OPPOSITE DIRECTION] [PROCEEDING TO POSITION (designator)]</p> <p>d) VACATE RUNWAY (designator) [VIA (route)]</p> <p>*e) VACATING RUNWAY (designator) [VIA (route)]</p> <p>Note: Leaving a runway must be reported without being asked.</p> <p><b>Clearance to enter the safety area of a runway:</b></p> <p>*a) REQUEST [TO] ENTER SAFETY AREA OF RUNWAY (designator) [AT (position)]</p> <p>b) APPROVED TO ENTER SAFETY AREA RUNWAY (designator) [REPORT SAFETY AREA RUNWAY (designator) VACATED]</p> <p><b>Frequency chance:</b></p> <p>a) CONTACT [NOW] (ground station) [ON] (frequency / channel)</p>	<p>*</p> <p>*</p> <p>☑</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>☑</p> <p>*</p> <p>☑</p> <p>*</p> <p>☑</p> <p>*</p> <p>☑</p> <p>*</p> <p>☑</p>	<p></p> <p>☐</p>
---	--	---	--

<p>*b) RUFEN [JETZT] (<i>Bodenfunkstelle</i>) [AUF] (<i>Frequenz / Kanal</i>)</p> <p>c) STANDBY (<i>Bodenfunkstelle</i>) [AUF] (<i>Frequenz / Kanal</i>)</p> <p>*d) STANDBY (<i>Bodenfunkstelle</i>) [AUF] (<i>Frequenz / Kanal</i>)</p> <p>Anmerkung: Mit dem Ausdruck STANDBY wird aufgefordert, auf eine Frequenz/Kanal zu wechseln und dort auf die baldige Kontaktaufnahme durch die Flugverkehrsdienste zu warten.</p> <p><b>Beendigung des Funkkontaktes:</b></p> <p>*a) (<i>Bereich</i>) VERLASSEN, ERBITTE VERLASSEN DER FREQUENZ</p> <p>b) VERLASSEN [DER FREQUENZ] GENEHMIGT</p> <p>c) FAHRT GENEHMIGT OHNE ABMELDUNG</p> <p>*d) FAHRT GENEHMIGT OHNE ABMELDUNG</p> <p>** kennzeichnet eine Sendung eines Fahrzeugs.</p>	<p>*b) WILL CONTACT [NOW] (<i>ground station</i>) [ON] (<i>frequency / channel</i>)</p> <p>c) STANDBY (<i>ground station</i>) [ON] (<i>frequency / channel</i>)</p> <p>*d) WILL STANDBY (<i>ground station</i>) [ON] (<i>frequency / channel</i>)</p> <p>Note: The STANDBY expression is used to request to switch to a frequency/channel and wait there for the air traffic services to make contact soon.</p> <p><b>Termination of radio contact:</b></p> <p>*a) (<i>area</i>) VACATED, REQUEST TO LEAVE FREQUENCY</p> <p>b) APPROVED TO LEAVE [FREQUENCY]</p> <p>c) PROCEED AS REQUESTED NO FURTHER CALL REQUIRED</p> <p>*d) PROCEEDING AS REQUESTED WILCO</p> <p>** denotes a transmission of a vehicle.</p>	<p>*</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p>*</p> <p>*</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p>*</p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>
---	--	--	---

Diese Bekanntmachung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft. Gleichzeitig wird die Bekanntmachung über die Sprechfunkverfahren vom 11.08.2021 (NfL 2021-1-2304) aufgehoben.

Langen, den 07.02.2023  
Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung  
SOP/07.00.01/0001-004/2023

Im Auftrag

L Ü D T K E