



**DFS** Deutsche Flugsicherung

# BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
Büro der Nachrichten für Luftfahrer  
Am DFS-Campus 7 · 63225 Langen · Germany  
<https://dfs.de>  
Redaktion: [desk@dfs.de](mailto:desk@dfs.de)

**1-2078-20**

**20 OCT 2020**

gültig ab: 05 NOV 2020

hebt 1-1694-19 auf

---

## BEKANNTMACHUNG ÜBER DIE SPRECHFUNKVERFAHREN

# BEKANNTMACHUNG ÜBER DIE SPRECHFUNKVERFAHREN

Auf Grund des § 29 Absatz 1 Nr. 2 der Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 11. Juni 2017 (BGBl. I S. 1617) geändert worden ist, gibt das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bekannt:

## Inhalt

1.	ART DER DURCHFÜHRUNG .....	3
2.	SPRACHE .....	3
3.	ZEITSYSTEM .....	3
4.	ART UND RANGFOLGE VON MELDUNGEN .....	4
5.	LUFTFAHRZEUGBEOBACHTUNGEN UND MELDUNGEN IM SPRECHFUNKVERKEHR .....	6
6.	AUSTAUSCH VON FLUGMELDUNGEN .....	7
7.	VERFAHRENSWEISE IM SPRECHFUNKVERKEHR .....	7
8.	HERSTELLEN DER SPRECHFUNKVERBINDUNG .....	9
9.	ÜBERGABE DES SPRECHFUNKVERKEHRS .....	10
10.	BESTÄTIGEN VON MELDUNGEN .....	10
11.	BERICHTIGUNGEN UND WIEDERHOLUNGEN .....	12
12.	GESPRÄCHSBEENDIGUNG .....	12
13.	MEHRFACHANRUF .....	13
14.	ALLGEMEINER ANRUF .....	13
15.	HÖRBEREITSCHAFT/ DIENSTZEITEN .....	13
16.	BODENFAHRZEUGBEWEGUNGEN .....	14
17.	FLUGVERKEHRSBERATUNGSDIENST .....	14
18.	VERFAHREN BEI ABWEICHUNG WEGEN WETTER .....	14
19.	BLINDSENDUNGEN .....	15
20.	NOTVERKEHR .....	16
21.	DRINGLICHKEITSVERKEHR .....	19
22.	KRAFTSTOFFMINDESTMENGE UND KRAFTSTOFFNOTFALL .....	21
23.	ÜBERPRÜFEN VON FUNKANLAGEN .....	22
24.	FLUGGRUNDFUNKDIENST .....	22
	ANLAGE 1 RUFZEICHEN VON BODENFUNKSTELLEN .....	23
	ANLAGE 2 RUFZEICHEN VON LUFTFUNKSTELLEN .....	25
	ANLAGE 3 ÜBERMITTELN VON BUCHSTABEN .....	27
	ANLAGE 4 ÜBERMITTELN VON ZAHLEN UND ZEICHEN .....	29

ANLAGE 5 ÜBERMITTELN VON SICHTWERTEN .....	32
ANLAGE 6 ANWEISEN/ MELDEN VON FLUGHÖHEN UND GESCHWINDIGKEITEN .....	33
ANLAGE 7 REDEWENDUNGEN .....	34
ANLAGE 8 SPRECHGRUPPEN.....	38

## 1. ART DER DURCHFÜHRUNG

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

## 2. SPRACHE

- (1) Der Flugfunk-Sprechfunkverkehr ist in englischer Sprache oder in der Sprache, die normalerweise von der Bodenfunkstelle verwendet wird, durchzuführen. Vorzugsweise ist in Deutschland die englische Sprache zu verwenden. Die deutsche Sprache kann verwendet werden, wenn die betreffende Frequenz dafür zugelassen ist.
- (2) Die englische Sprache muss auf Anforderung eines jeden Luftfahrzeugs im Verkehr mit allen Bodenfunkstellen verwendet werden können, die festgelegte Flugplätze und Strecken, die im internationalen Luftverkehr genutzt werden, bedienen.
- (3) Die Angabe der im Funkverkehr mit einer bestimmten Bodenfunkstelle verwendbaren Sprachen ist Teil des Luftfahrthandbuchs (Aeronautical Information Publication) Deutschland.
- (4) In Notfällen kann jede Sprache verwendet werden, die von allen Beteiligten ausreichend beherrscht wird.

## 3. ZEITSYSTEM

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

- (4) Die Minute beginnt mit der Sekunde 00 und endet mit der Sekunde 59.
- (5) Als Uhrzeit ist die Minutenzahl zweistellig zu übermitteln. Wenn eine Verwechslung möglich ist, sind alle vier Ziffern der laufenden Stunde und der Minute zu übermitteln.

#### 4. ART UND RANGFOLGE VON MELDUNGEN

- (1) Die Meldungsarten im beweglichen Flugfunkdienst und die Rangfolge bei der Herstellung von Verbindungen und bei der Übermittlung von Meldungen sind in folgender Tabelle angegeben:

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	---

- (2) Notmeldungen und Notverkehr sind gemäß den Bestimmungen von Kapitel 20 zu handhaben.
- (3) Dringlichkeitsmeldungen und Dringlichkeitsverkehr, einschließlich Meldungen mit vorangehendem Signal Sanitätstransporte, sind gemäß den Bestimmungen von Kapitel 21 zu handhaben.
- (4) Peilfunkmeldungen sind Meldungen zur Übermittlung von Peilwerten zur navigatorischen Unterstützung oder bei Orientierungsverlust. Eine einzeln arbeitende Peilfunkanlage kann nur die Richtung eines Luftfahrzeuges in Relation zur eigenen Station feststellen.

Peilung und Steuerkurse werden wie folgt übermittelt:

- a) Q-Gruppe.
- b) Peilung oder Steuerkurs in Graden (dreistellig), bezogen auf die Peilstation.

(5) 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.

(6) Flugbetriebsmeldungen sind:

- a) Meldungen über Änderungen in den Flugbetriebsplänen für Luftfahrzeuge;
- b) Meldungen über die Wartung von Luftfahrzeugen;
- c) Anweisungen an Beauftragte der Luftfahrzeughalter über Änderungen der Erfordernisse für Fluggäste und Besatzung, die durch unvermeidbare Abweichungen von den Flugbetriebsplänen verursacht werden, hierbei sind Einzelerfordernisse der Fluggäste und der Besatzung nicht zugelassen;
- d) Meldungen über außerplanmäßige Landungen;
- e) Meldungen über dringend benötigte Luftfahrzeugteile und Material;
- f) Meldungen über den Betrieb oder die Wartung von Einrichtungen, die für die Sicherheit oder Regelmäßigkeit des Flugbetriebs wichtig sind.

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

(8) Flugbetriebsmeldungen und Staatstelegramme sind auf Frequenzen des Fluginformationsdienstes oder einer anderen von der Flugverkehrskontrolle zugewiesenen Frequenz zu übermitteln, um die Durchführung der Flugverkehrskontrolle nicht zu beeinträchtigen.

(9) Für die aufgeführten Meldungen ist die angegebene Reihenfolge für die Vorrangbehandlung maßgebend.

## **5. LUFTFAHRZEUGBEOBACHTUNGEN UND MELDUNGEN IM SPRECHFUNKVERKEHR**

(1) Folgende Luftfahrzeugbeobachtungen sind in allen Flugphasen zu melden:

- a) besondere Luftfahrzeugbeobachtungen und
- b) sonstige nicht routinemäßige Luftfahrzeugbeobachtungen.

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

- a) mittelschwere oder schwere Turbulenz oder
- b) mittelschwere oder schwere Vereisung oder
- c) schwere Leewelle oder
- d) Gewitter ohne Hagel, die verdeckt, eingeschlossen, verbreitet oder in Böenlinien auftreten oder
- e) Gewitter mit Hagel, die verdeckt, eingeschlossen, verbreitet oder in Böenlinien auftreten oder
- f) schwerer Staubsturm oder schwerer Sandsturm oder
- g) Vulkanaschewolke oder
- h) Vulkanaktivitäten vor einem Ausbruch oder ein Vulkanausbruch.

(3) 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.

- a) 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.

b) 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.

(4) Werden sonstige, nicht in Nummer (1) Satz 2 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.

(5) Luftfahrzeugbeobachtungen sind während des Flugs zum Zeitpunkt der Beobachtung oder so bald wie möglich danach zu melden.

(6) Luftfahrzeugbeobachtungen sind als Flugmeldungen zu melden und haben den technischen Spezifikationen gemäß Anlage 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zu entsprechen.

## **6. AUSTAUSCH VON FLUGMELDUNGEN**

(1) Flugverkehrsdienststellen übermitteln besondere und nicht routinemäßige Flugmeldungen so bald wie möglich an:

- a) andere betroffene Luftfahrzeuge;
- b) die zugehörige Flugwetterüberwachungsstelle und
- c) andere betroffene Flugverkehrsdienststellen.

(2) Übermittlungen an Luftfahrzeuge sind auf einer Frequenz und während eines Zeitraums zu wiederholen, die von der betreffenden Flugverkehrsdienststelle festzulegen sind.

## **7. VERFAHRENSWEISE IM SPRECHFUNKVERKEHR**

(1) Um eine knappe, unmissverständliche und einheitliche Übermittlungsform zu erzielen, sind möglichst die in den Anlagen enthaltenen Redewendungen und Sprechgruppen zu verwenden.

a) Es ist deutlich und im Tonfall der Umgangssprache sowie mit gleichbleibendem Stimmaufwand und gleichbleibender Sprechgeschwindigkeit zu sprechen.

b) Sachfremde und unsachliche Äußerungen sind nicht zulässig.



- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) Redewendungen wie ‚SOFORT‘ / ‚IMMEDIATELY‘ oder ‚BESCHLEUNIGEN SIE‘ / ‚EXPEDITE‘ werden von der Flugverkehrskontrolle nur angewendet, wenn dies unumgänglich ist. Ist eine unmittelbare Ausführung aus Gründen der sicheren Flugdurchführung nicht möglich, ist der Anweisung – soweit möglich – zu folgen und die Flugverkehrskontrolle entsprechend zu unterrichten.
- (5) Abkürzungen im Sprechfunkverkehr sind nicht zulässig. Das gilt nicht für im Flugverkehr gebräuchliche Abkürzungen (z.B. ATC, FIR, IFR, RVR, VFR, VMC, VOR), für die Q-Gruppen (z.B. QNH, QFE, QDM) und für Abkürzungen von Luftfahrzeugmustern (z.B. ATR 72, MD11, A320).
- (6) Das Rufzeichen ist am Beginn der Meldung zu übermitteln. Eine direkte Antwort auf eine Meldung kann stattdessen auch durch das Rufzeichen beendet werden.
- (7) Das Verlassen einer Kontrollfrequenz, ausgenommen nach Erreichen der endgültigen Parkposition (on blocks), ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Flugverkehrskontrolle gestattet. Das Verlassen einer Frequenz des Fluginformationsdienstes ist zu melden.
- (8) Flüge in Lufträumen der Klassen E und G können von der Flugverkehrskontrolle aufgefordert werden, das Verlassen des Luftraums zu melden bzw. auf der Frequenz zu verbleiben.
- (9) Führer von Luftfahrzeugen haben das Fehlen der vorgeschriebenen Flächennavigationsausrüstung bei der Aufnahme der Funkverbindung mit der Flugverkehrskontrolle sowie nach jedem Frequenzwechsel mit der Sprechgruppe NON RNAV nach ihrem Rufzeichen anzukündigen.
- (10) Führer von Luftfahrzeugen haben den Ausfall der Flächennavigationsausrüstung bei der Aufnahme der Funkverbindung mit der Flugverkehrskontrolle sowie nach jedem Frequenzwechsel mit der Sprechgruppe ‚UNABLE RNAV DUE EQUIPEMENT‘ nach ihrem Rufzeichen anzukündigen.

## 8. 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 anzusprechenden Funkstelle zu beginnen, gefolgt von der Bezeichnung 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.
- (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.
- (4) Bei der Erteilung von Freigaben der Flugverkehrskontrolle und der Wiederholung solcher Freigaben haben Lotsen und Piloten stets das Rufzeichen des Luftfahrzeugs zu verwenden, für das die Freigabe gilt. Bei Mitteilungen aus anderen Anlässen sind, nachdem der Kontakt hergestellt wurde, kontinuierliche Zweiweg-Übermittlungen bis zur Beendigung des Kontakts ohne eine weitere Identifizierung oder einen weiteren Anruf zulässig.
- (5) Wird bei einem Anruf das Rufzeichen der rufenden Funkstelle nicht verstanden, ist die Sprechgruppe ‚WIEDERHOLEN SIE IHR RUFZEICHEN‘ / ‚SAY AGAIN YOUR CALL SIGN‘ zu verwenden.
- (6) Besteht bei einer Funkstelle Ungewissheit darüber, ob sie gerufen wurde, so ist dieser Anruf nicht zu beantworten, sondern ein weiterer klärender Anruf abzuwarten.

## 9. ÜBERGABE DES SPRECHFUNKVERKEHRS

- (1) Ein Luftfahrzeug ist von der jeweiligen Flugverkehrsdienststelle gemäß den vereinbarten Verfahren zum Wechsel zu einer anderen Funkfrequenz/ eines anderen Funkkanals aufzufordern. Ist eine solche Aufforderung nicht erfolgt, hat das Luftfahrzeug die Flugverkehrsdienststelle vor einem solchen Wechsel zu informieren.
- (2) Bei jedem Frequenzwechsel hat der Luftfahrzeugführer auf einem Flug nach Instrumentenflugregeln die derzeitige Flughöhe und bei Steig- bzw. Sinkflug zusätzlich die freigegebene Flughöhe anzugeben. Bei einem Wechsel von der Anflugkontrolle zur Flugplatzkontrolle entfällt die Angabe der Flughöhe. Bei Anflügen zu Flughäfen mit Parallelpistensystem ist neben dem Rufzeichen des Luftfahrzeugs die Bezeichnung der angeflogenen Piste zu nennen.
- (3) Wird eine Sprechfunkverbindung mit einer Luftfunkstelle von einer Flugverkehrsdienststelle an eine andere übergeben, so ist der Luftfunkstelle das Rufzeichen der zu rufenden Flugverkehrsdienststelle und die Funkfrequenz, die zu schalten ist, mitzuteilen.

B: D-EABC, RUFEN SIE LANGEN INFORMATION (Frequenz/Kanal).

G: D-EABC, CONTACT LANGEN INFORMATION (frequency/channel).

## 10. BESTÄTIGEN VON MELDUNGEN

- (1) Der Empfang von Meldungen ist zu bestätigen, soweit nicht nachfolgend eine Ausnahme zugelassen wird.
- (2) Von der Bestätigung einer Meldung durch die Bodenfunkstelle kann bei wiederholten Standortmeldungen von Luftfahrzeugen, die sich bei bestehender Sprechfunkverbindung in der Platzrunde eines Flugplatzes ohne Flugverkehrskontrollstelle befinden, abgesehen werden. Erbittet die Luftfunkstelle eine Bestätigung oder ist sonst ersichtlich, dass sich die Meldung ausschließlich an die Bodenfunkstelle richtet, sind auch solche Meldungen von der Bodenfunkstelle zu bestätigen.
- (3) Eine Luftfunkstelle hat den Empfang einer Meldung durch das Übermitteln des eigenen Rufzeichens und ggf. der Redewendung ‚VERSTANDEN‘ / ‚ROGER‘ zu bestätigen.

- (4) 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.
- (5) Die Flugzeugbesatzung hat dem Fluglotsen die sicherheitsrelevanten Teile von Flugverkehrskontrollfreigaben und Anweisungen, die im Sprechfunkverkehr übermittelt werden, zu wiederholen. Die folgenden Punkte sind stets zu wiederholen:
  - a) Streckenfreigaben der Flugverkehrskontrolle,
  - b) Freigaben und Anweisungen für das Aufrollen und Landen auf, den Start von, das Anhalten vor, das Kreuzen von, das Rollen und Zurückrollen auf Pisten,
  - c) Betriebspiste, Höhenmessereinstellungen, SSR Codes, neu zugeteilte Funkkanäle, Anweisungen zur Flughöhe, Kurs- und Geschwindigkeitsanweisungen und
  - d) Übergangsflächen, unabhängig davon, ob diese von einem Lotsen übermittelt wurden oder in ATIS-Aussendungen enthalten sind.
- (6) 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.
- (7) Der Lotse hat sich durch Anhören der Wiederholung zu vergewissern, dass die Freigabe oder Anweisung von der Flugzeugbesatzung ordnungsgemäß bestätigt wurde und ergreift unmittelbar Maßnahmen, um bei der Wiederholung gegebenenfalls festgestellte Unstimmigkeiten zu berichtigen.
- (8) Die Wiederholung von CPDLC-Mitteilungen im Sprechfunkverkehr ist nicht vorgeschrieben, sofern dies nicht von der Flugsicherungsorganisation anders bestimmt wurde.
- (9) Wenn die Bestätigung einer Meldung nach geeigneten Versuchen, sie einzuholen, ausbleibt, gilt die Meldung als nicht übermittelt.

## 11. 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‘ / ‚SAY AGAIN‘... (Wort vor dem fehlenden Teil) ‚BIS‘ / ‚TO‘... (Wort nach dem fehlenden Teil) oder ‚WIEDERHOLEN SIE ALLES NACH‘ / ‚SAY AGAIN ALL AFTER‘ gefolgt von dem letzten verständlich empfangenen Wort.
- (5) 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. Bestimmte Teile, die nicht verstanden wurden, sollten entsprechend verlangt werden, zum Beispiel ‚WIEDERHOLEN SIE WIND‘ / ‚SAY AGAIN WIND‘.
- (6) Wenn vorauszusehen ist, dass der Empfang einer Meldung schwierig sein wird, sollte die sendende Funkstelle die wesentlichen Teile unter der Verwendung der Redewendung ‚ICH WIEDERHOLE‘ / ‚I SAY AGAIN‘ ein zweites Mal übermitteln.

## 12. GESPRÄCHSBEENDIGUNG

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

### 13. MEHRFACHANRUF

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

Beispiel:

B: D-EABC – D-EDEF – D-EGHI – D-EJKL NEUES QNH 1012

G: CONDOR 123 – SNOWCAB 456 – LUFTHANSA 7890 NEW QNH 1012

### 14. ALLGEMEINER ANRUF

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

### 15. HÖRBEREITSCHAFT/ DIENSTZEITEN

- (1) Während des Fluges haben Luftfahrzeuge, soweit vorgeschrieben, ständig Hörbereitschaft zu halten und diese, außer aus Sicherheitsgründen, nicht zu beenden, ohne die betreffende Flugverkehrsdienststelle zu informieren.
  - a) 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 121,500 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.
  - b) Luftfahrzeuge haben ständige Hörbereitschaft auf der VHF-Notfrequenz 121,500 MHz in Gebieten oder auf Strecken zu halten, bei denen die Möglichkeit des Ansteuerns von Luftfahrzeugen oder anderer Gefahrensituationen besteht.

- (2) Bodenfunkstellen haben ständige Hörbereitschaft auf der VHF-Notfrequenz 121,500 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 121,500 MHz an einer der Funkstellen erfüllt.
- (3) 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 erwartet wird. Wenn der Betrieb wieder aufgenommen wird, sind andere Funkstellen entsprechend zu informieren. 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.

## **16. 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.

## **17. 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.

## **18. 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.

## 19. BLINDESENDUNGEN

Anmerkung:

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

(1) 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 ‚BLINDESENDUNG‘ / ‚TRANSMITTING BLIND‘ zu beginnen sowie, falls erforderlich, die Funkstelle(n) anzugeben, für die die Meldung bestimmt ist.

(2) 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 ‚BLINDESENDUNG WEGEN EMPÄNGERAUSFALL‘ / ‚TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE‘ zu beginnen.

Das Luftfahrzeug hat:

- a) die zu sendende Nachricht zu übermitteln und vollständig zu wiederholen;
- b) den Zeitpunkt der nächsten beabsichtigten Übermittlung anzugeben;
- c) wenn es Flugverkehrsdienst erhält, Informationen zur Absicht des verantwortlichen Piloten hinsichtlich der Fortsetzung des Fluges zu übermitteln.

(3) Wenn es einer Flugverkehrsdienststelle nicht gelungen ist, Kontakt mit einem Luftfahrzeug herzustellen nach Anrufen auf den Frequenzen, auf denen das Luftfahrzeug vermutlich hörbereit ist, hat sie:

- a) andere Flugverkehrsdienststellen um Hilfe zu bitten, das Luftfahrzeug zu rufen und gegebenenfalls Meldungen weiterzuleiten und



- b) Luftfahrzeuge auf der Flugstrecke zu ersuchen, Funkverbindung mit dem Luftfahrzeug herzustellen und gegebenenfalls Meldungen weiterzuleiten.
- (4) Die Bestimmungen von Nummer (4) sind auch anzuwenden:
- a) auf Anforderung der betreffenden Flugverkehrsdienststelle;
  - b) wenn eine erwartete Meldung eines Luftfahrzeugs nicht innerhalb einer gewissen Zeitspanne empfangen wurde, so dass ein Funkausfall vermutet wird.
- (5) Bleiben die oben genannten Versuche erfolglos, soll die Bodenfunkstelle Meldungen für das Luftfahrzeug durch Blindsendung auf der Frequenz/ den Frequenzen, die das Luftfahrzeug möglicherweise abhört, absetzen (z.B. den Notfrequenzen 121,500 MHz und 243,000 MHz).

Anmerkung:

Blindsendungen von Flugverkehrskontrollfreigaben an ein Luftfahrzeug durch ein anderes Luftfahrzeug sind nur nach spezieller Aufforderung der Flugverkehrskontrolle weiterzugeben.

## **20. NOTVERKEHR**

- (1) Not- und Dringlichkeitsverkehr umfasst alle Meldungen im Sprechfunkverkehr, die sich auf Not- und Dringlichkeitslagen beziehen. Not- und Dringlichkeitslagen sind wie folgt definiert:
- a) Notlage: ein Zustand, bei dem eine schwere und/oder unmittelbare Gefahr droht und sofortige Hilfe erforderlich ist.
  - b) Dringlichkeitslage: ein Zustand, der die Sicherheit eines Luftfahrzeuges oder anderen Fahrzeugs oder einer Person an Bord oder in Sicht betrifft, die 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-Notsignale 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 Flugverkehrsdienste erfolgt, die von dem Luftfahrzeug gerufen wurde, haben andere Flugverkehrsdienststellen Hilfe gemäß Nummern (8) und (9) 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. Die Notfrequenz (121,500 MHz oder 243,000 MHz) kann entsprechend verwendet werden.
- (6) Im Not- und Dringlichkeitsverkehr sind Sprechfunkübermittlungen im Allgemeinen langsam und deutlich vorzunehmen, wobei jedes Wort klar auszusprechen ist, um die Umschrift zu erleichtern.
- (7) Zusätzlich zur Voranstellung des Sprechfunk-Notsignals ‚MAYDAY‘, vorzugsweise dreimal ausgesendet, muss die zu sendende Notmeldung eines in Not befindlichen Luftfahrzeugs:
- a) auf der zum betreffenden Zeitpunkt verwendeten Flugfunkfrequenz erfolgen;
  - b) aus so vielen wie möglich der folgenden Meldungsteile bestehen, die deutlich zu sprechen und nach Möglichkeit in folgender Reihenfolge anzugeben sind:
    - i. Name der gerufenen Flugverkehrsdienststelle (soweit Zeit und Umstände dies zulassen);
    - ii. Kennung des Luftfahrzeugs;
    - iii. Art der Notlage (z.B. ENGINE FIRE);
    - iv. Absicht des verantwortlichen Piloten;
    - v. aktueller Standort, Flughöhe und Kurs.
- (8) Die gerufene Flugverkehrsdienststelle oder die erste Flugverkehrsdienststelle, die die Notmeldung bestätigt, muss:
- a) die Notmeldung sofort bestätigen;
  - b) den Notverkehr steuern oder diese Verantwortung ausdrücklich und auf eindeutige Weise übertragen und das Luftfahrzeug informieren, falls eine Übergabe erfolgt; und
  - c) sofortige Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass alle notwendigen Informationen so bald wie möglich zur Verfügung gestellt werden:
    - i. der betreffenden Flugverkehrsdienststelle;

ii. dem betreffenden Luftfahrzeugbetreiber oder dessen Vertreter gemäß im Voraus getroffener Verfahrensweisen.

d) andere Flugverkehrsdienststellen gegebenenfalls warnen, um die Übergabe von Verkehr auf die Frequenz des Notverkehrs zu verhindern.

(9) 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 FUNKSTILLE‘ / ‚STOP TRANSMITTING‘ ;

b) das Sprechfunk-Notsignal ‚MAYDAY‘.

Die Verwendung der in Satz 3 angegebenen Signale ist dem in Not befindlichen Luftfahrzeug und der den Notverkehr steuernden Flugverkehrsdienststelle vorbehalten.

(10) 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.

(11) 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.

(12) Wenn sich ein Luftfahrzeug nicht länger in Not befindet, hat es eine Meldung zur Aufhebung der Notlage zu senden.

- (13) 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) der betreffenden Flugverkehrsdienststelle;
  - b) dem betreffenden Luftfahrzeugbetreiber oder dessen Vertreter gemäß im Voraus getroffener Vereinbarungen.
- (14) 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 ausgesendet werden, nachdem sie die in Nummer (12) beschriebene Meldung empfangen hat.
- (15) 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.

## **21. DRINGLICHKEITSVERKEHR**

- (1) Zusätzlich zur Voranstellung des Sprechfunk-Dringlichkeitssignals ‚PAN PAN‘ gemäß Kapitel 20, 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:
- a) auf der zum betreffenden Zeitpunkt verwendeten Flugfunkfrequenz erfolgen;
  - b) aus so vielen der folgenden Meldungsteile wie erforderlich bestehen, die deutlich zu sprechen und nach Möglichkeit in folgender Reihenfolge anzugeben sind:

- i. Name der gerufenen Flugverkehrsdienststelle;
- ii. Kennung des Luftfahrzeugs;
- iii. Art der Dringlichkeitslange;
- iv. Absicht des verantwortlichen Piloten;
- v. aktueller Standort, Flughöhe und Kurs;
- vi. jede weitere nützliche Information.

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

a) die Dringlichkeitsmeldung bestätigen;

b) sofortige Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass alle notwendigen Informationen so bald wie möglich zur Verfügung gestellt werden:

- i. der betreffenden Flugverkehrsdienststelle;
- ii. dem betreffenden Luftfahrzeugbetreiber oder dessen Vertreter gemäß im Voraus getroffener Verfahrensweisen;

c) falls erforderlich, den Verkehr steuern.

(3) 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) Die Verwendung des in Nummer (5) genannten Signals zeigt an, dass die darauffolgende Meldung einen nach den Genfer Abkommen von 1949 und Zusatzprotokollen geschützten Sanitätstransport betrifft.

(5) 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 darauffolgende 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.
- (6) Maßnahmen der gerufenen Flugverkehrsdienststellen oder anderer Funkstellen, die eine Sanitätstransportmeldung empfangen: Es gelten die Bestimmungen von Nummer (2) und Nummer (3) in der auf Flugverkehrsdienststellen, die eine Sanitätstransportmeldung empfangen, zutreffenden Weise.

## **22. KRAFTSTOFFMINDESTMENGE UND KRAFTSTOFFNOTFALL**

- (1) 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.
- Anmerkung:  
Die Meldung ‚KRAFTSTOFFMINDESTMENGE‘ dient zur Beschreibung einer Situation in der der Kraftstoffvorrat eines Luftfahrzeugs so weit aufgebraucht ist, dass es gezwungen ist, auf einem bestimmten Flugplatz zu landen und keine weiteren Verzögerungen mehr hingenommen werden können.
- (2) Ist aufgrund der Kraftstoffmenge die Erklärung einer Notlage erforderlich, hat der Pilot diese in Einklang mit Kapitel 20 durch Verwendung des Sprechfunk-Notsignals ‚MAYDAY‘, vorzugsweise dreimal gesprochen, gefolgt von der Angabe zur Art des Notfalls ‚KRAFTSTOFF‘ / ‚FUEL‘ vorzunehmen.

## 23. ÜBERPRÜFEN VON FUNKANLAGEN

(1) Testübermittlungen müssen in folgender Form erfolgen:

- a) Kennung der gerufenen Funkstelle;
- b) Kennung der rufenden Funkstelle;
- c) die Wörter ‚RADIO CHECK‘;
- d) die verwendete Frequenz.

(2) Die Antwort auf eine Testübermittlung muss in folgender Form erfolgen:

- a) Kennung der Funkstelle, die den Funktest anfordert;
- b) Kennung der antwortenden Funkstelle;
- c) Angaben zur Verständlichkeit der Funkstelle, die den Funktest anfordert.

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

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

## 24. FLUGRUNDFUNKDIENST

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

## ANLAGE 1 RUFZEICHEN VON BODENFUNKSTELLEN

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

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

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



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

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

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

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

## ANLAGE 2 RUFZEICHEN VON LUFTFUNKSTELLEN

(1) Rufzeichen von Luftfahrzeugen müssen einem der folgenden Typen entsprechen:

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

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

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

(2) Abgekürzte Rufzeichen:

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

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

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

Typ c): kein abgekürztes Rufzeichen.

Beispiele:

Rufzeichen	Typ a)	Typ b)	Typ c)
Vollständig	DENOW	CONDOR ABUC	Walter 444
Abgekürzt	DOW oder DNOW	CONDOR UC oder CONDOR BUC	(keine Kurzform)

(3) Abgekürzte Rufzeichen im Sprechfunkverkehr gemäß Nummer (2) 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.

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

(4) Ein Luftfahrzeug darf den Typ seines Rufzeichens im Sprechfunkverkehr während des Fluges nicht ändern, ausgenommen vorübergehend auf Anweisung einer Flugverkehrskontrollstelle im Interesse der Sicherheit.

(5) Unbeschadet der Festlegungen in den Nummern (1) bis (4) haben Luftfahrzeugführer bei der Aufnahme der Funkverbindung mit der Flugverkehrskontrolle sowie nach jedem Frequenz-/Kanalwechsel ihrem Rufzeichen die folgenden Zusätze anzufügen:

a) Bei Luftfahrzeugen der Wirbelschleppenkategorie HEAVY das Wort ‚HEAVY‘, sowie bei Luftfahrzeugen des Typs Airbus A380 das Wort ‚SUPER‘ ;

b) Bei Luftfahrzeugen ohne die vorgeschriebene Flächennavigationsausrüstung den Zusatz ‚NON RNAV‘ ;

Anmerkung:

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

c) Bei Luftfahrzeugen mit Vorrangbehandlung, gemäß den Bestimmungen des BMVI den Zusatz ‚GOVERNMENT FLIGHT‘ bzw. ‚PREFERENCE FLIGHT‘;

d) Luftfahrzeugführer von Formationsflügen das Wort ‚FORMATION‘ oder ‚FLIGHT‘.

### ANLAGE 3 ÜBERMITTELN VON BUCHSTABEN

(1) Im Sprechfunkverkehr ist für das Buchstabieren von Eigennamen, Abkürzungen und Wörtern, deren Schreibung unklar ist, das Buchstabieralphabet aus nachfolgender Tabelle zu verwenden:

Buchstabe	Schlüsselwort	Ungefähre Aussprache
A	Alfa	<u>AL</u> FA
B	Bravo	<u>BRA</u> WO
C	Charlie	<u>TSCHAHR</u> LI oder <u>SCHAHR</u> LI
D	Delta	<u>DEL</u> TA
E	Echo	<u>ECK</u> O
F	Foxtrot	<u>FOX</u> TROT
G	Golf	<u>GOLF</u>
H	Hotel	<u>HO</u> TELL
I	India	<u>IN</u> DJA
J	Juliott	<u>DSCHU</u> LJETT
K	Kilo	<u>KI</u> LO
L	Lima	<u>LI</u> MA
M	Mike	<u>MAIK</u>
N	November	<u>NO</u> <u>WEMM</u> BA
O	Oscar	<u>OSS</u> KA
P	Papa	<u>PA</u> <u>PA</u>
Q	Quebec	KI <u>BECK</u>
R	Romeo	<u>ROH</u> MIO
S	Sierra	SI <u>ER</u> RA
T	Tango	<u>TÄN</u> GO
U	Uniform	<u>JU</u> NIFORM oder <u>U</u> NIFORM
V	Victor	<u>WIK</u> TOR
W	Whiskey	<u>WISS</u> KI
X	X-ray	<u>EX</u> RE
Y	Yankee	<u>JÄN</u> KI
Z	Zulu	<u>SU</u> LU

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

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

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

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

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

K: KOPTER  
U: UPPER  
S: SUPERSONIC

Das Wort ‚Kopter‘ ist wie im englischen Wort ‚helicopter‘ und die Wörter ‚upper‘ und ‚supersonic‘ wie in der englischen Sprache auszusprechen.

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

## ANLAGE 4 ÜBERMITTELN VON ZAHLEN UND ZEICHEN

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

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
,	Komma	DES-SI-MEL
.	Komma	DES-SI-MEL
/	Schrägstrich	DEIÄGONEL

- (2) Alle Zahlen, die bei der Übermittlung von Luftfahrzeug-Rufzeichen, Steuercursen, Pisten, Windrichtung und Geschwindigkeit verwendet werden, sind durch getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln.
- (3) Werte von Flugflächen sind durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer bei Werten, die aus ganzen Hundertern bestehen.
- (4) Die Höhenmessereinstellung ist durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer bei einer Einstellung von 1.000 hPa, die als ‚EIN TAUSEND‘ / ‚ONE THOUSAND‘ zu übermitteln ist.

- (5) Alle Zahlen, die bei der Übermittlung von Transpondercodes verwendet werden, sind durch getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer dass Transpondercodes, die aus ganzen Tausendern bestehen, zu übermitteln sind, indem die Ziffer in der Tausenderzahl ausgesprochen und das Wort ‚TAUSEND‘ / ‚THOUSAND‘ hinzugefügt wird.
- (6) Alle Zahlen, die bei der Übermittlung anderer als der in den Nummern (2) bis (5) genannten Informationen verwendet werden, sind durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer dass alle Zahlen, die ganze Hunderter und ganze Tausender beinhalten, zu übermitteln sind, indem jede einzelne Ziffer in der Zahl der Hunderter oder Tausender ausgesprochen und jeweils das Wort ‚HUNDERT‘ / ‚HUNDRED‘ oder ‚TAUSEND‘ / ‚THOUSAND‘ hinzugefügt wird. Kombinationen von Tausendern und ganzen Hundertern sind zu übermitteln, indem jede einzelne Ziffer in der Zahl der Tausender ausgesprochen und das Wort ‚TAUSEND‘ / ‚THOUSAND‘ hinzugefügt wird, danach die Zahl der Hunderter, gefolgt von dem Wort ‚HUNDERT‘ / ‚HUNDRED‘.

Beispiele:

Steuerkurs 100	- Steuerkurs eins null null
Wind 200 Grad 70 Knoten	- Wind zwei null null Grad sieben null Knoten
FL 200	- Flugfläche zwei hundert
Squawk 2000	- Squawk zwei tausend
IAS 200	- angezeigte Fluggeschwindigkeit zwei hundert
Heading 100	- heading one zero zero
Wind 200 degrees 70 knots	- wind two zero zero degrees, seven zero knots
FL 200	- flight level two hundred
Squawk 2000	- squawk two thousand
IAS 200	- indicated airspeed two hundred

- (7) Ist eine Klärung, dass die übermittelte Zahl aus ganzen Tausendern und/oder ganzen Hundertern besteht, erforderlich, ist die Zahl durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln.
- (8) Bei der Übermittlung von Informationen über die Richtung zu einem Objekt oder zu Verkehr nach Uhrzeigerstellung ist die Information durch Aussprache der Ziffern zusammen, z B., ZEHN UHR‘ / ‚TEN O‘CLOCK‘, ‚ELF UHR‘ / ‚ELEVEN O‘CLOCK‘, zu übermitteln.

(9) Anweisungen zum Verzögern von Luftfahrzeugen können neben entsprechenden Geschwindigkeitsanweisungen wie folgt erteilt werden:

a) „CIRCLE THE AERODROME“;

b) „ORBIT (RIGHT, or LEFT) [FROM PRESENT POSITION]“;

c) „MAKE ANOTHER CIRCUIT“.

(10) Beträgt der **VHF-Sprechfunkkanalabstand 25 kHz oder 8,33 kHz**, sind im Sprechfunkverkehr **drei Stellen nach dem Komma** zu sprechen. Ist die zweite und dritte Ziffer nach dem Komma eine Null, genügt das Sprechen der ersten Ziffer nach dem Komma.

Beispiele:

	Gesprochen als
118,000	EINS EINS ACHT KOMMA NULL ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118,005	EINS EINS ACHT KOMMA NULL NULL FÜNF ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE
118,010	EINS EINS ACHT KOMMA NULL EINS NULL ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO
118,025	EINS EINS ACHT KOMMA NULL ZWO FÜNF ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE
118,050	EINS EINS ACHT KOMMA NULL FÜNF NULL ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE ZERO
118,100	EINS EINS ACHT KOMMA EINS ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE

(11) Zahlen mit Dezimalkomma/ Dezimalpunkt sind durch getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, wobei das Dezimalkomma/ der Dezimalpunkt an der betreffenden Stelle durch das Wort ‚KOMMA‘ / ‚DECIMAL‘ anzugeben ist.



## **ANLAGE 5 ÜBERMITTELN VON SICHTWERTEN**

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

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

## **ANLAGE 6**

### **ANWEISEN/ MELDEN VON FLUGHÖHEN UND GESCHWINDIGKEITEN**

Flughöhen und Geschwindigkeiten sind wie folgt anzuweisen/ zu melden:

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

## ANLAGE 7 REDEWENDUNGEN

(1) Übermittlungen sind knapp zu halten und es ist im Tonfall der Umgangssprache zu sprechen.

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

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

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

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

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

## **ANLAGE 8 SPRECHGRUPPEN**

### ALLGEMEINES

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

#### **Deutsche Sprechgruppen**

L = Luftfunkstelle

B = Bodenfunkstelle

#### **Englische Sprechgruppen**

A = Aircraft radio station

G = Ground radio station

# 1. FLUGPLÄTZE OHNE FLUGVERKEHRSKONTROLLE

## AERODROMES WITHOUT AIR TRAFFIC CONTROL

Anmerkung: Sobald es den Anschein macht, dass der Luftfahrzeugführer sich nicht bewusst ist, dass KEIN Flugverkehrskontrolldienst angeboten wird, sollte dieser sofort darüber wie folgt informiert werden: „**FLUGPLATZKONTROLLDIENST WIRD NICHT, ICH WIEDERHOLE, WIRD NICHT ANGEBOTEN**“

Note: If at any time it is apparent that the pilot is not aware that aerodrome control service is not provided, the pilot should immediately be informed of this fact using the following phraseology: “**AERODROME CONTROL SERVICE NOT REPEAT NOT PROVIDED**”

### 1.1 Rollen / Schweben

Taxiing / air-taxiing

L: <b>ROLLE VON</b> (Position) <b>ZU</b> (Zielpunkt)	A: <b>TAXIING FROM</b> (significant point) <b>TO</b> (destination)
L: <b>ROLLE *ÜBER</b> (Position / Rollstrecke)* <b>ZUM / ZUR</b> (Position) * <b>VERMEIDE</b> (Information)*	A: <b>TAXIING *VIA</b> (significant point / taxi route)* <b>TO</b> (significant point) * <b>AVOIDING</b> (information)*
L: <b>SCHWEBE ZUM HUBSCHRAUBERABSTELLPLATZ / HELIPAD / ZUR HUBSCHRAUBERPARKPOSITION</b> (Position)	A: <b>AIR-TAXIING TO HELICOPTER STAND / HELIPAD / HELICOPTER PARKING POSITION</b> (significant point)
L: <b>ÜBERQUERE PISTE</b> (Bezeichnung) * <b>HINTER LANDENDER / LANDENDEM / ABFLIEGENDER / ABFLIEGENDEM</b> (Lfz.-Muster)*	A: <b>WILL CROSS RUNWAY</b> (designator) * <b>BEHIND LANDING / DEPARTING</b> (type of aircraft)*

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

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



## 1.11 Rollinformation für abfliegende Luftfahrzeuge

Taxi information for departing aircraft

- |  |  |
|--|--|
| L: (Lfz.-Muster) (Position) <b>VFR ÜBER</b> (Abflugstrecke) / <b>NACH</b> (Richtung) *(Absichten)*   | A: (type of aircraft) (significant point) <b>VFR VIA</b> (departure route) / <b>TO THE</b> (direction) *(intentions)*  |
| B: <b>PISTE</b> (Bezeichnung)* <b>ÜBER</b> (Rollstrecke)* <b>WIND</b> (Richtung) <b>GRAD</b> (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN</b> * <b>BÖEN</b> (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN</b> * * <b>QNH</b> (Ziffern) (Verkehrsinformation)* | G: <b>RUNWAY</b> (designator) * <b>VIA</b> (taxi route)* <b>WIND</b> (direction) <b>DEGREES</b> (speed) <b>KNOTS</b> * <b>GUSTS</b> (speed) <b>KNOTS</b> * * <b>QNH</b> (figures) (traffic information)* |

## 1.2 Abflug

Departure

- |  |  |
|--|--|
| B: <b>MELDEN SIE</b> * <b>ABFLUG</b> * <b>BEREIT</b>   | G: <b>REPORT</b> * <b>WHEN</b> * <b>READY</b> * <b>FOR DEPARTURE</b> *   |
| L: * <b>ABFLUG</b> * <b>BEREIT</b>   | A: <b>READY</b> * <b>FOR DEPARTURE</b> *   |
| B: <b>WIND</b> (Richtung) <b>GRAD</b> (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN</b> * <b>BÖEN</b> (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN</b> * (Verkehrshinweise) | G: <b>WIND</b> (direction) <b>DEGREES</b> (speed) <b>KNOTS</b> * <b>GUSTS</b> (speed) <b>KNOTS</b> * (traffic information) |
| L: <b>ERBITTE RECHTSKURVE</b> * <b>NACH DEM ABHEBEN</b> *  | A: <b>REQUEST RIGHT TURN</b> * <b>WHEN AIRBORNE</b> *  |
| B: <b>RECHTSKURVE</b> * <b>NACH DEM ABHEBEN</b> * <b>GENEHMIGT</b>   | G: <b>RIGHT TURN APPROVED</b> * <b>WHEN AIRBORNE</b> *   |
| L: <b>STARTE / STARTE HINTER LANDENDER / LANDENDEM / ABFLIEGENDER / ABFLIEGENDEM</b> (Lfz.-Muster)                                       | A: <b>TAKING OFF / WILL TAKE OFF BEHIND LANDING / DEPARTING</b> (type of aircraft)   |

### 1.3 Anflug

#### Approach

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

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

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

#### 1.4 Besondere Absichten des Luftfahrzeugführers

Special intentions of the pilot

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

#### 1.5 Anweisungen zur Abwehr von Gefahren

Instructions for protection from danger

B: <b>HALTEN SIE POSITION</b> *(Begründung)*	G: <b>HOLD POSITION</b> *(reason)*
L: <b>HALTE</b>	A: <b>HOLDING</b>
B: <b>VERLASSEN SIE SOFORT PISTE</b> *(Begründung)*	G: <b>VACATE RUNWAY IMMEDIATELY</b> *(reason)*
L: <b>VERLASSE SOFORT PISTE</b>	A: <b>VACATING RUNWAY IMMEDIATELY</b>
B: <b>BESCHLEUNIGEN SIE START / ROLLEN</b> *(Begründung)*	G: <b>EXPEDITE TAKE-OFF / TAXI</b> *(reason)*
L: <b>BESCHLEUNIGE</b>	A: <b>EXPEDITING</b>
B: <b>START / LANDING NICHT ERLAUBT</b> *(Begründung)*	G: <b>TAKE-OFF / LANDING NOT PERMITTED</b> *(reason)*

B: **SOFORT ANHALTEN** \*(Wiederholen des Lfz.-Rufzeichens)  
SOFORT ANHALTEN\*

L: **HALTE AN**

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

L: **STARTE DURCH**

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

A: **STOPPING**

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

A: **GOING AROUND**

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

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

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

### 2.1 Anlassverfahren Luftfahrzeug / Flugverkehrskontrolle

Start up procedures Aircraft / Air Traffic Control

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

### 2.11 Anlassverfahren Bodenmannschaft / Pilot

Start up procedures Ground crew / Cockpit

G: *ARE YOU* <b>READY TO / FOR START *UP*</b>
A: <b>STARTING NUMBER</b> (engine number(s))

Anmerkung 1: Die Bodenbesatzung sollte diesen Austausch entweder durch eine Antwort auf der Gegensprechanlage oder durch ein deutliches optisches Signal verfolgen, um anzuzeigen, dass alles klar ist und der Start wie angegeben erfolgen kann.

Anmerkung 2: Die eindeutige Identifizierung der betroffenen Parteien ist bei jeder Kommunikation zwischen Bodenpersonal und Piloten von wesentlicher Bedeutung.

- Note 1: The ground crew should follow this exchange by either a reply on the intercom or a distinct visual signal to indicate that all is clear and that the start up as indicated may proceed.
- Note 2: Unambiguous identification of the parties concerned is essential in any communications between ground crew and pilots.

## 2.12 Zurückdrücken/ Zurückrollen

Push back/ power back

- G: ARE YOU READY FOR PUSH BACK / POWER BACK**
- A: READY FOR PUSH BACK / POWER BACK**
- A: (significant point) REQUEST PUSH BACK / POWER BACK**
- G: PUSH BACK / POWER BACK APPROVED**
- G: PUSH BACK / POWER BACK NEGATIVE**
- G: STAND BY**
- G: PUSH BACK / POWER BACK AT OWN DISCRETION**
- G: EXPECT (number) MINUTES DELAY \*DUE (reason)\***
- G: CONFIRM BRAKES RELEASED**
- A: BRAKES RELEASED**
- G: COMMENCING PUSH BACK / POWER BACK**
- G: PUSH BACK / POWER BACK COMPLETED**
- A: STOP PUSH BACK / POWER BACK**
- G: CONFIRM BRAKES SET**
- A: BRAKES SET**
- A: DISCONNECT**
- G: DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT / RIGHT**

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

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

## 2.13 Schleppzugverfahren

Tow procedures

- A: **REQUEST TOW** (company name) (type of aircraft) **FROM** (significant point) **TO** (significant point)
- G: **TOW APPROVED VIA** (route)
- G: **HOLD POSITION**
- G: **STAND BY**

## 2.14 Enteisungsverfahren und Unregelmäßigkeiten

De/ anti-icing operations and abnormal operations

- G: **STANDING BY TO DE-ICE. CONFIRM BRAKES SET AND TREATMENT REQUIRED**
- A: **\*AFFIRM\* BRAKES SET, REQUEST** (type of de/anti-icing treatment and areas to be treated)
- G: **HOLD POSITION AND CONFIRM AIRCRAFT CONFIGURED**
- A: **\*AFFIRM\* AIRCRAFT CONFIGURED, READY FOR DE-ICING**
- G: **DE-ICING STARTS NOW**
- G: **DE-ICING ON** (areas treated) **COMPLETE. ADVISE WHEN READY FOR INFORMATION**
- G: **TYPE OF FLUID** (Type I or II or III or IV)
- G: **HOLDOVER TIME STARTED AT** (time)
- G: **ANTI-ICING CODE** (appropriate anti-icing code)
- G: **FINAL STEP STARTED AT** (time)
- G: **POST DE-ICING CHECK COMPLETED**
- G: **PERSONNEL AND EQUIPMENT CLEAR OF AIRCRAFT**

G: **BE ADVISED NOZZLE PROXIMITY ACTIVATION ON**  
(significant point on aircraft) \*NO VISUAL DAMAGE or  
DAMAGE (description of damage) OBSERVED\* \*SAY  
INTENTIONS\*

G: **EMERGENCY IN DE-ICING BAY** (de-icing bay number)  
\*SHUT DOWN ENGINES or STANDBY FOR FURTHER  
INSTRUCTIONS\*

## 2.2 Flugplatzdaten für abfliegende Luftfahrzeuge

Aerodrome data for departing aircraft

L: **ERBITTE**  
**ABFLUGINFORMATION**

B: **PISTE** (Bezeichnung) **WIND**  
(Richtung) **GRAD**  
(Geschwindigkeit) **KNOTEN**  
\*BÖEN (Geschwindigkeit)  
KNOTEN\* \*SICHT (Ziffern)  
METER / KILOMETER\*;  
PISTENSICHTWEITE (Ziffern)  
METER / KEINE ANGABEN\*  
**TEMPERATUR** (Ziffern)  
**TAUPUNKT** (Ziffern) **QNH**  
(Ziffern)

A: **REQUEST DEPARTURE**  
**INFORMATION**

G: **RUNWAY** (designator) **WIND**  
(direction) **DEGREES** (speed)  
**KNOTS** \*GUSTS (speed)  
KNOTS\* \*VISIBILITY (figures)  
METRES / KILOMETRES\*;  
RVR (figures) METRES / NOT  
REPORTED\*  
TEMPERATURE (figures)  
**DEW POINT** (figures) **QNH**  
(figures)

## 2.3 Rollverfahren

Taxi procedures

### 2.31 Abflug mit Flugplan

Departure with flight plan

L: (Position) \*INFORMATION  
(ATIS-Kennbuchstabe)\*  
**ERBITTE ROLLEN**

A: (significant point) \*INFORMA-  
TION (ATIS code letter)\* **RE-  
QUEST TAXI**



## 2.32 Abflug ohne Flugplan

### Departure without flight plan

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

## 2.33 Rollen / Schweben

### Taxi / Air-taxi

- B: **ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE** (Bezeichnung) **ÜBER** (Rollstrecke) \*WIND (Richtung) GRAD (Geschwindigkeit) KNOTEN \*BÖEN (Geschwindigkeit) KNOTEN\* \*QNH (Ziffern)\*
- G: **TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY** (designator) **VIA** (taxi route) \*WIND (direction) DEGREES (speed) KNOTS\* \*GUSTS (speed) KNOTS\* \*QNH (figures)\*
- B: **ROLLEN / DREHEN SIE IN DIE / DEN ERSTE(N) / ZWEITE(N) / PASSENDEN** (Rollstrecke) **LINKS / RECHTS** \*UND RUFEN SIE ROLLKONTROLLE\*
- G: **TAXI / TURN FIRST / SECOND / CONVENIENT** (taxi route) **LEFT / RIGHT** \*AND CONTACT GROUND\*
- B: **ROLLEN SIE ÜBER** (Rollstrecke)
- G: **TAXI VIA** (taxi route)
- B: **ROLLEN SIE AUF PISTE** (Bezeichnung)
- G: **TAXI VIA RUNWAY** (designator)
- B: **ROLLEN SIE ZUM** (Zielpunkt auf dem Flugplatz)
- G: **TAXI TO** (destination on aerodrome)
- L: **ERBITTE ZURÜCKROLLEN PISTE** (Bezeichnung)
- A: **REQUEST BACKTRACK RUNWAY** (designator)
- B: **ZURÜCKROLLEN** \*GENEHMIGT\* **PISTE** (Bezeichnung)
- G: **BACKTRACK** \*APPROVED\* **RUNWAY** (designator)

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

L: <b>SCHWEBE ZUM HUBSCHRAUBER- ABSTELLPLATZ / HELIPAD / ZUR HUBSCHRAUBERPARKPOSI TION (Position)</b>	A: <b>AIR-TAXIING TO HELICOPTER STAND / HELIPAD / HELICOPTER PARKING POSITION (significant point)</b>
---	---

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

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

### 2.34 Halten

Holding

B: <b>HALTEN SIE POSITION *(Begründung)*</b>	G: <b>HOLD POSITION *(reason)*</b>
L: <b>HALTE</b>	A: <b>HOLDING</b>

### 2.35 Halten vor einer Piste

To hold short of a runway

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

## 2.36 Überqueren einer Piste

To cross a runway

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

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

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

## 2.37 Wenn eine Rollanweisung eine Freigabegrenze jenseits einer Piste beinhaltet

When a taxi instruction contains a taxi limit beyond a runway

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

- Anmerkung 1: Wird eine Rollanweisung zu einer Freigabegrenze jenseits einer Piste erteilt, hat diese eine explizite Freigabe zum Überqueren dieser Piste oder zum Halten vor dieser Piste zu enthalten.
- Anmerkung 2: **Rollhalt**  
Ein bezeichneter Ort zum Schutz einer Piste, einer Hindernisbegrenzungsfläche oder eines ILS / MLS-kritischen oder -relevanten Bereiches, an dem rollende Luftfahrzeuge und Fahrzeuge anhalten und warten müssen, es sei denn sie haben von der Flugplatzkontrollstelle eine andere Genehmigung erhalten.
- Note 1: When a taxi instruction is given to a taxi limit beyond a runway, it shall contain an explicit permission to cross that runway or an instruction to hold short of that runway.
- Note 2: **Holding point**  
A designated position intended to protect a runway, an obstacle limitation surface, or an ILS / MLS critical / sensitive area at which taxiing aircraft and vehicles shall stop and hold, unless otherwise authorized by the aerodrome control tower.

## 2.38 Start von einer Rollbahneinmündung

### Intersection Take-Off

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

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

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

## 2.4 Abfluganweisungen

### Departure instructions

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

## 2.5 Freigabe auf die Piste zu rollen und Startfreigabe abzuwarten

Clearance to enter runway and await take-off clearance

B: **ROLLEN SIE ZUM  
ABFLUGPUNKT PISTE**  
(Bezeichnung) \*DORT  
HALTEN\*

G: **LINE UP RUNWAY**  
(designator) \*AND WAIT\*

B: **ROLLEN SIE ZUM  
ABFLUGPUNKT PISTE**  
(Bezeichnung)  
\*BEREITHALTEN FÜR /  
ERWARTEN SIE  
SOFORTABFLUG\*

G: **LINE UP RUNWAY**  
(designator) \*BE READY FOR  
/ EXPECT IMMEDIATE\*  
\*DEPARTURE\*

## 2.51 Konditionelle Freigabe

Conditional clearance

B: **MELDEN SIE LANDENDE /  
ABFLIEGENDE**  
(Verkehrsinformation) **IN  
SICHT**

G: **REPORT LANDING /  
DEPARTING** (traffic  
information) **IN SIGHT**

L: **LANDENDE / ABFLIEGENDE**  
(Verkehrsinformation) **IN  
SICHT / NICHT IN SICHT**

A: **LANDING / DEPARTING**  
(traffic information) **IN SIGHT /  
NOT IN SIGHT**

B: **HINTER LANDENDER /  
ABFLIEGENDER**  
(Verkehrsinformation) **ROLLEN  
SIE ZUM ABFLUGPUNKT  
PISTE** (Bezeichnung) \*DORT  
HALTEN\* **DAHINTER**

G: **BEHIND LANDING /  
DEPARTING** (traffic  
information) **LINE UP  
RUNWAY** (designator) \*AND  
WAIT\* **BEHIND**

L: **HINTER LANDENDER /  
ABFLIEGENDER**  
(Verkehrsinformation) **ROLLE  
ZUM ABFLUGPUNKT PISTE**  
(Bezeichnung) \*HALTE DORT\*  
**DAHINTER**

A: **BEHIND LANDING /  
DEPARTING** (traffic  
information) **LINING UP  
RUNWAY** (designator) \*AND  
WAITING\* **BEHIND**

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

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

## 2.6 Start

### Take-off

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

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

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

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

## 2.61 Hubschrauber-Betrieb

### Helicopter operation

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

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

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

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



## 2.62 Wenn der Freigabe zum Start nicht nachgekommen wurde

When take-off clearance has not been complied with

- |   |  |
|---|--|
| B: <b>STARTEN SIE SOFORT<br/>ODER VERLASSEN SIE DIE<br/>PISTE</b> *(Anweisungen)*                     | G: <b>TAKE OFF IMMEDIATELY<br/>OR VACATE RUNWAY</b><br>*(instructions)*                                  |
| B: <b>STARTEN SIE SOFORT<br/>ODER HALTEN SIE</b> *(Position)<br>z.B.: VOR DER PISTE<br>(Bezeichnung)* | G: <b>TAKE OFF IMMEDIATELY<br/>OR HOLD</b> *(significant point)<br>e.g. SHORT OF RUNWAY<br>(designator)* |

## 2.63 Streichen einer Startfreigabe

To cancel a take-off clearance

- |  |   |
|--|---|
| B: <b>HALTEN SIE POSITION<br/>STARTFREIGABE<br/>AUFGEHOBEN ICH<br/>WIEDERHOLE<br/>STARTFREIGABE<br/>AUFGEHOBEN</b><br>*(Begründung)* | G: <b>HOLD POSITION CANCEL<br/>TAKE-OFF I SAY AGAIN<br/>CANCEL TAKE-OFF</b><br>*(reason)* |
| L: <b>HALTE</b>  | A: <b>HOLDING</b>   |

## 2.64 Startabbruch nachdem der Startlauf begonnen wurde

To stop a take-off after an aircraft has commenced take-off roll

- |   |   |
|---|---|
| B: <b>SOFORT ANHALTEN</b><br>*(Wiederholen des Rufzeichens<br>der Luftfunkstelle) SOFORT<br>ANHALTEN* | G: <b>STOP IMMEDIATELY</b><br>*(repeat aircraft call sign)<br>STOP IMMEDIATELY* |
| L: <b>HALTE AN</b>  | A: <b>STOPPING</b>  |

## 2.65 Nach dem Abheben

When airborne

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

## 2.66 Zu fliegender Steuerkurs

Heading to be followed

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

## 2.7 Einflug in die Kontrollzone / Platzrunde

Entering control zone / aerodrome traffic circuit

- |   |  |
|---|--|
| <p>L: (Lfz.-Muster) <b>VFR</b> (Position / Höhe über NN) *INFORMATION (ATIS-Kennbuchstabe)*<br/><b>ZUR LANDUNG / ZUM TIEFANFLUG / ZUM AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN</b></p>      | <p>A: (type of aircraft) <b>VFR</b> (significant point / altitude) *INFORMATION (ATIS code letter)* <b>FOR LANDING / LOW APPROACH / TOUCH AND GO</b></p>         |
| <p>B: <b>FLIEGEN SIE IN DIE KONTROLLZONE</b> *SONDERVFR* <b>ÜBER</b> (Strecke) *IN (Ziffern) <b>FUSS</b>* <b>PISTE</b> (Bezeichnung) <b>QNH</b> (Ziffern) *(Anweisungen)*</p> | <p>G: <b>ENTER CONTROL ZONE</b> *SPECIAL VFR* <b>VIA</b> (route) *AT (figures) <b>FEET</b>* <b>RUNWAY</b> (designator) <b>QNH</b> (figures) *(instructions)*</p> |

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

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

- |  |   |
|--|---|
| <p>B: <b>FLIEGEN SIE IN DIE</b> *RECHTS* <b>PLATZRUNDE</b> / *DIREKT IN* <b>DEN</b> (Teil der Platzrunde) *PISTE (Bezeichnung)* *WIND (Richtung) <b>GRAD</b> (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN</b>* *BÖEN (Geschwindigkeit) <b>KNOTEN</b>* *QNH (Ziffern)* *(Verkehrsinformation)*</p> | <p>G: <b>JOIN</b> *RIGHT* <b>TRAFFIC CIRCUIT</b> / *DIRECT* (part of traffic circuit) *RUNWAY (designator)* *WIND (direction) <b>DEGREES</b> (speed) <b>KNOTS</b>* *GUSTS (speed) <b>KNOTS</b>* *QNH (figures)* *(traffic information)*</p> |
|--|---|

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

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

## 2.71 Verkürzen der Platzrunde

To shorten traffic circuit

L: <b>ERBITTE GERADEAUS- / DIREKTANFLUG PISTE</b> (Bezeichnung)	A: <b>REQUEST STRAIGHT-IN- / DIRECT APPROACH RUNWAY</b> (designator)
B: <b>MACHEN SIE GERADEAUS- / DIREKTANFLUG PISTE</b> (Bezeichnung) *(Verkehrsinformation)*	G: <b>MAKE STRAIGHT-IN- / DIRECT APPROACH RUNWAY</b> (designator) *(traffic information)*

## 2.72 Hubschrauber-Betrieb

Helicopter operation

B: <b>FLIEGEN / DREHEN SIE *DIREKT* ZUM / ZUR</b> (Position) / <b>PISTE</b> (Bezeichnung) / <b>HELIPAD</b> *(Verkehrsinformation)*	G: <b>PROCEED / TURN *DIRECT* *TO*</b> (significant point) / <b>RUNWAY</b> (designator) / <b>HELIPAD</b> *(traffic information)*
---	--

## 2.73 Anfordern von Positionsmeldungen

Request for position reports

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

## 2.74 Anweisungen für Landefolge

### Instructions for landing sequence

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

## 2.8 Landung

### Landing

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

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

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

## 2.81 Hubschrauber-Betrieb

### Helicopter operations

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

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

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

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

## 2.82 Besondere Verfahren

### Special procedures

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

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

B: **MACHEN SIE**  
**ABSCHLUSSLANDUNG**  
**PISTE** (Bezeichnung)

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

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

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

## 2.83 Anflug über oder entlang einer Piste

Approach over or along a runway

L: <b>ERBITTE TIEFANFLUG</b> (Gründe)	A: <b>REQUEST LOW APPROACH</b> (reasons)
B: <b>FREI ZUM TIEFANFLUG PISTE</b> (Bezeichnung) *(Höhenbeschränkung) (Anweisungen zum Durchstarten)*	G: <b>CLEARED LOW APPROACH RUNWAY</b> (designator) *(altitude restriction) (go around instructions)*

## 2.84 Sichtkontrolle durch Personen am Boden

Visual inspection by persons on the ground

L: <b>ERBITTE TIEFEN VORBEI- FLUG</b>	A: <b>REQUEST LOW PASS</b>
B: <b>FREI ZUM TIEFEN VORBEI- FLUG</b> (Anweisungen)	G: <b>CLEARED LOW PASS</b> (instructions)

## 2.85 Verzögern von Luftfahrzeugen

To delay aircraft

B: <b>HALTEN SIE *ÜBER*</b> (Position) / <b>KREISEN SIE</b> *LINKS / RECHTS* *(Begründung)*	G: <b>HOLD *OVER*</b> (significant point) / <b>ORBIT *LEFT / RIGHT*</b> *(reason)*
B: <b>MACHEN SIE EINEN VOLLKREIS LINKS / RECHTS</b> *(Begründung)*	G: <b>MAKE A LEFT / RIGHT THREE SIXTY</b> *(reason)*

## 2.86 Fehlanflug

Missed approach

B: <b>STARTEN SIE DURCH</b> *(Begründung)*	G: <b>GO AROUND</b> *(reason)*
L: <b>STARTE DURCH</b> *(Begründung)*	A: <b>GOING AROUND</b> *(reason)*

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

#### 3.1 Fahrwerksstörung Landing gear trouble

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

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

#### 3.2 Luftfahrzeug ohne Sendegerät Aircraft without radio transmitter

B: **BESTÄTIGEN SIE DURCH**  
**BEWEGEN DER**  
**QUERRUDER / DES**  
**SEITENRUDERS**

G: **ACKNOWLEDGE BY**  
**MOVING AILERONS /**  
**RUDDER**

B: **BESTÄTIGEN SIE DURCH**  
**WACKELN**

G: **ACKNOWLEDGE BY**  
**ROCKING WINGS**

B: **BESTÄTIGEN SIE DURCH**  
**BLINKEN MIT**  
**LANDESCHEINWERFER**

G: **ACKNOWLEDGE BY**  
**FLASHING LANDING**  
**LIGHTS**

#### 3.3 Zusätzliche Verkehrsinformation Additional traffic information

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

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

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

G: (type of aircraft)  
**APPROACHING FROM /**  
**DEPARTING TO** (direction)



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

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

3.31 Wirbelschleppenwarnung

Wake turbulence warning

B: **VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN** \*VON ANFLIEGENDER / ABFLIEGENDER (Lfz.-Muster)\* \*(weitere Informationen, wie benötigt)\*

G: **CAUTION WAKE TURBULENCE** \*FROM ARRIVING / DEPARTING (type of aircraft)\* \*(additional information, as required)\*

B: **NUMMER (Ziffer) HINTER / FOLGEN SIE** (Lfz.-Muster) (Position) \*(Flughöhe)\*

G: **NUMBER (figure) BEHIND / FOLLOW** (type of aircraft) (position) \*(level)\*

3.32 Abgas- / Propellerstrahl

Jet blast / slipstream

B: **VORSICHT PROPELLERSTRAHL**

G: **CAUTION SLIPSTREAM**

B: **VORSICHT ABGASSTRAHL**

G: **CAUTION JET BLAST**

3.33 Flugplatzinformation

Aerodrome information

B:\*(Ortsname)\* **PISTEN OBER-  
FLÄCHENZUSTAND PISTE**  
(Bezeichnung) (Zustand)

G:\*(location)\* **RUNWAY SUR-  
FACE CONDITION RUNWAY**  
(designator) (condition)

B: \*(Ortsname)\* **PISTEN OBER-  
FLÄCHENZUSTAND PISTE**  
(Bezeichnung) **NICHT  
AKTUELL**

G: \*(location)\* **RUNWAY SUR-  
FACE CONDITION RUNWAY**  
(designator) **NOT CURRENT**

<p>B: <b>PISTENMELDUNG UM</b> (Beobachtungszeit) <b>PISTE</b> (Bezeichnung) (Art des Niederschlags) <b>BIS ZU</b> (Stärke des Belags) <b>MILLIMETER.</b> <b>GESCHÄTZTER PISTEN</b> <b>OBERFLÄCHEN ZUSTAND</b> <b>GUT / MITTEL BIS GUT /</b> <b>MITTEL/ MITTEL BIS</b> <b>SCHLECHT / SCHLECHT</b></p>	<p>G: <b>RUNWAY REPORT AT</b> (observation time) <b>RUNWAY</b> (designator) (type of precipitant) <b>UP TO</b> (depth of deposit) <b>MILLIMETRES.</b> <b>ESTIMATED SURFACE</b> <b>FRICITION GOOD / MEDIUM</b> <b>TO GOOD / MEDIUM /</b> <b>MEDIUM TO POOR / POOR</b></p>
<p>B: <b>VORSICHT BAUARBEITEN</b> (Ort)</p>	<p>G: <b>CAUTION CONSTRUCTION</b> <b>WORK</b> (location)</p>
<p>B: <b>VORSICHT</b> (Grund) <b>RECHTS /</b> <b>LINKS / BEIDERSEITS DER</b> <b>PISTE</b> (Bezeichnung)</p>	<p>G: <b>CAUTION</b> (specify reasons) <b>RIGHT / LEFT / BOTH SIDES</b> <b>OF RUNWAY</b> (designator)</p>
<p>B: <b>VORSICHT LAUFENDE</b> <b>ARBEITEN /</b> <b>BEHINDERUNGEN</b> (Position und nötige Empfehlungen)</p>	<p>G: <b>CAUTION WORK IN</b> <b>PROGRESS /</b> <b>OBSTRUCTION</b> (position and any necessary advice)</p>
<p>B: <b>PISTE / ROLLBAHN</b> (Bezeichnung) <b>TROCKEN / NASS /</b> <b>STEHENDES WASSER / SCHNEE</b> <b>GERÄUMT</b> (Länge und Breite wie zutreffend) / <b>BEHANDELT /</b> <b>BEDECKT MIT FLECKEN VON</b> <b>TROCKENEM SCHNEE /</b> <b>FEUCHTEM SCHNEE /</b> <b>GEPRESSTEM SCHNEE /</b> <b>MATSCH / GEFRORENEM</b> <b>MATSCH / EIS / NASSES EIS / EIS</b> <b>UNTER / EIS UND SCHNEE /</b> <b>SCHNEEWEHEN / GEFRORENE</b> <b>SPURRILLEN UND GRATE</b></p>	<p>G: <b>RUNWAY / TAXIWAY</b> (designator) <b>DRY / WET /</b> <b>STANDING WATER / SNOW</b> <b>REMOVED</b> (length and width as applicable) / <b>TREATED /</b> <b>COVERED WITH PATCHES</b> <b>OF DRY SNOW / WET</b> <b>SNOW / COMPACTED</b> <b>SNOW / SLUSH / FROZEN</b> <b>SLUSH / ICE / WET ICE / ICE</b> <b>UNDERNEATH / ICE AND</b> <b>SNOW / SNOWDRIFTS /</b> <b>FROZEN RUTS AND</b> <b>RIDGES</b></p>
<p>B: (Teil der Bewegungsfläche) <b>GLATT / SCHNEE / EIS</b> <b>GERÄUMT / GESTREUT /</b> <b>GESPRÜHT</b></p>	<p>G: (part of movement area) <b>SLIPPERY / SNOW / ICE</b> <b>REMOVED / SANDED /</b> <b>SPRAYED</b></p>
<p>B: (Teil der Bewegungsfläche) <b>GESPERRT / AUFGEWEICHT</b> <b>/ UNEBEN</b></p>	<p>G: (part of movement area) <b>CLOSED / SOFT / ROUGH</b></p>

B: **VORSICHT  
VOGELSCHWARM**  
\*KREUZEND VON LINKS /  
VON RECHTS\*

G: **CAUTION FLOCK OF BIRDS**  
\*CROSSING LEFT TO RIGHT  
/ RIGHT TO LEFT\*

B: **VORSICHT  
LASERBLENDUNGEN**  
\*POSITIONSANGABE\*

G: **CAUTION LASERGLARE**  
\*POSITION\*

3.35 Bremswirkung in Landerichtung  
Braking action in landing direction

B: **BREMSWIRKUNG**  
\*GEMELDET VON (Lfl.-  
Muster) UM (Zeit)\* **GUT /  
MITTEL BIS GUT / MITTEL /  
MITTEL BIS SCHLECHT /  
SCHLECHT**

G: **BRAKING ACTION**  
\*REPORTED BY (type of  
aircraft) AT (time)\* **GOOD /  
MEDIUM TO GOOD /  
MEDIUM / MEDIUM TO  
POOR / POOR**

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

B: **BREMSKOEFFIZIENTEN /  
GESCHÄTZTE**  
**BREMSWIRKUNG UM** (Zeit)  
**PISTE** (Bezeichnung)  
(Werte)

G: **BRAKING COEFFICIENTS /  
ESTIMATED**  
**BRAKING ACTION AT** (time)  
**RUNWAY** (designator)  
(values)

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

B: (Teil der Befeuerung)  
**AUSGEFALLEN**

G: (part of lighting system)  
**UNSERVICEABLE**

B: (Art) **BEFEUERUNG**  
(Betriebszustand)

G: (type) **LIGHTING** (status)

- B: **ILS / GBAS** (Betriebsstufe)  
(Betriebszustand)
- B: (Bezeichnung der Sicht- oder  
anderer Anflughilfe) **PISTE**  
(Bezeichnung) (Beschreibung  
der Mängel)

- G: **ILS / GBAS** (category)  
(status)
- G: (specify visual or non-visual  
aid) **RUNWAY** (designator)  
(description of deficiencies)

### 3.37 Meteorologische Bedingungen

Meteorological conditions

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

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

- B: **SICHT** (Ziffern) **METER /**  
**KILOMETER**

- G: **VISIBILITY** (figures) **METRES**  
**/ KILOMETRES**

Angabe des Bedeckungsgrads  
der Bewölkung :

Transmission of the cloud  
coverage :

- **WOLKENLOS**
- **GERING BEWÖLKT**  
(1-2/8)
- **LOCKERE**  
**BEWÖLKUNG** (3-4/8)
- **DURCHBROCHEN**  
**BEWÖLKT** (5-7/8)
- **BEDECKT** (8/8)
- **KEINE MARKANTEN**  
**WOLKEN**

- **SKY CLEAR**
- **FEW** (1-2/8)
- **SCATTERED** (3-4/8)
- **BROKEN** (5-7/8)
- **OVERCAST** (8/8)
- **NO SIGNIFICANT**  
**CLOUDS**

- B: **MELDEN SIE**  
**FLUGBEDINGUNGEN**

- G: **REPORT FLIGHT**  
**CONDITIONS**

3.4 Feststellen der Position

Determining of position

B: **SCHALTEN SIE  
LANDESCHEINWERFER EIN**

G: **SHOW LANDING LIGHTS**

3.5 Informationen über Zeiten

Information on times

L: **ERBITTE UHRZEIT /  
LANDEZEIT / ABFLUGZEIT**

A: **REQUEST TIME CHECK /  
LANDING TIME / AIRBORNE  
TIME**

B: **ZEIT** (Zeit)

G: **TIME** (time)

B: **ABFLUGZEIT** (Zeit)

G: **AIRBORNE \*AT / TIME\*** (time)

#### 4. FREQUENZ-/KANALWECHSEL FREQUENCY-/ CHANNEL CHANGE

4.1 IFR sowie VFR im Luftraum der Klasse C vor Frequenz-/ Kanalwechsel  
IFR as well as VFR in airspace Class C before frequency-/ channel change

B: *UM / ÜBER (Zeit/Position)* <b>RUFEN</b> <b>SIE</b> *JETZT* (Bodenfunkstelle) *AUF* (Frequenz / Kanal)	G: *AT / OVER (time or significant point)* <b>CONTACT</b> *NOW* (unit) *ON* (frequency / channel)
B: <b>FALLS KEIN KONTAKT</b> (Anweisungen)	G: <b>IF NO CONTACT</b> (instructions)
L: <b>ERBITTE</b> *FREQUENZ/KANAL* <b>WECHSEL</b> *AUF (Frequenz/Kanal)	A: <b>REQUEST</b> *FREQUENCY/CHANNEL* <b>CHANGE</b> *TO (frequency/channel)*
B: *FREQUENZ/KANAL* <b>WECHSEL</b> <b>GENEHMIGT</b>	G: *FREQUENCY/CHANNEL* <b>CHANGE APPROVED</b>

4.2 IFR nach Frequenz-/ Kanalwechsel  
IFR after frequency-/ channel change

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

Anmerkung: Bei einem Wechsel von der Anflugkontrolle zur Flugplatzkontrolle entfällt die Angabe der Flughöhe, bzw. der passierten und der freigegebenen Flughöhe. Zusätzliche Regelungen siehe unter Punkt 10., Absatz (7).

Note: When changing from approach control to aerodrome control the indication of the level, resp. the passed and cleared level is not required. Additional requirements see point 10., paragraph (7).

A: **RUNWAY** (designator)

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

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

A: (speed, if a speed was assigned)

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

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

#### 4.3 VFR und IFR

##### VFR and IFR

B: **VERLASSEN** \*DER  
FREQUENZ/KANAL\*  
**GENEHMIGT** \*FÜR (Ziffer) /  
MINUTE(N)\*

G: **APPROVED TO LEAVE**  
\*FREQUENCY/CHANNEL\*  
\*FOR (figures) MINUTE(S)\*

B: **BLEIBEN SIE AUF DIESER  
FREQUENZ/KANAL** \*BIS  
(Position / Zeit / Flughöhe) /  
FÜR (Ziffer) MINUTE(N)\*

G: **REMAIN \*ON\* THIS  
FREQUENCY/CHANNEL**  
\*UNTIL ( significant point /  
time / level) / FOR (figures)  
MINUTE(S)\*

B: \*WENN BEREIT\* **RUFEN SIE**  
(Bodenfunkstelle) \*AUF\*  
(Frequenz/Kanal)

G: \*WHEN READY\* **CONTACT**  
(unit) \*ON\*  
(frequency/channel)

B: <b>UM / ÜBER / AM</b> (Zeit / Position) <b>RUFEN SIE</b> (Bodenfunkstelle) *AUF* (Frequenz/Kanal)	G: <b>AT / OVER</b> (time / significant point) <b>CONTACT</b> (unit) *ON* (frequency/channel)
B: *NACH DEM ABHEBEN* <b>STAND BY FÜR</b> (Bodenfunkstelle)*AUF* (Frequenz/Kanal)	G: *WHEN AIRBORNE* <b>STAND BY FOR</b> (unit) *ON* (frequency/channel)
B: <b>MONITOR</b> (Bodenfunkstelle) *AUF* (Frequenz/Kanal)	G: <b>MONITOR</b> (unit) *ON* (frequency/channel)

Anmerkung: Ein Luftfahrzeug kann angewiesen werden:

a) mit dem Ausdruck **STANDBY** auf eine Frequenz/Kanal zu wechseln und dort auf die baldige Kontaktaufnahme durch die Flugverkehrsdienste zu warten,

b) mit dem Ausdruck **MONITOR** auf eine Frequenz/Kanal zu wechseln, auf der Informationen durch Fluggrundfunksendungen verbreitet werden.

Note: An aircraft may be requested:

a) to **STANDBY** on a frequency/channel when it is intended that the ATS unit will initiate communications soon,

b) to **MONITOR** a frequency/channel when information is being broadcast thereon.

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

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



**B: BESTÄTIGEN SIE ACHT  
KOMMA DREI DREI  
AUSNAHMEGENEHMIGUNG**

**G: CONFIRM EIGHT POINT  
THREE THREE EXEMPTED**

**L: BESTÄTIGE / NEGATIV  
ACHT KOMMA DREI DREI  
AUSNAHMEGENEHMIGUNG**

**A: AFFIRM / NEGATIVE EIGHT  
POINT THREE THREE  
EXEMPTED**

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

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

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

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

#### 4.5 UHF Verfügbarkeit

UHF Capability

**B: BESTÄTIGEN SIE UHF**

**G: CONFIRM UHF**

**L: BESTÄTIGE UHF / NEGATIVE  
UHF**

**A: AFFIRM UHF / NEGATIVE UHF**

**5. FLÜGE NACH SICHTFLUGREGELN IM LUFTRAUM DER KLASSEN C UND D (nicht Kontrollzone)**

**FLIGHTS ACCORDING TO VISUAL FLIGHT RULES IN AIRSPACE CLASSES C AND D (not control zone)**

5.1 Flüge unterhalb Flugfläche 100

Flights below flight level 100

L: (Lfz.-Muster) (Position) <b>VFR IN</b> (Ziffern) <b>FUSS /</b> <b>FLUGFLÄCHE</b> (Ziffern) <b>ERBITTE DURCHFLUG</b> <b>DURCH LUFTRAUM</b> <b>CHARLIE / DELTA ÜBER</b> (Flugstrecke) (Ziffern) <b>FUSS /</b> <b>FLUGFLÄCHE</b> (Ziffern)	A: (type of aircraft) (significant point) <b>VFR AT</b> (figures) <b>FEET</b> <b>/ FLIGHT LEVEL</b> (figures) <b>REQUEST CROSSING</b> <b>AIRSPACE CHARLIE /</b> <b>DELTA VIA</b> (route) (figures) <b>FEET / FLIGHT LEVEL</b> (figures)
---	--

5.12 Durchflugfreigabe

Crossing clearance

B: <b>DURCHFLUG GENEHMIGT</b> <b>ÜBER</b> (Flugstrecke) (Ziffern) <b>FUSS / FLUGFLÄCHE</b> (Ziffern)	G: <b>CROSSING APPROVED VIA</b> (route) (figures) <b>FEET /</b> <b>FLIGHT LEVEL</b> (figures)
---	---

5.13 Einflug in den Luftraum

Entry into the airspace

B: <b>SIE FLIEGEN IN LUFTRAUM</b> <b>CHARLIE / DELTA EIN</b>	G: <b>YOU ARE ENTERING</b> <b>AIRSPACE CHARLIE /</b> <b>DELTA</b>
---	---

## 5.14 Streckenanweisung

### Route instruction

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

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

## 5.15 Höhenanweisung

### Level instruction

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

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

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

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

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

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

B: **MELDEN SIE VERLASSEN /**  
**DURCHFLIEGEN /**  
**ERREICHEN VON** (Ziffern)  
**FUSS / FLUGFLÄCHE**  
(Ziffern)

G: **REPORT LEAVING /**  
**PASSING / REACHING**  
(figures) **FEET / FLIGHT**  
**LEVEL** (figures)

## 5.16 Halteanweisung

### Holding instructions

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

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

### 5.17 Anfordern einer geänderten Freigabe (z.B. wegen Wetters)

Request for revised clearance (e.g. due to weather)

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

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

### 5.18 Verlassen des Luftraums

Leaving the airspace

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

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

L: **VERLASSE LUFTRAUM CHARLIE / DELTA**

A: **LEAVING AIRSPACE CHARLIE / DELTA**

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

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

### 5.2 Flüge in und oberhalb Flugfläche 100

Flights at and above flight level 100

#### 5.21 Anforderung einer Freigabe

Clearance request

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

## 5.22 Freigabe

Clearance

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

## 5.23 Anweisung zum Verlassen des Luftraums

Instruction to leave airspace

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

## 5.3 Anweisungen bei Radarführung

Instructions for radar vectoring

B: **SQUAWK** (Code)

G: **SQUAWK** (code)

B: **SQUAWK IDENT**

G: **SQUAWK IDENT**

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

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

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

G: **RADAR CONTACT**  
\*(significant point)\*

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

G: **TURN LEFT / RIGHT  
HEADING** (three figures)  
\*FOR SEPARATION\*

## 5.31 Beendigung der Radarführung

Termination of radar vectoring

B: **RADARFÜHRUNG BEENDET  
ÜBERNEHMEN SIE  
EIGENNAVIGATION  
POSITION** (Position)

G: **RADAR VECTORING  
TERMINATED RESUME  
OWN NAVIGATION  
POSITION** (significant point)

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

### 6.1 Anweisungen Instructions

#### 6.11 Abfluganweisungen Departure instructions

- G: **CLEARED** (designator) **DEPARTURE**
- G: **\*WHEN AIRBORNE\* TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures)
- G: **SET HEADING TO / \*PROCEED\* DIRECT** (significant point) **\*AT (time)\***
- G: **AFTER PASSING / REACHING SET HEADING TO / \*PROCEED\* DIRECT** (significant point) **\*AT (time)\***
- G: **CLEARANCE EXPIRES AT** (time)

#### 6.12 Anfluganweisungen Approach instructions

- A: **REQUEST** (type of approach) **\*RUNWAY (designator)\***
- G: **CLEARED** (type of approach) **\*RUNWAY (designator)\***
- G: **CLEARED** (type of approach) **RUNWAY (designator) FOLLOWED BY CIRCLING RUNWAY** (designator)
- G: **COMMENCE APPROACH AT** (time)
- G: **REPORT RUNWAY / LIGHTS / FIELD IN SIGHT**
- G: **REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN**
- G: **MAINTAIN OWN SEPARATION** (traffic)
- G: **ARE YOU FAMILIAR WITH** (type of approach) **RUNWAY (designator)**

6.2 Warteverfahren  
Holding procedures

6.21 Warteweisungen nach Sicht  
Visual holding instructions

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

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

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

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

A: **REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS**

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

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

6.24 Voraussichtlicher Anflugzeitpunkt

Expected approach time

G: **NO DELAY EXPECTED**

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

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

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

6.3 Radaranflugkontrolle

Radar approach control service

6.31 Bereitstellung des Dienstes

Provision of service

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

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

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

6.32 Anweisungen und Informationen

Instructions and information

G: **YOU WILL INTERCEPT** (navigational aid or track) (distance) **FROM**  
(significant point)

G: **REPORT ESTABLISHED \*ON ILS / LOCALIZER / GLIDE PATH\* \*(or ON  
GBAS / MLS APPROACH COURSE)\***

G: **CLOSING FROM LEFT / RIGHT**

G: **INTERCEPT** (navigational aid)

G: **TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures) **\*TO INTERCEPT**  
(navigational aid)\*

G: **EXPECT VECTOR ACROSS** (navigational aid) \*(reason)\*

G: **THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH** (navigational aid) \*(reason)\*

G: **TAKING YOU THROUGH** (navigational aid) \*(reason)\*



- G: **MAINTAIN** (level) **UNTIL GLIDE PATH \*INTERCEPTION\***
- G: **REPORT RUNWAY** (designator) / **LIGHTS / FIELD IN SIGHT**

### 6.33 Rundsichtradaranflug

#### Surveillance Radar Approach

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

### 6.34 Fehlanflugverfahren

#### Missed approach procedure

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

6.4 Sichtanflug

Visual approach

6.41 Wenn Sichtanflug sofort eingeleitet werden kann

If visual approach can be initiated promptly

A: **REQUEST VISUAL APPROACH** \*RUNWAY (designator)\*

G: **CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY** (designator)

6.42 Wenn Sichtanflug beabsichtigt ist

If visual approach is intended

A: **REQUEST VECTORS FOR VISUAL APPROACH** \*RUNWAY  
(designator)\*

G: **STAND BY FOR VISUAL APPROACH** \*RUNWAY (designator)\*  
\*(reason)\*

G: **ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH** \*RUNWAY  
(designator)\*

A: **ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH** \*RUNWAY (designator)\*

6.43 Übertragung der Staffelungsverpflichtung auf den Luftfahrzeugführer (nur am Tage)

Delegation of the obligation to provide separation to the pilot (only during daytime)

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

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

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

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

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

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

## 6.5 Sichtabflug

Visual departure

### 6.51 Erteilung der Anweisungen für einen Sichtabflug

Issuing visual departure instructions

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

G: **VISUAL DEPARTURE RUNWAY** (designator) **APPROVED TURN LEFT / RIGHT** \*DIRECT\* \*TO\* (heading / significant point) \*CLIMB (level)\*  
\*MAINTAIN VISUAL REFERENCE TO \*THE\* TERRAIN UNTIL (level)\*

G: **ADVISE ABLE** \*TO ACCEPT\* **VISUAL DEPARTURE** \*DIRECT\* \*TO / UNTIL\* (significant point) / altitude

A: **ABLE** \*TO ACCEPT\* **VISUAL DEPARTURE** \*RUNWAY (designator)\*

### 6.25 Zustimmung des Luftfahrzeugführers zu einem Sichtabflug vor dem Start durch

z.B. Zurücklesen einer zusätzlichen Flugverkehrskontrollfreigabe

Pilot's agreement on executing a visual departure prior to take-off, i.e. read back

of additional ATC clearance

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

## 6.6 Parallelbetrieb

### Parallel operations

- G: **CLEARED** (type of approach) **RUNWAY** (designator)
- G: **YOU HAVE CROSSED \*THE\* LOCALIZER TURN LEFT / RIGHT \*IMMEDIATELY\* AND RETURN TO \*THE\* LOCALIZER**
- G: **ILS RUNWAY** (designator) **LOCALIZER FREQUENCY \*IS\*** (frequency)
- G: **TURN LEFT / RIGHT** (number) **DEGREES / HEADING** (three figures) **IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC \*DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH\* CLIMB** (level)

## 6.7 Pistensichtweite

### Runway visual range

- G: **RVR \*RUNWAY (designator)\* \*FIRST PART\* (value) METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED \*SECOND PART\* (value) METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED \*THIRD PART\* (value) METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED \*FOURTH PART\* \*(value) METRES/ NOT AVAILABLE / NOT REPORTED\***
- G: **RVR \*RUNWAY (designator)\* \*TOUCHDOWN ZONE\*(value) METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED \*MID POINT\* (value) METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED \*STOP END\* (value) METRES/ NOT AVAILABLE / NOT REPORTED**
- G: **TRANSMISSOMETER** (significant point) **UNSERVICEABLE**

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

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

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

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

6.8 Flugregelwechsel  
Change of flight rules

6.8.1 Wechsel von IFR nach VFR  
Change from IFR to VFR

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

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

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

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

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

6.8.2 Wechsel von VFR nach IFR  
Change from VFR to IFR

A: **REQUEST IFR CLEARANCE**

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

## 7. KONTROLLIERTE FLÜGE CONTROLLED FLIGHTS

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

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

### 7.1 Erteilung einer Streckenfreigabe

Issuance of en-route clearance

A: **REQUEST \*EN-ROUTE\* CLEARANCE**

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

Anmerkung 1: Falls auf einer Abflugstrecke keine Höhen- und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen veröffentlicht sind, soll die Sprechgruppe **CLIMB** (level) verwendet werden.

Anmerkung 2: Erhält der Luftfahrzeugführer eine Streckenfreigabe über Data Link, so hat der Luftfahrzeugführer die freigegebene Abflugstrecke (SID) unter Einhaltung aller Beschränkungen bis zur veröffentlichten Anfangsflughöhe (published initial level) wie im Luftfahrthandbuch Deutschland beschrieben zu befliegen.

Anmerkung 3: Näheres zu Freigaben auf Abflugstrecken (SID) mit Höhen- und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen s. Punkt 7.24

Anmerkung 4: Ein PDG stellt keine Höhenbeschränkung im Sinne der SID-/STAR Sprechgruppen dar.

- Note 1: If no altitude and/or speed restrictions are published on a departure route, the phrase **CLIMB (level)** shall be used.
- Note 2: If the pilot receives a route approval via data link, the pilot shall fly the approved standard departure route (SID) in compliance with all restrictions up to the published initial level as described in the Aeronautical Information Publication Deutschland.
- Note 3: For more information on Departure Route Clearances (SID) with altitude and/or speed restrictions, see point 7.24.
- Note 4: A PDG does not represent a level restriction in the sense of the SID/STAR phraseology.

Sonstige Freigaben für sonstige Flüge

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A: **UNABLE**

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

7.21 Strecke  
Route

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

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

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



- **TO** (significant point)
  - **DIRECT** (significant point)
  - **VIA** (route and / or significant point(s))
  - **FLIGHT PLANNED ROUTE**
  - **VIA** (distance) **DME ARC** (direction) **OF** (name of DME station)
- G: (level / route) **NOT AVAILABLE** \*DUE TO (reason)\* **ALTERNATIVE(S)**  
**IS / ARE** (levels / routes) \*ADVISE INTENTIONS\*

## 7.22 Flughöhe

### Level

G: **FLIGHT LEVEL** (number)

G: \*ALTITUDE\* / \*HEIGHT\* (number) **FEET**

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

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

G: **MAINTAIN** (level) (followed as necessary by)

- **TO** (significant point)
- **UNTIL PASSING** (significant point)
- **UNTIL** (time)
- **UNTIL ADVISED BY** (unit)
- **UNTIL FURTHER ADVISED**
- **WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE**

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

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

## 7.23 Flughöhenwechsel, Steig- / Sinkraten

Level changes, rates of climb / descent

G: **CLIMB / DESCEND** (followed as necessary by)

- (level)
- **IMMEDIATELY**
- **TO REACH** (level) **AT** (time or significant point)
- **AT** (figures) **FEET PER MINUTE / OR GREATER / LESS** \*(restrictions)\*
- **AT ASSIGNED RATE** \*UNTIL PASSING (level)\*
- **AND MAINTAIN BLOCK** (level) **UNTIL** (level)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.24 Freigaben auf Abflugstrecken (SID) mit  
Höhen- und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen  
Clearances on a SID with published level and/or speed  
Restrictions

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

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.

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

This phraseology means that:

1. The lateral profile of the procedure continue to apply and
2. Speed or level restrictions which have not been referred to will continue to apply

Phraseologies for variations to lateral profile of the SID:

- a) **PROCEED DIRECT** (waypoint), or
- b) further vectoring instructions

These phraseologies mean that:

Speed and level restrictions associated with the bypassed waypoints are cancelled.

G: **CLIMB UNRESTRICTED** (level)

- Anmerkung 1: Die Freigabe UNRESTRICTED 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.
- Anmerkung 2: Eine Freigabe in Verbindung mit einer Steigrate hebt alle veröffentlichten Höhen- und Geschwindigkeitsbeschränkungen der SID auf.
- Anmerkung 3: Falls auf Abflugstrecken keine weiteren Höhen- und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen veröffentlicht sind, soll die Sprechgruppe CLIMB (level) verwendet werden.
- Anmerkung 4: Ein PDG stellt keine Höhenbeschränkung im Sinne der SID-/STAR Sprechgruppen dar.

- 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.
- Note 2: A clearance containing rates of climb cancels all published level and speed restrictions of the SID.
- Note 3: If there are no remaining published level and/or speed restrictions on the SID, the phrase **CLIMB** (level) shall be used.
- Note 4: A PDG does not constitute a level restriction in terms of SID-/STAR-phraseology.

Phraseology to return to SID:

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

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

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.

7.25 Freigaben auf Einflugstrecken (STAR/TRANSITION) mit Höhen- und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen  
Clearances on a STAR/TRANSITION with published level and/or speed restrictions

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

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

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.

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

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.

Phraseologies for variations to lateral profile of the STAR:

- a) **PROCEED DIRECT** (waypoint), or
- b) **VECTERING**

These phraseologies mean that:

Speed and level restrictions associated with the bypassed waypoints are cancelled.

G: **DESCEND UNRESTRICTED** (level)

- Anmerkung 1: Die Freigabe 'UNRESTRICTED' 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.
- Anmerkung 2: Eine Freigabe in Verbindung mit einer Sinkrate hebt alle veröffentlichten Höhen- und Geschwindigkeitsbeschränkungen der STAR auf.
- Anmerkung 3: Falls auf Einflugstrecken (STAR/TRANSITION) keine weiteren Höhen- und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen veröffentlicht sind, soll die Sprechgruppe **DESCEND** (level) verwendet werden.
- Note 1: The clearance 'UNRESTRICTED' means that the pilot is not obliged to apply to the level and speed restrictions of the STAR/TRANSITION down to the cleared level. Speed restrictions due to the airspace class are not cancelled.
- Note 2: A clearance containing rates of descend cancels all published level and speed restrictions of the STAR.
- Note 3: If there are no remaining published level and/or speed restrictions on the STAR/TRANSITION, the phrase **DESCEND** (level) shall be used.

Phraseology to return to SID/STAR:

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

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

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.

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

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

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

**A: REQUEST VMC DESCENT / CLIMB**

7.27 Spezifizierung von Reiseflughöhen

Specification of cruising levels

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

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

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

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

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

7.28 Nutzung der eingewählten Flughöhe

Use of selected level

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

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

## 7.3 Anweisungen

### Instructions

## 7.31 Kursanweisungen

### Heading instructions

G: **LEAVE** (significant point) **HEADING** (three figures) \*e.g. : AT (time)\*

G: **CONTINUE HEADING** (three figures)

G: **CONTINUE PRESENT HEADING**

G: **FLY HEADING** (three figures) \*WHEN ABLE PROCEED DIRECT (designator) (significant point)\*

G: **TURN LEFT / RIGHT** (figures) **DEGREES / HEADING** (three figures)

G: **TURN LEFT / RIGHT IMMEDIATELY** (number of degrees) **DEGREES / HEADING** (three figures) **TO AVOID \*UNIDENTIFIED\* TRAFFIC** (bearing by clock-reference and distance)

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

G: **ORBIT LEFT / RIGHT** \*(reason)\*

G: **STOP TURN HEADING** (three figures)

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

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

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



## 7.32 Geschwindigkeiten

### Speeds

A: **SPEED** (figures) **KNOTS / MACH** (number)

G: **REPORT INDICATED AIRSPEED / MACH NUMBER / SPEED**

G: **MAINTAIN** (figures) **KNOTS / MACH** (number) \*UNTIL (significant point)\*  
\*OR GREATER / OR LESS\*

G: **MAINTAIN PRESENT SPEED**

G: **FLY SPEED MACH** (number) / (figures) **KNOTS**

G: **DO NOT EXCEED MACH** (number) / (figures) **KNOTS**

G: **INCREASE / REDUCE SPEED \*TO\*** (figures) **KNOTS / MACH** (number)

G: **INCREASE / REDUCE SPEED BY** (figures) **KNOTS / MACH** (number)

G: **RESUME NORMAL / PUBLISHED SPEED**

G: **NO \*ATC\* SPEED RESTRICTIONS**

A: **UNABLE TO COMPLY INDICATED AIRSPEED WILL BE** (figures) **KNOTS / MACH** (number)

Anmerkung 1: Wurde eine Geschwindigkeit angewiesen, ist diese Geschwindigkeit mit der Positionsmeldung zu übermitteln. Die angewiesene Geschwindigkeit ist auch regelmäßig, unabhängig von der Tatsache, ob eine Positionsmeldung zu übermitteln ist oder nicht, mit dem ersten Anruf nach einem Frequenzwechsel zu übermitteln.

Anmerkung 2: Der Luftfahrzeugführer muss die veröffentlichten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Verfahren einhalten, es sei denn, die Geschwindigkeitsbeschränkungen werden vom Lotsen ausdrücklich aufgehoben oder geändert. Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund der Luftraumklassifizierung sind weiterhin einzuhalten. Verbale Geschwindigkeitsanweisungen gelten solange, bis sie wieder aufgehoben werden. Eine Freigabe **DESCEND VIA** oder **CLIMB VIA** hebt die erteilte Geschwindigkeitsanweisung nicht auf.

Note 1: When assigned a speed to maintain, the flight crew shall include this speed in their position reports. The assigned speed shall also be reported on first contact

with an ATC unit after a frequency change, whether or not a full position report is required.

Note 2:

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

7.33 Kurs über Grund (abgesetzt) parallel zur freigegebenen Strecke

Track (offset) parallel to the cleared route

G: **ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET**

G: **PROCEED OFFSET** (distance) **RIGHT / LEFT OF** (route) (track)  
\*CENTRE LINE\* \*AT\* (significant point / time) \*UNTIL (significant point / time)\*

G: **CANCEL OFFSET** (instructions to rejoin cleared flight route / other information)

7.4 Identifizierung von Luftfahrzeugen

Identification of aircraft

G: **SQUAWK** \*(code)\* \*IDENT\*

G: **REPORT HEADING** \*AND FLIGHT LEVEL / ALTITUDE\*

G: **FOR IDENTIFICATION TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures)  
**FOR** (maximum time 2 minutes) **MINUTE(S) / SECONDS**

G: **TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING**

G: **IDENTIFIED / RADAR CONTACT** \*(significant point)\*

G: **NOT IDENTIFIED CONTINUE OWN NAVIGATION**

7.5 Position  
Position

7.51 Positionsinformation durch Flugverkehrskontrolle  
Position information by Air Traffic Control

G: **POSITION** (distance) (direction) **OF** (significant point)

G: **POSITION OVER / ABEAM** (significant point)

7.52 Positionsmeldungen durch Luftfahrzeugführer  
Position reports by pilots

1. Flüge nach Instrumentenflugregeln  
IFR flights

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

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

1.2 Teil f):  
Wurde eine Geschwindigkeit angewiesen, ist diese Geschwindigkeit mit der Positionsmeldung zu übermitteln;  
Element f):

If assigned a speed to maintain, this speed shall be included in the position report.

## 2. Flüge nach Sichtflugregeln

VFR flights

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

### 2.1 Die Angabe der Überflugzeit kann entfallen, wenn die gemeldete Position zum Zeitpunkt der Meldung erreicht wird.

The announcement of the actual time over may be omitted if the significant point is reached at the moment of the report.

## 3. Flüge in der Platzrunde

Flights in the traffic circuit

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

### 7.53 Wenn Positionsmeldungen während der Radarkontrolle unterbleiben sollen

To omit position reports when under radar control

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

### 7.6 Beendigung des Dienstes

Termination of service

- G: **RADAR CONTROL TERMINATED** \*DUE TO (reason)\*

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

## 7.7 Transponder

### Transponder

- |   |  |
|---|--|
| B: <b>HABEN SIE TRANSPONDER</b>                         | G: <b>ARE YOU TRANSPONDER EQUIPPED</b>             |
| L: <b>TRANSPONDER NEGATIV / POSITIV</b>                 | A: <b>NEGATIVE TRANSPONDER / AFFIRM</b>            |
| B: <b>MELDEN SIE TYP / MODE / CODE DES TRANSPONDERS</b> | G: <b>ADVISE TYPE / MODE / CODE OF TRANSPONDER</b> |
| B: <b>*NACH DEM ABHEBEN* SQUAWK</b> (Code)              | G: <b>*WHEN AIRBORNE* SQUAWK</b> (code)            |
| B: <b>RESET SQUAWK</b> *(Mode)* (Code)                  | G: <b>RESET SQUAWK</b> *(mode)* (code)             |
| L: <b>RESETTING</b> (Code)                              | A: <b>RESETTING</b> (code)                         |
| B: <b>BESTÄTIGEN SIE SQUAWK</b>                         | G: <b>CONFIRM SQUAWK</b>                           |
| L: <b>SQUAWK</b> (Code)                                 | A: <b>SQUAWKING</b> (code)                         |
| B: <b>SQUAWK</b> (nach Bedarf gefolgt von)              | G: <b>SQUAWK</b> (followed as necessary by)        |
| - <b>*(Code)* *UND* IDENT</b>                           | - <b>*(code)* *AND* IDENT</b>                      |
| - <b>CHARLIE</b>  | - <b>CHARLIE</b>                                   |
| - <b>STANDBY</b>  | - <b>STANDBY</b>                                   |
| B: <b>SQUAWK MODE 3 ALFA ONLY</b>                       | G: <b>SQUAWK MODE 3 ALFA ONLY</b>                  |

B: <b>ÜBERPRÜFEN SIE HÖHEN- MESSEREINSTELLUNG UND BESTÄTIGEN SIE FLUGHÖHE / (Flughöhe)</b>	G: <b>CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM LEVEL / (level)</b>
B: <b>STOP SQUAWK CHARLIE FALSCHER ANZEIGE</b>	G: <b>STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION</b>
B: <b>STOP SQUAWK</b>	G: <b>STOP SQUAWK</b>
B: <b>ÜBERPRÜFEN SIE MODE S AIRCRAFT ID</b>	G: <b>CHECK MODE S AIRCRAFT ID</b>
B: <b>RESET MODE S AIRCRAFT ID</b>	G: <b>RESET MODE S AIRCRAFT ID</b>

7.8 Besondere Sprechgruppen  
Special phraseologies

7.81 TCAS (ACAS) Sprechgruppen  
TCAS (ACAS) phraseologies

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

7.82 RVSM Sprechgruppen  
RVSM phraseologies

G: <b>CONFIRM RVSM APPROVED</b>
A: <b>NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT</b>
A: <b>NEGATIVE RVSM</b> *(status)*

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

7.83 Allgemeine ADS Sprechgruppen

General ADS phraseologies

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

7.84 ATFCM Sprechgruppen

ATFCM phraseologies

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

## 7.85 CPDLC Sprechgruppen

### CPDLC phraseologies

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



**8. FLUGINFORMATIONSDIENST (erteilt lediglich Informationen und Empfehlungen)**

**FLIGHT INFORMATION SERVICE (issues information and recommendations only)**

8.1 Wetterinformationen

Weather information

8.11 Informationen über besondere Wettererscheinungen

Information about special weather phenomena

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

## 8.12 Von offizieller Wettermeldung abweichende Beobachtung

Observation deviating from official weather report

B: **TURMBEOBACHTUNG**  
**SICHT NACH** (Richtung)  
(Ziffern) **METER**

G: **TOWER OBSERVATION**  
**VISIBILITY TO** (direction)  
(distance) **METRES**

## 8.2 Verkehrsinformation

Traffic information

B: **\*UNBEKANNTER\* VERKEHR**  
(Richtung, Entfernung und  
andere Informationen)

G: **\*UNKNOWN\* TRAFFIC**  
(direction, distance and other  
information)

B: **\*UNBEKANNTER\* VERKEHR**  
(Ziffer) **UHR** (Entfernung)  
**MEILEN** (Flugrichtung)  
(Informationen)

G: **\*UNKNOWN\* TRAFFIC**  
(figure) **O'CLOCK** (bearing by  
clock reference) (distance)  
**MILES** (direction of flight)  
(information)

B: (Verkehr) (Position)

G: (traffic) (significant point)

- **SCHNELL / LANGSAM**  
**FLIEGEND**

- **SLOW / FAST MOVING**

- **KOMMT NÄHER**

- **CLOSING**

- **VON VORNE / SELBE**  
**RICHTUNG**

- **OPPOSITE / SAME**  
**DIRECTION**

- **ÜBERHOLT**

- **OVERTAKING**

- **KREUZT VON LINKS /**  
**VON RECHTS**

- **CROSSING LEFT TO**  
**RIGHT / RIGHT TO LEFT**

Falls bekannt :

If known :

- (Lfz.-Muster)

- (type of aircraft)

- (Flughöhe) /  
(Flughöhenunterschied)  
(Ziffern)\*NICHT  
BESTÄTIGT\*

- (level) / (relative level)  
(figures) \*NOT  
CONFIRMED\*

- **STEIGT / SINKT**

- **CLIMBING /**  
**DESCENDING**

L: **HALTE AUSSCHAU**

A: **LOOKING OUT**

L: <b>VERKEHR / (Lfz.-Muster) IN SICHT</b>	A: <b>TRAFFIC / (type of aircraft) IN SIGHT</b>
L: <b>KEIN *SICHT* KONTAKT</b>	A: <b>NEGATIVE CONTACT</b>
L: <b>ERBITTE AUSWEICHEMP- FEHLUNG / KURSFÜHRUNG</b>	A: <b>REQUEST AVOIDANCE ADVICE / VECTORS</b>
B: <b>EMPFEHLE *LINKS- / RECHTSKURVE* STEUERKURS (drei Ziffern)</b>	G: <b>SUGGEST *LEFT / RIGHT TURN* HEADING (three figures)</b>
B: <b>FREI VON VERKEHR</b>	G: <b>CLEAR OF TRAFFIC</b>
B: <b>KEIN GEMELDETER VERKEHR</b>	G: <b>NO REPORTED TRAFFIC</b>

### 8.3 Navigatorische Unterstützung

Navigational assistance

L: <b>*POSITION UNBEKANNT* ERBITTE NAVIGATORISCHE UNTERSTÜTZUNG *NACH (Position)*</b>	A: <b>*POSITION UNKNOWN* REQUEST NAVIGATIONAL ASSISTANCE *TO (significant point)*</b>
B: <b>SENDEN SIE FÜR PEILUNG</b>	G: <b>TRANSMIT FOR DIRECTION FINDING</b>
B: <b>QDM / QDR (drei Ziffern)</b>	G: <b>QDM / QDR (three figures)</b>
B: <b>SQUAWK (Code)</b>	G: <b>SQUAWK (code)</b>
B: <b>IDENTIFIZIERT *(Position)*</b>	G: <b>IDENTIFIED *(significant point)*</b>
B: <b>RADARKONTAKT *(Position)*</b>	G: <b>RADAR CONTACT *(significant point)*</b>
B: <b>BLEIBEN SIE VMC</b>	G: <b>MAINTAIN VMC</b>
B: <b>ACHTEN SIE AUF SICHERHEITSMINDESTHÖHE / HINDERNISFREIHEIT</b>	G: <b>OBSERVE MINIMUM SAFE HEIGHT / OBSTACLE CLEARANCE</b>
B: <b>EMPFEHLE *LINKS- / RECHTSKURVE* STEUKURS (drei Ziffern)</b>	G: <b>SUGGEST *LEFT / RIGHT TURN* HEADING (three figures)</b>

B: **NAVIGATORISCHE  
UNTERSTÜTZUNG  
BEENDET ÜBERNEHMEN  
SIE EIGENNAVIGATION  
POSITION** (Position oder  
navigatorische Hinweise)

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

#### 8.4 Anweisung zum Schalten des Transponders

To instruct setting of transponder

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

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

L: **RESETTING** (Code)

A: **RESETTING** (code)

B: **BESTÄTIGEN SIE SQUAWK**

G: **CONFIRM SQUAWK**

L: **SQUAWK** (Code)

A: **SQUAWKING** (code)

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

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

- **IDENT**

- **IDENT**

- **CHARLIE**

- **CHARLIE**

- **STANDBY**

- **STANDBY**

B: **STOP SQUAWK**

G: **STOP SQUAWK**

#### 8.5 VFR-Übungsanflug

VFR-Practice Approach

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

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

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

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

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

9.1 Einflug in die RMZ  
Entering RMZ

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

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

9.2 Verlassen der RMZ  
Leaving RMZ

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

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

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

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

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

### 10.1 Aufheben Cancelling

L: <b>ICH HEBE MEINEN FLUGPLAN AUF</b>	A: <b>CANCELLING MY FLIGHT PLAN</b>
B: <b>FLUGPLAN AUFGEHOBEN UM (Zeit)</b>	G: <b>FLIGHT PLAN CANCELLED AT (time)</b>

Anmerkung: Der Flugplan ist aufgehoben, Landemeldung nicht erforderlich.

Note: Flight plan is cancelled, report of arrival not necessary.

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

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

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

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

### 10.3 Schließen des Flugplans

Closing of flight plan

L: \*LANDEZEIT (Ziffern)\*  
**ERBITTE SCHLIESSUNG  
MEINES FLUGPLANS**

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

B: **FLUGPLAN GESCHLOSSEN  
UM** (Ziffern)

G: **FLIGHT PLAN CLOSED AT**  
(figures)

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

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

## 11. NOTVERFAHREN EMERGENCY PROCEDURES

### 11.1 Funkausfall

Radio failure

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



### 11.11 Blindsendung

Blind transmission

B: **BLINDSENDUNG**  
(Anweisungen / Information)

G: **TRANSMITTING BLIND**  
(instructions / information)

### 11.2 Notsinkflug

Emergency descent

A: **EMERGENCY DESCENT** (intentions / actions)

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

Anmerkung: Diese Meldung wird im Falle eines Notsinkflugs auf der Kontroll- und ggf. auf der Fluginformationsfrequenz ausgestrahlt.

Note: In the event of an emergency descent this message will be broadcasted on control and if necessary on flight information frequency.

### 11.3 Verfahren bei Ausfall des Kurskreisels

No gyro procedures

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

G: **TURN LEFT / RIGHT NOW**

G: **STOP TURN NOW**

11.31 Nach Erreichen des Endanflugs

When established on final

**G: MAKE ALL TURNS RATE HALF**

11.4 Transponderschaltung

Transponder setting

11.41 Wenn der Notfallcode gesendet werden soll

To request emergency code

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

11.5 Treibstoffschnellablass unter FL 130 (FL 160 im Alpengebiet)

Fuel dumping below FL 130 (FL 160 in the Alpine area)

**B: AN ALLE** (Bodenfunkstelle)  
**VORSICHT**  
**TREIBSTOFFSCHNELLABLA**  
**SS WIRD DURCHGEFÜHRT**  
**VON** (Lfz.-Muster) **ÜBER**  
(Position) **MIT KURS**  
(Richtung) **VON** (Flughöhe)  
**DER LUFTRAUM BIS 10**  
**MEILEN UM DAS GEBIET**  
**DES TREIBSTOFFSCHNELL-**  
**ABLASSES IST ZU MEIDEN**

**G: ALL STATIONS** (unit) **USE**  
**CAUTION FUEL DUMPING**  
**IN PROGRESS BY** (type of  
aircraft) **AT** (significant point)  
**ON COURSE** (direction)  
**FROM** (level) **AVOID FLIGHT**  
**WITHIN 10 MILES OF FUEL**  
**DUMPING AREA**

**B: AN ALLE** (Bodenfunkstelle)  
**TREIBSTOFFSCHNELLABLA**  
**SS WURDE**  
**DURCHGEFÜHRT ÜBER**  
(Position) **VON** (Flughöhe)  
**DIESES GEBIET IST BIS**  
(Zeit) **ZU MEIDEN**

**G: ALL STATIONS** (unit) **FUEL**  
**DUMPING HAD BEEN IN**  
**PROGRESS AT** (significant  
point) **FROM** (level) **AVOID**  
**THIS AREA UNTIL** (time)

## 11.6 Unterstützung von VFR-Flügen in navigatorischen Schwierigkeiten

Assistance for VFR flights encountering navigational difficulties

L: <b>HABE ORIENTIERUNGSVERLUST ERBITTE UNTERSTÜTZUNG</b>	A: <b>LOSS OF POSITION REQUEST ASSISTANCE</b>
B: <b>ERBITTE VERBLEIBENDE FLUGZEIT</b>	G: <b>REQUEST REMAINING FLIGHT TIME</b>
B: <b>KÖNNEN SIE NACH SICHT WEITERFLIEGEN</b>	G: <b>ARE YOU ABLE TO CONTINUE VISUALLY</b>
B: <b>SIE KÖNNEN AUF (Ziffern) FUSS / FLUGFLÄCHE (Ziffern) SINKEN</b>	G: <b>YOU MAY DESCEND (figures) FEET / FLIGHT LEVEL (figures)</b>
B: <b>EMPFEHLE (Ziffern) GRAD NACH LINKS / RECHTS ZU DREHEN</b>	G: <b>SUGGEST TO TURN (figures) DEGREES TO THE LEFT / RIGHT</b>

## 11.7 Ausfall von Radar

Radar equipment degradation

B: <b>SEKUNDÄRRADAR AUSGEFALLEN</b> (weitere Information wie benötigt)	G: <b>SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE</b> (appropriate information as necessary)
B: <b>PRIMÄRRADAR AUSGEFALLEN</b> (weitere Information wie benötigt)	G: <b>PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE</b> (appropriate information as necessary)

11.8 Sprechgruppen für Warnanzeigen  
Alerting phraseologies

11.81 Warnanzeige für Unterschreitung der Mindestflughöhe  
Low level warning

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

11.82 Warnanzeige für Bodenannäherung  
Terrain alert

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

11.83 Warnanzeige für Luftfahrzeugannäherung  
Collision alert

G: **COLLISION ALERT** (appropriate information or instructions, as necessary)

11.84 Minimum fuel Warnung  
Minimum fuel warning

A: **MINIMUM FUEL**

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

## 11.9 Übertragbare Krankheiten

Communicable disease

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

**G: READY TO COPY**

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

**G: ROGER**

**12. 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**

11.1 Herstellung der Sprechfunkverbindung

Establishing radio telephony communications

L: (Ortsangabe) **TURM, UAS** (Name)  
A: (Location) **TOWER, UAS** (name)

B: **UAS** (Name), (Ortsangabe)  
G: **UAS** (name), (location) **TOWER TURM**

Anmerkung: Der „Name“ des UAS (beispielsweise Ort, Firma, Organisation oder Missionsname) wird im Zuge der schriftlichen Beantragung der Vorabfreigabe zwischen Platzkontrolle und Steuerer festgelegt.

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.

12.2 Flugverkehrskontrollfreigabe

Air traffic control clearance

L: (Position) **ERBITTE ABFLUG** (Position/Flugrichtung) / (Flughöhe) / (Flugdauer) \*VORRANG (Begründung)\*  
A: (Position) **REQUEST DEPARTURE** (position/direction) / (level)/ (flight duration) \*PRIORITY (reason)\*

B: **FLUG** (Position/Flugrichtung)/ (Flughöhe) / (Flugdauer)  
**GENEHMIGT, MELDEN SIE BEENDIGUNG DES FLUGES**  
G: **FLIGHT** (position/direction) / (level) / (flight duration)  
**APPROVED, REPORT TERMINATION OF FLIGHT**

### 12.3 Änderung der Flugverkehrskontrollfreigabe

Change of air traffic control clearance

L: (Position) <b>ERBITTE</b> <b>ÄNDERUNG</b> (Flugroute) / (Flughöhe) / (Flugdauer)	A: (Position) <b>REQUEST CHANGE OF</b> (route) / (level) / (flight duration)
B: (Flugroute) / (Flughöhe) / (Flugdauer) <b>GENEHMIGT</b>	G: (Route) / (level) / (flight duration) <b>APPROVED</b>
B: *AUFGRUND WETTERÄNDERUNG / VERKEHR / VORRANGVERKEHR* <b>FLUG</b> <b>NICHT WEITER MÖGLICH,</b> <b>LANDEN SIE JETZT</b>	G: *DUE TO WEATHER CHANGE / TRAFFIC / PRIORITY TRAFFIC* <b>FLIGHT NOT LONGER APP-</b> <b>ROVED, LAND IMMEDIATELY</b>
L: <b>LANDE / GELANDET</b>	A: <b>LANDING / LANDED</b>

### 12.4 Beendigung des Fluges

Termination of flight

L: <b>UAS</b> (Name), *(Position)*, <b>FLUG BEENDET</b>	A: <b>UAS</b> (Name), *(position)*, <b>FLIGHT</b> <b>TERMINATED</b>
B: *VERSTANDEN*, <b>VERLASSEN DER</b> <b>FREQUENZ/KANAL</b> <b>GENEHMIGT</b>	G: *ROGER*, <b>APPROVED TO LEAVE</b> <b>FREQUENCY/CHANNEL</b>
L: <b>VERLASSE</b> <b>FREQUENZ/KANAL</b>	A: <b>LEAVING</b> <b>FREQUENCY/CHANNEL</b>

## 12.5 Ablehnung von Flugverkehrskontrollfreigaben

Denial of air traffic control clearances

**B: NEGATIV / NICHT  
GENEHMIGT AUFGRUND  
FEHLENDER  
VORANMELDUNG /  
AUFGRUND VERKEHR /  
AUFGRUND  
VORRANGVERKEHR /  
AUFGRUND WETTER  
\*ERWARTEN SIE  
GENEHMIGUNG UM (Zeit) / IN  
(Minuten)\***

**G: NEGATIVE / NOT APPROVED  
DUE TO MISSING NOTICE IN  
ADVANCE / TRAFFIC / PRIORITY  
TRAFFIC / WEATHER \*EXPECT  
APPROVAL AT (time) / IN  
(minutes)\***

## 12.6 Meldung bei Kontrollverlust

Notification in case of loss of control

**L: UAS (Name)  
KONTROLLVERLUST, UAS  
ABSTURZ (Position) / UAS  
BEWEGT SICH IN  
(Flugrichtung), (Flughöhe)**

**A: UAS (Name) LOSS OF  
CONTROL, UAS CRASHED  
(Position) / UAS MOVING IN  
(direction), (level)**

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.

Note: “Direct vicinity of aerodrome” is defined as the surrounding aerodrome fence and the distance of 1.5 kilometers to the fence.



Diese Bekanntmachung tritt am 05.11.2020 in Kraft. Gleichzeitig wird die Bekanntmachung über die Sprechfunkverfahren vom 18.07.2019 (NfL 1-1694-19) aufgehoben.

Langen, den 19.10.2020  
Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung  
SOP/07.00.01/0001-004/2020

Im Auftrag

H I R T