

REPUBLIK ÖSTERREICH

AUSTRO CONTROL GmbH
LUFTFAHRTINFORMATIONSDIENST
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA



AUSTRO CONTROL GmbH
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 3211
FAX: +43 5 1703 / 2056
AFTN: LOWWYNYX
EMAIL: nof@astrocontrol.at

REPUBLIC OF AUSTRIA

AIC A 8/24

19 SEP 2024

INKRAFTTRETUNGSDATUM / EFFECTIVE DATE: 31 OCT 2024

SPRECHFUNKVERFAHREN FÜR DEN BEWEGLICHEN FLUGFUNKDIENST

Die neue Fassung der **“Sprechfunkverfahren für den beweglichen Flugfunkdienst”** wird hiermit als AIC A 8/24 übermittelt.

Mit Wirkung 31 OCT 2024 wird AIC A 21/23 durch AIC A 8/24 ersetzt.

Die Änderungen zur Vorversion finden Sie im Änderungsverzeichnis am Ende des Dokuments auf Seite 139.

AIC A 8/24 **Sprechfunkverfahren für den beweglichen Flugfunkdienst** dient unter anderem als Grundlage für den Erwerb eines österreichischen Sprechfunkzeugnisses für den beweglichen Flugfunkdienst.

Für österreichische Funkerzeugnisprüfungen gilt der Inhalt dieses AICs ab 01 JAN 2025.

Für Rückmeldungen kontaktieren Sie bitte apd@astrocontrol.at

RADIO COMMUNICATION PROCEDURES FOR THE AERONAUTICAL MOBILE SERVICE

The new edition of the **“Radio communication procedures for the aeronautical mobile service”** is hereby provided as AIC A 8/24.

AIC A 21/23 is replaced by AIC A 8/24 WEF 31 OCT 2024.

Changes to the previous version are found in the list of amendments at the end of the document, on page 139.

AIC A 8/24 **Radio communication procedures for the aeronautical mobile service** serves, inter alia, as a basis for obtaining an Austrian radiotelephony certificate for the aeronautical mobile service.

For Austrian radiotelephony certificate examinations, the contents of this AIC shall apply as of 01 JAN 2025.

For feedback please contact apd@astrocontrol.at.

Seite wurde absichtlich leer
gelassen.

Page has been left blank
intentionally.

SPRECHFUNKVERFAHREN
FÜR DEN BEWEGLICHEN
FLUGFUNKDIENST

RADIO COMMUNICATION
PROCEDURES FOR THE
AERONAUTICAL MOBILE SERVICE

AIC A 8/24



INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG / INTRODUCTION	2
2. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN / GENERAL	3
2.1. Richtlinien für die Übermittlung / Guidelines for Transmission	3
2.2. Ausübung des Flugfunkdienstes / Execution of Radio Telephony	3
2.3. Art und Rangfolge der Meldungen / Categories of Messages	4
2.4. Streichung einer Meldung / Cancellation of Messages	8
2.5. Sprache / Language	8
2.6. Übermitteln von Zahlen / Transmission of Numbers	8
2.7. Übermittlung von Sprechfunkfrequenzen / Transmission of RTF Frequencies	11
2.8. Übermittlung der Uhrzeit / Transmission of Time	12
2.9. Übermittlung von Flughöhen / Transmission of Levels	12
2.10. Buchstabieren im Sprechfunkverkehr / Word Spelling in Radiotelephony	12
2.11. Verfahren der Übermittlung / Transmitting Technique	14
3. SPRECHFUNKVERFAHREN / RADIOTELEPHONY PROCEDURES	15
3.1. Standard-Redewendungen / Standard Words and Phrases	15
3.2. Rufzeichen / Call Signs	17
3.3. Herstellen der Sprechfunkverbindung / Establishment of Radiotelephony Communications	21
3.4. Bord-Bord Funkverkehr / Interpilot Communication	24
3.5. Mehrfachanruf / Multiple Call	24
3.6. Allgemeiner Anruf / General Call	24
3.7. Testverfahren / Test Procedures	25
3.8. Austausch von Meldungen / Exchange of Communications	25
3.9. Gewährleistung der Funkverbindung/zu Verwendende Frequenzen / Assurance of RTF Communication/Frequencies to be used	27
3.10. Übergabe des VHF-Sprechfunkverkehrs / Transfer of VHF Communications	29
3.11. Besondere Sprechfunkverfahren / Specific Communication Procedures	29
4. SONDERFÄLLE / CONTINGENCIES	31
4.1. Sprechfunkverfahren für Not- und Dringlichkeitsverkehr / Distress and Urgency Communication Procedures	31
4.2. Widerrechtlicher Eingriff / Acts of Unlawful Interference	37
4.3. Peilfunk / Direction Finding	37
4.4. Ausfall der Sprechfunkverbindung / Voice Communications Failure	38
4.5. Blockierte Frequenz / Blocked Frequency	40
4.6. Unzulässige Benutzung von ATC Frequenzen / Unauthorized Use of ATC Frequency	40
4.7. Kraftstoffmindestmenge und Kraftstoff-Notfall / Minimum Fuel and Fuel Emergency	41
4.8. Transpondercodes im Notfall / Transponder Codes in Case of Emergency	41
5. PHRASEOLOGIE / PHRASEOLOGIES	43
5.1. Inhaltsverzeichnis Phraseologie / Contents of Phraseologies	44
5.2. Anwendung / Application	44
5.3. Kontrollierte Flugplätze / Controlled Aerodromes	47
5.4. Flugplätze ohne Flugverkehrskontrolle / Aerodromes without Air Traffic Control	60
5.5. Diverse Flugplatzphraseologie / Miscellaneous Aerodrome Phraseology	62
5.6. Allgemeine Phraseologie für die Flugabwicklung / General Flight Handling Phraseology	68
5.7. Zusätzliche Phraseologie für Instrumentenflüge und Radardienste / Additional Phraseologies for IFR Flights and Surveillance Services	82
5.8. Sonderfälle im Sprechfunkverkehr / Phraseologies in Contingencies	96
5.9. Militär Phraseologie / Military Phraseologies	99
Anlage 1 Ansteuern von Luffahrzeugen / Appendix 1 Interception	103 / 107
Anlage 2 Begriffsbestimmungen / Appendix 2 definitions	110
Anlage 3 Abkürzungen zur Übermittlung von Wettermeldungen / Appendix 3 abbreviations for transmissions of met messages	112
Anlage 4 Technische Spezifikationen für Luffahrzeugbeobachtungen und Meldungen im Sprechfunkverkehr / Appendix 4 technical specifications related to aircraft observations and reports by voice communications	128 / 133
Anlage 5 Quellenverzeichnis / Appendix 5 sources	138
Änderungsverzeichnis / List of amendments	139

1. EINLEITUNG

- 1.1. Die Richtlinien und Phraseologien in diesem Handbuch wurden zum Zweck der Gewährleistung einheitlicher Sprechfunkverfahren niedergeschrieben. Sie wurden auf Grundlage von SERA Vorschriften sowie ICAO Dokumenten und Anhängen erstellt.
- 1.2. Nichtsdestotrotz kann mit Standardphraseologie nicht jede denkbare Situation abgedeckt werden. Dennoch werden Missverständnisse durch die Anwendung von Standardphraseologie im Sprechfunkverkehr auf ein Minimum reduziert.
- 1.3. Neben der korrekten Verwendung von Phraseologie und angemessenen Sprachkenntnissen ist es auch wichtig zu beachten, dass die Sprache, die im Sprechfunkverkehr verwendet wird, häufig nicht die Muttersprache des Empfängers oder des Übermittlers ist. Das Bewusstsein über diese Tatsache trägt zu einer sichereren Kommunikation bei.
- 1.4. Ausreichende Sprachbefähigung der jeweils gesprochenen Sprache ist vorgeschrieben.
- 1.5. Übermittlungen sollten langsam und deutlich erfolgen. Direkte Aussagen (z.B. „behalten sie 250 Knoten bei“, „melden Sie (Ort)“) sind leichter zu verstehen als ungenaue Anweisungen, Umgangssprache oder Slang (z.B. „halten Sie hohe Geschwindigkeit“, rufen Sie mich über (Ort))
- 1.6. In diesem Dokument haben die aufgeführten Wörter die folgende Bedeutung:
 - a) MUSS bedeutet, einer Forderung muss nachgekommen werden
 - b) SOLL, SOLLTE kennzeichnet eine Empfehlung
 - c) KANN, DARF stellt eine Möglichkeit dar, der nachgekommen werden kann.
- 1.7. Folgende Abkürzungen werden verwendet:
L: Luftfunkstelle
B: Bodenfunkstelle
- 1.8. Die korrekte Aussprache der englischen Ziffern (WOAN, TUH, TRI, FOHR) wird der Einfachheit halber normalerweise nicht berücksichtigt.

1. INTRODUCTION

- 1.1. The guidelines and phraseologies detailed in this manual have been established for the purpose of ensuring uniformity in RTF communications. They are based on SERA regulations, ICAO Documents and ICAO Annexes.
- 1.2. However, it is not possible to provide phraseologies to cover every conceivable situation which may arise. If standard phrases are adhered to when composing a message, any possible ambiguity will be reduced to a minimum.
- 1.3. In addition to correct use of phraseologies and adequate language proficiency, it is also important to keep in mind that the language being used in radiotelephony is often not the first language of the receiver or originator of a transmission. An awareness of the special difficulties faced by second-language speakers contributes to safer communications.
- 1.4. Sufficient proficiency in the language being used is also required.
- 1.5. Transmissions should be slow and clear. Direct statements which avoid idiomatic expressions (i.e. "maintain 250 kt", "report (location)") are easier to understand than indirect statements or colloquialisms or slang (i.e. "maintain high speed", "call me (location)").
- 1.6. The words listed below have following meaning in this document:
 - a) the words MUST or SHALL indicate that compliance is compulsory.
 - b) the word SHOULD indicates a recommendation.
 - c) the word MAY indicates an option.
- 1.7. Following abbreviations are used:
A: Aircraft radio station
G: Ground radio station
- 1.8. The correct English pronunciation of digits (WUN, TOO, TREE, FOW-er) is normally not given attention for better readability.

2. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

2.1. RICHTLINIEN FÜR DIE ÜBERMITTLUNG

- a) 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 Normalsprache zu verwenden.
- b) Bei der Durchführung des Sprechfunkverkehrs ist auf die Einhaltung von Funkdisziplin zu achten.
- c) Höflichkeitsfloskeln sollten vermieden werden.
- d) Die Grenzen der menschlichen Leistungsfähigkeit (insbesondere Sprechweisen und Akzente), die einen Einfluss auf das korrekte Verständnis der übermittelten Nachricht haben können, sollten stets berücksichtigt werden.
- e) Die Übermittlung von Meldungen, die nicht in „Art und Rangfolge der Meldungen“ beschrieben sind, müssen auf Flugfunkfrequenzen vermieden werden, wenn der feste Flugfernmeldedienst zum beabsichtigten Zweck zur Verfügung steht.
- f) 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.
- g) Findet eine Kommunikation zwischen Luftfahrzeugen auf einer Frequenz einer Flugverkehrsdienststelle statt, muss eine vorherige Genehmigung der Bodenfunkstelle eingeholt werden. Für einen kurzen Meldungs austausch ist eine Genehmigung nicht erforderlich.

2.2. AUSÜBUNG DES FLUGFUNKDIENSTES

2.2.1. BEFUGNIS

2.2.1.1. Der Sprechfunk darf normalerweise nur von einer Person ausgeübt werden, die

- a) Inhaber der entsprechenden von der österreichischen Fernmeldebehörde ausgestellten Berechtigung oder Anerkennung ist, oder die
- b) Inhaber eines ausländischen Zeugnisses, welches durch eine auf Grund des § 8 Abs. 1 Funkerzeugnisgesetz 1998 (BGBl. I Nr.26/1999) erlassene Verordnung anerkannt wurde, ist und der das Recht die mit diesem Funkerzeugnis verliehene Berechtigung auszuüben nicht gemäß § 12 Abs. 2 Funkerzeugnisgesetz 1998 (BGBl. I Nr.26/1999) aberkannt wurde.

2.2.1.2. Durch Verordnung kann der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr unter Berücksichtigung der Sicherheit der Luftfahrt weitere Ausnahmen von 2.2.1.1. a) vorsehen.

2. GENERAL

2.1. GUIDELINES FOR TRANSMISSION

- a) Standardized phraseology shall be used in all situations for which it has been specified. Only when standardized phraseology cannot serve an intended transmission, plain language shall be used.
- b) In all communications the highest standard of discipline shall be observed at all times.
- c) The use of courtesies should be avoided.
- d) In all communications, the consequences of human performance which could affect the accurate reception and comprehension of messages should be taken into consideration.
- e) The transmission of messages, other than those specified in “categories of messages”, on aeronautical mobile frequencies when the aeronautical fixed services are able to serve the intended purpose, shall be avoided.
- f) Except for reasons of safety, no transmission shall be directed to an aircraft during take-off, during the last part of the final approach, or during the landing roll.
- g) If communications between aircraft stations take place on an ATS frequency, prior permission of the aeronautical station shall be obtained. Such requests for permission are not required for brief exchanges.

2.2. EXECUTION OF RADIO TELEPHONY

2.2.1. AUTHORIZATION

2.2.1.1. Radiotelephony shall normally only be exercised by a person who is

- a) holder of the corresponding authorization or recognition issued by the Austrian Telecommunications Authority, or is
- b) holder of a foreign radio telephony license which has been recognized on the basis of § 8 (1) Funkerzeugnisgesetz 1998 (BGBl. I Nr. 26/1999) and who has the right to exercise the authorization granted with this radio telephony certificate, and who was not denied the right to exercise this right in accordance with §12 (2) Funkerzeugnisgesetz 1998 (BGBl. I Nr. 26/1999).

2.2.1.2. By decree, the Federal Minister of Science and Transport, taking into account the safety of aviation, may make further exceptions to 2.2.1.1. a).

2.2.1.3. Das Funkerzeugnis oder die Anerkennung des Funkerzeugnisses oder das ausländische Zeugnis, welches durch eine auf Grund des § 8 Abs.1 Funkerzeugnisgesetz (BGBl.I Nr.26/1999) erlassene Verordnung anerkannt wurde, ist bei Ausübung des Funkdienstes mitzuführen und auf Verlangen den Organen der Luftfahrtbehörden, die sich gehörig ausweisen, vorzuweisen.

2.2.1.3. The radio telephony certificate or the recognition of the radio telephony certificate or the foreign certificate, which has been recognized by a regulation issued on the basis of § 8 (1) Funkerzeugnisgesetz (BGBl.I Nr.26/1999) must be carried along when the radio telephony is performed and, on request, must be shown to the organs of aviation authorities, who must prove themselves.

2.2.2. ÜBUNGSSPRECHFUNK

2.2.2. RTF COMMUNICATION TRAINING

- a) Ausgenommen von 2.2.1. ist die kurzfristige Benutzung einer Luftfunkstelle, wenn der Betrieb durch den Inhaber einer entsprechenden Berechtigung unmittelbar beaufsichtigt wird und sofern keine Bedenken hinsichtlich der Sicherheit der Luftfahrt bestehen.
- b) Wenn es die Verkehrslage zulässt und durch den vorgesehenen Übungs-Sprechfunkverkehr die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt wird, dürfen Zivilluftfahrer und Flugschüler schon vor Ablegung der praktischen Prüfung im Sinne der ZLPV bei Flügen in Flugplatznähe mit Zustimmung der Flugplatzkontrollstelle Übungs-Sprechfunkverkehr durchführen.
- c) Das Ersuchen ist jeweils **vor Abflug** zu stellen.

- a) Excluded of 2.2.1. is the short-term use of an aircraft radio station, when the operation is supervised directly by the holder of a relevant license and where there are no concerns about the safety of aviation.
- b) If the traffic situation permits and provided the intended exercise radiotelephony communication does not affect the safety of aviation, civil aviators and student pilots are allowed to exercise radio telephony communication for flights in the vicinity of airports. This only with approval by ATC and even before passing the practical test within the meaning of ZLPV.
- c) Requests for radiotelephony exercises shall be stated **prior to departure**.

2.3. ART UND RANGFOLGE DER MELDUNGEN

2.3. CATEGORIES OF MESSAGES

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

- a) The categories of messages handled by the aeronautical mobile service and the order of priority in the establishment of communications and the transmission of messages shall be in accordance with the following table:

Meldungsarten und Reihenfolge der Vorrangsignale im Flugfunk	Flugfunksignal	Message category and radiotelephony order of priority signal	Radiotelephony signal
1. Notanrufe, Notmeldungen und Notverkehr	MAYDAY	1. Distress calls, distress messages and distress traffic	MAYDAY
2. Dringlichkeitsmeldungen, einschließlich Meldungen mit vorangegangenem Signal für Sanitätstransporte*)	PAN PAN oder PAN PAN MEDICAL	2. Urgency messages, including messages preceded by the medical transports*) signal	PAN PAN or PAN PAN MEDICAL
3. Peilfunkmeldungen	-	3. Communications relating to direction finding	-
4. Flugsicherheitsmeldungen	-	4. Flight safety messages	-
5. Wettermeldungen	-	5. Meteorological messages	-
6. Flugbetriebsmeldungen	-	6. Flight regularity messages	-

Tabelle1

Table 1

Anmerkung *):
Der Begriff "Sanitätstransport" ist in den Genfer Konventionen und Zusatzprotokollen von 1949 definiert.

Note *):
The term "medical transports" is defined in the 1949 Geneva Conventions and Additional Protocols.

- b) Notmeldungen und Notverkehr sind gemäß den Bestimmungen von Punkt 4.1 zu handhaben.

- b) Distress messages and distress traffic shall be handled in accordance with the provisions of point 4.1.

- c) Dringlichkeitsmeldungen und Dringlichkeitsverkehr, einschließlich Meldungen mit vorangehendem Signal für Sanitätstransporte, sind gemäß den Bestimmungen von Punkt 4.1. zu handhaben.
- d) Meldungen, die widerrechtlichen Eingriff betreffen, sind Ausnahmesituationen. Da in einem solchen Fall nicht immer übliche Sprechfunkverfahren angewandt werden können, ist eine Zuordnung solcher Meldungen in eine der oben genannten Kategorien unter Umständen nicht möglich.
- e) Meldungen derselben Priorität werden in der Reihenfolge ihres Einlangens behandelt.

2.3.1. NOTRUF, NOTMELDUNGEN, NOTVERKEHR UND DRINGLICHKEITSMELDUNGEN

Siehe Kapitel 4. SONDERFÄLLE

2.3.2. PEILFUNKMELDUNGEN

Siehe 4.3. PEILFUNK

2.3.3. FLUGSICHERHEITSMELDUNGEN

Flugsicherheitsmeldungen umfassen Folgendes:

- a) Bewegungs- und Kontrollmeldungen (Details siehe ICAO Doc 4444, Kapitel 11);
- 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.

2.3.4. WETTERMELDUNGEN

Sonstige Wettermeldungen von Luftfahrzeugen, oder an Luftfahrzeuge gerichtet, müssen meteorologische Informationen enthalten, die nicht unter 2.3.3. c) fallen.

(Siehe auch Anlage 3 „Abkürzungen zur Übermittlung für Wettermeldungen“)

2.3.4.1. LUFTFAHRZEUGBEOBACHTUNGEN UND MELDUNGEN IM SPRECHFUNKVERKEHR

2.3.4.1.1. Arten von Luftfahrzeugbeobachtungen

Folgende Luftfahrzeugbeobachtungen sind in allen Flugphasen zu melden:

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

- c) Urgency messages and urgency traffic, including messages preceded by the medical transports signal, shall be handled in accordance with the provisions of point 4.1.
- d) Messages concerning acts of unlawful interference constitute a case of exceptional circumstances which may preclude the use of recognized communication procedures used to determine message category and priority.
- e) Messages having the same priority should, in general, be transmitted in the order in which they are received for transmission.

2.3.1. DISTRESS CALLS, DISTRESS MESSAGES; DISTRESS TRAFFIC AND URGENCY MESSAGES

See chapter 4. CONTINGENCIES

2.3.2. COMMUNICATIONS RELATING TO DIRECTION FINDING

See 4.3. DIRECTION FINDING

2.3.3. FLIGHT SAFETY MESSAGES

Flight safety messages shall comprise the following:

- a) movement and control messages (for details see Doc 4444, chapter 11);
- b) messages originated by an aircraft operator or by an aircraft, of immediate concern to an aircraft in flight;
- c) meteorological advice of immediate concern to an aircraft in flight or about to depart (individually communicated or for broadcast);
- d) other messages concerning aircraft in flight or about to depart.

2.3.4. METEOROLOGICAL MESSAGES

Meteorological messages shall comprise meteorological information to or from aircraft, other than those referred to 2.3.3. c).

(See appendix 3 “abbreviations for transmitting weather messages”)

2.3.4.1. AIRCRAFT OBSERVATIONS AND REPORTS BY VOICE COMMUNICATIONS

2.3.4.1.1. Types of aircraft observations

The following aircraft observations shall be made during any phase of the flight:

- a) special aircraft observations; and
- b) other non-routine aircraft observations

2.3.4.1.1.1. Besondere Luftfahrzeugbeobachtungen

- a) Besondere Beobachtungen sind von allen Luftfahrzeugen zu machen und zu melden, wenn die folgenden Bedingungen angetroffen oder beobachtet werden:
1. mittelschwere oder schwere Turbulenz oder
 2. mittelschwere oder schwere Vereisung oder
 3. schwere Leewelle oder
 4. Gewitter ohne Hagel, die verdeckt, eingeschlossen, verbreitet oder in Böenlinien auftreten oder
 5. Gewitter mit Hagel, die verdeckt, eingeschlossen, verbreitet oder in Böenlinien auftreten oder
 6. schwerer Staubsturm oder schwerer Sandsturm oder
 7. Vulkanaschewolke oder
 8. Vulkanaktivitäten vor einem Ausbruch oder ein Vulkanausbruch, oder
 9. die Bremswirkung der Piste ist nicht so gut wie gemeldet.
- b) Flugbesatzungen haben die Meldungen anhand von Formblättern auf der Grundlage des Musters für das Formblatt AIREP SPECIAL (siehe Anlage 4) abzugeben. Die Meldungen müssen den Einzelbestimmungen von Anlage 4 Punkt 2 entsprechen.
1. Die Einzelbestimmungen, einschließlich der Berichtsformate und Codewörter nach Anlage 4, sind von Flugbesatzungen bei der Übermittlung von Flugmeldungen und von Flugverkehrsdienststellen bei der Weiterübermittlung solcher Meldungen anzuwenden.
 2. Besondere Flugmeldungen zu Beobachtungen von Vulkanaktivität sind mit dem Formblatt für besondere Flugmeldungen von Vulkanaktivität zu erfassen. Formblätter auf der Grundlage des Musters für das Formblatt für besondere Flugmeldungen von Vulkanaktivität nach Anlage 4 Punkt B sind Flugbesatzungen bereitzustellen, die auf Strecken tätig sind, die von Vulkanaschewolken betroffen sein könnten.

2.3.4.1.1.2. Sonstige nicht routinemäßige Luftfahrzeugbeobachtungen

Werden sonstige, nicht in 2.3.4.1.1.1. a) aufgeführte Wetterbedingungen, z. B. Windscherung, angetroffen, die nach Meinung des verantwortlichen Piloten die Sicherheit beeinträchtigen oder den effizienten Betrieb anderer Luftfahrzeuge erheblich beeinträchtigen können, hat der verantwortliche Pilot dies der zuständigen Flugverkehrsdienststelle so bald wie möglich mitzuteilen.

2.3.4.2. MELDUNG VON LUFTFAHRZEUG-BEOBACHTUNGEN IM SPRECHFUNKVERKEHR

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

2.3.4.1.1.1. Special aircraft observations

- a) Special observations shall be made and reported by all aircraft whenever the following conditions are encountered or observed:
1. moderate or severe turbulence; or
 2. moderate or severe icing; or
 3. severe mountain wave; or
 4. thunderstorms, without hail, that are obscured, embedded, widespread or in squall lines; or
 5. thunderstorms, with hail, that are obscured, embedded, widespread or in squall lines; or
 6. heavy dust storm or heavy sandstorm; or
 7. volcanic ash cloud; or
 8. pre-eruption volcanic activity or a volcanic eruption, or
 9. the runway braking action encountered is not as good as reported.
- b) Flight crews shall compile the reports using forms based on the model AIREP SPECIAL form as set out in Appendix 4. Those reports shall comply with the detailed instructions for reporting, as provided in point 2 of Appendix 4.
1. The detailed instructions, including the formats of messages and the phraseologies provided in Appendix 4, shall be used by flight crews when transmitting air-reports and by ATS units when retransmitting such reports.
 2. Special air-reports containing observations of volcanic activity shall be recorded on the special air-report of volcanic activity form. Forms based on the model form for special air-reports of volcanic activity set out in point B of Appendix 4 shall be provided for flight crews operating on routes which could be affected by volcanic ash clouds.

2.3.4.1.1.2. Other non-routine aircraft observations

When other meteorological conditions not listed under 2.3.4.1.1.1. a), e.g., wind shear, are encountered and which, in the opinion of the pilot-in-command, may affect the safety or markedly affect the efficiency of other aircraft operations, the pilot-in-command shall advise the appropriate air traffic services unit as soon as practicable.

2.3.4.2. REPORTING OF AIRCRAFT OBSERVATIONS BY VOICE COMMUNICATION

Aircraft observations shall be reported during flight at the time the observation is made or as soon thereafter as is practicable.

Luftfahrzeugbeobachtungen sind als Flugmeldungen zu melden und haben den technischen Spezifikationen in Anlage 4 zu entsprechen.

2.3.4.3. AUSTAUSCH VON FLUGMELDUNGEN

- a) Flugverkehrsdienststellen übermitteln besondere und nicht routinemäßige Flugmeldungen so bald wie möglich an:
 1. andere betroffene Luftfahrzeuge;
 2. die zugehörige Flugwetterüberwachungsstelle und
 3. andere betroffene Flugverkehrsdienststellen.
- b) Übermittlungen an Luftfahrzeuge sind auf einer Frequenz und während eines Zeitraums zu wiederholen, die von der betreffenden Flugverkehrsdienststelle festzulegen sind.

2.3.5. FLUGBETRIEBSMELDUNGEN

Flugbetriebsmeldungen umfassen Folgendes:

1. Meldungen über den Betrieb oder die Wartung von Einrichtungen, die für die Sicherheit oder die Regelmäßigkeit des Flugbetriebs wichtig sind
2. Meldungen über die Wartung von Luftfahrzeugen
3. Anweisung an Beauftragte der Luftverkehrsunternehmen über Änderungen der Erfordernisse für Fluggäste und Besatzung, die durch unvermeidbare Abweichungen von den Flugplänen verursacht wurden; hiervon sind Einzelerfordernisse der Fluggäste und der Besatzung ausgeschlossen
4. Meldungen über außerplanmäßige Landungen von Luftfahrzeugen
5. Meldungen über dringend benötigte Luftfahrzeugteile und Material
6. Meldungen über Änderungen in den Flugbetriebsplänen für Luftfahrzeuge

2.3.5.1. Flugverkehrsdienststellen dürfen nur in Ausnahmefällen Flugbetriebsmeldungen übermitteln, sofern dies ohne Beeinträchtigung ihrer eigentlichen Aufgaben durchgeführt werden kann und keine anderen Kanäle zur Übermittlung solcher Meldungen verfügbar sind.

2.3.6. LOTSE-PILOT-DATENLINKVERBINDUNG (CPDLC)

- a) Die Lotse-Pilot-Datenlinkverbindung (CPDLC) ist ein Kommunikationsmittel zwischen Lotse und Pilot, bei dem Datenlinkverbindungen in der Kommunikation der Flugverkehrskontrolle eingesetzt werden.
- b) Diese Anwendung enthält eine Reihe von Freigabe-/Informations-/Anforderungsmeldungselementen, die den im Sprechfunk verwendeten Phraseologien entsprechen.
- c) Informationen über den Umgang mit CPDLC innerhalb der FIR Wien sind im AIP AUSTRIA, GEN 3.4, veröffentlicht.

Aircraft observations shall be reported as air-reports and shall comply with the technical specifications in Appendix 4.

2.3.4.3. EXCHANGE OF AIR-REPORTS

- a) ATS units shall transmit, as soon as practicable, special and non-routine air-reports to:
 1. other aircraft concerned;
 2. the associated meteorological watch office (MWO); and
 3. other ATS units concerned.
- b) Transmissions to aircraft shall be repeated at a frequency and continued for a period of time which shall be determined by the ATS unit concerned.

2.3.5. FLIGHT REGULARITY MESSAGES

Flight regularity messages shall comprise the following:

1. messages regarding the operation or maintenance of facilities essential for the safety or regularity of aircraft operation
2. messages concerning the servicing of aircraft
3. instructions to aircraft operating agency representatives concerning changes in requirements for passengers and crew caused by unavoidable deviations from normal operating schedules. Individual requirements of passengers or crew shall not be admissible in this type of message;
4. messages concerning non-routine landings to be made by the aircraft
5. messages concerning aircraft parts and materials urgently required
6. messages concerning changes in aircraft operating schedules

2.3.5.1. Air traffic services units using direct pilot-controller communication channels shall only be required to handle flight regularity messages provided this can be achieved without interference with their primary role and no other channels are available for the handling of such messages.

2.3.6. CONTROLLER-PILOT DATA LINK COMMUNICATIONS (CPDLC)

- a) Controller-pilot data link communications (CPDLC) mean a means of communication between the controller and pilot, using data link for ATC communications.
- b) The application includes a set of clearance/information/request message elements which correspond to the phraseologies used in the radiotelephony environment.
- c) Information concerning the use of CPDLC within FIR Vienna is published in AIP AUSTRIA, GEN 3.4

2.4. STREICHUNG EINER MELDUNG

Für den Widerruf von Flugverkehrskontrollfreigaben ist die Redewendung AUFGEHOBEN zu verwenden.

Alle anderen bereits übermittelnden Meldungen oder Teile davon werden mit IGNORIEREN SIE widerrufen.

Die Station, die eine bereits übermittelte Meldung aufhebt, ist für notwendige Folgemaßnahmen verantwortlich.

2.5. SPRACHE

2.5.1. IM FLUGFUNKVERKEHR ZU VERWENDEDE SPRACHE

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

2.6. ÜBERMITTELN VON ZAHLEN

2.6.1 DEUTSCHE AUSSPRACHE VON ZAHLEN

Wird der Funkverkehr in deutscher Sprache durchgeführt, sind Zahlen unter Verwendung der Aussprache in folgender Tabelle zu übermitteln:

Zahl oder Zahlbestandteil	Aussprache	Numeral or numeral element	Pronunciation
0	NULL	0	SIRO [ZE-RO]
1	EIN(S)	1	WOAN [WUN]
2	ZWO	2	TUH [TOO]
3	DREI	3	TRI [TREE]
4	VIER	4	FOHR [FOW-er]
5	FÜNF	5	FEIF [FIFE]
6	SECHS	6	SIX
7	SIEBEN	7	SEW-en [SEV-en]
8	ACHT	8	ÄIT [AIT]
9	NEUN	9	NEIN-er [NIN-er]
10*	ZEHN	10*	TEN
11*	ELF	11*	IH-LE-WEN [EE-LE-VEN]
12*	ZWÖLF	12*	TWELF
HUNDERT	HUNDERT	HUNDRED	HAN-dred [HUN-dred]
TAUSEND	TAUSEND	THOUSAND	TAU-SÄND [TOU-SAND]

2.4. CANCELLATION OF MESSAGES

To cancel an air traffic control clearance the phrase CANCEL shall be used.

Any other transmission or parts thereof have to be cancelled by the station transmitting the message, using the phrase DISREGARD.

The station cancelling a transmission shall be responsible for any further action required.

2.5. LANGUAGE

2.5.1. LANGUAGE TO BE USED IN AIR-GROUND COMMUNICATION

- The air-ground radiotelephony communications shall be conducted in the English language or in the language normally used by the station on the ground. In Austria the English language shall be used preferably. The German language may be used if such use is approved at the ATS unit.
- The English language shall be available, on request of any aircraft, at all stations on the ground serving designated aerodromes and routes used by international air services.
- The languages available at a given station on the ground forms part of the Aeronautical Information Publication Austria.
- In case of emergency any language may be used provided that it is sufficiently known by all stations involved.

2.6. TRANSMISSION OF NUMBERS

2.6.1 ENGLISH PRONUNCIATION OF NUMBERS

When the language used for communication is English, numbers shall be transmitted using the pronunciation shown in the table below:

KOMMA	KOMMA	DECIMAL	DES-SI-MEL [DAY-SEE-MAL]
-------	-------	---------	--------------------------

Tabelle 2

Table 2

** z.B. 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, ELF UHR zu übermitteln.*

Anmerkung: bleibt frei

2.6.1.1. Alle Zahlen, die bei der Übermittlung von Luftfahrzeug-Rufzeichen, Steuerkursen, Pisten, Windrichtung und Geschwindigkeit verwendet werden, sind durch getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln.

- a) Werte von Flugflächen sind durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer bei Werten, die aus ganzen Hundertern bestehen.
- b) Die Höhenmessereinstellung ist durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer bei einer Einstellung von 1000 hPa, die als ‚EIN TAUSEND‘ zu übermitteln ist.
- c) 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‘ hinzugefügt wird.

2.6.1.2. Alle Zahlen, die bei der Übermittlung anderer als der in Punkt 2.6.1.1. 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‘ oder ‚TAUSEND‘ 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‘ hinzugefügt wird, danach die Zahl der Hunderter, gefolgt von dem Wort ‚HUNDERT‘.

2.6.1.3. 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.

2.6.1.4. 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‘, ‚ELF UHR‘, zu übermitteln.

**i.e. When providing information regarding relative bearing to an object or to conflicting traffic in terms of the 12-hour clock, the information shall be given pronouncing the digits together such as “TEN O’CLOCK” or “ELEVEN O’CLOCK”.*

Note:

The syllables printed in capital letters in the above list are to be stressed; for example, the two syllables in ZE-RO are given equal emphasis, whereas the first syllable of FOW-er is given primary emphasis.

2.6.1.1. All numbers used in the transmission of aircraft call sign, headings, runway, wind direction and speed shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

- a) Flight levels shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except for the case of flight levels in whole hundreds.
- b) The altimeter setting shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except for the case of a setting of 1000 hPa, which shall be transmitted as “ONE THOUSAND”.
- c) All numbers used in the transmission of transponder codes shall be transmitted by pronouncing each digit separately except that, when the transponder codes contain whole thousands only, the information shall be transmitted by pronouncing the digit in the number of thousands followed by the word “THOUSAND”.

2.6.1.2. All numbers used in transmission of other information than those described in point 2.6.1.1. shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except that all numbers containing whole hundreds and whole thousands shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds or thousands followed by the word “HUNDRED” or “THOUSAND”, as appropriate. Combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word “THOUSAND”, followed by the number of hundreds followed by the word “HUNDRED”.

2.6.1.3. In cases where there is a need to clarify the number transmitted as whole thousands and/or whole hundreds, the number shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

2.6.1.4. When providing information regarding the relative bearing to an object or to conflicting traffic in terms of the 12-hour clock, the information shall be given pronouncing the digits together such as “TEN O’CLOCK” or “ELEVEN O’CLOCK”.

2.6.1.5. Zahlen mit Dezimalkomma/Dezimalpunkt sind wie in 2.6.1.1. vorgeschrieben zu übermitteln, wobei das Dezimalkomma/der Dezimalpunkt an der betreffenden Stelle durch das Wort ‚KOMMA‘/‚DECIMAL‘ anzuzeigen ist.

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

2.6.1.7. Wenn es notwendig ist, den korrekten Empfang der Zahlen zu überprüfen, muss ein Zurücklesen jeder einzelnen Ziffer eingefordert werden.

2.6.1.5. Numbers containing a decimal point shall be transmitted as prescribed 2.6.1.1. with the decimal point in appropriate sequence, indicated by the word "DECIMAL".

2.6.1.6. All six digits of the numerical designator shall be used to identify the transmitting channel in Very High Frequency (VHF) radiotelephony communications except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits shall be used.

2.6.1.7. When it is desired to verify the accurate reception of numbers, the person transmitting the message shall request the person receiving the message to read back the numbers.

LFZ-Rufzeichen	wird übermittelt als	Aircraft call sign	transmitted as
AUA 123 DLH 546 DLH 1000 OE9200	AUSTRIAN EINS ZWO DREI LUFTHANSA FÜNF VIER SECHS LUFTHANSA EINS NULL NULL NULL OSCAR ECHO NEUN ZWO NULL NULL	AUA 123 DLH 546 DLH 1000 OE9200	AUSTRIAN ONE TWO THREE LUFTHANSA FIVE FOUR SIX LUFTHANSA ONE ZERO ZERO ZERO OSCAR ECHO NINE TWO ZERO ZERO
Flugfläche	wird übermittelt als	Flight level	transmitted as
FL 180 FL 200	FLUGFLÄCHE EINS ACHT NULL FLUGFLÄCHE ZWO HUNDERT	FL 180 FL 200	FLIGHT LEVEL ONE EIGHT ZERO FLIGHT LEVEL TWO HUNDRED
Steuerkurs	wird übermittelt als	Heading	transmitted as
100 Grad 080 Grad QDM 200 QDR 060	STEUERKURS EINS NULL NULL STEUERKURS NULL ACHT NULL QDM ZWO NULL NULL QDR NULL SECHS NULL	100 degrees 080 degrees QDM 200 QDR 060	HEADING ONE ZERO ZERO HEADING ZERO EIGHT ZERO QDM TWO ZERO ZERO QDM ZERO SIX ZERO
Windrichtung und Geschwindigkeit	wird übermittelt als	Wind direction and speed	transmitted as
200/100 160/18G30	WIND ZWO NULL NULL [GRAD] EINS NULL NULL KNOTEN WIND EINS SECHS NULL [GRAD] EINS ACHT KNOTEN MAXIMUM DREI NULL KNOTEN	200/100 160/18G30	WIND TWO ZERO ZERO [DEGREES] ONE ZERO ZERO KNOTS WIND ONE SIX ZERO [DEGREES] ONE EIGHT KNOTS GUSTING THREE ZERO KNOTS
200 KT	ZWO NULL NULL KNOTEN	200 KT	TWO ZERO ZERO KNOTS
Transponder Code	wird übermittelt als	Transponder code	transmitted as
2400 4203 7000	SQUAWK ZWO VIER NULL NULL SQUAWK VIER ZWO NULL DREI SQUAWK SIEBEN TAUSEND	2400 4203 7000	SQUAWK TWO FOUR ZERO ZERO SQUAWK FOUR TWO ZERO THREE SQUAWK SEVEN THOUSAND
Piste	wird übermittelt als	Runway	transmitted as
27 30	PISTE ZWO SIEBEN PISTE DREI NULL	27 30	RUNWAY TWO SEVEN RUNWAY THREE ZERO
Höhenmesser-einstellung	wird übermittelt als	Altimeter setting	transmitted as
1009 1010 1000 993	QNH EINS NULL NULL NEUN QNH EINS NULL EINS NULL QNH EIN TAUSEND QNH NEUN NEUN DREI	1009 1010 1000 993	ONE ZERO ZERO NINE QNH ONE ZERO ONE ZERO QNH ONE THOUSAND QNH NINE NINE THREE

Höhe/ Sink- und Steigrate	wird übermittelt als	Altitude/vertical rate	transmitted as
800 ft 3400 ft 12000 ft 1500 ft/min	ACHT HUNDERT FUSS DREI TAUSEND VIER HUNDERT FUSS EINS ZWO TAUSEND FUSS EIN TAUSEND FÜNF HUNDERT FUSS PRO MINUTE	800 ft 3400 ft 12000 ft 1500 ft/min	EIGHT HUNDRED FEET THREE THOUSAND FOUR HUNDRED FEET ONE TWO THOUSAND FEET ONE THOUSAND FIVE HUNDRED FEET PER MINUTE
Wolkenhöhe	wird übermittelt als	Cloud height	transmitted as
2200 ft 4300 ft	ZWO TAUSEND ZWO HUNDERT FUSS VIER TAUSEND DREI HUNDERT FUSS	2200 ft 4300 ft	TWO THOUSAND TWO HUNDRED FEET FOUR THOUSAND THREE HUNDRED FEET
Sichtweite/ Vertikalsicht	wird übermittelt als	Visibility/vertical visibility	transmitted as
1000 m 700 m 200 ft	SICHT EIN TAUSEND METER SICHT SIEBEN HUNDERT METER VERTIKALSICHT ZWO HUNDERT FUSS	1000 m 700 m 200 ft	VISIBILITY ONE THOUSAND METRES VISIBILITY SEVEN HUNDRED METRES VERTICAL VISIBILITY TWO HUNDRED FEET
RVR	wird übermittelt als	RVR	transmitted as
600 m 1700 m	PISTENSICHT (RVR) SECHS HUNDERT METER PISTENSICHT (RVR) EIN TAUSEND SIEBEN HUNDERT METER	600 m 1700 m	RVR SIX HUNDRED METRES RVR ONE THOUSAND SEVEN HUNDRED METRES
Kommazahlen	wird übermittelt als	Decimals	transmitted as
100.3 38 143.9	EINS NULL NULL KOMMA DREI DREI ACHT EINS VIER DREI KOMMA NEUN	100.3 38 143.9	ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE THREE EIGHT ONE FOUR THREE DECIMAL NINE

Tabelle 3

Table 3

Anmerkung:
auf Deutsch nicht anwendbar

Note:
A 360°-circle is called "THREE SIXTY"

2.7. ÜBERMITTLUNG VON SPRECHFUNKFREQUENZEN

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

2.7. TRANSMISSION OF RTF FREQUENCIES

All six digits of the numerical designator shall be used to identify the transmitting channel in very high frequency (VHF) radiotelephony communications, except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits shall be used.

Frequenz	wird übermittelt als	Frequency	transmitted as
118.000	EINS EINS ACHT KOMMA NULL	118.000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118.025	EINS EINS ACHT KOMMA NULL ZWO FÜNF	118.025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE
118.100	EINS EINS ACHT KOMMA EINS	118.100	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE
118.005	EINS EINS ACHT KOMMA NULL NULL FÜNF	118.005	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE

119.880	EINS EINS NEUN KOMMA ACHT ACHT NULL	119.880	ONE ONE NINE DECIMAL EIGHT EIGHT ZERO
---------	--	---------	--

Tabelle 4

Table 4

2.8. ÜBERMITTLUNG DER UHRZEIT

Bei der Übermittlung der Uhrzeit sollen normalerweise nur die Minuten angegeben werden. Die Ziffern sind einzeln auszusprechen. Wenn eine Verwechslung möglich ist, sind alle vier Ziffern auszusprechen.

Zeitvergleiche müssen mindestens auf eine Minute genau sein.

2.8. TRANSMISSION OF TIME

When transmitting time, only the minutes of the hour should normally be required. Each digit shall be pronounced separately. However, the hour shall be included when any possibility of confusion is likely to result.

Time checks shall be given at least to the nearest minute.

Zeit	wird übermittelt als	Time	transmitted as
0920	ZWO NULL oder NULL NEUN ZWO NULL	0920	TWO ZERO or ZERO NINE TWO ZERO
1643	VIER DREI oder EINS SECHS VIER DREI	1643	FOUR THREE or ONE SIX FOUR THREE
1000	NULL NULL oder EINS NULL NULL NULL	1000	ZERO ZERO or ONE ZERO ZERO ZERO

Tabelle 5

Table 5

2.9. ÜBERMITTLUNG VON FLUGHÖHEN

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

2.9.2. Flughöhen sind entsprechend der Einstellung des Höhenmessers zu melden.

Bei Einstellungen auf einen QNH-Wert oder einen QFE-Wert ist nach der Höhenangabe die verwendete Maßeinheit (FUSS) anzufügen.

Bei der Verwendung einer Standard-Höhenmessereinstellung ist der Höhenangabe die Bezeichnung FLUGFLÄCHE voranzustellen.

2.9. TRANSMISSION OF LEVELS

2.9.1. Flight levels shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except for the case of flight levels in whole hundreds.

2.9.2. Levels shall be reported according altimeter settings.

Height (QFE) and altitude (QNH) values shall be followed by the measurement unit (FEET).

When standard altimeter setting is used the word FLIGHT LEVEL shall be followed by the number.

FL 200	FLUGFLÄCHE ZWO HUNDERT	FL200	FLIGHT LEVEL TWO HUNDRED
FL 75	FLUGFLÄCHE SIEBEN FÜNF	FL 75	FLIGHT LEVEL SEVEN FIVE
11500 ft	EINS EINS TAUSEND FÜNF HUNDERT FUSS	11500 ft	ONE ONE THOUSAND FIVE HUNDRED FEET
8000 ft	ACHT TAUSEND FUSS	8000 ft	EIGHT THOUSAND FEET

Tabelle 6

Table 6

Die Höhenmessereinstellung ist durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer bei einer Einstellung von 1000 hPa, die als ‚EIN TAUSEND‘ zu übermitteln ist.

The altimeter setting shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except for the case of a setting of 1000 hPa, which shall be transmitted as “ONE THOUSAND”.

2.10. BUCHSTABIERN IM SPRECHFUNKVERKEHR

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

2.10. WORD SPELLING IN RADIOTELEPHONY

2.10.1. When proper names, service abbreviations and words of which the spelling is doubtful are spelled out in radiotelephony, the alphabet in table below shall be used:

A	ALFA	AL FA	A	ALFA	AL FAH
B	BRAVO	BRA WO	B	BRAVO	BRAH VHO
C	CHARLIE	T SCHAR LI oder S CHAR LI	C	CHARLIE	CHAR LEE or SHAR LEE
D	DELTA	DEL TA	D	DELTA	DELL TAH

E	ECHO	ECK O	E	ECHO	ECK OH
F	FOXTROTT	FOX TROT	F	FOXTROT	FOKS TROT
G	GOLF	GOLF	G	GOLF	GOLF
H	HOTEL	HO TELL	H	HOTEL	HO TELL
I	INDIA	IN DJA	I	INDIA	IN DEE AH
J	JULIETT	DSCHUL J ETT	J	JULIETT	JEW LEE ETT
K	KILO	KI LO	K	KILO	KEY LOH
L	LIMA	LI MA	L	LIMA	LEE MAH
M	MIKE	MAIK	M	MIKE	MIKE
N	NOVEMBER	NO WEMM BA	N	NOVEMBER	NO VEM BER
O	OSCAR	OSS KA	O	OSCAR	OSS CAH
P	PAPA	PA PA	P	PAPA	PAH PAH
Q	QUEBEC	KI BECK	Q	QUEBEC	KEH BECK
R	ROMEO	ROH MIO	R	ROMEO	ROW ME OH
S	SIERRA	SJ ER RA	S	SIERRA	SEE AIR RAH
T	TANGO	TÄN GO	T	TANGO	TANG GO
U	UNIFORM	JU NIFORM oder U NIFORM	U	UNIFORM	YOU NEE FORM or OO NEE FORM
V	VICTOR	VIK TOR	V	VICTOR	VIK TAH
W	WHISKEY	WISS KI	W	WHISKEY	WISS KEY
X	X-RAY	EX RE	X	X-RAY	ECKS RAY
Y	YANKEE	JÄN KI	Y	YANKEE	YANG KEY
Z	ZULU	SU LU	Z	ZULU	ZOO LOO
Bei der Angabe der ungefähren Aussprache sind die zu betonenden Silben fettgedruckt und unterstrichen.			In the approximate representation using the Latin alphabet, syllables to be emphasised are bold-typed and underlined.		

Tabelle 7

Table 7

2.10.1.1. ICAO-Abkürzungen in Meldungen an Luftfunkstellen sollen normalerweise in vollständigen Wörtern ausgesprochen werden.

2.10.1.1. Approved ICAO abbreviations contained in the text of the message to be transmitted to aircraft should normally be converted into the unabbreviated words or phrases which these abbreviations represent in the language used.

2.10.1.2. Dies gilt nicht für bestimmte Buchstabengruppen (Abkürzungen), die wegen ihres allgemeinen Gebrauchs in der Luftfahrt als unmissverständlich anzusehen sind, wie z.B.: CB, DME, ETA, FIR, ILS, IMC, NDB, RVR, UTC, VHF, VIP, VMC oder Q-Gruppen, wie z.B.: QNH, QFE, QDM. Für solche Abkürzungen wird das normale phonetische Alphabet benützt.

2.10.1.2. Except are those which, owing to frequent and common practice, are generally understood by aeronautical personnel. They may be spoken using their constituent letters rather than the spelling alphabet, for example: CB, DME, ETA, FIR, ILS, IMC, NDB, RVR, UTC, VHF, VIP, VMC or Q-groups, e.g. QNH, QFE, QDM.

2.10.2. GRUNDSÄTZE FÜR DIE ANGABE VON ANDEREN ATS-STRECKEN ALS STANDARDABFLUG- UND ANFLUGSTRECKEN

2.10.2. PRINCIPLES GOVERNING THE IDENTIFICATION OF ATS ROUTES OTHER THAN STANDARD DEPARTURE AND ARRIVAL ROUTES

2.10.2.1. VERWENDUNG VON ATS-STRECKENKENNUNGEN IM FUNKVERKEHR

2.10.2.1. USE OF ATS ROUTE DESIGNATORS IN COMMUNICATIONS

2.10.2.1.1. Im Sprechfunkverkehr ist der Grundbuchstabe einer Kennung nach dem Buchstabieralphabet in Tabelle 7 anzugeben.

2.10.2.1.1. In voice communications, the basic letter of a designator shall be spoken in accordance with the spelling alphabet as defined in table 7.

2.10.2.1.2. Werden die Präfixe K, U oder S verwendet, sind sie im Sprechfunkverkehr wie folgt zu sprechen:

2.10.2.1.2. Where the prefixes K, U or S are used, they shall, in voice communications, be spoken as follows:

K — KOPTER
U — UPPER
S — SUPERSONIC

K — KOPTER
U — UPPER
S — SUPERSONIC

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

2.10.2.2. The word “kopter” shall be pronounced as in the word “helicopter” and the words “upper” and “supersonic” as in the English language.

2.10.3. SIGNIFIKANTE PUNKTE

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.

2.10.4. VERWENDUNG DER KENNUNGEN FÜR STANDARDINSTRUMENTENABFLUG- UND -ANFLUGSTRECKEN

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

2.11. VERFAHREN DER ÜBERMITTLUNG

- a) Übermittlungen sind knapp zu halten und es ist im Tonfall der Umgangssprache zu sprechen.
- b) Die Übermittlungstechnik soll die höchstmögliche Verständlichkeit für jede Meldung gewährleisten. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden:
 1. ist jedes einzelne Wort klar und vernehmlich auszusprechen.
 2. ist eine konstante Sprechgeschwindigkeit von nicht mehr als 100 Worten in der Minute beizubehalten. Eine Meldung, die vom Piloten mitgeschrieben wird, ist entsprechend langsamer zu übermitteln. Kurze Pausen vor und nach Zahlengruppen erleichtern die Verständlichkeit.
 3. ist ein konstanter Stimmumfang beizubehalten.
 4. ist es notwendig, einen gleichmäßigen Abstand zum Mikro einzuhalten, vor allem wenn ein Handmikrofon verwendet wird.
 5. wird empfohlen, vorübergehend die Übermittlung zu unterbrechen, wenn man den Kopf vom Mikrofon wegdrehen muss.
 6. Lange Meldungen sollten von Zeit zu Zeit unterbrochen werden, um zu überprüfen, ob die Frequenz frei ist und um dem Empfänger die Möglichkeit zu geben, Teile die nicht erhalten wurden, wiederholen zu lassen.

2.10.3. SIGNIFICANT POINTS

Normally the plain language name for significant points marked by the site of a radio navigation aid, or the unique five-letter pronounceable "name-code" for significant points not marked by the site of a radio navigation aid, shall be used to refer to the significant point in voice communications. If the plain language name for the site of a radio navigation aid is not used, it shall be replaced by the coded designator which, in voice communications, shall be spoken in accordance with the spelling alphabet.

2.10.4. USE OF DESIGNATORS FOR STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE AND ARRIVAL ROUTES

The plain language designator for standard instrument departure or arrival routes shall be used in voice communications.

2.11. TRANSMITTING TECHNIQUE

- a) Transmissions shall be conducted concisely in a normal conversation tone.
- b) Speech transmitting technique should be such that the highest possible intelligibility is incorporated in each transmission. Fulfillment of this aim requires that air crew and ground personnel should:
 1. enunciate each word clearly and distinctly.
 2. maintain an even rate of speech not exceeding 100 words per minute. When a message is transmitted to an aircraft and its contents need to be recorded the speaking rate should be at a slower rate to allow for the writing process. A slight pause preceding and following numerals makes them easier to understand.
 3. maintain the speaking volume at a constant level.
 4. be familiar with the microphone operating techniques particularly in relation to the maintenance of a constant distance from the microphone, especially when using a hand-held microphone.
 5. suspend speech temporarily if it becomes necessary to turn the head away from the microphone.
 6. The transmission of long messages should be interrupted momentarily from time to time to permit the transmitting operator to confirm that the frequency in use is clear and, if necessary, to permit the receiving operator to request repetition of parts not received.

3. SPRECHFUNKVERFAHREN

3. RADIOTELEPHONY PROCEDURES

3.1. STANDARD-REDEWENDUNGEN

Im Sprechfunkverkehr sind die nachfolgenden Redewendungen mit der in der folgenden Tabelle festgelegten Bedeutung zu verwenden:

3.1. STANDARD WORDS AND PHRASES

The following words and phrases shall be used in RTF communications as appropriate and shall have the meaning ascribed hereunder:

REDEWENDUNG	BEDEUTUNG	PHRASE	MEANING
BESTÄTIGEN SIE	„Teilen Sie mit, dass die Meldung empfangen und verstanden wurde.“	ACKNOWLEDGE	“Let me know that you have received and understood this message.”
POSITIV	„Ja“	AFFIRM	“Yes”
GENEHMIGT	„Erlaubnis für das vorgeschlagene Verfahren erteilt.“	APPROVED	“Permission for proposed action granted.”
TRENNUNG	„Ich zeige hiermit die Trennung zwischen Teilen der Meldungen an.“	BREAK	“I hereby indicate the separation between portions of the message.” <i>(To be used where there is no clear distinction between the text and other portions of the message.)</i>
TRENNUNG TRENNUNG	„Ich zeige hiermit die Trennung zwischen Meldungen an, die in einer hochbelasteten Verkehrssituation an verschiedene Luftfahrzeuge übermittelt werden.“	BREAK BREAK	“I hereby indicate the separation between messages transmitted to different aircraft in a very busy environment.”
AUFGEHOBEN	Die vorher übermittelte Freigabe ist aufgehoben	CANCEL	“Annul the previously transmitted clearance.”
CHECK	„Prüfen Sie ein System oder ein Verfahren.“ <i>(normalerweise wird keine Antwort erwartet)</i>	CHECK	“Examine a system or procedure.” <i>(Not to be used in any other context. No answer is normally expected.)</i>
FREI	„Genehmigung, unter festgelegten Bedingungen zu verfahren.“	CLEARED	“Authorised to proceed under the conditions specified.”
BESTÄTIGEN SIE	„Ich erbitte Bestätigung der (Freigabe, Anweisung, Handlung, Information).“	CONFIRM	“I request verification of: (clearance, instruction, information, action).”
RUFEN SIE	„Stellen Sie Funkverbindung her mit ...“	CONTACT	“Establish communications with...”
KORREKT	„Wahr“ oder „Richtig“	CORRECT	“True” or “Accurate”
BERICHTIGUNG	„Bei der Übermittlung ist ein Fehler unterlaufen. Es muss richtig heißen...“	CORRECTION	“An error has been made in this transmission (or message indicated). The correct version is...”
IGNORIEREN SIE	Selbsterklärend („Betrachten Sie diese Meldung als nicht übermittelt“)	DISREGARD	“Ignore”
WIE VERSTEHEN SIE MICH	„Wie ist die Verständlichkeit meiner Sendung“ (siehe Punkt „Verständlichkeit“)	HOW DO YOU READ	“What is the readability of my transmission?”(see “readability”)
ICH WIEDERHOLE	„Ich wiederhole zur Klarstellung oder Betonung.“	I SAY AGAIN	“I repeat for clarity or emphasis.”

BEHALTEN SIE BEI oder BLEIBEN SIE	„Fahren Sie gemäß der festgelegten Bedingung fort“ oder im buchstäblichen Sinne, z.B.: Bleiben Sie in VMC	MAINTAIN	“Continue in accordance with the condition(s) specified” or in its literal sense, e.g. “Maintain VFR”
MONITOR	„Hören Sie (Frequenz) ab“	MONITOR	“Listen out on (frequency).”
NEGATIV	„Nein“ oder „Erlaubnis nicht erteilt“ oder „Das ist nicht richtig“ oder „Nicht in der Lage“.	NEGATIVE	“No” or “Permission not granted” or “That is not correct” or “Not capable”.
KOMMEN*	„Meine Übermittlung ist beendet und ich erwarte Ihre Antwort.“	OVER*	“My transmission is ended, and I expect a response of you”.
ENDE*	„Die Übermittlung der Meldung ist beendet. Ich erwarte keine Antwort.“	OUT*	“This exchange of transmissions is ended and no response is expected.”
WIEDERHOLEN SIE WÖRTLICH	„Wiederholen Sie alles oder den bezeichneten Teil dieser Meldung wörtlich.“	READ BACK	“Repeat all, or the specified part, of this message back to me exactly as received.”
FREIGABEÄNDERUNG	„Es hat sich eine Änderung gegenüber Ihrer letzten Freigabe ergeben, diese neue Freigabe ersetzt die vorherige Freigabe oder Teile davon“	RECLEARED	“A change has been made to your last clearance and this new clearance supersedes your previous clearance or part thereof.”
MELDEN SIE	„Geben Sie mir die folgende Information...“	REPORT	“Pass me the following information...”
ERBITTE	„Ich möchte wissen“ oder „Ich beantrage“	REQUEST	“I should like to know...” or “I wish to obtain...”
VERSTANDEN	„Ich habe Ihre letzte Meldung vollständig erhalten.“ <i>(Diese Redewendung darf nicht verwendet werden, wenn ein wortwörtliches Zurücklesen der Meldung oder eine direkte Zustimmung (POSITIV) oder Ablehnung (NEGATIV) erforderlich ist).</i>	ROGER	“I have received all of your last transmission.” <i>(Under no circumstances to be used in reply to a question requiring “READ BACK” or a direct answer in the affirmative (AFFIRM) or negative (NEGATIVE)).</i>
WIEDERHOLEN SIE	„Wiederholen Sie alles oder den folgenden Teil Ihrer Meldung.“	SAY AGAIN	“Repeat all or the following part of your last transmission.”
SPRECHEN SIE LANGSAMER	„Vermindern Sie Ihre Sprechgeschwindigkeit.“	SPEAK SLOWER	“Reduce your rate of speech.”
STANDBY	„Warten Sie und ich werde Sie rufen.“ <i>(Üblicherweise wird die rufende Station nach einer längeren Zeitspanne versuchen, den Funkkontakt neu aufzunehmen. STANDBY ist weder eine Zustimmung noch eine Ablehnung).</i>	STANDBY	“Wait and I will call you.” <i>(The caller would normally re-establish contact if the delay is lengthy. STANDBY is not an approval or denial).</i>
NICHT MÖGLICH	„Ich kann Ihrer Anfrage, Anweisung oder Freigabe nicht Folge leisten.“ <i>(Auf NICHT MÖGLICH folgt normalerweise eine Begründung).</i>	UNABLE	“I cannot comply with your request, instruction, or clearance.” <i>(UNABLE is normally followed by a reason).</i>

ÜBERPRÜFEN SIE	„Überprüfen Sie (und bestätigen Sie mit dem Auftraggeber)“	VERIFY	„check (and confirm with originator)“
WILCO	(Abkürzung für „will comply“) „Ich verstehe Ihre Meldung und werde entsprechend handeln“	WILCO	(Abbreviation for “will comply”) “I understand your message and I will comply with it.”
WORTE DOPPELT	Als Aufforderung: „Die Verständigung ist schwierig. Bitte senden Sie jedes Wort, oder jede Gruppe von Worten, doppelt“ Als Information: „Da die Verständigung schwierig ist, wird jedes Wort, oder jede Gruppe von Worten, in dieser Meldung doppelt gesendet“	WORDS TWICE	As a request: “Communication is difficult. Please send every word, or group of words, twice.” As information: “Since communication is difficult, every word, or group of words, in this message will be sent twice.”

Tabelle 8

Table 8

* Wird im UKW-Sprechfunk üblicherweise nicht verwendet.

* Not normally used in VHF communications

3.2. RUFZEICHEN

3.2.1. RUFZEICHEN FÜR BODENFUNKSTELLEN

3.2.1.1. Das Rufzeichen einer Bodenfunkstelle setzt sich zusammen aus:

- der Ortsbezeichnung oder dem Namen der Bodenfunkstelle gefolgt von
- der Bezeichnung oder dem auf der Stelle verfügbaren Dienst

Funkrufzeichen für Bodenfunkstellen enthalten eine der nachfolgenden Bezeichnungen, entsprechend dem verfügbaren Dienst. Sobald eine ausreichend gute Kommunikation hergestellt wurde kann darauf verzichtet werden, den Namen der Bodenstation auszusprechen.

3.2. CALL SIGNS

3.2.1. RADIOTELEPHONY CALL SIGNS FOR AERONAUTICAL STATIONS

3.2.1.1. Aeronautical stations in the aeronautical mobile service shall be identified by:

- the name of the location; and
- the unit or service available

The unit or service shall be identified in accordance with the table below except the name of the location or the unit/service may be omitted provided satisfactory communication has been established.

Rufzeichen	Verfügbarer Dienst	Call sign suffix	Unit/service available
TOWER	Flugplatzkontrollstelle	TOWER	Aerodrome control
GROUND	Flugplatzkontrollstelle, wenn die Bodenkontrolle von einer eigenen Kontrollposition durchgeführt wird	GROUND	Surface movement control
DELIVERY	Station, die Flugverkehrskontrollfreigaben an abfliegende Luftfahrzeuge übermittelt	DELIVERY	Clearance delivery
RADAR	Bezirkskontrollstelle oder eine Anflugkontrollstelle bei der Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes mit Radar	RADAR	Radar (in general)
INFORMATION	Station bei der Ausübung von Fluginformationsdienst	INFORMATION	Flight information service
RADIO	Bodenfunkstelle im Sprechfunknetz	RADIO	Aeronautical station

FLUGDIENST	Flugdienst von Luftbeförderungsunternehmen	DISPATCH	Company dispatch
ARRIVAL	Anflugkontrollstelle bei der Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes mit Radar nur für Anflüge	ARRIVAL	Approach control radar arrivals

Tabelle 9

Table 9

3.2.1.2. Rufzeichen in nachfolgender Tabelle werden in Österreich derzeit nicht verwendet.

3.2.1.2. Call signs according table below are currently not used in Austria.

Rufzeichen	Verfügbarer Dienst	Call sign suffix	Unit/service available
DEPARTURE	Anflugkontrollstelle bei der Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes mit Radar nur für Abflüge	DEPARTURE	Approach control radar departures
ANFLUGKONTROLLE	Anflugkontrollstelle bei Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes	APPROACH	Approach control
PRECISION	Anflugkontrollstelle bei der Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes für den Endanflug mittels Präzisionsradar	PRECISION	Precision approach radar
HOMER	Funkpeilstelle	HOMER	Direction-finding station
CONTROL	Bezirkskontrollstelle, bei Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes	CONTROL	Area control centre
VORFELD	Flugplatzhalter zur Ausübung der Kontrolle von Abstellflächen	APRON	Apron control

Tabelle 10

Table 10

3.2.2. RUFZEICHEN VON LUFTFUNKSTELLEN IM SPRECHFUNKVERKEHR

3.2.2. RADIOTELEPHONY CALL SIGNS FOR AIRCRAFT

- Rufzeichen von Luftfahrzeugen im Sprechfunkverkehr müssen denen in Tabelle 11 entsprechen.
- Die Rufzeichen von Luftfahrzeugen im Sprechfunkverkehr in Tabelle 11 (TYP A und TYP B) können unter den in Punkt 3.2.2 d) angegebenen Umständen abgekürzt werden.

- An aircraft radiotelephony call sign shall be one of the types in table 11.
- The aircraft radiotelephony call signs shown in table 11 (TYPE A and TYPE B) may be abbreviated under the circumstances prescribed in point 3.2.2 d).

Rufzeichen	Beispiel		Call sign	Example
*die Zeichen des Eintragungszeichens des Luftfahrzeugs (Registrierung) <i>Anmerkung: Der Name des Luftfahrzeugherstellers oder die Type des Luftfahrzeuges kann im Sprechfunk der Registrierung als Präfix vorangestellt werden</i>	OE-ABC OE-9234 <i>CITATION OE-GDA CESSNA OE-DGU</i>	TYP A	*the characters corresponding to the registration marking of the aircraft <i>Note: The name of the aircraft manufacturer or of the aircraft model may be used as a radiotelephony prefix to the call sign</i>	OE-ABC OE-9234 <i>CITATION OE-GDA CESSNA OE-DGU</i>

Zulässige Abkürzung: Das erste Zeichen des Eintragungszeichens und mindestens die zwei letzten Zeichen des Rufzeichens; <i>Anmerkung:</i> Der Name des Luftfahrzeugherstellers oder die Type des Luftfahrzeuges kann im Sprechfunk der Registrierung als Präfix vorangestellt werden	O-BC oder O-ABC O-34 oder O-234 CITATION DA CITATION GDA CESSNA GU CESSNA DGU	TYP A	Abbreviation: The first character of the registration and at least the last two characters of the call sign; <i>Note:</i> The name of the aircraft manufacturer or of the aircraft model may be used as a radiotelephony prefix to the call sign	O-BC or O-ABC O-34 or O-234 CITATION DA CITATION GDA CESSNA GU CESSNA DGU
*die im Sprechfunk verwendete Bezeichnung des Luftfahrzeugbetreibers, gefolgt von den letzten vier Zeichen des Eintragungszeichens des Luftfahrzeugs	AUA-ELDA DLH-ABVY	TYP B	*the telephony designator of the aircraft operator, followed by the last four characters of the registration marking of the aircraft	AUA-ELDA DLH-ABVY
Zulässige Abkürzung: Die im Sprechfunk verwendete Bezeichnung des Luftfahrzeugbetreibers und mindestens die zwei letzten Zeichen des Rufzeichens	AUSTRIAN-LDA AUSTRIAN-DA LUFTHANSA-BVY LUFTHANSA-VY		Abbreviation: The telephony designator of the aircraft operator, followed by at least the last two characters of the call sign	AUSTRIAN-LDA AUSTRIAN-DA LUFTHANSA-BVY LUFTHANSA-VY
*die im Sprechfunk verwendete Bezeichnung des Luftfahrzeugbetreibers, gefolgt von der Flugnummer	AUA 123 AUA 457X DLH 5407	TYP C	*the telephony designator of the aircraft operator, followed by the flight identification	AUA 123 AUA 457X DLH 5407
Kein abgekürztes Rufzeichen			No abbreviated form	
*Militärische Rufzeichen	EAGLE 02	TYP D	*Military call signs	EAGLE 02
Keine Abkürzung zulässig			No abbreviation allowed	
*Rufzeichen für besondere öffentliche Zwecke	RESCUE 1 SAREX 2	TYP E	*Call signs used for flight on special missions	RESCUE 1 SAREX 2
Keine Abkürzung zulässig			No abbreviation allowed	

Tabelle 11

Table 11

- c) Die mit * markierten vorgenannten Rufzeichen dürfen im Feld 7 des ICAO Flugplans (Luftfahrzeugkennung) eingetragen werden.
- c) The foregoing call signs marked with * may be inserted in field 7 of the ICAO flight plan as the aircraft identification.
- d) Mit Ausnahme der im Sprechfunk verwendeten Bezeichnung des LFZ-Betreibers und des Flugzeugtyps muss jedes Zeichen im Rufzeichen separat gesprochen werden. Einzelne Buchstaben sind laut dem vorgeschriebenen Buchstabieralphabet auszusprechen. Die Zahlen sind gemäß 2.6.1 auszusprechen.
- d) With the exception of the telephony designators and the type of aircraft, each character in the call sign shall be spoken separately. When individual letters are spelled out, the radiotelephony spelling alphabet shall be used. Numbers are to be spoken in accordance with 2.6.1.
- e) Abgekürzte Rufzeichen im Sprechfunkverkehr gemäß Punkt 3.2.2 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.
- e) Abbreviated radiotelephony call signs, as prescribed in point 3.2.2 shall be used only after satisfactory communication has been established and provided that no confusion is likely to arise. An aircraft shall use its abbreviated call sign only after it has been addressed in this manner by the aeronautical station.

3.2.3. PLATZIERUNG DES LUFTFAHRZEUGRUFZEICHENS

Nachdem eine erfolgreiche Sprechfunkverbindung zwischen Luftfahrzeug- und Bodenfunkstelle hergestellt wurde, müssen **Luftfahrzeugrufzeichen am Beginn einer Übermittlung gesendet werden**.

Ist es jedoch erforderlich, eine Meldung oder Teile einer Meldung wortwörtlich **zurückzulesen, muss das Rufzeichen am Ende** dieser Meldung übermittelt werden.

B: OE-ABC STEIGEN SIE AUF 5000 FUSS
L: OE-ABC WIEDERHOLEN SIE
B: OE-ABC STEIGEN SIE AUF 5000 FUSS
L: STEIGE AUF 5000 FUSS OE-ABC

3.2.4. ANGABE DER WIRBELSCHLEPPENKATEGORIE HEAVY

- a) Bei Luftfahrzeugen der Wirbelschleppenkategorie HEAVY ist das Wort ‚HEAVY‘ dem Rufzeichen des Luftfahrzeugs beim Erstkontakt im Sprechfunkverkehr zwischen solchen Luftfahrzeugen und Flugverkehrsdienststellen unmittelbar anzufügen.
- b) Bei bestimmten, von der zuständigen Behörde festgelegten Luftfahrzeugen (in Österreich: Airbus A388) der Wirbelschleppenkategorie HEAVY ist das Wort ‚SUPER‘ dem Rufzeichen des Luftfahrzeugs beim Erstkontakt im Sprechfunkverkehr zwischen solchen Luftfahrzeugen und Flugverkehrsdienststellen unmittelbar anzufügen.

3.2.5. ÄNDERUNG VON LUFTFAHRZEUGRUFZEICHEN

- a) Ein Luftfahrzeug darf den Typ seines Rufzeichens im Sprechfunkverkehr während des Fluges nicht ändern, ausgenommen vorübergehend auf Anweisung einer Flugverkehrskontrollstelle im Interesse der Sicherheit.
- b) Wenn die Möglichkeit einer Verwechslung mit ähnlich lautenden Rufzeichen besteht, kann die Flugverkehrskontrollstelle im Interesse der Sicherheit vorübergehend ein anderes Rufzeichen zuweisen.

Redewendung:

B: ÄNDERN SIE IHR RUFZEICHEN IN (neues Rufzeichen) [BIS AUF WEITERES]

- c) Eine solche Änderung soll zeitlich begrenzt sein und darf nur innerhalb des betroffenen Luftraums angewendet werden.
Um Verwechslungen auszuschließen, muss die betreffende Luftfunkstelle zusätzlich mit der Höhe und/oder der Position angesprochen werden.
- d) Sofern die Änderung nicht mit der entsprechenden Stelle koordiniert wurde, ist vor der Übergabe an eine andere Kontrollstelle die Luftfunkstelle anzuweisen, wieder das ursprüngliche Rufzeichen zu verwenden.

3.2.3. WHERE TO PLACE THE AIRCRAFT CALL SIGN

After communication has been established **aircraft call signs shall be transmitted at the beginning** of a message; except when **reading back**.

In this case the message **shall be terminated with the call sign of the aircraft**.

G: OE-ABC CLIMB [TO] 5000 FEET
A: OE-ABC SAY AGAIN
G: OE-ABC CLIMB [TO] 5000 FEET
A: CLIMBING [TO] 5000 FEET OE-ABC

3.2.4. INDICATION OF HEAVY WAKE TURBULENCE CATEGORY

- a) For aircraft in the heavy wake turbulence category, the word “HEAVY” shall be included immediately after the aircraft call sign in the initial radiotelephony contact between such aircraft and ATS units.
- b) For specific aircraft in the heavy wake turbulence category, as identified by the competent authority (in Austria: Airbus A388), the word “SUPER” shall be included immediately after the aircraft call sign in the initial radiotelephony contact between such aircraft and ATS units.

3.2.5. CHANGE OF AIRCRAFT CALL SIGNS

- a) An aircraft shall not change the type of its radiotelephony call sign during flight, except temporarily on the instruction of an air traffic control unit in the interests of safety.
- b) An ATC unit may instruct an aircraft to change its type of RTF call sign, in the interests of safety, when similarity between two or more aircraft RTF call signs are such that confusion is likely to occur.

Phraseology:

G: CHANGE YOUR CALL SIGN TO (new call sign) [UNTIL FURTHER ADVISED]

- c) Any such change to the type of call sign shall be temporary and shall be applicable only within the airspace(s) where the confusion is likely to occur.
To avoid confusion, the ATC unit should, if appropriate, identify the aircraft which will be instructed to change its call sign by referring to its position and/or level.
- d) When an ATC unit changes the type of call sign of an aircraft, that unit shall ensure that the aircraft reverts to the call sign indicated by the flight plan when the aircraft is transferred to another ATC unit, except when the call sign change has been coordinated between the two ATC units concerned.

- e) Die zuständige Flugverkehrskontrollstelle muss dem betreffenden Luftfahrzeug mitteilen, wann es wieder zum ursprünglichen Rufzeichen laut Flugplan zurückkehren muss.

Redewendung:

B: VERWENDEN SIE WIEDER FLUGPLAN RUFZEICHEN (Rufzeichen) [ÜBER (Position)]

- e) The appropriate ATC unit shall advise the aircraft concerned when it is to revert to the call sign indicated by the flight plan.

Phraseology:

G: REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (call sign) [AT (significant point)]

3.2.6 VERWENDUNG VON VOLLEN RUFZEICHEN

Zusätzlich zu 3.2.5 kann die Flugverkehrskontrolle ein Luftfahrzeug anweisen, sein volles Rufzeichen zu verwenden, wenn die Möglichkeit einer Verwechslung mit ähnlich lautenden Rufzeichen besteht.

Die betreffenden Luftfahrzeuge können dazu angewiesen werden, die vollen Rufzeichen zu verwenden, solange sie auf der Frequenz bleiben.

Redewendung:

B: VERWENDEN SIE VOLLES RUFZEICHEN [ANDERES LUFTFAHRZEUG MIT ÄHNLICHEM KENNZEICHEN/RUFZEICHEN AUF DER FREQUENZ]

3.2.6 USE OF FULL CALL SIGNS

In addition to 3.2.5, an ATC unit may also instruct an aircraft to use its full RTF call sign, when similarity between two or more aircraft RTF call signs are such that confusion is likely to occur.

ATC should instruct the concerned aircraft to use full call signs while they remain on the frequency.

Phraseology:

G: USE FULL CALL SIGN [AIRCRAFT WITH SIMILAR REGISTRATION/CALL SIGN ON FREQUENCY]

3.3. HERSTELLEN DER SPRECHFUNKVERBINDUNG

- a) 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 der rufenden Funkstelle. (= ERSTANRUF).
- b) 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.
- c) 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.
- d) Nachdem eine Bodenfunkstelle gerufen wurde, sollte eine Zeitspanne von mindestens 10 Sekunden verstreichen, bevor man einen zweiten Ruf tätigt. Dadurch soll
- unnötige Frequenzbelastung vermieden werden und
 - der Bodenfunkstelle Zeit gegeben werden, um sich für die Antwort auf den Erstanruf vorzubereiten.

3.3. ESTABLISHMENT OF RADIOTELEPHONY COMMUNICATIONS

- a) Full radiotelephony call signs shall always be used when establishing communication. When establishing communication, aircraft shall start their call by the designation of the station called, followed by the designation of the station calling. (=INITIAL CALL).
- b) The reply to the above calls shall use the call sign of the station calling, followed by the call sign of the station answering, which shall be considered an invitation to proceed with transmission by the station calling. For transfers of communication within one ATS unit, the call sign of the ATS unit may be omitted.
- c) Communications shall commence with a call and a reply when it is desired to establish contact. Except that when it is certain that the station called will receive the call, the calling station may transmit the message, without waiting for a reply from the station called.
- d) After a call has been made to the aeronautical station, a period of at least 10 seconds should elapse before a second call is made. This should eliminate
- unnecessary transmissions while
 - the aeronautical station is getting ready to reply to the initial call.

- e) Wird bei einem Anruf das Rufzeichen der rufenden Funkstelle nicht verstanden, ist der Anruf wie folgt zu beantworten:
B/L: STATION DIE (Rufzeichen der gerufenen Funkstelle) RUFT, WIEDERHOLEN SIE IHR RUFZEICHEN
- f) Empfängt eine Bodenfunkstelle gleichzeitig mehrere Rufe, liegt es im Ermessen dieser, die Reihenfolge festzulegen, in der sie mit den Luftfunkstellen kommuniziert.
- g) Nachfolgende Übermittlungen im Sprechfunkverkehr: 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.
- e) When a station is called but is uncertain of the identification of the calling station, it should reply by transmitting the following:
G/A: STATION CALLING (station called) SAY AGAIN YOUR CALL SIGN
- f) When an aeronautical station is called simultaneously by several aircraft stations, the aeronautical station shall decide the order in which aircraft stations shall communicate.
- g) Subsequent radio communications: When issuing ATC clearances and reading back such clearances, controllers and pilots shall always add the call sign of the aircraft to which the clearance applies. For other than those occasions, continuous two-way communication after contact has been established shall be permitted without further identification or call until termination of the contact.

3.3.1. ERSTANRUF

- a) Folgendes Verfahren ist bei einem Erstanruf einer Luftfunkstelle anzuwenden:
- Die Bezeichnung der gerufenen Funkstelle
 - Die Bezeichnung der rufenden Funkstelle, und, bei Luftfahrzeugen in der schweren Wirbelschleppenkategorie das Wort ‚Heavy‘ oder ‚Super‘

L: LINZ TOWER, OE-ABC

- b) Die Antwort der gerufenen Funkstelle muss folgende Teile enthalten:
- Das Rufzeichen der rufenden Funkstelle
 - Die Bezeichnung der gerufenen Funkstelle

B: OE-ABC, LINZ TOWER

3.3.1.1. ERSTANRUF FÜR INSTRUMENTENFLÜGE

- a) Soweit keine anderslautende Anordnung durch die Flugverkehrskontrolle oder durch einschlägige Verlautbarungen erfolgt, haben Besatzungen von **Instrumentenflügen**, deren Identität und Höheninformation durch (M)SSR ständig verfügbar ist, **nach einem Frequenzwechsel im Flug** beim Erstanruf folgende Meldungsteile zu übermitteln:
- Die Bezeichnung der gerufenen Funkstelle
 - Rufzeichen des Luftfahrzeuges, und, bei Luftfahrzeugen in der schweren Wirbelschleppenkategorie, das Wort ‚HEAVY‘ oder ‚SUPER‘, wenn das Luftfahrzeug von der zuständigen Behörde entsprechend eingestuft wurde;
 - Flughöhe, einschließlich Durchfliegen von Flughöhen und freigegebene Flughöhen, wenn die freigegebene Flughöhe nicht beibehalten wird;
 - Geschwindigkeit, falls von der Flugverkehrskontrolle zugewiesen
 - zusätzliche von der Flugverkehrskontrolle oder der Flugzeugbesatzung gewünschte Elemente.

3.3.1. INITIAL CALLS

- a) The calling procedure of an aircraft station establishing communication shall be as follows:
- Designation of the station called
 - Designation of the station calling, and, for aircraft in the heavy wake turbulence category, the word “Heavy” or “Super”

A: LINZ TOWER, OE-ABC

- b) The reply to the above calls shall be as follows:
- Call sign of the station called
 - Designation of the answering station

G: OE-ABC, LINZ TOWER

3.3.1.1. INITIAL CALLS FOR IFR FLIGHTS

- a) If not advised differently by the responsible air traffic control unit or by relevant publications, crews of **IFR-flights** which are subject to permanent surveillance by (M)SSR have to transmit the following information **when changing frequency during flight**:
- the designation of the ATS unit being called
 - Aircraft call sign and, for aircraft in the heavy wake turbulence category, the word “HEAVY” or “SUPER”, if that aircraft has been so identified by the competent authority;
 - level, including passing and cleared levels, if not maintaining the cleared level;
 - speed if assigned by ATC
 - additional elements as required by the pilot or air traffic control.

- b) Die Besatzung eines IFR Flugs kann eine Meldung unmittelbar im Anschluss an den Erstanruf übermitteln, ohne eine Antwort der gerufenen Funkstelle abzuwarten.

L: WIEN RADAR, OE-FFF, FL 270, REQUEST DESCENT

Anmerkung:

Piloten haben die Flughöhe mit den nächsten vollen 30 m oder 100 ft gemäß der Anzeige des Höhenmessers des Piloten anzugeben.

3.3.1.2. BESTIMMUNGEN FÜR SICHTFLÜGE

3.3.1.2.1 Erstanrufe bei WIEN INFORMATION

Sofern **kein** Flugplan aufgegeben wurde, ist der Erstanruf bei WIEN INFORMATION folgendermaßen zu übermitteln (gilt nicht beim Wechsel zwischen verschiedenen Frequenzen von WIEN INFORMATION):

L: WIEN INFORMATION OEABC NEGATIV FLUGPLAN

3.3.1.2.2 **Nach dem Erstanruf** bei WIEN INFORMATION (Fluginformationszentrale Wien) sind folgende Meldungsteile zu übermitteln (=erweiterte Standortmeldung):

- Rufzeichen und Type des Luftfahrzeugs
- Flugregeln
- Abflug- und Zielflugplatz, eventuell beabsichtigte Flugstrecke
- Positionsmeldung:
 - Position (mit Überflugszeitpunkt der gemeldeten Position, wenn der aktuelle Standort nicht mit der gemeldeten Position übereinstimmt)
 - Flughöhe oder Flugfläche
- geschalteter SSR Code **wenn nicht 7000**, oder wenn das Luftfahrzeug nicht mit Mode S ausgerüstet ist.

Anmerkung:

Zur Vermeidung der Auslösung von Alarmdienst soll nach der Übermittlung von „VERLASSE FREQUENZ“ die Kenntnisnahme durch WIEN INFORMATION abgewartet werden.

3.3.1.2.3 Nach dem Erstanruf **auf allen anderen ATS-Frequenzen** müssen folgende Teile übermittelt werden:

- Rufzeichen des Luftfahrzeuges
- Positionsmeldung:
 - Position (mit Überflugszeitpunkt der gemeldeten Position, wenn der aktuelle Standort nicht mit der gemeldeten Position übereinstimmt)
 - Flughöhe oder Flugfläche
- ATIS Kennbuchstabe bei Landung und Start (falls vorhanden)
- Grund der Meldung (z.B. „zur Landung“)

L: OE-AAA, KREMS, 2000 FT, INFORMATION B ZUR LANDUNG

- b) When it is certain that the station called will receive the call, the crew of an IFR aircraft may transmit the message without waiting for a reply from the station called.

A: WIEN RADAR, OE-FFF, FL 270, REQUEST DESCENT

Note:

Pilots shall provide level information at the nearest full 30 m or 100 ft as indicated on the pilot's altimeter.

3.3.1.2. PROVISIONS FOR VFR FLIGHTS

3.3.1.2.1 Initial calls on WIEN INFORMATION

If **no** flight plan has been submitted the initial call on WIEN INFORMATION shall be transmitted as follows (does not apply when changing between different frequencies of WIEN INFORMATION)

A: WIEN INFORMATION OEABC NEGATIVE FLIGHT PLAN

3.3.1.2.2 **After the initial call** on WIEN INFORMATION (flight information centre Vienna) following details shall normally be transmitted (=extended position report):

- Aircraft call sign and aircraft type
- Flight rules
- Departure and destination aerodrome; route, if applicable
- Position report:
 - Position (and relevant time overhead if aircraft is not overhead reported position)
 - Altitude or flight level
- SSR Code **if other than 7000**, or in case the aircraft is not Mode S equipped

Note:

In order to avoid triggering the alerting service an acknowledgement by WIEN INFORMATION should be awaited after “LEAVING FREQUENCY” was announced.

3.3.1.2.3 After the initial call **on any other ATS-frequency** following details shall be transmitted:

- Aircraft call sign
- Position report
 - Position (and relevant time overhead if aircraft is not overhead reported position)
 - Altitude or flight level
- ATIS INFORMATION designator (if available)
- Reason of call (e.g. “for landing”)

A: OE-AAA, KREMS, 2000 FT, INFORMATION B FOR LANDUNG

Anmerkung:

Wenn der Überflugszeitpunkt der Position übermittelt wird (ist nur zu übermitteln, wenn sich das LFZ noch nicht oder bereits hinter dem gemeldeten Standort befindet), ist er in Bezug zum Standort zu geben; d.h. „STOCKERAU, VOR DREI/ZWO/EINER MINUTE(N)“; „STOCKERAU, IN EINER/ZWO/DREI MINUTE(N)“. Zeitangaben jenseits der drei Minuten sind wenig aussagekräftig, weshalb besser ein anderer Ort als Bezugspunkt angegeben werden sollte.

3.4. BORD-BORD FUNKVERKEHR

- a) Bord-Bord Kommunikation muss Meldungen, die die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Fluges betreffen, umfassen. Die Art und Rangfolge der Meldungen müssen ihrem Inhalt entsprechend nach Punkt 2.3. festgelegt werden.
- b) Die Benutzer der Bord-Bord Frequenz haben sicherzustellen, dass auf den zugewiesenen ATS-Frequenzen, der Notfrequenz und allen anderen aufgetragenen Frequenzen die entsprechende Hörbereitschaft eingehalten wird.
- c) Der Bord-Bord Funkverkehr für betriebliche Zwecke muss auf dem dafür vorgesehenen Bord-Bord-Kanal (123,065 MHz) entweder als Direktanruf an eine bestimmte Luftfunkstelle oder durch einen allgemeinen Anruf unter Berücksichtigung der Nutzungsbedingungen dieser Kanäle hergestellt werden.
- d) Da Luftfunkstellen auf mehr als einer Frequenz hörbereit sein können, soll der Erstanruf die eindeutige Kanalbezeichnung „INTERPILOT“ beinhalten.

L: AUSTRIAN 123 - LUFTHANSA 234 - INTERPILOT - HÖREN SIE MICH

oder

L: OEABC - OEAYC - INTERPILOT - HÖREN SIE MICH

oder

L: [IRGEND]EIN LUFTFAHRZEUG IN DER NÄHE VON SOLLENAU - NIKI 401 - INTERPILOT- KOMMEN

3.5. MEHRFACHANRUF

Es ist möglich gleichzeitig mehrere Funkstellen anzurufen. Die in einem Mehrfachanruf gerufenen Funkstellen haben den Empfang der Meldung in der von der rufenden Funkstelle vorgegebenen Reihenfolge zu bestätigen.

B: AUSTRIAN 123 - SCANDINAVIAN 456 - LUFTHANSA 7890 - MONITOR ATIS INFORMATION C

3.6. ALLGEMEINER ANRUF

Es ist möglich, gleichzeitig alle Funkstellen, die auf einer Frequenz hörbereit sind, in einem allgemeinen Anruf anzusprechen. Ein solcher Anruf beginnt mit den Worten AN ALLE FUNKSTELLEN. Auf allgemeine Anrufe wird keine Antwort erwartet, es sei denn, die Funkstellen werden zur Meldungsbestätigung aufgefordert.

B/L: AN ALLE FUNKSTELLEN (Meldung)

Note:

If time is transmitted in the position report it is to be made in regard to the reported position (the time is only to be transmitted in case the aircraft is not yet over the reported position or has already passed the position); e.g. “STOCKERAU, THREE/TWO/ONE MINUTE(S) AGO”; “STOCKERAU, IN ONE/TWO/THREE MINUET(S)”. This is not very useful though if the position of the aircraft is beyond three minutes before or after the reported position. In this case another location should be reported.

3.4. INTERPILOT COMMUNICATION

- a) Interpilot air-to-air communication shall comprise messages related to any matter affecting safety and regularity of flight. The category and priority of these messages shall be determined on the basis of their content in accordance with 2.3.
- b) The user of the air-to-air VHF communications channel shall ensure that adequate watch is maintained on designated ATS frequencies, the frequency of the aeronautical emergency channel, and any other mandatory watch frequencies.
- c) Interpilot air-to-air communication shall be established on the air-to-air channel (123.065 MHz) by either a directed call to a specific aircraft station or a general call, taking into account conditions pertaining to use these channels.
- d) As the aircraft station may be guarding more than one frequency, the initial call should include the distinctive channel identification “INTERPILOT”.

A: AUSTRIAN 123 - LUFTHANSA 234 - INTERPILOT - DO YOU READ

or

A: OEABC - OEAYC - INTERPILOT - DO YOU READ

or

A: ANY AIRCRAFT VICINITY SOLLENAU - NIKI 401 - INTERPILOT- OVER

3.5. MULTIPLE CALL

More than one station may be addressed by a call. The called units shall acknowledge the reception of the message in the order called.

G: AUSTRIAN 123 - SCANDINAVIAN 456 - LUFTHANSA 7890 - MONITOR ATIS INFORMATION C

3.6. GENERAL CALL

Stations having a requirement to transmit information to all stations likely to intercept should preface such transmission by the general call ALL STATIONS. No reply is expected to such general calls unless individual stations are subsequently called to acknowledge receipt.

G/A: [TO] ALL STATIONS (message)

Anmerkung:

Die Verwendung von allgemeinen Anrufen ist auf solche Fälle zu beschränken, in denen es notwendig ist, wesentliche Informationen (z. B. das plötzliche Auftreten von Gefahren, Änderung der aktiven Piste, Ausfall einer wichtigen Anflug- oder Landehilfe, besondere Luftfahrzeugbeobachtungen, revidierte TAFs...) unverzüglich an mehrere Luftfahrzeuge weiterzugeben.

Note:

The use of general calls shall be limited to cases where it is necessary to disseminate essential information to several aircraft without delay, e.g. the sudden occurrence of hazards, a change of the runway-in-use, the failure of a key approach and landing aid, selected SPECI and amended TAFs.

3.7. TESTVERFAHREN

3.7. TEST PROCEDURES

3.7.1. ÜBERPRÜFEN VON FUNKANLAGEN

3.7.1. CHECK OF RADIO INSTALLATIONS

Ein Funktest zur Überprüfung einer Funkanlage oder zur Durchführung einer Verständigungsprobe darf nicht länger als zehn Sekunden dauern und muss die im Sprechfunk verwendeten Zahlen (EINS, ZWO, DREI, etc.) enthalten; gefolgt vom Rufzeichen der Funkstelle, die den Funktest durchführt. Solche Übermittlungen müssen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

When it is necessary for a station in the aeronautical mobile service to make test signals, either for the adjustment of a transmitter before making a call or for the adjustment of a receiver, such signals shall not continue for more than 10 seconds and shall be composed of spoken numerals (ONE, TWO, THREE, etc.) in radiotelephony, followed by the radio call sign of the station transmitting the test signals. Such transmissions shall be kept to a minimum.

3.7.2. VERSTÄNDIGUNGSPROBE

3.7.2. TEST TRANSMISSIONS

- a) Testübermittlungen müssen in folgender Form erfolgen:
- Kennung der gerufenen Funkstelle
 - Kennung der rufenden Funkstelle
 - die Wörter RADIO CHECK
 - die verwendete Frequenz
- b) Die Antwort auf eine Testübermittlung muss in folgender Form erfolgen:
- Kennung der Funkstelle, die den Funktest anfordert;
 - Kennung der antwortenden Funkstelle;
 - Angaben zur Verständlichkeit der Funkstelle, die den Funktest anfordert.

- a) The form of test transmission shall be as follows:
- Identification of the station being called
 - Identification of the station calling
 - the phrase RADIO CHECK
 - the frequency being used
- b) The reply to a test transmission shall be as follows:
- Identification of the station requesting the test
 - Identification of the station replying
 - Information regarding the readability of the station requesting the test transmission.

3.7.3. VERSTÄNDLICHKEITSSKALA

3.7.3. READABILITY SCALE

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

When the tests are made, the following readability scale shall be used:

Verständlichkeitsskala

Readability Scale

1	Unverständlich
2	Zeitweise verständlich
3	Schwer verständlich
4	Verständlich
5	Sehr gut verständlich

1	Unreadable
2	Readable now and then
3	Readable, but with difficulty
4	Readable
5	Perfectly readable

L: INNSBRUCK TOWER, OE-ABC, RADIO CHECK EINS
ZWO NULL KOMMA EINS

A: INNSBRUCK TOWER, OE-ABC, RADIO CHECK ONE
TWO ZERO DECIMAL ONE

B: OE-ABC, INNSBRUCK TOWER, VERSTEHE SIE VIER

G: OE-ABC, INNSBRUCK TOWER, READ YOU FOUR

3.8. AUSTAUSCH VON MELDUNGEN

3.8. EXCHANGE OF COMMUNICATIONS

Meldungen müssen knapp und unmissverständlich sein und sind unter Verwendung von Standardsprechgruppen zu bilden, wann immer diese anwendbar sind.

Communications shall be concise and unambiguous, using standard phraseology whenever available.

3.8.1. EMPFANGSBESTÄTIGUNG

- a) Wenn von einem **Luftfahrzeug** die Bestätigung des Empfangs einer Meldung übermittelt wird, muss die Bestätigung das Rufzeichen dieses Luftfahrzeugs umfassen.
- b) 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.
- c) 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:
 1. Streckenfreigaben der Flugverkehrskontrolle
 2. Freigaben und Anweisungen für das Aufrollen und Landen auf, den Start von, das Anhalten vor, das Kreuzen von, das Rollen auf und Zurückrollen auf Pisten und
 3. Betriebspiste, Höhenmessereinstellungen, SSR Codes, neu zugeteilte Funkkanäle, Anweisungen zur Flughöhe, Kurs- und Geschwindigkeitsanweisungen und
 4. Übergangsflächen, unabhängig davon, ob diese von einem Lotsen übermittelt wurden oder in ATIS-Aussendungen enthalten sind.
- d) 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.
- e) Der Lotse muss sich durch Anhören der Wiederholung vergewissern, dass die Freigabe oder Anweisung von der Flugbesatzung korrekt bestätigt wurde, und unverzüglich Maßnahmen ergreifen, um bei der Wiederholung gegebenenfalls festgestellte Unstimmigkeiten zu berichtigen
- f) Die Wiederholung von CPDLC-Mitteilungen im Sprechfunkverkehr ist nicht vorgeschrieben.
- g) Zu Überprüfungszwecken kann jede erhaltene Meldung von der empfangenden Funkstelle wortwörtlich wiederholt werden.
- h) Wenn Teile einer Meldung nicht zurückzulesen sind, kann der Empfang dieser Teile zweckmäßig mit Worten wie z.B. WETTER ERHALTEN bestätigt werden, nachdem rücklesepflichtige Teile wiederholt wurden.

3.8.2. GESPRÄCHSBEENDIGUNG

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

3.8.1. ACKNOWLEDGEMENT OF RECEIPT

- a) When transmitted by an **aircraft**, the acknowledgement of receipt of a message shall comprise the call sign of that aircraft.
- b) When acknowledgement of receipt is transmitted by an **ATS unit** to an aircraft, it shall comprise the call sign of the aircraft, followed if considered necessary, by the call sign of the ATS unit.
- c) The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:
 1. ATC route clearances
 2. Clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway, and
 3. Runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, newly assigned communication channels, level instructions, heading and speed instructions, and
 4. Transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.
- d) Other clearances or instructions, including conditional clearances **and taxi instructions**, shall **be read back or** acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.
- e) The controller shall listen to the read-back to ascertain that the clearance or instruction has been correctly acknowledged by the flight crew and shall take immediate action to correct any discrepancies revealed by the read-back.
- f) Voice read-back of CPDLC messages shall not be required.
- g) It is permissible for verification for the receiving station to read back the message as an additional acknowledgement of receipt.
- h) If both instructions subject to read-back and other information – such as weather reports – are received in the same message, the information should be acknowledged with the words such as WEATHER RECEIVED after the instruction has been read back.

3.8.2. END OF CONVERSATION

A radiotelephone conversation shall be terminated by the receiving ATS unit or the aircraft using its own call sign.

3.8.3. BERICHTIGUNGEN UND WIEDERHOLUNGEN

- a) Wenn bei der Übermittlung ein Fehler unterlaufen ist, ist die Redewendung ‚BERICHTIGUNG‘ zu verwenden, die letzte richtige Sprechgruppe oder Redewendung zu wiederholen und anschließend der richtige Wortlaut zu übermitteln.
- b) Falls die Berichtigung am besten durch Wiederholung der vollständigen Meldung erfolgen kann, ist die Redewendung ‚BERICHTIGUNG, ICH WIEDERHOLE‘ zu verwenden, bevor die Meldung ein zweites Mal übermittelt wird.
- c) Falls die empfangende Funkstelle Zweifel an der Richtigkeit der empfangenen Mitteilung hat, ist eine Wiederholung entweder insgesamt oder von Teilen anzufordern.
- d) Falls die vollständige Wiederholung einer Meldung erforderlich ist, ist die Redewendung ‚WIEDERHOLEN SIE‘ zu verwenden.
Falls die Wiederholung eines Teils der Meldung erforderlich ist, ist die Redewendung:
‚WIEDERHOLEN SIE ALLES VOR‘ gefolgt von dem ersten Wort, dass verständlich empfangen wurde zu verwenden, oder
‚WIEDERHOLEN SIE ... (Wort vor dem fehlenden Teil) BIS... (Wort nach dem fehlenden Teil)‘ oder
‚WIEDERHOLEN SIE ALLES NACH‘ gefolgt von dem letzten verständlich empfangenen Wort.
- e) Falls bei der Prüfung der Richtigkeit einer wörtlichen Wiederholung (Read-back) unrichtige Meldungsteile bemerkt werden, ist die Redewendung ‚NEGATIV, ICH WIEDERHOLE‘ 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‘.
- f) Wenn vorauszusehen ist, dass der Empfang einer Meldung schwierig sein wird, sollte die Sendestation die wesentlichen Teile unter der Verwendung der Redewendung ‚ICH WIEDERHOLE‘ ein zweites Mal übermitteln.

3.9. GEWÄHRLEISTUNG DER FUNK-VERBINDUNG/ZU VERWENDEDE FREQUENZEN

Luftfunkstellen müssen die entsprechenden Funkfrequenzen verwenden.

Die zu verwendende(n) Frequenz(en) wird/werden der Luftfunkstelle von der Flugverkehrskontrollstelle, unter deren Verantwortung sie sich befindet, zugewiesen.

3.8.3. CORRECTIONS AND REPETITIONS

- a) When an error has been made in transmission, the word CORRECTION shall be spoken, the last correct group or phrase repeated, and then the corrected version transmitted.
- b) If a correction can best be made by repeating the entire message, the phrase “CORRECTION, I SAY AGAIN” shall be used before the message is transmitted a second time.
- c) If the receiving station is in doubt as to the correctness of the message received, a repetition either in full or in part shall be requested.
- d) If repetition of an entire message is required, the words “SAY AGAIN” shall be spoken.

If repetition of a portion of a message is required, the phrase:
“SAY AGAIN ALL BEFORE... (first word satisfactorily received)” shall be used; or
“SAY AGAIN ... (word before missing portion) TO... (word after missing portion)”; or
“SAY AGAIN ALL AFTER... (last word satisfactorily received)”.
- e) If, in checking the correctness of a read-back, incorrect items are noticed, the words “NEGATIVE I SAY AGAIN” shall be transmitted at the conclusion of the read-back followed by the correct version of the items concerned.

Specific items should be requested, as appropriate, such as “SAY AGAIN WIND”.
- f) When a station transmitting a message considers that reception is likely to be difficult, it should transmit the important elements of the message twice using the words “I SAY AGAIN”.

3.9. ASSURANCE OF RTF COMMUNICATION/ FREQUENCIES TO BE USED

Aircraft stations shall operate on the appropriate radio frequencies.

The air-ground control station shall designate the frequency (-ies) to be used under normal conditions by aircraft stations operating under its control.

3.9.1. HÖRBEREITSCHAFT/DIENSTZEITEN

- a) Während des Fluges haben Luftfahrzeuge auf zugewiesenen Frequenzen ständig Hörbereitschaft zu halten und diese, außer aus Sicherheitsgründen, nicht zu beenden, ohne die betreffende Flugverkehrsdienststelle zu informieren.

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-Notruf Frequenz 121.5 MHz zu halten, außer in den Zeiträumen, in denen die Luftfahrzeuge Sprechfunkverkehr auf anderen VHF-Kanälen durchführen oder wenn Beschränkungen der bordseitigen Ausrüstung oder Aufgaben im Cockpit die gleichzeitige Hörbereitschaft auf zwei Kanälen nicht erlauben.

1. Luftfahrzeuge haben ständige Hörbereitschaft auf der VHF-Notfrequenz 121.5 MHz in Gebieten oder auf Strecken zu halten, bei denen die Möglichkeit des Ansteuerns von Luftfahrzeugen oder anderer Gefahrensituationen besteht und die zuständige Behörde dies vorschreibt.

Anmerkung:

Luftfahrzeuge auf anderen als den angegebenen Flügen sollen auf der Notfrequenz 121,5 MHz so gut wie möglich hörbereit sein.

2. Ein Luftfahrzeug, das einen kontrollierten Flug durchführt, hat dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle aufrechtzuerhalten und bei Bedarf eine Zweiweg-Funkverbindung mit dieser herzustellen. Die Anforderung, Hörbereitschaft im Flugfunk-Sprechfunkverkehr aufrechtzuerhalten, gilt bei Herstellung einer CPDLC-Kommunikation weiter.

- b) Bodenfunkstellen haben ständige Hörbereitschaft auf der VHF-Notfrequenz 121.5 MHz während der Dienstzeiten der Dienststellen zu halten, an denen sie installiert ist. Befinden sich zwei oder mehr solcher Funkstellen an derselben Stelle, wird diese Verpflichtung durch die Gewährleistung der Hörbereitschaft auf der Frequenz 121.5 MHz an einer der Funkstellen erfüllt.

- c) Wenn es erforderlich ist, dass ein Luftfahrzeug oder eine Flugverkehrsdienststelle den Betrieb aus irgendeinem Grund aussetzt, hat das Luftfahrzeug oder die Flugverkehrsdienststelle nach Möglichkeit andere betroffene Funkstellen darüber zu informieren und anzugeben, zu welchem Zeitpunkt die Wiederaufnahme des Betriebs 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.

3.9.1. COMMUNICATIONS WATCH/HOURS OF SERVICE

- a) During flight aircraft shall maintain watch and shall not cease watch, except for reasons of safety, without informing the ATS unit concerned.

Aircraft on long over-water flights or on flights over designated areas over which the carriage of an emergency locator transmitter (ELT) is required, shall continuously guard the VHF emergency frequency 121.5 MHz, except for those periods when aircraft carry out communications on other VHF channels or when airborne equipment limitations or cockpit duties do not permit simultaneous guarding of two channels.

1. Aircraft shall continuously guard the VHF emergency frequency 121.5 MHz in areas or over routes where the possibility of interception of aircraft or other hazardous situations exists, and a requirement has been established by the competent authority.

Note:

Aircraft on flights other than those specified should guard the emergency frequency 121,5 MHz to the extent possible.

2. An aircraft operated as a controlled flight shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and establish two-way communication as necessary with, the appropriate air traffic control unit. The requirement for an aircraft to maintain an air-ground voice communication watch shall remain in effect when CPDLC has been established.

- b) Aeronautical stations shall maintain a continuous listening watch on VHF emergency channel 121.5 MHz during the hours of service of the units at which it is installed. Where two or more such stations are co-located, provision of 121.5 MHz listening watch at one of them shall meet that requirement.

- c) When it is necessary for an aircraft station or ATS unit to suspend operation for any reason, it shall, if possible, so inform other stations concerned, giving the time at which it is expected that operation will be resumed. When operation is resumed, other stations concerned shall be so informed. When it is necessary to suspend operation beyond the time specified in the original notice, a revised time of resumption of operation shall, if possible, be transmitted at or near the time first specified.

3.10. ÜBERGABE DES VHF-SPRECHFUNK- VERKEHRS

- a) Ein Luftfahrzeug ist von der jeweiligen Flugverkehrsdienststelle gemäß den vereinbarten Verfahren zum Wechsel zu einer anderen Funkfrequenz aufzufordern. Ist eine solche Aufforderung nicht erfolgt, hat das Luftfahrzeug die Flugverkehrsdienststelle vor einem solchen Wechsel zu informieren.
- b) Beim Herstellen des Erstkontakts auf einer VHF-Frequenz oder bei deren Verlassen hat ein Luftfahrzeug diejenigen Informationen zu übermitteln, die von der für die Erbringung von Diensten zuständigen Flugsicherungsorganisation vorgeschrieben und von der zuständigen Behörde genehmigt sind (siehe 3.3.1.).
- c) Eine Luftfunkstelle **darf eine Kontrollfrequenz nur dann verlassen**, wenn es von der Flugverkehrskontrollstelle dazu aufgefordert wurde oder eine Genehmigung dafür erhalten hat. Eine Flugverkehrskontrollstelle kann eine Luftfunkstelle dazu anhalten, auf der zugewiesenen Frequenz hörbereit zu bleiben.
- d) 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: OE-ABC, RUFEN SIE WIEN RADAR (Frequenz)

- e) Eine Flugverkehrsdienststelle kann einer Luftfunkstelle mit der Redewendung „CALL SIGN ONLY“ auftragen, die für den Erstanruf üblichen Meldungsteile bis auf das Rufzeichen auszulassen.

B: AUA123 RUFEN SIE WIEN RADAR 133,600 CALL SIGN ONLY

L: RUFEN SIE WIEN RADAR 133,600 CALL SIGN ONLY AUA 123

nach dem Frequenzwechsel:

L: WIEN RADAR AUA 123 [HEAVY/SUPER]

- f) Eine Flugverkehrsdienststelle kann einer Luftfunkstelle mit der Redewendung „STAND BY“ auftragen, abzuwarten, gerufen zu werden. Einer Luftfahrzeugfunkstelle kann mit der Redewendung "MONITOR" aufgetragen werden, eine Frequenz abzuhören, auf der Flugrundsendungen verbreitet werden.

3.11. BESONDERE SPRECHFUNKVERFAHREN

3.11.1. 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‘ statt der Redewendung ‚ROLLEN‘ im Funkverkehr mit Bodenfahrzeugen zu verwenden ist.

3.10. TRANSFER OF VHF COMMUNICATIONS

- a) An aircraft shall be advised by the appropriate ATS unit to transfer from one radio frequency to another in accordance with agreed procedures. In the absence of such advice, the aircraft shall notify the ATS unit before such a transfer takes place.
- b) When establishing initial contact on, or when leaving a VHF frequency, an aircraft shall transmit such information as may be prescribed by the ANSP responsible for the provision of services and approved by the competent authority (see 3.3.1.).
- c) An aircraft station **shall not leave** a control frequency unless it has been requested to do so by the ATC unit or has received permission to do so. An ATC unit may instruct an aircraft station to remain on the assigned frequency.
- d) When communications are transferred from an air traffic service unit to another, this message shall contain the unit call sign and the frequency.

G: OE-ABC, CONTACT WIEN RADAR (frequency)

- e) An air traffic service unit may advise an aircraft station to omit the prescribed parts of the initial call, except the aircraft call sign, by using the phrase "CALL SIGN ONLY".

G: AUA123 CONTACT WIEN RADAR 133,600 CALL SIGN ONLY

A: CONTACT WIEN RADAR 133,600 CALL SIGN ONLY AUA123

after frequency change:

A: WIEN RADAR AUA 123 [HEAVY/SUPER]

- f) An aircraft may be requested to "STAND BY" on a frequency when it is intended that the ATS unit will initiate communications soon. An aircraft may be requested to "MONITOR" a frequency when information is being broadcast thereon.

3.11. SPECIFIC COMMUNICATION PROCEDURES

3.11.1. MOVEMENT OF VEHICLES

Phraseologies for the movement of vehicles, other than tow-tractors, on the manoeuvring area shall be the same as those used for the movement of aircraft, with the exception of taxi instructions, in which case the word "PROCEED" shall be substituted for the word "TAXI" when communicating with vehicles.

3.11.2. 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.

3.11.3. 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‘ 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.

3.11.2. AIR TRAFFIC ADVISORY SERVICE

Air traffic advisory service does not deliver “clearances” but only “advisory information” and it shall use the word “advise” or “suggest” when a course of action is proposed to an aircraft.

3.11.3. PROCEDURES RELATED TO WEATHER DEVIATION

When the pilot initiates communications with ATC, a rapid response may be obtained by stating “WEATHER DEVIATION REQUIRED” to indicate that priority is desired on the frequency and for ATC response. When necessary, the pilot shall initiate communications using the urgency call “PAN PAN” (preferably spoken three times). The pilot shall inform ATC when weather deviation is no longer required, or when a weather deviation has been completed and the aircraft has returned to its cleared route.

4. SONDERFÄLLE

4.1. SPRECHFUNKVERFAHREN FÜR NOT- UND DRINGLICHSVERKEHR

4.1.1. ALLGEMEINES

4.1.1.1. Not- und Dringlichkeitsverkehr umfasst alle Meldungen im Sprechfunkverkehr, die sich auf Not- bzw. 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.

4.1.1.2. 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 zu verwenden. Am Beginn jeder nachfolgenden Meldung im Not- und Dringlichkeitsverkehr ist es zulässig, die Sprechfunk-Not und Sprechfunk-Dringlichkeitssignale zu verwenden.

4.1.1.3. 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.

4.1.1.4. Falls keine Bestätigung der Not- oder Dringlichkeitsmeldung durch die Flugverkehrsdienststelle erfolgt, die von dem Luftfahrzeug gerufen wurde, haben andere Flugverkehrsdienststellen Hilfe gemäß 4.1.2.2. bzw. 4.1.2.3. zu leisten.

4.1.1.5. 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.

4.1.1.6. Im Not- und Dringlichkeitsverkehr sind Sprechfunkübermittlungen im Allgemeinen langsam und deutlich vorzunehmen, wobei jedes Wort klar auszusprechen ist, um die Umschrift zu erleichtern.

4.1.2. SPRECHFUNK-NOTVERKEHR

4.1.2.1. MASSNAHMEN DES LUFTFAHRZEUGS IN NOT

Zusätzlich zur Voranstellung des Sprechfunk-Notsignals „MAYDAY“ gemäß 4.1.1.2. 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:

4. CONTINGENCIES

4.1. DISTRESS AND URGENCY COMMUNICATION PROCEDURES

4.1.1. GENERAL

4.1.1.1. Distress and urgency traffic shall comprise all radiotelephony messages relative to the distress and urgency conditions respectively. Distress and urgency conditions are defined as:

- a) Distress: A condition of being threatened by serious and/or imminent danger and of requiring immediate assistance.
- b) Urgency: a condition concerning the safety of an aircraft or other vehicle, or of some person on board or within sight, but which does not require immediate assistance.

4.1.1.2. The radiotelephony distress signal “MAYDAY” and the radiotelephony urgency signal “PAN PAN” shall be used at the commencement of the first distress and urgency communication respectively. At the commencement of any subsequent communication in distress and urgency traffic, it shall be permissible to use the radiotelephony distress and urgency signals.

4.1.1.3. The originator of messages addressed to an aircraft in distress or urgency condition shall restrict to the minimum the number and volume and content of such messages as required by the condition.

4.1.1.4. If no acknowledgement of the distress or urgency message is made by the ATS unit addressed by the aircraft, other ATS units shall render assistance as prescribed in points 4.1.2.2. and 4.1.2.3. respectively.

4.1.1.5. Distress and urgency communication shall normally be maintained on the frequency on which such traffic was initiated until it is considered that better assistance can be provided by transferring that traffic to another frequency.

4.1.1.6. In cases of distress and urgency communications, in general, the transmissions by radiotelephony shall be made slowly and distinctly, each word being clearly pronounced to facilitate transcription.

4.1.2. RADIOTELEPHONY DISTRESS COMMUNICATIONS

4.1.2.1. ACTION BY THE AIRCRAFT IN DISTRESS

In addition to being preceded by the RTF distress signal “MAYDAY” in accordance with point 4.1.1.2. preferably spoken three times, the distress message to be sent by an aircraft in distress shall:

- a) be on air-ground frequency in use at the time;
- b) consist of as many as possible of the following elements spoken distinctly and, if possible, in the following order:

1. Name der gerufenen Flugverkehrsdienststelle (soweit Zeit und Umstände dies zulassen);
2. Kennung des Luftfahrzeugs;
3. Art der Notlage
4. Absicht des verantwortlichen Piloten;
5. Aktueller Standort, Flughöhe und Kurs

Anmerkung 1:

Diese Vorschriften können durch folgende Maßnahmen ergänzt werden:

- 1) *Die Notmeldung jeder in Flugnot geratenen Luftfunkstelle kann auf der Notfrequenz 121.500 MHz oder jeder anderen Frequenz abgesetzt werden, wenn dies gewünscht oder notwendig ist. Nicht alle Bodenfunkstellen jedoch haben eine ständige Hörbereitschaft auf der Notfrequenz.*
- 2) *Die Notmeldung einer Luftfunkstelle in Flugnot kann verbreitet werden, wenn dies Zeit und Umstände erlauben.*
- 3) *Die Luftfunkstelle in Not kann alles tun, um auf sich aufmerksam zu machen (inklusive Schaltung eines Transpondercodes auf den jeweiligen Mode und Code).*
- 4) *Jede Funkstelle kann alles dazu tun, um der Luftfunkstelle in Flugnot zu helfen.*
- 5) *Durch jede Abweichung von den angeführten Punkten, wenn die sendende Stelle nicht selbst in Not ist, vorausgesetzt, dass dieser Umstand in der Notmeldung deutlich zum Ausdruck gebracht wird.*

Anmerkung 2:

Die angesprochene Flugverkehrsdienststelle ist normalerweise diejenige, die gerade mit dem Luftfahrzeug kommuniziert oder in deren Verantwortungsbereich es sich befindet.

4.1.2.2. MASSNAHMEN DER GERUFENEN FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE ODER DER ERSTEN FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE, DIE DIE NOTMELDUNG BESTÄTIGT

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

- 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:
 1. der betreffenden Flugverkehrsdienststelle;
 2. 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.

1. the name of the ATS unit addressed (time and circumstances permitting)
2. the identification of the aircraft
3. the nature of the distress condition
4. the intention of the pilot in command
5. present position, level and heading.

Note 1:

The provisions may be supplemented by the following measures:

- 1) *the distress message of an aircraft in distress being made on the emergency frequency 121,500 MHz or another aeronautical mobile frequency, if considered necessary or desirable. Not all aeronautical stations maintain a continuous guard on the emergency frequency,*
- 2) *the distress message of an aircraft in distress being broadcast if time and circumstances render this course preferable;*
- 3) *the aircraft using any means at its disposal to attract attention and make known its conditions (including the activation of the appropriate SSR mode and code);*
- 4) *any station taking any means at its disposal to assist an aircraft in distress;*
- 5) *any variation on the elements listed, when the transmitting station is not itself in distress, provided that such circumstance is clearly stated in the distress message.*

Note 2:

The ATS unit addressed will normally be that ATS unit communicating with the aircraft or in whose area of responsibility the aircraft is operating.

4.1.2.2. ACTION BY THE ATS UNIT ADDRESSED OR BY THE FIRST ATS UNIT ACKNOWLEDGING THE DISTRESS MESSAGE

The ATS unit addressed by an aircraft in distress, or the first ATS unit acknowledging the distress message, shall:

- a) immediately acknowledge the distress message;
- b) take control of the communications or specifically and clearly transfer that responsibility, advising the aircraft if a transfer is made; and
- c) take immediate action to ensure that all necessary information is made available, as soon as possible, to:
 1. the ATS unit concerned;
 2. the aircraft operator concerned, or its representative, in accordance with pre-established arrangements;
- d) warn other ATS units, as appropriate, in order to prevent the transfer of traffic to the frequency of the distress communication.

Anmerkung:

Die Information an den Luftfahrzeugbetreiber hat keinen Vorrang gegenüber eventuell notwendigen Handlungen, die die Sicherheit des Notverkehrs oder anderen Verkehrs in diesem Gebiet betreffen.

Note:

The requirement to inform the aircraft operator concerned does not have priority over any other action which involves the safety of the flight in distress, or of any other flight in the area, or which might affect the progress of expected flights in the area.

4.1.2.3. ANORDNEN VON FUNKSTILLE

4.1.2.3.1. 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“
- b) Das Sprechfunk-Notsignal „MAYDAY“

4.1.2.3.2. Die Verwendung der in Buchstabe 4.1.2.3.1 angegebenen Signale ist dem in Not befindlichen Luftfahrzeug und der den Notverkehr steuernden Flugverkehrsdienststelle vorbehalten.

4.1.2.4. MASSNAHMEN ALLER ANDEREN FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLEN/LUFTFAHRZEUGE

4.1.2.4.1. Notverkehr hat uneingeschränkten Vorrang vor allem anderen Verkehr, und Flugverkehrsdienststellen/Luftfahrzeuge, die Kenntnis davon haben, dürfen auf der betreffenden Frequenz nicht senden, sofern nicht:

- die Notlage aufgehoben oder der Notverkehr beendet wird;
- aller Notverkehr auf andere Frequenzen übergeben wurde;
- die den Verkehr steuernde Flugverkehrsdienststelle die Erlaubnis erteilt;
- die betreffende Funkstelle selbst Hilfe zu leisten hat.

4.1.2.4.2. 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.

4.1.2.5. BEENDEN DES NOTVERKEHRS UND DER FUNKSTILLE

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

4.1.2.5.2. 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:

- der betreffenden Flugverkehrsdienststelle
- dem betreffenden Luftfahrzeugbetreiber oder dessen Vertreter gemäß im Voraus getroffener Vereinbarungen.

4.1.2.3. IMPOSITION OF SILENCE

4.1.2.3.1. The aircraft in distress, or the ATS unit in control of distress traffic, shall be permitted to impose silence, either on all stations of the mobile service in the area or on any station which interferes with the distress traffic. It shall address these instructions ‘to all stations’ or to one station only, according to the circumstances. In either case, it shall use:

- a) “STOP TRANSMITTING”
- b) the radiotelephony distress signal “MAYDAY”

4.1.2.3.2. The use of the signals specified in 4.1.2.3.1 shall be reserved for the aircraft in distress and for the ATS unit controlling the distress traffic.

4.1.2.4. ACTION BY ALL OTHER ATS UNITS/AIRCRAFT

4.1.2.4.1. The distress communications have absolute priority over all other communications and ATS units/ aircraft aware of them shall not transmit on the frequency concerned unless:

- the distress is cancelled or the distress traffic is terminated;
- all distress traffic has been transferred to other frequencies;
- the ATS unit controlling communications gives permission;
- it has itself to render assistance.

4.1.2.4.2. Any ATS unit/aircraft which has knowledge of distress traffic, and which cannot itself assist the aircraft in distress, shall nevertheless continue listening to such traffic until it is evident that assistance is being provided.

4.1.2.5. TERMINATION OF DISTRESS COMMUNICATIONS AND OF SILENCE

4.1.2.5.1. When an aircraft is no longer in distress, it shall transmit a message cancelling the distress condition.

4.1.2.5.2. When the ATS unit which has controlled the distress communication traffic becomes aware that the distress condition is ended, it shall take immediate action to ensure that this information is made available, as soon as possible, to:

- the ATS unit concerned
- the aircraft operator concerned, or its representative, in accordance with pre-established arrangements.

4.1.2.5.3. Der Notverkehr und die Funkstille sind durch eine Meldung zu beenden, die die Redewendung „NOTVERKEHR BEENDET“ enthält und auf der Frequenz oder den Frequenzen zu übermitteln ist, die für den Notverkehr verwendet wurden. Diese Meldung darf von der den Notverkehr steuernden Flugverkehrsdienststelle nur ausgesendet werden, wenn ihr von der zuständigen Behörde die Genehmigung erteilt wurde, dies nach Empfang der in 4.1.2.5.1. beschriebenen Meldung zu tun.

4.1.3. SPRECHFUNK-DRINGLICHKEITSVERKEHR

4.1.3.1. MASSNAHMEN DES LUFTFAHRZEUGS, DAS EINE DRINGLICHKEITSLAGE AUßER NACH 4.1.3.4. MELDET

Zusätzlich zur Voranstellung des Sprechfunk-Dringlichkeitssignals ‚PAN PAN‘ gemäß 4.1.1.2. 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:
 1. Name der gerufenen Flugverkehrsdienststelle;
 2. Kennung des Luftfahrzeugs;
 3. Art der Dringlichkeitslage;
 4. Absicht des verantwortlichen Piloten;
 5. aktueller Standort, Flughöhe und Kurs;
 6. jede weitere nützliche Information.

Anmerkung 1:

Alle anderen nützlichen Informationen, wie z. B. verbleibende Höchstflugdauer, Anzahl der Personen an Bord, mögliches Vorhandensein und Art von Gefahrgut, Luftfahrzeugfarbe und -markierungen, Notausrüstung usw. können im Notfall ebenfalls übermittelt werden.

Anmerkung 2:

Diese Bestimmungen sollen ein Luftfahrzeug nicht daran hindern, eine Dringlichkeitsmeldung zu senden, wenn die Zeit und die Umstände dies erfordern.

Anmerkung 3:

Die angesprochene ATS-Unit ist normalerweise diejenige, die gerade mit dem Luftfahrzeug kommuniziert oder in deren Verantwortungsbereich es sich befindet.

4.1.3.2. MASSNAHMEN DER GERUFENEN FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE ODER DER ERSTEN FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE, DIE DIE DRINGLICHKEITSMELDUNG BESTÄTIGT

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

4.1.2.5.3. The distress communication and silence conditions shall be terminated by transmitting a message, including the words “DISTRESS TRAFFIC ENDED”, on the frequency or frequencies being used for the distress traffic. This message shall be originated only by the ATS unit controlling the communications when, after the reception of the message prescribed in point 4.1.2.5.1. it is authorised to do so by the competent authority.

4.1.3. RADIOTELEPHONY URGENCY COMMUNICATIONS

4.1.3.1. ACTION BY THE AIRCRAFT REPORTING AN URGENCY CONDITION EXCEPT AS INDICATED IN 4.1.3.4.

In addition to being preceded by the radiotelephony urgency signal “PAN PAN” in accordance with 4.1.1.2. preferably spoken three times and each word of the group pronounced as the French word “panne”, the urgency message to be sent by an aircraft reporting an urgency condition shall:

- a) be on the air-ground frequency in use at the time;
- b) consist of as many as required of the following elements spoken distinctly and, if possible, in the following order:
 1. the name of the ATS unit addressed;
 2. the identification of the aircraft;
 3. the nature of the urgency condition;
 4. the intention of the pilot-in-command;
 5. present position, level and heading;
 6. any other useful information.

Note 1:

Any other useful information may consist of information such as but not limited to remaining aircraft endurance/fuel, number of persons on board, possible presence of hazardous materials and the nature thereof, aircraft colour/markings, survival aids, etc. and may also be transmitted in situation of distress.

Note 2:

These provisions are not intended to prevent an aircraft from broadcasting an urgency message if time and circumstances render this course preferable.

Note 3:

The ATS unit addressed will normally be that ATS unit communicating with the aircraft or in whose area of responsibility the aircraft is operating.

4.1.3.2. ACTION BY THE ATS UNIT ADDRESSED OR FIRST ATS UNIT ACKNOWLEDGING THE URGENCY MESSAGE

The ATS unit addressed by an aircraft reporting an urgency condition or the first ATS unit acknowledging the urgency message shall:

- a) die Dringlichkeitsmeldung bestätigen;
- b) sofortige Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass alle notwendigen Informationen so bald wie möglich zur Verfügung gestellt werden:
 1. der betreffenden Flugverkehrsdienststelle;
 2. dem betreffenden Luftfahrzeugbetreiber oder dessen Vertreter gemäß im Voraus getroffener Verfahrensweisen;
- c) falls erforderlich, den Verkehr steuern.

Anmerkung:

Die Information an den Luftfahrzeugbetreiber hat keinen Vorrang gegenüber eventuell notwendigen Handlungen, die die Sicherheit des Notverkehrs oder anderen Verkehrs in diesem Gebiet betreffen.

4.1.3.3. MASSNAHMEN ALLER ANDEREN FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLEN/LUFTFAHRZEUGE

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

4.1.3.4. MASSNAHMEN EINES FÜR SANITÄTSTRANSPORTE VERWENDETEN LUFTFAHRZEUGS

4.1.3.4.1. Die Verwendung des in 4.1.3.4.2. genannten Signals zeigt an, dass die darauf folgende Meldung einen nach den Genfer Abkommen von 1949 und Zusatzprotokollen geschützten Sanitätstransport betrifft.

4.1.3.4.2. Zum Zweck der Ankündigung und Identifizierung von Luftfahrzeugen, die für Sanitätstransporte verwendet werden, ist die Übermittlung des Sprechfunk-Dringlichkeitssignals ‚PAN PAN‘, vorzugsweise dreimal ausgesendet, wobei jedes Wort der Sprechgruppe wie das französische Wort ‚panne‘ auszusprechen ist, gefolgt von dem Sprechfunksignal für Sanitätstransporte ‚MAY-DEE-CAL‘, ausgesprochen wie das französische Wort ‚médical‘, zu verwenden. Die Verwendung der genannten Signale zeigt an, dass die darauf folgende Meldung einen geschützten Sanitätstransport betrifft.

Die Meldung muss folgende Angaben umfassen:

- das Rufzeichen oder andere anerkannte Mittel zur Identifizierung der Sanitätstransporte;
- Standort der Sanitätstransporte;
- Anzahl und Art der Sanitätstransporte;
- beabsichtigte Flugstrecke;
- voraussichtliche Streckenflugzeit sowie Abflug- und Ankunftszeit, je nach Fall; und
- jede andere Angabe, wie Flughöhe, Funkfrequenzen für die Hörbereitschaft, verwendete Sprachen und Sekundärradar (SSR)- Modi und -Codes.

- a) acknowledge the urgency message;
- b) take immediate action to ensure that all necessary information is made available, as soon as possible, to:
 1. the ATS unit concerned;
 2. the aircraft operator concerned, or its representative, in accordance with pre-established arrangements;
- c) if necessary, exercise control of communications.

Note:

The requirement to inform the aircraft operating agency concerned does not have priority over any other action which involves the safety of the flight in distress, or of any other flight in the area, or which might affect the progress of expected flights in the area.

4.1.3.3. ACTION BY ALL OTHER ATS UNITS/AIRCRAFT

The urgency communications have priority over all other communications except distress communications and all ATS units/aircraft shall take care not to interfere with the transmission of urgency traffic.

4.1.3.4. ACTION BY AN AIRCRAFT USED FOR MEDICAL TRANSPORTS

4.1.3.4.1. The use of the signal described in point 4.1.3.4.2. shall indicate that the message which follows concerns a protected medical transport pursuant to the 1949 Geneva Conventions and Additional Protocols.

4.1.3.4.2. For the purpose of announcing and identifying aircraft used for medical transports, a transmission of the radiotelephony urgency signal “PAN PAN”, preferably spoken three times, and each word of the group pronounced as the French word “panne”, shall be followed by the radiotelephony signal for medical transports “MAY-DEE-CAL”, pronounced as in the French “medical”. The use of the signals described above indicates that the message which follows concerns a protected medical transport.

The message shall convey the following data:

- the call sign or other recognised means of identification of the medical transports;
- position of the medical transports;
- number and type of the medical transports;
- intended route;
- estimated time en-route and of departure and arrival, as appropriate; and
- any other information such as flight altitude, radio frequencies guarded, languages used and secondary surveillance radar modes and codes.

4.1.3.5. MASSNAHMEN DER GERUFENEN FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLEN ODER ANDERER FUNKSTELLEN, DIE EINE SANITÄTSTRANSPORTMELDUNG EMPFANGEN

Es gelten die Bestimmungen von 4.1.3.2. und 4.1.3.3. in der auf Flugverkehrsdienststellen, die eine Sanitätstransportmeldung empfangen, zutreffenden Weise.

4.1.4 BENÜTZUNG DER UKW - NOTFREQUENZ

4.1.4.1 Die UKW-Notfrequenz (121,500 MHz) dient unter anderem folgenden Zwecken in echten Notsituationen:

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

Anmerkung:

Die Verwendung der Frequenz 121,500 MHz für den in Punkt 4.1.4.c) genannten Zweck ist zu vermeiden, wenn sie in irgendeiner Weise die effiziente Abwicklung des Notverkehrs beeinträchtigt.

4.1.3.5. ACTION BY THE ATS UNITS ADDRESSED, OR BY OTHER STATIONS RECEIVING A MEDICAL TRANSPORTS MESSAGE

The provisions of points 4.1.3.2. and 4.1.3.3. shall apply as appropriate to ATS units receiving a medical transports message.

4.1.4 USE OF VHF EMERGENCY FREQUENCY

4.1.4.1 The VHF emergency frequency (121,500 MHz) shall be used for genuine emergency purposes including any of the following:

- a) to provide a clear channel between aircraft in distress or emergency and a ground station when the normal channels are being utilised for other aircraft;
- b) to provide a VHF communication channel between aircraft and aerodromes, not normally used by international air services, in case of an emergency condition arising;
- c) to provide a common VHF communication channel between aircraft, either civil or military, and between such aircraft and surface services, involved in common search and rescue operations, prior to changing when necessary to the appropriate frequency;
- d) to provide air-ground communication with aircraft when airborne equipment failure prevents the use of the regular channels;
- e) to provide a channel for the operation of emergency locator transmitters, and for communication between survival craft and aircraft engaged in search and rescue operations;
- f) to provide a common VHF channel for communication between civil aircraft and intercepting aircraft or intercept control units and between civil or intercepting aircraft and air traffic services units in the event of interception of the civil aircraft.

Note:

The use of the frequency 121.500 MHz for the purpose outlined in point 4.1.4.c) is to be avoided if it interferes in any way with the efficient handling of distress traffic.

4.2. WIDERRECHTLICHER EINGRIFF

4.2.1. Ein Luftfahrzeug, das einem rechtswidrigen Eingriff ausgesetzt ist, hat zu versuchen, den Transponder auf den Code 7500 einzustellen und die zuständige Flugverkehrsdienststelle von allen wesentlichen damit zusammenhängenden Umständen zu unterrichten, ebenso von allen Abweichungen vom aktuellen Flugplan, die aufgrund der Umstände erforderlich sind, um es der Flugverkehrsdienststelle zu ermöglichen, dem Luftfahrzeug Vorrang einzuräumen und Konflikte mit anderen Luftfahrzeugen so gering wie möglich zu halten.

4.2.2. Die gerufene Funkstelle oder die erste Funkstelle, die eine Meldung über einen widerrechtlichen Eingriff erhält, muss jede erdenkliche Hilfe leisten und die zuständigen Flugverkehrsdienststellen oder jede andere Stelle oder Person informieren, die den Flug unterstützen können.

4.2.3. 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.

Spezielle Phraseologie dafür ist nicht vorgesehen.

4.3. PEILFUNK

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.

Eine einzeln arbeitende Peilfunkstelle soll auf Verlangen folgende Werte übermitteln:

- QTE: rechtweisende Peilung, unter Anwendung der passenden Phrase;
- QUJ: rechtweisender Steuerkurs zur Peilfunkstelle ohne Windeinfluss, unter Anwendung der passenden Phrase;
- QDR: missweisende Peilung, unter Anwendung der passenden Phrase;
- QDM: missweisender Steuerkurs zur Peilfunkstelle ohne Windeinfluss, unter Anwendung der passenden Phrase;

Peilung und Steuerkurse werden wie folgt übermittelt:

1. Q-Gruppe
2. Peilung oder Steuerkurs in Graden (dreistellig), bezogen auf die Peilstation
3. Die Klasse der Peilung,
4. Beobachtungszeitpunkt, wenn notwendig

4.2. ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE

4.2.1. An aircraft which is being subjected to unlawful interference shall endeavour to set the transponder to Code 7500 and notify the appropriate ATS unit of any significant circumstances associated therewith and any deviation from the current flight plan necessitated by the circumstances, in order to enable the ATS unit to give priority to the aircraft and to minimise conflict with other aircraft.

4.2.2. The station addressed by an aircraft being subjected to an act of unlawful interference, or first station acknowledging a call from such aircraft, shall render all possible assistance, including notification of appropriate ATS units as well as any other station, agency or person in a position to facilitate the flight.

4.2.3. When an air traffic services unit knows or believes that an aircraft is being subjected to unlawful interference, **no reference** shall be made in ATS air-ground communications to the nature of the emergency unless it has first been referred to in communications from the aircraft involved and it is certain that such reference will not aggravate the situation.

No special phraseologies are determined.

4.3. DIRECTION FINDING

Communication related to direction finding comprises messages for the transmission of direction finding values in case a pilot has lost his orientation or to render other navigational assistance.

A direction finding station working alone can only determine the direction of an aircraft in relation to itself.

A direction finding station working alone should give the following, as requested:

- QTE: true bearing of the aircraft, using the appropriate phrase;
- QUJ: true heading to be steered by the aircraft, with no wind, to head for the direction finding station, using the appropriate phrase;
- QDR: magnetic bearing of the aircraft, using the appropriate phrase;
- QDM: magnetic heading to be steered by the aircraft with no wind to make for the station, using the appropriate phrase;

When a heading or bearing has been requested, the direction finding station shall advise the aircraft station in the following form:

1. the appropriate phrase
2. bearing or heading in degrees in relation to the direction-finding station, sent as three figures
3. class of bearing,
4. time of observation, if necessary

Peilgenauigkeiten:

Klasse A: Genauigkeit innerhalb von plus oder minus 2 Grad

Klasse B: Genauigkeit innerhalb von plus oder minus 5 Grad

Klasse C: Genauigkeit innerhalb von plus oder minus 10 Grad

Klasse D: Genauigkeit geringer als Klasse C

4.4. AUSFALL DER SPRECHFUNKVERBINDUNG

4.4.1. BORD-BODEN, VERWENDEN VON BLINDESENDUNGEN

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“ zu beginnen sowie, falls erforderlich, die Funkstelle(n) anzugeben, für die die Meldung bestimmt ist.

4.4.1.1. EMPFÄNGERAUSFALL

- a) 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 EMPFÄNGERAUSFALL“ zu beginnen.

Das Luftfahrzeug hat:

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

- b) Ist ein Luftfahrzeug wegen Ausfalls der Bordanlage nicht in der Lage, die Sprechfunkverbindung herzustellen, muss es, wenn mit Transponder ausgerüstet, den für Funkverbindungsausfall vorgesehenen SSR-Code (A7600) schalten, um so auf den Funkausfall aufmerksam zu machen.

4.4.1.2. SENDERAUSFALL

4.4.1.2.1. Bestätigung eines Luftfahrzeugs

Ist die Luftfunkstelle wegen Senderausfalls nicht in der Lage, Sprechfunkverbindung herzustellen, wird es - soweit durchführbar - angewiesen werden, den Empfang einer Meldung wie folgt zu bestätigen:

Bearing accuracies:

Class A: accurate within plus or minus 2 degrees

Class B: accurate within plus or minus 5 degrees

Class C: accurate within plus or minus 10 degrees

Class D: accuracy less than class C

4.4. VOICE COMMUNICATIONS FAILURE

4.4.1. AIR-GROUND, USE OF BLIND TRANSMISSION

When an aircraft fails to establish contact on the designated channel, on the previous channel used or on another channel appropriate to the route, and fails to establish communication with the appropriate ATS unit, other ATS unit or other aircraft using all available means, the aircraft shall transmit its message twice on the designated channel(s), preceded by the phrase “TRANSMITTING BLIND” and, if necessary, include the addressee (s) for which the message is intended.

4.4.1.1. RECEIVER FAILURE

- a) When an aircraft is unable to establish communication due to receiver failure, it shall transmit reports at the scheduled times, or positions, on the channel in use preceded by the phrase “TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE”.

The aircraft shall:

1. transmit the intended message, following this by a complete repetition;
2. advise the time of its next intended transmission;
3. when provided with ATS, transmit information regarding the intention of the pilot-in-command with respect to the continuation of the flight.

- b) When an aircraft is unable to establish communication due to airborne equipment failure it shall, when so equipped, select the appropriate SSR code (A7600) to indicate radio failure.

4.4.1.2. TRANSMITTER FAILURE

4.4.1.2.1. Acknowledgement by an aircraft

As far as practicable an aircraft station having transmitter failure will be advised to acknowledge transmissions by the following means:

bei Tageslicht		during the hours of daylight	
In der Luft	durch wechselseitiges Betätigen der Querruder <i>Anmerkung: Diese Bestätigung darf nicht erwartet werden, wenn sich das Luftfahrzeug im Queranflug oder im Endanflug befindet.</i>	When in flight	by rocking the aircraft's wings <i>Note: This signal should not be expected on the base and final legs of the approach.</i>
am Boden	durch wechselseitiges Betätigen der Querruder oder des Seitenruders	When on the ground	by moving the aircraft's ailerons or rudder

bei Dunkelheit		during the hours of darkness	
in der Luft	durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder, wenn das Luftfahrzeug nicht mit Landescheinwerfern ausgerüstet ist, der Positionslichter	When in flight	by flashing on and off twice the aircraft's landing lights or, if not so equipped, by switching on and off twice its navigation lights.
am Boden	durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder, wenn das Luftfahrzeug nicht mit Landescheinwerfern ausgerüstet ist, der Positionslichter	When on the ground	by flashing on and off twice the aircraft's landing lights or, if not so equipped, by switching on and off twice its navigation lights

Tabelle 12

Table 12

*Anmerkung:
Licht- und pyrotechnische Signale für den Flugplatzverkehr sind in SERA Anlage 1 "Signale" zu finden.*

*Note:
Light and pyrotechnic signals for aerodrome traffic are contained in SERA Appendix 1 "signals".*

4.4.2. BODEN-BORD, WEITERLEITUNG VON MELDUNGEN

4.4.2. GROUND-TO-AIR, USE OF RELAY COMMUNICATION TECHNIQUE

- a) 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:
1. andere Flugverkehrsdienststellen um Hilfe zu bitten, das Luftfahrzeug zu rufen und gegebenenfalls Meldungen weiterzuleiten; und
 2. Luftfahrzeuge auf der Flugstrecke zu ersuchen, Funkverbindung mit dem Luftfahrzeug herzustellen und gegebenenfalls Meldungen weiterzuleiten.
- b) Die Bestimmungen angeführt unter a) sind auch anzuwenden:
1. auf Anforderung der betreffenden Flugverkehrsdienststelle;
 2. wenn eine erwartete Meldung eines Luftfahrzeugs nicht innerhalb einer gewissen Zeitspanne empfangen wurde, so dass ein Funkausfall vermutet wird.

- a) When an ATS unit has been unable to establish contact with an aircraft after calls on the frequencies on which the aircraft is believed to be listening, it shall:
1. request other ATS units to render assistance by calling the aircraft and relaying traffic, if necessary; and
 2. request aircraft on the route to attempt to establish communication with the aircraft and relay traffic, if necessary.
- b) The provisions of a) shall also be applied:
1. at request of the Air Traffic Service unit concerned;
 2. when an expected communication from an aircraft has not been received within a time period such that the occurrence of a communication failure is suspected.

- | | |
|--|--|
| <p>c) Bleiben die in 4.4.2. a) angeführten Bemühungen ohne Erfolg, sollte die Bodenfunkstelle an die betreffende Luftfunkstelle gerichtete Meldungen - ausgenommen Flugverkehrskontrollfreigaben - in Form von Blindsendungen auf einer Frequenz auf der die Luftfunkstelle vermutet wird, übermitteln.</p> <p>d) Blindsendungen von Flugverkehrskontrollfreigaben dürfen nicht durchgeführt werden, außer auf ausdrückliches Bestehen der Bodenfunkstelle.</p> <p>e) Die in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststellen sowie der Luftfahrzeughalter sind sobald wie möglich vom Ausfall der Sprechfunkverbindung zu verständigen.</p> | <p>c) If the attempts specified in 4.4.2 a) fail, the aeronautical station should transmit messages addressed to the aircraft, other than messages containing air traffic control clearances, by blind transmission on the frequency(ies) on which the aircraft is believed to be listening.</p> <p>d) Blind transmission of air traffic control clearances shall not be delivered, except on specific request of the originator.</p> <p>e) The appropriate air traffic services unit and the aircraft operating agency, shall be notified, as soon as possible, of any failure in air-ground communication.</p> |
|--|--|

4.5. BLOCKIERTE FREQUENZ

Wenn eine Kontrollfrequenz unbeabsichtigtweise von einer Luftfunkstelle blockiert wird, sollten folgende Schritte unternommen werden:

- a) Es soll versucht werden, das betreffende Luftfahrzeug zu identifizieren.
- b) Nach erfolgreicher Identifizierung soll versucht werden, dieses Luftfahrzeug zu erreichen, entweder auf der Notfrequenz 121.500 MHz oder mittels SELCAL oder über die Frequenz des Luftfahrtunternehmens, wenn vorhanden, oder auf anderen VHF-Frequenzen, die von Flugzeugbesatzungen in der Luft verwendet werden, oder am Boden durch direkten Kontakt; und
- c) Hat man eine Sprechfunkverbindung zum betroffenen Luftfahrzeug hergestellt, soll die Flugzeugbesatzung darauf hingewiesen werden, die unbeabsichtigten Übermittlungen zu beenden.

4.6. UNZULÄSSIGE BENUTZUNG VON ATC FREQUENZEN

- a) Im Fall von falschen und irreführenden Übermittlungen, die die Sicherheit eines LFZ betreffen könnten, sollte die betreffende Flugverkehrskontrollstelle:
 1. Die falschen oder irreführenden Übermittlungen korrigieren.
 2. Alle Luftfahrzeuge auf der betroffenen Frequenz über die Falschübermittlungen informieren.
 3. Alle Luftfahrzeuge auf der betroffenen Frequenz auffordern, Freigaben und Anweisungen zu verifizieren, bevor ihnen Folge geleistet wird.
 4. Luftfahrzeuge auf eine andere Frequenz zu schicken, wenn dies sinnvoll erscheint; und
 5. Alle Luftfahrzeuge informieren, wenn die unzulässige Benutzung der Frequenz beendet ist.

4.5. BLOCKED FREQUENCY

In the event that the control frequency is inadvertently blocked by an aircraft transmitter, the following additional steps should be taken:

- a) attempt to identify the aircraft concerned.
- b) if the aircraft blocking the frequency is identified, attempts should be made to establish communication with that aircraft, e.g. on the emergency frequency 121.500 MHz, by SELCAL, through the aircraft operator's company frequency if applicable, on any VHF frequency designated for air- to-air use by flight crews or any other communication means or, if the aircraft is on the ground, by direct contact; and
- c) if communication is established with the aircraft concerned, the flight crew should be instructed to take immediate action to stop inadvertent transmissions on the affected control frequency.

4.6. UNAUTHORIZED USE OF ATC FREQUENCY

- a) Instances of false and deceptive transmissions on ATC frequencies which may impair the safety of aircraft can occasionally occur. In the event of such occurrences, the ATC unit concerned should:
 1. correct any false or deceptive instructions or clearances which have been transmitted.
 2. advise all aircraft on the affected frequency(ies) that false and deceptive instructions or clearances are being transmitted.
 3. instruct all aircraft on the affected frequency(ies) to verify instructions and clearances before taking action to comply.
 4. if practical, instruct aircraft to change to another frequency; and
 5. if possible, advise all aircraft affected when the false and deceptive instructions or clearances are no longer being transmitted.

- b) Flugzeugbesatzungen müssen normalerweise alle ihnen von ATC aufgetragenen Anweisungen oder Freigaben in Frage stellen bzw. verifizieren, wenn sie ihnen falsch oder irreführend erscheinen. Wenn eine unzulässige Benutzung der Frequenz bemerkt wird, muss die zuständige Stelle alle notwendigen Schritte einleiten, um den Sender zu lokalisieren und die Falschübermittlungen zu beenden.

4.7. KRAFTSTOFFMINDESTMENGE UND KRAFTSTOFF-NOTFALL

- a) Meldet ein Pilot den Zustand Kraftstoffmindestmenge, hat der Lotse den Piloten so bald wie praktisch möglich über vorhergesehene Verzögerungen zu informieren oder ihm mitzuteilen, dass keine Verzögerungen erwartet werden.

L: OEABC KRAFTSTOFFMINDESTMENGE

B: OEABC VERSTANDEN [KEINE VERZÖGERUNG ERWARTET/ ERWARTEN SIE (Information zur Verzögerung)]

Anmerkung 1:

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;

Dies ist **keine** Notsituation, sondern ein Anzeichen dafür, dass im Fall einer zusätzlichen Verzögerung eine Notsituation möglich ist.

Anmerkung 2:

Die Dringlichkeitsmeldung **PAN PAN PAN** sollte nicht anstatt der Meldung **KRAFTSTOFFMINDESTMENGE** gesendet werden.

- b) Ist aufgrund der Kraftstoffmenge die Erklärung einer Notlage erforderlich, hat der Pilot diese in Einklang mit Punkt 4.1. Verwendung des Sprechfunk-Notsignals (MAYDAY), vorzugsweise dreimal gesprochen, gefolgt von der Angabe zur Art des Notfalls (KRAFTSTOFF) vorzunehmen.

L: OEABC - MAYDAY MAYDAY MAYDAY-
KRAFTSTOFF

4.8. TRANSPONDERCODES IM NOTFALL

- a) Um anzuzeigen, dass sich das Luftfahrzeug in einer bestimmten Notlage befindet, hat der Pilot eines mit einem SSR-Transponder ausgerüsteten Luftfahrzeugs:
- zur Anzeige einer Notlage den Code **7700** zu schalten, sofern die Flugverkehrskontrolle den Piloten nicht zuvor angewiesen hat, den Transponder auf einen bestimmten Code zu schalten. Im letzteren Fall kann der Pilot den Code **7700** dennoch schalten, falls ein konkreter Grund zu der Annahme besteht, dass dies die beste Vorgehensweise wäre;

- b) Flight crews shall challenge or verify with the ATC unit concerned any instruction or clearance issued to them which they suspect may be false or deceptive. When the transmission of false or deceptive instructions and clearances is detected, the appropriate authority shall take all necessary action to have the transmitter located and the transmission terminated.

4.7. MINIMUM FUEL AND FUEL EMERGENCY

- a) When a pilot reports a state of minimum fuel, the controller shall inform the pilot as soon as practicable of any anticipated delays or that no delays are expected.

L: OEABC MINIMUM FUEL

G: OEABC ROGER [NO DELAY EXPECTED/ EXPECT (delay information)]

Note 1:

MINIMUM FUEL means a term used to describe a situation in which an aircraft's fuel supply has reached a state where the flight is committed to land at a specific aerodrome and no additional delay can be accepted;

This is **not** an emergency situation but an indication that an emergency situation is possible should any additional delay occur.

Note 2:

The **PAN PAN PAN** call should not be used instead of the **MINIMUM FUEL** declaration.

- b) When the level of fuel renders declaring a situation of distress necessary, the pilot, in accordance with 4.1., shall indicate that by using the radiotelephony distress signal (MAYDAY), preferably spoken three times, followed by the nature of the distress condition (FUEL).

A: OEABC - MAYDAY MAYDAY MAYDAY- FUEL

4.8. TRANSPONDER CODES IN CASE OF EMERGENCY

- a) To indicate that it is in a specific contingency situation, the pilot of an aircraft equipped with SSR shall:
- select Code **7700** to indicate a state of emergency unless ATC has previously directed the pilot to operate the transponder on a specified code. In the latter case, a pilot may nevertheless select Code **7700** whenever there is a specific reason to believe that this would be the best course of action;

2. zur Anzeige eines Ausfalls der Funkverbindung den Code **7600** zu schalten;
 3. zur Anzeige eines rechtwidrigen Eingriffs zu versuchen, den Code **7500** zu schalten. Falls es die Umstände erfordern, sollte stattdessen der Code **7700** geschaltet werden.
2. select Code **7600** to indicate a state of radio-communication failure;
 3. attempt to select Code **7500** to indicate a state of unlawful interference. If circumstances so warrant, Code **7700** should be used instead.

5. PHRASEOLOGIE

5. PHRASEOLOGIES

5.1. INHALTSVERZEICHNIS PHRASEOLOGIE

5.1. CONTENTS OF PHRASEOLOGIES

5.2.	Anwendung/Application	Seite/page 44
5.3.	Kontrollierte Flugplätze/ Controlled aerodromes	Seite/page 47
5.4.	Flugplätze ohne Flugverkehrskontrolle/ Aerodromes without air traffic control	Seite/page 60
5.5.	Diverse Flugplatzphraseologie/ Miscellaneous aerodrome phraseology	Seite/page 62
5.6.	Allgemeine Phraseologie für die Flugabwicklung/ General flight handling phraseology	Seite/page 68
5.7.	Zusätzliche Phraseologie für Instrumentenflüge und Radardienste/ Additional phraseologies for IFR flights and surveillance services	Seite/page 82
5.8.	Sonderfälle im Sprechfunkverkehr/ Phraseologies in contingencies	Seite/page 96
5.9.	Military phraseologies	Seite/page 99

5.2. ANWENDUNG

1. Redewendungen müssen in Verbindung mit den Funkrufzeichen (Luftfahrzeug, Bodenfahrzeug, Flugsicherung, usw.) verwendet werden. Damit die Phraseologie leichter lesbar ist, wurde auf Rufzeichen im Text verzichtet.
2. Die Redewendungen sind für Piloten, ATS Personal und Bodenpersonal anwendbar.
3. Da Redewendungen nicht alle Situationen zur Gänze abdecken, wird erwartet, dass von Piloten, ATS-Personal und anderem Bodenpersonal in entsprechenden Situationen Normalsprache verwendet wird. Dieser sollte so präzise und kurz wie möglich sein, damit die Übermittlung auch für Personen verständlich ist, deren Muttersprache nicht die gerade verwendete Sprache ist.
4. Fettgedruckte Teile der Sprechgruppen sind verpflichtend anzuwendende Standardsprechgruppen.
5. Wörter in eckigen Klammern [...] sind, wenn notwendig oder sinnvoll, zusätzlich zu verwenden.
6. Die Wörter in runden Klammern (...) sind durch die entsprechenden Angaben (Höhe, Ort oder Zeit) zu ersetzen; oder alternative Phrasen können verwendet werden.
7. Phraseologie für VFR und IFR kann nicht streng getrennt werden. Der Großteil der Phraseologie ist in Englisch verfasst. Wenn entsprechende deutsche Phraseologie neben englischer vorhanden ist, wird diese auch auf VFR-Flüge angewendet.

Spezielle Redewendungen für Instrumentenflüge finden Sie in den jeweiligen Abschnitten.

8. Redewendungen wie SOFORT (Abwehr von Gefahren) und BESCHLEUNIGEN SIE (Beschleunigen des Flugverkehrs) dürfen von der Flugverkehrskontrolle nur angewendet werden, wenn dies unumgänglich ist. Werden in Freigaben und Anweisungen solche Redewendungen verwendet, wird eine unmittelbare Ausführung erwartet. Ist eine unmittelbare Ausführung aus Gründen der sicheren Flugdurchführung nicht möglich, ist der Anweisung soweit wie möglich zu folgen und die Flugverkehrskontrolle entsprechend zu informieren.
9. Folgende Wörter können ausgelassen werden, vorausgesetzt, es entsteht dadurch kein Missverständnis:
 - a) BODEN in Bezug zu Bodenwindrichtung und -geschwindigkeit
 - b) GRAD in Bezug auf Radarsteuerkurse
 - c) SICHT, WOLKEN und HÖHE in Wetterberichten
 - d) HEKTOPASCAL bei Übermittlung von Höhenmessereinstellungen

5.2. APPLICATION

1. All phrases shall be used in conjunction with call signs (aircraft, ground vehicle, ATC or other) though as appropriate. For the purpose that phraseologies are easily readable call signs were omitted in the text.
2. This chapter includes phrases for use by pilots, ATS personnel and other ground crew personnel.
3. These phrases are not intended to be exhaustive, and when circumstances differ, pilots, ATS personnel and other ground personnel will be expected to use plain language which should be as clear and concise as possible, in order to avoid possible confusion by those persons using a language other than one of their national languages.
4. Bold-typed parts of phraseologies are to be used as mandatory standards.
5. Words in square parentheses [...] indicate optional additional words or information that may be necessary in specific instances.
6. Words in parentheses (...) indicate that specific information, such as a level, a place or a time, etc., must be inserted to complete the phrase, or alternatively that optional phrases may be used.
7. VFR and IFR phraseologies can't be strictly separated from each other. Most of the phraseologies are in English language. German phraseologies indicate that these parts are also applicable for VFR flights.

Special phraseologies for IFR flights may be found in the relevant chapters.

8. The Words IMMEDIATELY (to avert hazard) and EXPEDITE (to expedite traffic) shall only be used if inevitable. The use of such phrases requires the immediate execution of the instruction. If this is not possible for flight safety reasons, the pilot has to comply as far as practicable and inform ATC immediately.
9. Following words may be omitted provided no misunderstanding exists:
 - a) SURFACE in relation to surface wind direction and speed
 - b) DEGREES in relation to radar headings
 - c) VISIBILITY, CLOUD and HEIGHT in metreports
 - d) HECTOPASCALS when giving pressure settings

- | | |
|--|---|
| <p>10. Zurücklesepflichtige Redewendungen und Phrasen müssen mit dem Rufzeichen der wiederholenden Funkstelle beendet werden.</p> | <p>10. Read backs shall be terminated by the aircraft's call sign.</p> |
| <p>11. Beim Zurücklesen von Freigaben und Anweisungen erwartet ATC die sofortige Durchführung.</p> <p>B: STEIGEN/SINKEN SIE AUF FLUGFLÄCHE 180
L: STEIGE/SINKE AUF FLUGFLÄCHE 180
B: FLIEGEN SIE STEUERKURS 230
L: FLIEGE STEUERKURS 230</p> | <p>11. Upon read back ATC expects immediate execution of the clearance which shall be indicated by read back in gerund form:</p> <p>G: CLIMB/DESCEND [TO] FLIGHT LEVEL 180
A: CLIMBING/DESCENDING [TO] FLIGHT LEVEL 180
G: FLY HEADING 230
A: FLYING HEADING 230</p> |
| <p>12. Die Anweisung
B: RUFEN SIE INNSBRUCK TOWER 120.100 wird mit</p> <p>L: RUFEN INNSBRUCK TOWER 120.100 beantwortet; das sofortige Umschalten wird erwartet.</p> | <p>12. The instruction
G: CONTACT INNSBRUCK TOWER 120.100 is answered by
A: CONTACT INNSBRUCK TOWER 120.100 and immediate change of frequency is expected.</p> |
| <p>13. Die Anweisung
B: VERLASSEN DER FREQUENZ GENEHMIGT/VERLASSEN SIE FREQUENZ
B: FREQUENZWECHSEL GENEHMIGT wird beantwortet mit
L: VERLASSEN DER FREQUENZ GENEHMIGT oder
L: VERLASSE FREQUENZ oder
L: FREQUENZWECHSEL GENEHMIGT</p> <p><i>Anmerkung:
WILCO oder das Luftfahrzeugrufzeichen als Antwort ist hier ungenügend.</i></p> | <p>13. The instructions
G: [APPROVED TO] LEAVE FREQUENCY and
G: FREQUENCY CHANGE APPROVED are answered by either
A: [APPROVED TO] LEAVE FREQUENCY or
A: LEAVING FREQUENCY or
A: FREQUENCY CHANGE APPROVED</p> <p><i>Note:
WILCO as an answer or answering with the call sign of the aircraft is insufficient.</i></p> |
| <p>14. Die Anweisung
B: MELDEN SIE... wird oft auch mit
L: WERDE ... MELDEN beantwortet, da es sich um eine Anweisung handeln kann, der erst in Zukunft Folge geleistet werden kann.</p> <p>B: OE-FFF MELDEN SIE [ABFLUG]BEREIT
L: OE-FFF [ABFLUG]BEREIT
L: WERDE [ABFLUG]BEREIT MELDEN OE-FFF</p> <p>B: OE-AAA MELDEN SIE MÜNCHENDORF
L: WERDE MÜNCHENDORF MELDEN OE-AAA</p> | <p>14. The instruction
G: REPORT... may also be answered by
A: WILL REPORT... as this instruction may not always be followed on receipt.</p> <p>G: OE-FFF REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE]
A: OE-FFF READY [FOR DEPARTURE]
A: WILL REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE] OE-FFF
G: OE-AAA REPORT MÜNCHENDORF
A: WILL REPORT MÜNCHENDORF OE-AAA</p> |
| <p>15. Das Wort START wird in der deutschen Phraseologie nur mit der Startfreigabe, der Aufhebung der Startfreigabe und den Anweisungen zum Fehlanflug und zum Aufsetzen und Durchstarten übermittelt. Für alle anderen Übermittlungen den Abflugvorgang betreffend muss das Wort ABFLUG verwendet werden.</p> <p><i>Anmerkung:
Der Ausdruck TORA, ausgesprochen TOR-AH, wird für die Angabe der verfügbaren Startlaufstrecke verwendet.</i></p> | <p>15. The expression TAKE-OFF shall only be used in radiotelephony when an aircraft is cleared for take off or when cancelling a take-off clearance. In all other situations regarding the take off the word DEPARTURE shall be transmitted.</p> <p><i>Note:
The expression TORA, pronounced TOR-AH, may be used to indicate take-off run available.</i></p> |
| <p>16. Anweisungen zur Änderung von Höhe werden folgendermaßen übermittelt:</p> <p>B: STEIGEN/SINKEN SIE AUF 2000 FUSS
B: STEIGEN/SINKEN SIE AUF FLUGFLÄCHE 110</p> | <p>16. Instructions to change levels are normally transmitted as follows:</p> <p>G: CLIMB/DESCEND [TO] 2000 FEET
G: CLIMB/DESCEND [TO] FLIGHT LEVEL 110</p> |

Anmerkung:
im Deutschen nicht anwendbar.

Note:
In circumstances where clarification is required, the word "ALTITUDE" or "HEIGHT" may be included, e.g. "DESCEND TO ALTITUDE TWO THOUSAND FEET".

17. Gibt es mehrere parallele Pisten, werden diese z.B. als 03 LINKS, 03 CENTER, oder 03 RECHTS bezeichnet.

B: OE-ABC... PISTE 03 CENTER LANDUNG FREI

18. Eine richtig zurückgelesene Streckenfreigabe muss von ATC folgendermaßen bestätigt werden:

B: OEABC [FREIGABE] KORREKT

17. Parallel runways are specified as e.g. 03 LEFT, 03 CENTER or 03 RIGHT

G: OE-ABC... RUNWAY 03 CENTER CLEARED TO LAND

18. A correct read back of the route clearance shall be acknowledged by ATC as follows:

G: OEABC [CLEARANCE] CORRECT

5.3. KONTROLLIERTE FLUGPLÄTZE

5.3.1. AM BODEN

5.3.1.1. Zeitvergleich und Flugplatzinformationen für abfliegende LFZ

L: **ERBITTE ZEITVERGLEICH**
B: **ZEIT** (Zeit)
B: **MONITOR [ATIS] INFORMATION** (ATIS Kennbuchstabe) [(Frequenz oder VOR)]
L: **INFORMATION** (ATIS Kennbuchstabe) [ERHALTEN]

Anmerkung 1:

Die Flugplatzkontrollstelle hat, bevor das Luftfahrzeug zum Start rollt, dem Piloten die genaue Uhrzeit zu übermitteln, sofern keine Vorkehrungen dafür getroffen wurden, dass er die Uhrzeit aus einer anderen Quelle erhält. Flugverkehrskontrollstellen teilen Luftfahrzeugen darüber hinaus auf Anfrage die genaue Zeit mit. Zeitvergleiche müssen mindestens auf eine Minute genau sein.

Anmerkung 2:

Ein Zeitvergleich vor dem Start hat über das sich im LFZ befindliche luftzugelassene GPS (korrigiert auf UTC) zu erfolgen. Sollte dies nicht möglich sein, hat der Pilot die Flugplatzkontrollstelle zu informieren und die Uhrzeit zu erfragen.

5.3.1.1.1. Wenn kein ATIS verfügbar ist

L: **ERBITTE ABFLUGINFORMATIONEN**
B: **PISTE** (Nummer), [BODEN] **WIND** (Zahl) **GRAD** (Zahl) **KNOTEN**
QNH/QFE (Wert)
[TEMPERATUR [MINUS] (Wert)]
[TAUPUNKT [MINUS] (Wert)]
[SICHT (Wert und Einheit)/PISTENSICHTWEITE/RVR
[PISTE(Nummer) (Wert und Einheit)]
[ZEIT (Zeit)]

Anmerkung:

Auf Flugplätzen, wo ATIS automatisch abgestrahlt wird, ist die Bitte um Abfluginformationen zu unterlassen. Die Bestätigung des Empfangs der ATIS Information muss mit der Übermittlung des ATIS Kennbuchstabens bei der Bitte um Start up (IFR) oder der Rollfreigabe (VFR) erfolgen- bzw. beim Einholen der Streckenfreigabe, wenn diese von einer anderen Stelle (z.B. WIEN DELIVERY) übermittelt wird.

5.3.1.2. Schleppzugverfahren

L: **ERBITTE SCHLEPP** [(Luftfahrtgesellschaft)] (LFZ-Type) **VON** (Position) **ZU** (Position)

Anmerkung: wird von der Einheit Flugzeug/Schleppfahrzeug übermittelt.

B: **SCHLEPP GENEHMIGT ÜBER** (Strecke)
B: **HALTEN SIE POSITION**
B: **STAND BY**

5.3.1.3. Anlassverfahren

L: [(Flugzeugposition)] **ERBITTE ANLASSEN, INFORMATION** (ATIS-Kennbuchstabe)

5.3. CONTROLLED AERODROMES

5.3.1. ON GROUND

5.3.1.1. Time check and aerodrome information for departure

A: **REQUEST TIME CHECK**
G: **TIME** (time)
G: **MONITOR [ATIS] INFORMATION** (ATIS identification) [(frequency or VOR)]
A: **INFORMATION** (ATIS identification) [RECEIVED]

Note 1:

Aerodrome control towers shall, prior to an aircraft taxiing for take-off, provide the pilot with the correct time, unless arrangements have been made for the pilot to obtain it from other sources. Air traffic services units shall, in addition, provide aircraft with the correct time on request. Time checks shall be given at least to the nearest minute.

Note 2:

A time check before take-off must be done via the air-approved GPS in the aircraft (corrected to UTC). If this is not possible the pilot must inform aerodrome control and ask for the correct time.

5.3.1.1.1. When no ATIS broadcast is available

A: **REQUEST DEPARTURE INFORMATION**
G: **RUNWAY** (number), [SURFACE] **WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS**
QNH/QFE (number)
[TEMPERATURE [MINUS] (number)]
[DEW POINT [MINUS] (number)]
[VISIBILITY (distance) (units) [(direction)]/RUNWAY VISUAL RANGE/RVR [RUNWAY (number) (distance, units)]
[TIME (time)]

Note:

At aerodromes where departure information is broadcast on ATIS, the request for departure information is omitted. Acknowledge receipt of the ATIS information must be made by including the ATIS identifying letter in the request for start up (IFR) or for taxi (VFR). At aerodromes however, where route clearances are delivered on a special frequency (i.e. WIEN DELIVERY) the ATIS identifying letter has to be included in the request for the route clearance.

5.3.1.2. Towing procedures

A: **REQUEST TOW** [(company name)] (A/C type) **FROM** (location) **TO** (location)

Note: denotes transmission from aircraft/tow vehicle combination

G: **TOW APPROVED VIA** (specific route to be followed)
G: **HOLD POSITION**
G: **STAND BY**

5.3.1.3. Starting procedures

A: [(A/C location)] **REQUEST START UP, INFORMATION** [IS] (ATIS identification)

B: **ANLASSEN GENEHMIGT**
 B: **STAND BY FÜR ANLASSEN** (Begründung)
 B: **ANLASSEN NEGATIV** (Begründung)
 B: [ERWARTEN SIE] **ANLASSEN UM** (Zeit)
 B: [ERWARTEN SIE **ABFLUG UM** (Zeit)] **ANLASSEN NACH EIGENEM ERMESSEN**
 B: **MELDEN SIE ANLASSBEREIT**

5.3.1.4. Pushback/Powerback Verfahren

L: [(Flugzeugposition)] **ERBITTE PUSHBACK/POWERBACK**
 G: **PUSHBACK/POWERBACK GENEHMIGT**
 G: **NEGATIV PUSHBACK/POWERBACK**
 G: **STAND-BY**
 G: **ERWARTEN SIE** (Minutenanzahl) **VERZÖGERUNG [WEGEN** (Grund)]
 B: **PUSHBACK NACH EIGENEM ERMESSEN**
 L: **PUSHBACK/POWERBACK BEENDET**

5.3.1.5. Sprechfunk zwischen Boden- und Cockpitmannschaft

Nur in Englisch vorgesehen

G: **START UP APPROVED**
 G: **STAND BY FOR START UP** (reason)
 G: **NEGATIVE START UP** (reason)
 G: [EXPECT] **START UP AT** (time)/IN (number) **MINUTES**
 G: [EXPECT DEPARTURE AT (time)/IN (number) MINUTES] **START UP AT OWN DISCRETION**
 G: **REPORT [WHEN] READY FOR START UP**

5.3.1.4. Pushback/power back procedures

A: [(A/C location)] **REQUEST PUSHBACK/POWERBACK**
 G: **PUSHBACK/POWERBACK APPROVED**
 G: **NEGATIVE PUSH BACK/POWERBACK**
 G: **STAND BY**
 G: **EXPECT** (number) **MINUTES DELAY [DUE** (reason)]
 G: **PUSHBACK AT OWN DISCRETION**
 A: **PUSHBACK/POWERBACK COMPLETED**

5.3.1.5. Ground crew/flight crew phraseologies

G: [ARE YOU] **READY TO START UP**
 A: **STARTING NUMBER** (engine number(s))

Note 1:

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

Note 2:

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

G: [ARE YOU] **READY FOR PUSH BACK/POWER BACK**
 A: **READY FOR PUSH BACK/POWER BACK**
 G: **CONFIRM BRAKES RELEASED**
 A: **BRAKES RELEASED**
 A: **COMMENCING PUSH BACK/POWER BACK**
 A: **PUSHBACK/POWER BACK COMPLETED**
 G: **STOP PUSH BACK/POWER BACK**
 G: **CONFIRM BRAKES SET**
 A: **BRAKES SET**
 A: **DISCONNECT**
 G: **DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL YOUR LEFT/RIGHT**

Note:

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

5.3.1.5.1. Vor der Enteisung

Nur in Englisch vorgesehen

5.3.1.5.1. Prior to de/anti-icing (ground crew (iceman)/flight crew)

G: **STANDING BY TO DE-ICE, CONFIRM BRAKES SET AND TREATMENT REQUIRED**
 A: [AFFIRM] **BRAKES SET, REQUEST** (type or de/anti-icing treatment and areas to be treated)
 G: **HOLD POSITION AND CONFIRM AIRCRAFT CONFIGURED**
 A: [AFFIRM] **AIRCRAFT CONFIGURED, READY FOR DE-ICING**

5.3.1.5.2. Nach Beendigung der Enteisung
Nur in Englisch vorgesehen

G: **DE-ICING STARTS NOW**

5.3.1.5.2. Upon concluding de-icing/anti-icing procedure

G: **DE-ICING ON** (areas treated) **COMPLETE. ADVISE WHEN READY FOR INFORMATION**

G: **TYPE OF FLUID** (Type I/II/III/IV)

G: **HOLDOVER TIME STARTED AT** (time)

G: **ANTI-ICING CODE** (appropriate anti-icing code)

5.3.1.5.3. For a two-step de-icing/anti-icing operation

Note:

Anti-icing code example:

A de-icing/anti-icing procedure whose last step is the use of a mixture of 75% of a Type II fluid and 25% water, commencing at 13:35h local time, is recorded as follows: TYPE II/75 13:35 (followed by complete name of anti-icing fluid)

G: **FINAL STEP STARTED AT** (time)

5.3.1.5.4. Nach der Enteisung
Nur in Englisch vorgesehen

5.3.1.5.4. De-icing/anti-icing complete

G: **POST DE-ICING CHECK COMPLETED**

G: **PERSONNEL AND EQUIPMENT CLEAR OF AIRCRAFT**

5.3.1.5.5. Störfälle beim Enteisen
Nur in Englisch vorgesehen

5.3.1.5.5. Abnormal operations

5.3.1.5.5.1 For spray nozzle proximity sensor activation

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

5.3.1.5.5.2 For other aircraft having an emergency on the de-icing bay

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

5.3.1.6. Rollverfahren

5.3.1.6. Taxi procedures

*Anmerkung:
Bleibt frei*

Note:

In radiotelephony phraseologies, the expression "holding point" is used to designate the runway-holding position

L: [(LFZ-Type)] [SUPER] [HEAVY] [(Standort)] [INFORMATION (ATIS Kennbuchstabe)] **ERBITTE ROLLEN** [ZU/NACH (Position)] [ÜBER (Strecke)] [(Destination am Flugplatz)]

A: [(A/C type)] [SUPER] [HEAVY] [(A/C location)] [INFORMATION (ATIS designator)] **REQUEST TAXI** [TO (position)] [VIA (route)] [(destination on aerodrome)]

L: [(LFZ-Type)] [(Wirbelschleppenkatgorie wenn HEAVY/SUPER)] [(Standort)] (Flugregeln) **NACH** (Destination) **ERBITTE ROLLEN** [(Absichten)]

A: [(A/C type)] [(wake turbulence category if HEAVY/SUPER)] [(A/C location)] (flight rules) **TO** (aerodrome of destination) **REQUEST TAXI** [(intentions)]

L: [(LFZ-Type)] [(Wirbelschleppenkatgorie wenn HEAVY/SUPER)] **ERBITTE DETAILLIERTE ROLLANWEISUNGEN**

A: [(A/C type)] [(wake turbulence category if HEAVY/SUPER)] **REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS**

B: **ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT** [(Nummer)] **PISTE** (Nummer) [ÜBER (genaue Streckenbeschreibung)] [ZEIT (Zeit)]

G: **TAXI TO HOLDING POINT** [(number)] **RUNWAY** (number) [VIA (specific route to be followed)] [TIME (time)]

B: **ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE** (Nummer) [HALTEN SIE KURZ VOR PISTE (Nummer)]

G: **TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY** (number) [HOLD SHORT OF RUNWAY (number)]

- B: **ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE** (Nummer)
[(gefolgt von Flugplatzinformationen wenn anwendbar)]
[ZEIT (Zeit)]
- B: **ROLLEN/DREHEN SIE** [IN DIE]
- **ERSTE/ZWEITE/PASSENDE ROLLBAHN**
 - [SCHARF/HALB] **LINKS/RECHTS**
 - **GERADEAUS**
 - **ZUR HALTEBUCHT**
- B: **ROLLEN SIE** [VON (Standort)] **ZU** (Standort) [ÜBER (Strecke)]
- B: **ROLLEN SIE ÜBER** (Strecke)
- B: **ROLLEN SIE ÜBER** (Kennzeichnung der Rollbahn)
- B: **ROLLEN SIE ÜBER PISTE** (Nummer)
- B: **ROLLEN SIE VORSICHTIG**
- B: **BESCHLEUNIGEN SIE ROLLEN** [(Begründung)]
- L: **BESCHLEUNIGE**
- B: [VORSICHT] **ROLLEN SIE LANGSAMER**
(Begründung)
- L: **ROLLE LANGSAMER**
- B: **ROLLEN SIE ZUM/R TERMINAL/ALLGEMEINEN LUFTFAHRT/ STAND** (Nummer)
- B: **FOLGEN SIE DEM EINWINKER** [FAHRZEUG]
/(Beschreibung des anderen LFZs oder Fahrzeugs)]
- 5.3.1.6.1. Hubschrauber
- L: (Standort) **ERBITTE SCHWEBEN**
- **VON/ZU** (Ort oder entsprechende Strecke)
 - **DIREKT ZU** (Ort)
- B: **SCHWEBEN SIE**
- **ZU** (Ort, Hubschrauberlandeplatz, Einsatzbereich, aktive oder inaktive Piste) [ÜBER (Ort oder Strecke)]
 - **DIREKT ZU** (Ort)
 - **ÜBER** (Strecke)
 - **WIE GEWÜNSCHT ZU/ZUR/ZUM**
- B: **VORSICHT** [(nähere Angaben, z. B. Staub, Schneetreiben, loser Schutt, rollendes Leichtluftfahrzeug, Personal, usw.)]
- B: **VERMEIDEN SIE** (Luftfahrzeuge, Fahrzeuge oder Personal)
- L: **SCHWEBE** (Anweisungen)
- 5.3.1.6.1.1 An einem Ort in der Luft bleiben
- L: **ERBITTE SCHWEBEN ÜBER** (Ort)
- G: **SCHWEBEN SIE ÜBER** (Ort)
- G: **SCHWEBEN ÜBER** (Ort) **GENEHMIGT**
- Anmerkung:*
Der Begriff „Rollflug“ aus EU Verordnung 923/2012 bzw. 1185/2016 wurde nicht in die deutsche Phraseologie übernommen.
- 5.3.1.6.2. Verkehrsinformation
- B: **WEICHEN SIE** (Beschreibung und Position des Verkehrs) **AUS/LASSEN SIE** (Beschreibung und Position des Verkehrs) **VORBEI**
- L: **WEICHE** (Verkehr) **AUS/LASSE** (Verkehr) **VORBEI**
- B: **FOLGEN SIE** (Beschreibung des anderen (Luft-)fahrzeugs)
- L: **VERKEHR** (LFZ-Type) **IN SICHT**
- G: **TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY** (number)
[(followed by aerodrome information as applicable)]
[TIME (time)]
- G: **TAXI/TURN**
- **FIRST/SECOND/CONVENIENT TAXIWAY**
 - [SHARP/HALF] **LEFT/RIGHT**
 - **STRAIGHT AHEAD**
 - **INTO HOLDING BAY**
- G: **TAXI** [FROM (position)] **TO** (position) [VIA (route)]
- G: **TAXI VIA** (route)
- G: **TAXI VIA** (identification of taxiway)
- G: **TAXI VIA RUNWAY** (number)
- G: **TAXI WITH CAUTION**
- G: **EXPEDITE TAXI** [(reason)]
- A: **EXPEDITING**
- G: [CAUTION] **TAXI SLOWER** (reason)
- A: **SLOWING DOWN**
- G: **TAXI TO TERMINAL/GENERAL AVIATION AREA/STAND** (number)
- G: **FOLLOW MARSHALLER** [CAR]/(description of other aircraft or vehicle)
- 5.3.1.6.1. For helicopter operations
- A: (position) **REQUEST AIR-TAXIING**
- **FROM/TO** (location or routing as appropriate)
 - **DIRECT TO** (location)
- G: **AIR-TAXI**
- **TO** (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway) [VIA (location or route)]
 - **DIRECT TO** (location)
 - **VIA** (location or routing as appropriate)
 - **AS REQUESTED TO**
- G: **CAUTION** [(detailed information, e.g. dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel etc)]
- G: **AVOID** (aircraft or vehicles or personnel)
- A: **AIR-TAXIING** (instructions)
- 5.3.1.6.1.1 when remaining in one place in the air
- A: **REQUEST HOVERING OVERHEAD** (location)
- G: **HOVER OVERHEAD** (location)
- G: **HOVERING OVERHEAD** (location) **APPROVED**
- Note not applicable*
- 5.3.1.6.2. Traffic information
- G: **GIVE WAY TO** (description and position of other traffic)
- A: **GIVING WAY TO** (traffic)
- G: **FOLLOW** (description of other A/C or vehicle)
- A: **TRAFFIC** (or type of A/C) **IN SIGHT**

- B: **ROLLEN SIE HINTER** (Beschreibung und Position des Verkehrs)
B: **WENN FREI VON** (Beschreibung und Position des Verkehrs)
- G: **TAXI BEHIND** (description and position of other traffic)
G: **WHEN CLEAR OF** (description and position of other traffic)

5.3.1.6.3. Zurückrollen

- L: **ERBITTE ZURÜCKROLLEN** [AUF PISTE (Nummer)]
B: **ZURÜCKROLLEN** [AUF PISTE (Nummer)]
GENEHMIGT
B: **ROLLEN SIE AUF PISTE** (Nummer) **ZURÜCK**
B: **ROLLEN SIE AUF PISTE ZURÜCK. ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Nummer)
A: **ROLLE AUF PISTE ZURÜCK. ROLLE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Nummer)

5.3.1.6.3. Backtrack

- A: **REQUEST BACKTRACK** [RUNWAY (number)]
G: **BACKTRACK** [RUNWAY (number)] **APPROVED**
G: **BACKTRACK RUNWAY** (number)
G: **BACKTRACK LINE UP RUNWAY** (number)
A: **BACKTRACK LINE UP RUNWAY** (number)

5.3.1.6.4. Halten

- B: **HALTEN SIE** (Richtung) **VON** (Position, Piste Nummer, usw.)
B: **HALTEN SIE POSITION**
B: **HALTEN SIE** (Distanz) **VON** (Position)
B: **HALTEN SIE KURZ VOR** (Position)
B: **HALTEN SIE AM ROLLHALT**

5.3.1.6.4. Holding

- G: **HOLD** (direction) **OF** (position, runway number, etc.)
G: **HOLD POSITION**
G: **HOLD** (distance) **FROM** (position)
G: **HOLD SHORT OF** (position)
G: **MAINTAIN HOLDING POINT**

Anmerkung:

Diese Anweisungen müssen durch den Piloten bestätigt werden.

- L: **HALTE**
L: **HALTE VOR** (Position)

Note:

Those instructions require specific acknowledgement from the pilot

- A: **HOLDING**
A: **HOLDING SHORT**

Anmerkung 1:

Grundsätzlich wird in der deutschen Sprache das Wort **HALTEN** nur am Boden verwendet – das Wort **WARTEN** in der Luft.

Note 1:

Not applicable.

Anmerkung 2:

Die Redewendungen **VERSTANDEN** und **WILCO** sind keine ausreichenden Bestätigungen für die Anweisungen **HALTEN SIE**, **HALTEN SIE POSITION** und **HALTEN SIE KURZ VOR** (Position). In jedem Fall ist mit **HALTE**, **HALTE POSITION**, **HALTE KURZ VOR** zu antworten.

Note 2:

The procedure words **ROGER** and **WILCO** are insufficient acknowledgement of the instructions **HOLD**, **HOLD POSITION** and **HOLD SHORT OF** (position). In each case the acknowledgement shall be by the phraseology **HOLDING** or **HOLDING SHORT**, as appropriate.

5.3.1.6.5. Überqueren einer Piste

- L: **ERBITTE ÜBERQUEREN PISTE** (Nummer)
B: **ÜBERQUEREN SIE PISTE** (Nummer) [MELDEN SIE VERLASSEN]

5.3.1.6.5. To cross a runway

- A: **REQUEST CROSS RUNWAY** (number)
G: **CROSS RUNWAY** (number) [REPORT VACATED]

Anmerkung:

Wenn der Kontrollturm das kreuzende (Luft)fahrzeug nicht sehen kann (z. B. bei Nacht, schlechter Sicht), sollte diese Anweisung immer mit der Aufforderung, zu melden, wenn die Piste verlassen wurde, verbunden werden.

Note:

If the control tower is unable to see the crossing aircraft (e.g. night, low visibility) the instruction should always be accompanied by a request to report when the aircraft has vacated the runway.

- B: **BESCHLEUNIGEN SIE ÜBERQUEREN PISTE** (Nummer) [VERKEHR (LFZ-Type) (Zahl) MEILEN ENDANFLUG]
B: **ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE** (Nummer), **ÜBER** (Strecke), **ÜBERQUEREN SIE PISTE** (Nummer)
L: [HABE] **PISTE VERLASSEN**

- G: **EXPEDITE CROSSING RUNWAY** (number) [TRAFFIC (A/C type) (number) MILES FINAL]
G: **TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY** (number) **VIA** (specific route to be followed), **CROSS RUNWAY** (number)
A: **RUNWAY VACATED**

Anmerkung:

Die Besatzung wird „PISTE VERLASSEN“ melden, wenn sich das ganze Luftfahrzeug hinter dem betreffenden Rollhalt befindet.

Note:

The pilot will, when requested, report “**RUNWAY VACATED**” when the entire aircraft is beyond the relevant runway-holding position.

5.3.1.6.6. Rollen zur Zwischenhalteposition

B: **ROLLEN SIE ZU** (Bezeichnung Zwischenhalteposition) [ÜBER (Route)]
L: **ROLLE ZU** (Beschreibung Zwischenhalteposition) [ÜBER (Route)]
B: **ROLLEN SIE ZU MIKE 2** [ÜBER (Route)]
L: **ROLLE ZU MIKE 2** [ÜBER (Route)]

Anmerkung:

Die korrekte Phraseologie in Bezug auf Rollfreigaben zu Intermediate Holding Positions (IHPs) ist durch ICAO oder SERA nicht geregelt. Die Verwendung von „Holding Point“ ist nur in Zusammenhang mit Pisten vorgesehen, nicht aber für IHPs.

5.3.1.6.6. Taxi to intermediate holding position

G: **TAXI TO** (designator of IHP) [VIA (route)]
A: **TAXI TO** (designator of IHP) [VIA (route)]
G: **TAXI TO MIKE 2** [VIA (route)]
A: **TAXI TO MIKE 2** [VIA (route)]

Note:

Correct phraseologies for taxi clearances to Intermediate Holding Positions (IHPs) are not regulated by ICAO or SERA. The term "holding point" shall only be intended for runways but not for IHPs.

5.3.1.7. Vor dem Abflug: Abflugsweisungen

5.3.1.7.1. VFR-Streckenfreigabe

B: **VERLASSEN SIE KONTROLLZONE** [NACHTSICHTFLUG] **ÜBER** [VFR] [STRECKE/SEKTOR] (Streckenbezeichnung) **IN** (Höhe) [ODER HÖHER/ODER TIEFER] [SQUAWK (Code)] [RECHTS/LINKS KURVE NACH DEM ABFLUG]
L: **VERLASSE KONTROLLZONE** [NACHTSICHTFLUG] **ÜBER** [VFR] [STRECKE/SEKTOR] (Streckenbezeichnung) **IN** (Höhe) [ODER HÖHER/TIEFER] [SQUAWK (Code)] [RECHTS/LINKS KURVE NACH DEM ABFLUG]

5.3.1.7.2. IFR Streckenfreigabe

Nur in Englisch vorgesehen

5.3.1.7.3. Zusätzliche Anweisungen

B: **FREI** [GEGEBEN] **NACH** (Freigabegrenze) **ÜBER** (Bezeichnung)
Nur in Englisch vorgesehen

5.3.1.7. Prior departure: departure instructions

5.3.1.7.1. VFR departure route clearance

G: **LEAVE CONTROL ZONE** [NIGHT VFR] **VIA** [VFR] [ROUTE/SECTOR] (route description) **AT** (level) [OR ABOVE/OR BELOW] [SQUAWK (code)] [RIGHT/LEFT TURN AFTER DEPARTURE]
A: **LEAVING CONTROL ZONE** [NIGHT VFR] **VIA** [VFR] [ROUTE/SECTOR] (route description) **AT** (level) [OR ABOVE/OR BELOW] [SQUAWK (code)] [RIGHT/LEFT TURN AFTER DEPARTURE]

5.3.1.7.2. IFR departure route clearance:

G: **CLEARED TO** (clearance limit) [VIA] (route description/SID designator) [CLIMB] **LEVEL** (number)/(number) **FEET** [QNH (number)] **SQUAWK** (code) [(slot)] [(additional instructions)]
G: **UNABLE TO ISSUE** (designator) **DEPARTURE** (reasons)

Note:

For detailed information about standard instrument departure route clearances see Phraseologies 5.7.1.1

5.3.1.7.3. Additional instructions

G: **CLEARED TO** (clearance limit) **VIA** (designation)
A: **REQUEST VISUAL DEPARTURE** [DIRECT] **TO/UNTIL** (navaid, waypoint, altitude)
A: **REQUEST VISUAL LEFT/RIGHT TURN** [DIRECT/TO] (navaid, waypoint)
G: **ADVISE IF ABLE TO ACCEPT VISUAL DEPARTURE** [DIRECT] **TO/UNTIL** (navaid, waypoint, altitude)
G: **VISUAL DEPARTURE RUNWAY** (number) **APPROVED, TURN LEFT/RIGHT** [DIRECT] **TO** (navaid, heading, waypoint), **MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL** [PASSING] (level)
G: **VISUAL LEFT/RIGHT TURN** [RUNWAY] (number) [DIRECT] **TO** (navaid, waypoint, altitude) **APPROVED**
A: **VISUAL DEPARTURE TO/UNTIL** (navaid, waypoint/level)
G: (standard departure name and number) **DEPARTURE**

5.3.1.7.4. Anweisungen für nach dem Start, übermittelt vor dem Abflug

L: **ERBITTE RECHTS/LINKS KURVE** [NACH DEM ABFLUG]

B: **NACH DEM ABFLUG** (Anweisungen)

B: **NACH DEM ABFLUG FLIEGEN SIE STEUERKURS** (drei Ziffern)

Nur in Englisch vorgesehen

B: **LINKS/RECHTS KURVE NACH DEM ABFLUG**

B: **NACH DEM ABFLUG STEIGEN SIE** (Anweisungen)

B: [NACH DEM ABFLUG] **RECHTS/LINKS KURVE STEUERKURS** (drei Ziffern)

B: [NACH DEM ABFLUG] **BLEIBEN SIE IN PISTENRICHTUNG/BLEIBEN SIE AUF VERLÄNGERTER PISTENMITTELLINIE BIS** [(Höhe oder signifikanter Punkt)] [(andere Anweisungen wenn erforderlich)]

B: **NACH ERREICHEN/PASSIEREN VON** (Höhe oder signifikanter Punkt) (Anweisungen)

Nur in Englisch vorgesehen

5.3.1.8. Rollen zum Abflugpunkt

B: **ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Nummer) [DORT HALTEN]

B: **ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Nummer), **BEREITHALTEN FÜR SOFORTABFLUG**

5.3.1.8.1. Mehrfaches Rollen zum Abflugpunkt

B: **ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Nummer) **UND HALTEN SIE DORT; KREUZUNG** (Name) (zu beachtender Verkehr)

5.3.1.9. Konditionelle Freigaben

5.3.1.9.1.

Konditionelle Redewendungen, wie ‚behind landing aircraft‘ (‚hinter landendem Luftfahrzeug‘) oder ‚after departing aircraft‘ (‚hinter abfliegendem Luftfahrzeug‘) dürfen nicht für Bewegungen verwendet werden, die die aktive(n) Piste(n) betreffen, außer wenn der jeweilige Lotse und der Pilot die betreffenden Luftfahrzeuge oder Bodenfahrzeuge sieht. Das Luftfahrzeug oder das Bodenfahrzeug, das Ursache für die Angabe einer Bedingung in der erteilten Freigabe ist, muss das erste Luftfahrzeug/Bodenfahrzeug sein, das sich vor dem anderen betroffenen Luftfahrzeug vorbeibewegt.

In allen Fällen ist eine konditionelle Freigabe in der nachstehenden Reihenfolge zu erteilen und muss Folgendes umfassen:

1. das Rufzeichen
2. die Bedingung
3. die Freigabe, und
4. eine kurze Wiederholung der Bedingung

B: **HINTER** (Beschreibung des Verkehrs) (Position des Verkehrs) **ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Nummer) [KREUZUNG (Bezeichnung oder Name)]

5.3.1.7.4. Turn or climb instructions after departure, transmitted before departure

A: **REQUEST RIGHT/LEFT TURN** [AFTER DEPARTURE]

G: **AFTER DEPARTURE** (instructions)

G: **AFTER DEPARTURE FLY HEADING** (three digits)

G: **AFTER DEPARTURE TURN RIGHT/LEFT HEADING** (three digits) **TO** (level) [TO INTERCEPT (track, route, airway, etc.)]

G: **LEFT/RIGHT TURN AFTER DEPARTURE**

G: **AFTER DEPARTURE CLIMB** (instructions)

G: [AFTER DEPARTURE] **TURN RIGHT/LEFT HEADING** (three digits)

G: [AFTER DEPARTURE] **CONTINUE RUNWAY HEADING/TRACK EXTENDED CENTRE LINE TO** (level/significant point) [(other instructions as required)]

G: **AFTER REACHING/PASSING** (level or significant point) (instructions)

G: **TRACK** (three digits) **DEGREES** [MAGNETIC/TRUE] **TO/FROM** (significant point) **UNTIL** (time)/**REACHING** (fix or significant point or level) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE]

5.3.1.8. Clearance to enter runway

G: **LINE UP RUNWAY** (number) [AND WAIT]

G: **LINE UP RUNWAY** (number) **PREPARE/BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE**

5.3.1.8.1. Multiple line up

G: **LINE UP AND WAIT RUNWAY** (number) **INTERSECTION** (name of intersection) (essential local traffic information)

5.3.1.9. Conditional clearances

5.3.1.9.1.

Conditional phrases, such as ‚behind landing aircraft‘ or ‚after departing aircraft‘, shall not be used for movements affecting the active runway(s), except when the aircraft or vehicles concerned are seen by the appropriate controller and pilot. The aircraft or vehicle causing the condition in the clearance issued shall be the first aircraft/vehicle to pass in front of the other aircraft concerned.

In all cases, a conditional clearance shall be given in the following order and consist of:

1. the call sign
2. the condition
3. the clearance, and
4. a brief reiteration of the condition

G: **BEHIND** (description of traffic) (position of traffic) **LINE UP RUNWAY** (number) [INTERSECTION (designation or name)] **BEHIND** [AND WAIT] [CAUTION JET]

DAHINTER [DORT HALTEN] [VORSICHT
TRIEBWERKSSTRAHL/PROPELLERSTRAHL]
B: **HINTER** (Beschreibung des Verkehrs) (Position des
Verkehrs) **ÜBERQUEREN SIE PISTE** (Nummer)
DAHINTER [VORSICHT
TRIEBWERKSSTRAHL/PROPELLERSTRAHL]
B: **HINTER** (Beschreibung des Verkehrs) (Position des
Verkehrs) **ÜBERQUEREN SIE PISTE** (Nummer),
KREUZUNG (Bezeichnung oder Name) **DAHINTER**

Beispiel:

B: **HINTER ABFLIEGENDER B737 ROLLEN SIE ZUM
ABFLUGPUNKT PISTE EINS SECHS DAHINTER**

5.3.1.9.2. Zurücklesen einer konditionellen Freigabe

L: **HINTER** (Beschreibung des Verkehrs) (Position des
Verkehrs) **ROLLE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE**
(Nummer) [KREUZUNG (Bezeichnung oder Name)]
DAHINTER

Anmerkung:

*Dies setzt voraus, dass das LFZ, das die konditionelle
Freigabe erhält, das LFZ oder Fahrzeug identifizieren kann,
das die konditionelle Freigabe verursacht.*

5.3.1.9.3. Bestätigung einer (konditionellen) Freigabe

B: [FREIGABE] **KORREKT**
B: [DAS IST] **KORREKT**
B: **NEGATIV** [ICH WIEDERHOLE] (entsprechende
Richtigstellung)

5.3.1.10. Abflugvorbereitung

B: **MELDEN SIE [ABFLUG]BEREIT**
B: **SIND SIE [ABFLUG]BEREIT**
L: [ABFLUG]BEREIT
B: **SIND SIE BEREIT ZUM SOFORTABFLUG**
L: [BIN] **BEREIT ZUM SOFORTABFLUG**
B: **HALTEN SIE** (Begründung)

5.3.1.11. Abflug von einer Kreuzung

L: **ERBITTE ABFLUG VON PISTE** (Nummer)
KREUZUNG (Bezeichnung oder Name der Kreuzung)
B: **GENEHMIGT, ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE**
(Nummer), **KREUZUNG** (Bezeichnung oder Name der
Kreuzung)
B: **NEGATIV, ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE**
(Nummer), [KREUZUNG (Bezeichnung oder Name der
Kreuzung)]
B: **MELDEN SIE OB ABFLUG VON PISTE** (Nummer)
KREUZUNG (Bezeichnung oder Name der Kreuzung)
MÖGLICH IST
B: **VERKÜRZTE TORA PISTE** (Nummer) **VON**
KREUZUNG (Bezeichnung oder Name der Kreuzung),
(Entfernung) **METER**

5.3.1.12. Startfreigabe

B: **WIND** (Zahl) **GRAD** (Zahl) **KNOTEN PISTE** (Nummer)
START FREI/FREI ZUM SOFORTSTART [MELDEN
SIE AIRBORNE]

BLAST/PROPELLER SLIPSTREAM]

G: **BEHIND** (description of traffic) (position of traffic)
CROSS RUNWAY (number) **BEHIND** [CAUTION JET
BLAST/PROPELLER SLIPSTREAM]

G: **BEHIND** (description of traffic) (position of traffic)
CROSS RUNWAY (number) **INTERSECTION** (number)
BEHIND

Example:

G: **BEHIND DEPARTING B737 LINE UP RUNWAY ONE
SIX BEHIND**

5.3.1.9.2. Acknowledgement of a conditional clearance

A: **BEHIND** (description of traffic) (position of traffic)
LINING UP RUNWAY (number) [INTERSECTION
(designation or name)] **BEHIND** [AND WAIT]

Note:

*This implies the need for the aircraft receiving the conditional
clearance to identify the aircraft or vehicle causing the
conditional clearance.*

5.3.1.9.3. Confirmation or otherwise of the read back of
(conditional) clearance

G: [CLEARANCE] **CORRECT**
G: [THAT IS] **CORRECT**
G: **NEGATIVE** [I SAY AGAIN] (as appropriate)

5.3.1.10. Preparation for take off

G: **REPORT [WHEN] READY [FOR DEPARTURE]**
G: **ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]**
A: **READY [FOR DEPARTURE]**
G: **ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE**
A: **READY FOR IMMEDIATE [DEPARTURE]**
G: **HOLD** (reasons)

5.3.1.11. Intersection take off

A: **REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY** (number)
INTERSECTION (designation or name of intersection)
G: **APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY**
(number) **INTERSECTION** (designation or name of
intersection)
G: **NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY**
(number), [INTERSECTION (designation or name of
intersection)]
G: **ADVISE IF ABLE TO DEPART FROM RUNWAY**
(number) **INTERSECTION** (designation or name of
intersection)
G: **TORA RUNWAY** (number) **FROM INTERSECTION**
(designation or name of intersection), (distance)
METRES

5.3.1.12. Take off clearance

G: **WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS**
RUNWAY (number), **CLEARED FOR TAKE**
OFF/IMMEDIATE TAKE OFF [REPORT AIRBORNE]

Anmerkung:

Das Wort **START** wird in der deutschen Phraseologie nur mit der Startfreigabe, der Aufhebung der Startfreigabe und der Anweisung zum Fehlanflug übermittelt. Für alle anderen Übermittlungen den Abflugvorgang betreffend muss das Wort **ABFLUG** verwendet werden.

Note:

The term **TAKE OFF** shall only be used for transmission or cancellation of the take off clearance itself. In all other situations concerning the departure of an aircraft the word **DEPARTURE** shall be used.

5.3.1.12.1. Wenn der Startfreigabe noch nicht nachgekommen wurde

B: **MELDEN SIE ROLLEN**
L: **ROLLE**
B: **STARTEN SIE SOFORT ODER VERLASSEN SIE DIE PISTE** [(Anweisungen)]
L: **STARTE** [SOFORT]
L: **VERLASSE PISTE ÜBER** (Strecke)]
B: **STARTEN SIE SOFORT ODER HALTEN SIE AM ROLLHALT/KURZ VOR PISTE**
L: **HALTE** [AM ROLLHALT]

5.3.1.12.1. When take off clearance has not been complied with

G: **REPORT ROLLING**
A: **ROLLING**
G: **TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY** [(instructions)]
A: **TAKING OFF** [IMMEDIATELY]
A: **VACATING RUNWAY** [VIA (route)]
G: **TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD AT HOLDING POINT/SHORT OF RUNWAY**
A: **HOLDING** [AT HOLDING POINT]

5.3.1.12.2. Streichen einer Startfreigabe

B: **HALTEN SIE POSITION, STARTFREIGABE AUFGEHOBEN, ICH WIEDERHOLE, STARTFREIGABE AUFGEHOBEN** (Begründung)
L: **HALTE** [POSITION]

5.3.1.12.2. To cancel a take off clearance

G: **HOLD POSITION, CANCEL TAKE OFF, I SAY AGAIN CANCEL TAKE OFF** (reasons)
A: **HOLDING** [POSITION]

5.3.1.12.3. Startabbruch, nachdem ein LFZ den Startlauf bereits begonnen hat

B: **SOFORT ANHALTEN** [(Wiederholung des Rufzeichens) **SOFORT ANHALTEN**]
L: **HALTE AN**

5.3.1.12.3. To stop a take off after an A/C has commenced take off roll

G: **STOP IMMEDIATELY** [(repeat A/C call sign) **STOP IMMEDIATELY**]
A: **STOPPING**

Anmerkung:

HALTE und **HALTE AN** sind die verfahrenstechnischen Antworten zu Punkt 5.3.1.12.2. und 5.3.1.12.3.

Note:

HOLDING and **STOPPING** are the procedural responses to 5.3.1.12.2. and 5.3.1.12.3.

5.3.1.12.4. Wenn reduzierte Pistenstaffelung angewandt wird

B: (Verkehrsinformation) **PISTE** (Nummer) **START FREI**

5.3.1.12.4. When reduced runway separation is used

G: (traffic information) **RUNWAY** (number) **CLEARED FOR TAKE OFF**

5.3.1.13. Abflug für Hubschrauber

L: **ERBITTE ABFLUGANWEISUNGEN**
B: **WIND** (Zahl) **GRAD** (Zahl) **KNOTEN PISTE** (Nummer), **START FREI**
B: **WIND** (Zahl) **GRAD** (Zahl) **KNOTEN** [VON (Standort) GEGENWÄRTIGER POSITION/ROLLBAHN (Bezeichnung)/ENDANFLUGSBEREICH PISTE (Nummer)], **START NACH EIGENEM ERMESSEN**

5.3.1.13. Departure for helicopter operations

A: **REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS**
G: **WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS RUNWAY** (number) **CLEARED FOR TAKE OFF**
G: **WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS** [FROM (location) PRESENT POSITION/ TAXIWAY (designator)/ FINAL APPROACH AREA (number)] **TAKE OFF AT OWN DISCRETION**

5.3.2. NACH DEM ABFLUG/IN DER LUFT

B: **MELDEN SIE AIRBORNE**
L: **AIRBORNE**
L: **ERBITTE ABFLUGZEIT**
B: **ABFLUG** [UM] (Zeit)

5.3.2. AFTER DEPARTURE/AIRBORNE

G: **REPORT AIRBORNE**
A: **AIRBORNE**
A: **REQUEST AIRBORNE TIME**
G: **AIRBORNE** [AT] (time)

5.3.2.1. Anweisungen für Steigen und Richtungsänderungen nach dem Abflug

L: **ERBITTE RECHTS/LINKS KURVE**
B: **LINKS/RECHTS KURVE GENEHMIGT/NEGATIV**
B: **WARTEN SIE AUF LINKS/RECHTS KURVE**
B: **RUFE SIE FÜR RECHTS/LINKS KURVE**

5.3.2.1. Turn or climb instructions after take off

A: **REQUEST RIGHT/LEFT TURN**
G: **LEFT/RIGHT TURN APPROVED/NEGATIVE**
G: **STAND BY FOR LEFT/RIGHT TURN**
G: **WILL ADVISE LATER FOR RIGHT/LEFT TURN**

- | | |
|---|---|
| L: LINKS/RECHTS KURVE NICHT MÖGLICH | A: UNABLE LEFT/RIGHT TURN |
| B: NACH ÜBER/DURCH FLIEGEN VON (Höhe, Position) (Anweisungen) | G: AFTER OVERFLYING/PASSING (level, position) (instructions) |
| B: BLEIBEN SIE IN PISTENRICHTUNG (Anweisungen) | G: CONTINUE RUNWAY HEADING (instructions) |
| B: STEIGEN SIE GERADEAUS (Anweisungen) | G: CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions) |
| B: STEIGEN SIE IN PISTENRICHTUNG (Anweisungen) | G: CLIMB ON RUNWAY HEADING (instructions) |
| B: FREIGEgeben ÜBER (Bezeichnung) | G: CLEARED VIA (designation) |
| B: FREIGEgeben NACH (Freigabegrenze) [ÜBER (Strecke)(Bezeichnung)] | G: CLEARED TO (clearance limit) [VIA (route)(designation)] |

5.3.2.2. Einflug in/Durchflug durch die Kontrollzone/den kontrollierten Luftraum

- L: [(LFZ-Type)] [VFR] (Standort)(Höhe) **INFORMATION** (ATIS-Kennbuchstabe) **ZUR LANDUNG/ZUM TIEFANFLUG/ZUM AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN**
- B: **FLIEGEN SIE IN DIE KONTROLLZONE** [SONDERSICHTFLUG/NACHTSICHTFLUG] **ÜBER** [VFR] (Strecke) [IN] (Höhe), **PISTE** (Nummer), [WIND (Zahl) GRAD (Zahl) KNOTEN], **QNH** (Nummer) [SQUAWK (Code)]
- L: [(LFZ-Type)] [VFR] (Standort) (Höhe) **ERBITTE EIN/DURCHFLUG IN/DURCH DIE KONTROLLZONE/DEN KONTROLLIERTEN LUFTRAUM ÜBER** (Strecke) [IN] [(Höhe)]
- B: **FLIEGEN SIE IN/DURCH DIE KONTROLLZONE/DEN KONTROLLIERTEN LUFTRAUM** [VFR/NACHTSICHTFLUG] **ÜBER** (Strecke) [IN] (Höhe) **QNH** (Nummer) [SQUAWK (Code)]
- B: **VERLASSEN SIE KONTROLLIERTEN LUFTRAUM** [ÜBER (signifikanter Punkt oder Strecke)] **IN** (Höhe)/**IM STEIGFLUG/SINKFLUG**

Anmerkung:

Vor dem Abflug von einem kontrollierten Flugplatz bzw. vor dem Einflug in die Kontrollzone zum Zweck der Landung, eines Tiefanflugs oder zum Aufsetzen und Durchstarten ist das ATIS verpflichtend abzuhören.

5.3.2.3. Einflug in eine Platzrunde

- L: **ERBITTE [RECHTS]PLATZRUNDE**
- B: **FLIEGEN SIE IN DEN [RECHTEN]** (Position in der Platzrunde), **PISTE** (Nummer) [WIND (Zahl) GRAD (Zahl) KNOTEN] [VERKEHR (Details)]
- B: **FLIEGEN SIE [RECHTS] PLATZRUNDE[N] PISTE** (Nummer) [WIND (Zahl) GRAD (Zahl) KNOTEN] [QNH/QFE (Nummer)] [(Einheit)] [VERKEHR (Details)]
- B: **MACHEN SIE GERADEAUS/DIREKT ANFLUG PISTE** (Nummer) [WIND (Zahl) GRAD (Zahl) KNOTEN] [VERKEHR (Details)]
- B: **FREI ZUM ANFLUG PISTE** (Nummer)]

5.3.2.4. In der Platzrunde

- L: **ERBITTE KURZEN/LANGEN ANFLUG PISTE** (Nummer)
- B: **MACHEN SIE KURZEN/LANGEN ANFLUG PISTE** (Nummer)
- B: **VERLÄNGERN/VERKÜRZEN SIE ANFLUG PISTE** (Nummer)

5.3.2.2. Entering/crossing control zone/controlled airspace

- A: [(A/C type)] [VFR] (position) (level) **INFORMATION** (ATIS identification) **FOR LANDING/LOW APPROACH/TOUCH AND GO**
- G: **ENTER CONTROL ZONE** [SPECIAL VFR/NIGHT VFR] **VIA** [VFR] (route) [AT] (level), **RUNWAY** (number), [WIND (number) DEGREES (number) KNOTS], **QNH** (number) [SQUAWK (code)]
- A: [(A/C type)] [VFR] (position) (level) **REQUEST CROSSING/ENTERING CONTROL ZONE/CONTROLLED AIRSPACE VIA** (route) [AT] [(level)]
- G: **ENTER/CROSS CONTROL ZONE/CONTROLLED AIRSPACE** [VFR/NIGHT VFR] **VIA** (route) [AT] (level) **QNH** (number) [SQUAWK (code)]
- G: **LEAVE CONTROLLED AIRSPACE** [VIA (significant point or route)] **AT** (level)/**CLIMBING/DESCENDING**

Note:

Before departing on a controlled aerodrome as well as before entering a control zone for landing/low approach/touch and go ATIS shall be monitored.

5.3.2.3. Entering an aerodrome traffic circuit

- A: **REQUEST [RIGHT [HAND]] [TRAFFIC] CIRCUIT**
- G: **JOIN [RIGHT HAND]** (position in the circuit) **RUNWAY** (number), [WIND (number) DEGREES (number) KNOTS] [QNH/QFE (number)] [(units)] [TRAFFIC (details)]
- G: **FLY [RIGHT [HAND]] [TRAFFIC] CIRCUIT[S] RUNWAY** (number) [WIND (number) DEGREES (number) KNOTS] [TRAFFIC (details)]
- G: **MAKE STRAIGHT-IN/DIRECT APPROACH RUNWAY** (number) [WIND (number) DEGREES (number) KNOTS] [TRAFFIC (details)]
- G: **CLEARED APPROACH RUNWAY** (number)

5.3.2.4. In the circuit

- A: **REQUEST SHORT/LONG APPROACH RUNWAY** (number)
- G: **MAKE SHORT/LONG APPROACH RUNWAY** (number)
- G: **EXTEND/SHORTEN APPROACH RUNWAY** (number)

B: VERLÄNGERN SIE [RECHTEN] GEGENANFLUG PISTE (Nummer)	G: EXTEND [RIGHT [HAND]] DOWNWIND RUNWAY (number)
B: BLEIBEN SIE IM [RECHTEN] GEGENANFLUG PISTE (Nummer)	G: MAINTAIN [RIGHT [HAND]] DOWNWIND RUNWAY (number)
L: ERBITTE [RECHTEN] QUERANFLUG PISTE (Nummer)	A: REQUEST [RIGHT [HAND]] BASE RUNWAY (number)
B: MELDEN SIE [RECHTEN] QUERANFLUG/ENDANFLUG/LANGEN ENDANFLUG PISTE (Nummer)	G: REPORT [RIGHT [HAND]] BASE/FINAL/LONG FINAL RUNWAY (number)
B: MELDEN SIE FLUGPLATZ/PISTE/ANFLUGBEFEUERUNG IN SICHT	G: REPORT FIELD/RUNWAY/APPROACH LIGHTS IN SIGHT
B: SETZEN SIE ANFLUG FORT [ERWARTEN SIE EINEN MÖGLICHEN ABBRUCH]	G: CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND]
B: SETZEN SIE [RECHTEN] GEGENANFLUG/QUERANFLUG/ENDANFLUG FORT	G: CONTINUE [RIGHT [HAND]] DOWNWIND/BASE/FINAL
B: DREHEN SIE IN DEN [RECHTEN] QUERANFLUG/ENDANFLUG	G: TURN [RIGHT [HAND]] BASE/FINAL

5.3.2.5. Verzögerungs-/Warteverfahren

B: KREISEN SIE ÜBER DEM FLUGPLATZ	G: CIRCLE THE AERODROME
B: KREISEN SIE RECHTS/LINKS [ÜBER GEGENWÄRTIGER POSITION] (Grund)	G: ORBIT RIGHT/LEFT [FROM PRESENT POSITION] (reason)
B: WARTEN SIE ÜBER (Position) (Grund [IN (Zahl) FUSS oder FLUGFLÄCHE (Zahl)]) [ERWARTEN SIE FREIGABE UM (Zeit) UHR/IN (Ziffer(n)) MINUTE[N]]	G: HOLD OVER (position) (reason) [IN (number) FEET or LEVEL (number)] [EXPECT FURTHER CLEARANCE AT/IN (number) MINUTE[S]]
B: MACHEN SIE EINEN VOLLKREIS [NACH RECHTS/LINKS](Grund)]	G: MAKE A THREE SIXTY [TURN RIGHT/LEFT (reason)]
B: FLIEGEN SIE NOCH EINE [RECHTS] PLATZRUNDE	G: MAKE ANOTHER [RIGHT [HAND]] [TRAFFIC] CIRCUIT
L: WARTE	A: HOLDING

5.3.2.5. Delaying manoeuvres

B: KREISEN SIE ÜBER DEM FLUGPLATZ	G: CIRCLE THE AERODROME
B: KREISEN SIE RECHTS/LINKS [ÜBER GEGENWÄRTIGER POSITION] (Grund)	G: ORBIT RIGHT/LEFT [FROM PRESENT POSITION] (reason)
B: WARTEN SIE ÜBER (Position) (Grund [IN (Zahl) FUSS oder FLUGFLÄCHE (Zahl)]) [ERWARTEN SIE FREIGABE UM (Zeit) UHR/IN (Ziffer(n)) MINUTE[N]]	G: HOLD OVER (position) (reason) [IN (number) FEET or LEVEL (number)] [EXPECT FURTHER CLEARANCE AT/IN (number) MINUTE[S]]
B: MACHEN SIE EINEN VOLLKREIS [NACH RECHTS/LINKS](Grund)]	G: MAKE A THREE SIXTY [TURN RIGHT/LEFT (reason)]
B: FLIEGEN SIE NOCH EINE [RECHTS] PLATZRUNDE	G: MAKE ANOTHER [RIGHT [HAND]] [TRAFFIC] CIRCUIT
L: WARTE	A: HOLDING

5.3.2.6. Meldungen in der Platzrunde

B: MELDEN SIE	G: REPORT
• [ÜBER] (Position)	• [OVER] (position)
• [RECHTEN] GEGENANFLUG	• [RIGHT [HAND]] DOWNWIND
• [RECHTEN] QUERANFLUG	• [RIGHT [HAND]] BASE
• KURZEN/LANGEN ENDANFLUG	• SHORT/LONG FINAL
• DREI MEILEN ENDANFLUG	• THREE MILES FINAL
L: [POSITION] (Position)	A: [POSITION] (position)
• [RECHTER] GEGENANFLUG	• [RIGHT [HAND]] DOWNWIND
• [RECHTER] QUERANFLUG	• [RIGHT [HAND]] BASE
• KURZER/LANGER ENDANFLUG	• SHORT/LONG FINAL
• DREI MEILEN ENDANFLUG	• THREE MILES FINAL

5.3.2.6. Reports in the traffic circuit

B: MELDEN SIE	G: REPORT
• [ÜBER] (Position)	• [OVER] (position)
• [RECHTEN] GEGENANFLUG	• [RIGHT [HAND]] DOWNWIND
• [RECHTEN] QUERANFLUG	• [RIGHT [HAND]] BASE
• KURZEN/LANGEN ENDANFLUG	• SHORT/LONG FINAL
• DREI MEILEN ENDANFLUG	• THREE MILES FINAL
L: [POSITION] (Position)	A: [POSITION] (position)
• [RECHTER] GEGENANFLUG	• [RIGHT [HAND]] DOWNWIND
• [RECHTER] QUERANFLUG	• [RIGHT [HAND]] BASE
• KURZER/LANGER ENDANFLUG	• SHORT/LONG FINAL
• DREI MEILEN ENDANFLUG	• THREE MILES FINAL

5.3.2.7. Freigaben zum Aufsetzen und Durchstarten, Tiefanflug, tiefen Vorbeiflug

L: ERBITTE AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN/TIEFANFLUG/TIEFEN VORBEIFLUG [(Grund)]	A: REQUEST TOUCH AND GO/LOW APPROACH/LOW PASS [(reasons)]
L: ERBITTE ABBRUCH (Grund)	A: REQUEST BRAKE OFF (reasons)
B: WIND (Zahl) GRAD (Zahl) KNOTEN PISTE (Nummer) FREI ZUM AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN/TIEFANFLUG/TIEFEN VORBEIFLUG [(Höhenbeschränkung falls erforderlich) (Anweisungen zum Abbruch)]	G: WIND (number) DEGREES (number) KNOTS RUNWAY (number) CLEARED TOUCH AND GO/LOW APPROACH/LOW PASS [(altitude restriction if required) (go around instructions)]
B: FREI ZUM ABBRUCH [(Anweisungen)]	G: CLEARED BRAKE OFF [(instructions)]

5.3.2.7. Clearances for touch and go, low approach, low pass

L: ERBITTE AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN/TIEFANFLUG/TIEFEN VORBEIFLUG [(Grund)]	A: REQUEST TOUCH AND GO/LOW APPROACH/LOW PASS [(reasons)]
L: ERBITTE ABBRUCH (Grund)	A: REQUEST BRAKE OFF (reasons)
B: WIND (Zahl) GRAD (Zahl) KNOTEN PISTE (Nummer) FREI ZUM AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN/TIEFANFLUG/TIEFEN VORBEIFLUG [(Höhenbeschränkung falls erforderlich) (Anweisungen zum Abbruch)]	G: WIND (number) DEGREES (number) KNOTS RUNWAY (number) CLEARED TOUCH AND GO/LOW APPROACH/LOW PASS [(altitude restriction if required) (go around instructions)]
B: FREI ZUM ABBRUCH [(Anweisungen)]	G: CLEARED BRAKE OFF [(instructions)]

5.3.2.8. Identifizierung

B: SCHALTEN SIE LANDESCHINWERFER EIN	G: SHOW LANDING LIGHTS
B: BESTÄTIGEN SIE DURCH BEWEGEN DER QUERRUDER/DES SEITENRUDERS	G: ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS/RUDDER

5.3.2.8. Identification of aircraft

B: SCHALTEN SIE LANDESCHINWERFER EIN	G: SHOW LANDING LIGHTS
B: BESTÄTIGEN SIE DURCH BEWEGEN DER QUERRUDER/DES SEITENRUDERS	G: ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS/RUDDER

B: **BESTÄTIGEN SIE DURCH WACKELN**
 B: **BESTÄTIGEN SIE DURCH BLINKEN MIT DEN LANDESCHINWERFERN**

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

5.3.2.9. Landeeinteilung

B: **LANDENUMMER** (Nummer) **HINTER** (LFZ-Type) (Standort) (Höhe)
 B: **LANDENUMMER** (Nummer) **FOLGEN SIE** (LFZ Type und Position) [(zusätzliche Anweisungen, falls erforderlich)]
 B: **VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN** [VON GERADE LANDENDER/ABGEFLOGENER] (LFZ-Type) [(zusätzliche Informationen falls erforderlich)]
 B: **HALTEN SIE SELBST ABSTAND**

5.3.2.9. Landing sequences

G: **NUMBER** (number) **BEHIND** (type of A/C) (position) (level)
 G: **NUMBER** (number) **FOLLOW** (A/C type and position) [(additional instructions if required)]
 G: **CAUTION WAKE TURBULENCE** [FROM ARRIVING/DEPARTING] (type of A/C) [(additional information as required)]
 G: **MAINTAIN OWN SEPARATION**

5.3.2.10. Landefreigabe

B: **WIND** (Zahl) **GRAD** (Zahl) **KNOTEN PISTE** (Nummer), **LANDUNG FREI**
 B: **MACHEN SIE ABSCHLUSSLANDUNG**
 B: **MACHEN SIE KURZE/LANGE LANDUNG**

5.3.2.10. Landing clearance

G: **WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS RUNWAY** (number) **CLEARED TO LAND**
 G: **MAKE FULL STOP**
 G: **MAKE SHORT/LONG LANDING**

5.3.2.10.1 wenn reduzierte Pistenstaffelung angewendet wird

B: (Verkehrsinformation) **WIND** (Zahl) **GRAD** (Zahl) **KNOTEN PISTE** (Nummer), **LANDUNG FREI**

5.3.2.10.1 when reduced runway separation is used

G: (traffic information) **WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS RUNWAY** (number) **CLEARED TO LAND**

5.3.2.10.2. Für Hubschrauber

B: **WIND** (Zahl) **GRAD** (Zahl) **KNOTEN PISTE** (Nummer)/**HELIPAD** (Standort) **LANDUNG FREI**
 B: **WIND** (Zahl) **GRAD** (Zahl) **KNOTEN** (Standort) **LANDUNG NACH EIGENEM ERMESSEN**
 L: **ERBITTE GERADEAUSANFLUG/ PLATZRUNDENANFLUG/RECHTSKURVE/ LINKSKURVE ZU** (Ort)
 B: **MACHEN SIE GERADEAUSANFLUG /PLATZRUNDENANFLUG [RECHTS/LINKS KURVE NACH** (Ort, Piste, Rollbahn, Endanflug- und Startbereich)] [ARRIVAL/ANFLUGROUTE (Nummer, Name oder Code)][**HALTEN SIE KURZ VOR** (Piste, verlängerter Pistenmittellinie u.a.)] [**BLEIBEN SIE** (Richtung oder Distanz) **VON** (Piste, Pistenmittellinie, anderen Hubschraubern oder Luftfahrzeugen) **ENTFERNT** [VORSICHT (Stromleitungen, unbeleuchtete Hindernisse, Wirbelschleppen usw)]

5.3.2.10.2. For helicopters

G: **WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS RUNWAY** (number)/**HELIPAD** (location on aerodrome) **CLEARED TO LAND**
 G: **WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS** (position) **LAND AT OWN DISCRETION**
 A: **REQUEST STRAIGHT-IN APPROACH/CIRCLING APPROACH/LEFT/RIGHT TURN TO** (location)
 G: **MAKE STRAIGHT-IN/CIRCLING APPROACH** [LEFT/RIGHT TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-off area)] [ARRIVAL/ARRIVAL ROUTE (number, name or code)] [HOLD SHORT OF (active runway, extended runway centre line, other)] [REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway centre line, other helicopter or aircraft)][CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)]

5.3.2.11. Fehlanflug

B: **STARTEN SIE [SOFORT] DURCH** [(Anweisungen)] (Grund)

5.3.2.11. Missed approach

G: **GO AROUND [IMMEDIATELY]** [(instructions)] (reason)

Nur in Englisch vorgesehen

G: **CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND** [(missed approach instructions)]

B: **SIND SIE IM FEHLANFLUG**

G: **ARE YOU GOING AROUND**

B: **FALLS SIE EINEN FEHLANFLUG MACHEN** (Anweisungen)

G: **IN CASE OF GO AROUND** (instructions)

L: **STARTE DURCH**

A: **GOING AROUND**

B: **SETZEN SIE ANFLUG FORT** [ERWARTEN SIE EINEN MÖGLICHEN FEHLANFLUG]

G: **CONTINUE APPROACH** [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND]

5.3.3. NACH DER LANDUNG

5.3.3. AFTER LANDING

5.3.3.1. Verlassen der Piste

5.3.3.1. Runway vacating

B: **VERLASSEN SIE PISTE** [ÜBER (Strecke)]

G: **VACATE RUNWAY** [VIA (route)]

L: VERLASSE PISTE	A: VACATING RUNWAY
B: MELDEN SIE PISTE [(Nummer)] VERLASSEN	G: REPORT RUNWAY [(number)] VACATED
L: [HABE] PISTE [(Nummer)] VERLASSEN	A: RUNWAY [(number)] VACATED
B: BESCHLEUNIGEN SIE DAS VERLASSEN [PISTE (Nummer)] [(Begründung)]	G: EXPEDITE VACATING [RUNWAY (number)] [(reason)]
L: BESCHLEUNIGE	A: EXPEDITING
B: NEHMEN/DREHEN/VERLASSEN SIE ERSTE[N]/ZWEITE[N]/PASSENDE[N] NACH LINKS/RECHTS	G: TAKE/TURN/VACATE FIRST/SECOND/CONVENIENT LEFT/RIGHT
B: RUFEN SIE ROLLKONTROLLE (Frequenz)]	G: CONTACT GROUND (frequency)
B: NACH VERLASSEN DER PISTE RUFEN SIE ROLLKONTROLLE (Frequenz)	G: WHEN VACATED CONTACT GROUND (frequency)
B: IHR ABSTELLPLATZ/GATE (Bezeichnung)	G: YOUR STAND/GATE (designation)
B: ROLLEN/SCHWEBEN SIE [ÜBER (Ort oder Strecke)]	G: [AIR]TAXI TO/VIA (location or routing as appropriate)
• ZUM TERMINAL [(Nummer)]	• TERMINAL [(number)]
• ZUR PARKPOSITION (Nummer)	• POSITION (number)
• ZUM ABSTELLPLATZ/GATE (Nummer)	• STAND/GATE (number)
• ZUR ALLGEMEINEN LUFTFAHRT	• GENERAL AVIATION AREA (position)
• ZU (Position)	• (position)
• ZUM HUBSCHRAUBER-ABSTELLPLATZ (Bereich)	• HELICOPTER STAND/HELICOPTER PARKING POSITION (area)
L: ERBITTE LANDEZEIT	A: REQUEST LANDING TIME
B: LANDEZEIT (Zeit)	G: LANDING TIME (time)/ ON GROUND (time)

5.4. FLUGPLÄTZE OHNE FLUG- VERKEHRSKONTROLLE

5.4.1. ALLGEMEINES

Auf unkontrollierten Flugplätzen wird kein Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt. Die Flugplatzfrequenz der unkontrollierten Flugplätze steht vorwiegend Piloten zum Absetzen von Standortmeldungen zur Verfügung.

Phraseologie betreffend Fluginformationsdienst darf nur von den dafür vorgesehenen ATS Stellen angewendet werden.

5.4.1.1. Rollen

L: **ERBITTE ROLLINFORMATION** [VON HANGAR/VORFELD] [ZU VORFELD/HANGAR]
B: **ROLLEN SIE NACH EIGENEM ERMESSEN ÜBER** (Strecke)

5.4.1.1.1 IFR Streckenfreigaben

Anmerkung:

Auf einigen unkontrollierten Flugplätzen wurden IFR-Abflugverfahren festgelegt, auch, um vor dem Abflug eine IFR-Freigabe auf einer ATC Frequenz zu erhalten. Details sind in den veröffentlichten Verfahren der betreffenden Flugplätze enthalten.

Die Phraseologie dafür ist nur in Englisch vorgesehen.

5.4.1.2. Abflug

L: **ERBITTE ABFLUGINFORMATION**
B: **PISTE** (Nummer) [BODEN] **WIND** (Richtung, Geschwindigkeit), **QNH** (Nummer)
B: **MELDEN SIE** [ABFLUG] **BEREIT**
L: [ABFLUG] **BEREIT PISTE** (Nummer)
B: **WIND** (Zahl) **GRAD** (Zahl) **KNOTEN PISTE** (Nummer) **START NACH EIGENEM ERMESSEN** [ANDERER VERKEHR (Angaben)] [VORSICHT (Details)]

L: **ERBITTE ABFLUGZEIT**
B: **ABFLUGZEIT** (Zeit)

5.4.1.3. Besondere Absichten des Piloten in der Platzrunde

L: **STARTE DURCH**
L: **MACHE TIEFANFLUG**
L: **MACHE KURZE/LANGE LANDUNG**
L: **MACHE ZIELLANDUNG**
L: **FLIEGE AN ZUR BANNERAUFNAHME**
L: **FLIEGE AN ZUM BANNER/SEIL ABWURF**
L: **FLIEGE** [RECHTS] **PLATZRUNDE**[N]
L: **MACHE AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN**
L: **MACHE ABSCHLUSSLANDUNG**

5.4. AERODROMES WITHOUT AIR TRAFFIC CONTROL

5.4.1. GENERAL

Air traffic control service is not provided at uncontrolled aerodromes. The aerodrome frequency of uncontrolled aerodromes is mainly available to pilots for transmitting position reports.

Phraseologies regarding flight information shall only be used by appropriate ATS units.

5.4.1.1. Taxiing

A: **REQUEST TAXI INFORMATION** [FROM HANGAR/APRON] [TO APRON/HANGAR]
G: **TAXI AT OWN DISCRETION VIA** (route)

5.4.1.1.1 IFR route clearances

Note:

At some uncontrolled aerodromes IFR departure procedures have been established, also to obtain an IFR route clearance on an ATC frequency prior to departure. For details see published procedures for the respective aerodromes.

A: **READY FOR DEPARTURE REQUEST IFR CLEARANCE** [SLOT(time)]
G: **CLEARED TO** (clearance limit) [VIA] (route description/SID designator) [CLIMB [TO]] **LEVEL** (number)/(number) **FEET** [QNH (number)] **SQUAWK** (code) [(additional instructions)] [CLEARANCE EXPIRES AT (time)]
G: **UNABLE TO ISSUE CLEARANCE** (reasons)
G: **STAND BY FOR CLEARANCE**

5.4.1.2. Departure

A: **REQUEST DEPARTURE INFORMATION**
G: **RUNWAY** (number) [SURFACE] **WIND** (direction, speed), **QNH** (number)
G: **REPORT WHEN READY** [FOR DEPARTURE]
A: **READY** [FOR DEPARTURE] **RUNWAY** (number)
G: **WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS** **RUNWAY** (number) **TAKE OFF AT OWN DISCRETION** [TRAFFIC IS (details)] [CAUTION (details)]
A: **REQUEST AIRBORNE TIME**
G: **AIRBORNE** (time)

5.4.1.3. Special intentions of the pilots in the traffic circuit

A: **GOING AROUND**
A: **MAKING LOW APPROACH**
A: **MAKING SHORT/LONG LANDING**
A: **MAKING SPOT LANDINGS**
A: **APPROACHING FOR BANNER PICK UP**
A: **APPROACHING FOR BANNER/ROPE DROP**
A: **FLYING** [RIGHT [HAND]] [TRAFFIC] **CIRCUIT**[S]
A: **MAKING TOUCH AND GO**
A: **MAKING FULL STOP**

5.4.1.4. Verlassen der Frequenz

L: **VERLASSE FREQUENZ**
B: **VERSTANDEN**

5.4.1.4. Leaving frequency

A: **LEAVING FREQUENCY**
G: **ROGER**

5.4.1.5. Anflug/Landung

L: (Standortmeldung) [VFR VON (Abflugplatz)] **ERBITTE LANDEINFORMATION**
B: **PISTE** (Nummer) [BODEN] **WIND** (Richtung, Geschwindigkeit), **QNH** (Nummer)
B: **WIND** (Zahl) **GRAD** (Zahl) **KNOTEN PISTE** (Nummer) **LANDUNG NACH EIGENEM ERMESSEN**
B: **VERKEHR IST** (Details) [VORSICHT (Details, Hindernisse etc.)] **LANDUNG NACH EIGENEM ERMESSEN**
L: **ERBITTE LANDEZEIT**
B: **LANDEZEIT** (Zeit)

5.4.1.5. Approach/landing

A: (position report) [VFR FROM (location of departure)] **REQUEST LANDING INFORMATION**
G: **RUNWAY** (number) [SURFACE] **WIND** (direction, speed), **QNH** (number)
G: **WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS RUNWAY** (number) **LAND AT OWN DISCRETION**
G: **TRAFFIC IS** (details) [CAUTION (details, obstructions, etc.)] **LAND AT OWN DISCRETION**
A: **REQUEST LANDING TIME**
G: **LANDING TIME/ON GROUND** (time)

5.5. DIVERSE FLUGPLATZ- PHRASEOLOGIE

5.5.1. WETTERERSCHEINUNGEN UND FLUGPLATZINFORMATIONEN

5.5.1.1. Wetter

- B: **MELDEN SIE WETTERBEDINGUNGEN**
B: **MELDEN SIE FLUGBEDINGUNGEN**
B: **IMC GEMELDET/VORHERGESAGT IN DER NÄHE
VON** (Position)
B: **TOWER BEOBACHTET/E**
B: **PILOT MELDET/E**
L: **ERBITTE FLUGPLATZWETTER** (Ort)
B: **DERZEITIGES WETTER** (Informationen)
B: **MET REPORT** (Ort) (Zeit) (Angaben)
B: **NOSIG/KEINE MARKANTE ÄNDERUNG**

5.5.1.2. Wind

- B: [BODEN] **WIND** (Zahl) **GRAD** (Zahl) **KNOTEN**

B: **WIND IN** (Höhe) (Zahl) **GRAD** (Zahl)
KNOTEN/KILOMETER PRO STUNDE

B: [BODEN] **WIND** (Zahl) **GRAD** (Zahl) **KNOTEN**
MAXIMUM (Zahl) **KNOTEN**
B: [BODEN] **WIND VARIABEL ZWISCHEN** (Zahl) **GRAD**
UND (Zahl) **GRAD** (Zahl) **KNOTEN**

B: [BODEN] **WIND** (Zahl) **GRAD**, (Zahl) **KNOTEN**
MINIMUM/MAXIMUM (Zahl) **KNOTEN**

Anmerkung:

Beim Wind wird immer die mittlere Richtung und Geschwindigkeit angegeben, sowie signifikante Abweichungen davon.

5.5.1.3. Sicht

- B: **SICHT** (Distanz) **METER/KILOMETER** [(Richtung)]

B: **VERTIKALSICHT** (Zahl) **FUSS**

Anmerkung: 9999 wird übermittelt als:

- B: **SICHT EINS NULL KILOMETER ODER MEHR**

5.5.1.4. Wolken

- B: [BEWÖLKUNG] (Bewölkungsgrad [(Wolkenart)]
Wolkenuntergrenze)
- FEW: **LEICHT BEWÖLKT**
 - SCT: **MITTEL BEWÖLKT**
 - BKN: **STARK BEWÖLKT**
 - OVC: **WOLKENDECKE GESCHLOSSEN**
 - NSC: **KEINE MARKANTEN WOLKEN**
 - NCD: **KEINE WOLKEN FESTGESTELLT**
- B: **CAVOK**

Anmerkung:

CAVOK wird als KAV-O-KEI ausgesprochen.

5.5. MISCELLANEOUS AERODROME PHRASEOLOGIES

5.5.1. WEATHER AND AERODROME INFORMATION

5.5.1.1. Weather

- G: **REPORT METEOROLOGICAL CONDITIONS**
G: **REPORT FLIGHT CONDITIONS**
G: **IMC REPORTED/FORECAST IN THE VICINITY OF**
(location)
G: **TOWER IS OBSERVING** (information)
G: **PILOT IS REPORTING/HAS REPORTED**
A: **REQUEST MET REPORT** (location)
G: **PRESENT WEATHER** (details)
G: **MET REPORT** (location) (time) (details)
G: **NOSIG/NO SIGNIFICANT CHANGE**

5.5.1.2. Wind

- G: [SURFACE] **WIND** (number) **DEGREES** (number)
KNOTS
G: **WIND AT** (level) (number) **DEGREES** (number)
KNOTS/KILOMETRES PER HOUR

G: [SURFACE] **WIND** (number) **DEGREES** (number)
KNOTS GUSTING (number) **KNOTS**
G: [SURFACE] **WIND VARYING BETWEEN** (number)
DEGREES AND (number) **DEGREES** (number)
KNOTS
G: [SURFACE] **WIND** (number) **DEGREES** (number)
KNOTS MINIMUM/MAXIMUM (number) **KNOTS**

Note:

Wind is always expressed by giving the mean direction and speed and any significant variations thereof.

5.5.1.3. Visibility

- G: **VISIBILITY** (distance) **METRES/KILOMETRES**
[(direction)]
G: **VERTICAL VISIBILITY** (number) **FEET**

Note: 9999 is transmitted as follows:

- G: **VISIBILITY ONE ZERO KILOMETRES OR MORE**

5.5.1.4. Clouds

- G: [CLOUD] (amount [(type)] and height of base) (units)
- FEW: **FEW**
 - SCT: **SCATTERED**
 - BKN: **BROKEN**
 - OVC: **OVERCAST**
 - NSC: **NIL SIGNIFICANT CLOUDS**
 - NCD: **NO CLOUD DETECTED**
- G: **CAVOK**

Note:

CAVOK pronounced CAV-O-KAY.

5.5.1.5. Verschiedenes

B: **TEMPERATUR** [MINUS] (Zahl) **TAUPUNKT** [MINUS] (Zahl)
B: **QNH** (Zahl) [(Einheit)]
B: **QFE** (Zahl) [(Einheit)]
B: (LFZ- Type) **MELDETE** (Beschreibung)
EIS/TURBULENZEN [IN WOLKEN] (örtliche Beschreibung) (Zeit)

5.5.1.6. Pistensichtweite

B: **PISTENSICHTWEITE/RVR PISTE** (Nummer) (Zahl) (Einheit)
B: **PISTENSICHTWEITE/RVR PISTE** (Nummer) **KEINE ANZEIGE/NICHT VERFÜGBAR**
B: **PISTENSICHTWEITE/RVR PISTE** (Nummer) [AUFSETZZONE] (Zahl) **METER** [MITTELTEIL] (Zahl) **METER** [STOPPENDE] (Zahl) **METER**

Anmerkung:

Wenn alle drei Werte übermittelt werden, kann die Bezeichnung des Pistenabschnittes entfallen, wenn die Reihenfolge Aufsetzzone, Mittelteil, Stoppende eingehalten wird. Wenn die RVR eines Teils nicht verfügbar ist, wird dies in der vorgegebenen Reihenfolge inkludiert.

B: **PISTENSICHTWEITE/RVR** [PISTE (Nummer)] [AUFSETZZONE] (Zahl) **METER**, [MITTELTEIL] **NICHT VERFÜGBAR/NICHT GEMELDET**, [STOPPENDE] (Zahl) **METER**
B: **RVR MEHR ALS** (Zahl) **METER**
B: **MESSUNG DURCH BEOBACHTER**

5.5.1.6.1 nur in Englisch vorgesehen

5.5.1.7. Oberflächenzustand

5.5.1.7.1 Pistenzustandsmeldung

B: [(Ort)] **PISTE** (Nummer) **PISTENZUSTAND UM** (Zeit):

PISTENZUSTANDSKENNZAHLEN (Ziffer/Ziffer/Ziffer) [DOWNGRADED/UPGRADED]

ERSTES DRITTEL

(Nummer) **PROZENT**
(Nummer) **MILLIMETER**
(Art der Kontaminierung)

ZWEITES DRITTEL

(Nummer) **PROZENT**
(Nummer) **MILLIMETER**
(Art der Kontaminierung)

DRITTES DRITTEL

(Nummer) **PROZENT**
NR
(Art der Kontaminierung)

5.5.1.5. Miscellaneous

G: **TEMPERATURE** [MINUS] (number) **DEW POINT** [MINUS] (number)
G: **QNH** (number) [(units)]
G: **QFE** (number) [(units)]
G: (A/C type) **REPORTED** (description)
ICING/TURBULENCE [IN CLOUD] (area) (time)

5.5.1.6. Runway visual range

G: **RUNWAY VISUAL RANGE/RVR RUNWAY** (number) (distance)(units)
G: **RUNWAY VISUAL RANGE/RVR RUNWAY** (number) **NOT AVAILABLE/ NOT REPORTED**
G: **RUNWAY VISUAL RANGE/RVR** [RUNWAY (number)] [TOUCH DOWN] (distance) **METRES** [MID POINT] (distance) **METRES** [STOP END] (distance) **METRES**

Note:

Where reports for three locations are given, the indication of these locations may be omitted, provided that the reports are passed in the order of touchdown zone, followed by midpoint zone and ending with the roll-out/stop end zone report. In the event that RVR information on any one position is not available this information will be included in the appropriate sequence.

G: **RUNWAY VISUAL RANGE/RVR** [RUNWAY (number)] [TOUCH DOWN] (distance) **METRES**, [MID POINT] **NOT AVAILABLE/NOT REPORTED**, [STOP END] (distance) **METRES**
G: **RVR ABOVE** (number) **METRES**
G: **OBSERVATION BY OBSERVER**

5.5.1.6.1 To ensure that an aircraft has actually reached its parking position on non-visible parking positions

G: **REPORT CHOCKS ON**

A: **CHOCKS ON**

5.5.1.7. Surface conditions

5.5.1.7.1 Runway condition report

G: [(location)] **RUNWAY** (number) **CONDITION REPORT** AT (time):

RUNWAY CONDITION CODES (digit/digit/digit) [DOWNGRADED/UPGRADED]

FIRST PART

(number) **PERCENT**
(number) **MILLIMETERS**
(type of descriptor)

SECOND PART

(number) **PERCENT**
(number) **MILLIMETERS**
(type of descriptor)

THIRD PART

(number) **PERCENT**
NR
(type of descriptor)

wenn notwendig, gefolgt von:

[PISTENBREITE (Nummer) METER]
[PISTE (Nummer) [LÄNGE] VERKÜRZT AUF (Nummer)
[METER]
[PISTE (Nummer) SAND]
[PISTE (Nummer) SCHNEEWALL (Zahl) METER
LINKS/RECHTS/LINKS UND RECHTS DER
[PISTEN]MITTELLINIE]
[PISTE (Nummer) SCHNEEWEHEN]
[PISTE (Nummer) CHEMISCH BEHANDELT]
[PISTE (Nummer) ANGRENZENDE SCHNEEWÄLLE]
[ROLLBAHN (Bezeichnung der Rollbahn) SCHNEEWALL
(Zahl) METER LINKS/RECHTS/LINKS UND RECHTS DER
[ROLLBAHN] MITTELLINIE]
[ROLLBAHN (Bezeichnung der Rollbahn) ANGRENZENDE
SCHNEEWÄLLE]
[ROLLBAHN (Bezeichnung der Rollbahn)/ALLE
ROLLBAHNEN SCHLECHT]
[VORFELD (Bezeichnung des Vorfelds)/ALLE VORFELDER
SCHLECHT]
[(Anmerkungen in Normalsprache)]

Anmerkung 1:

Arten von Kontaminierung:

TROCKEN
NASSES EIS
WASSER AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE
TROCKENER SCHNEE
TROCKENER SCHNEE AUF EIS
EIS
SCHNEEMATSCH
STEHENDES WASSER
KOMPRIMIERTER SCHNEE
NASSER SCHNEE
TROCKENER SCHNEE AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE
NASSER SCHNEE AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE
NASSER SCHNEE AUF EIS
NASS
GLATT UND NASS
SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE
REIF

Anmerkung 2:

NR „NICHT GEMELDET“ in der Pistenzustandsmeldung bei
z.B. Belagsstärke oder Bedeckung wird nicht übermittelt.

Anmerkung 3:

Normalerweise wird die Pistenzustandsmeldung über ATIS
verbreitet. Luftfahrzeuge im Nahbereich des Flugplatzes
bzw. in allen Situationen, die eine Übermittlung der aktuellen
Pistenzustandsmeldung durch ATIS nicht gewährleistet
erscheinen lassen, werden per Funk über den aktuellen
Pistenzustand informiert. Es werden dazu auf Initiative des
ATCOs/FISOs folgende Informationen übermittelt:

- a) Für Anflüge die Runway Condition Codes für das
jeweilige Pistendrittel:

B: PISTE EINS SECHS PISTENZUSTAND UM EINS
ZWO EINS FÜNF: PISTENZUSTANDSKENNZAHLEN
DREI DREI DREI.

followed as necessary by:

[RUNWAY WIDTH (number) METERS]
[RUNWAY (number) [LENGTH] REDUCED TO (number)
[METERS]
[RUNWAY (number) LOOSE SAND]
[RUNWAY (number) SNOWBANK[S] (number) METRES
LEFT/RIGHT/LEFT AND RIGHT OF/FROM CENTRE LINE]
[RUNWAY (number) DRIFTING SNOW]
[RUNWAY (number) CHEMICALLY TREATED]
[RUNWAY (number) ADJACENT SNOWBANKS]
[TAXIWAY (identification of taxiway) SNOWBANK (number)
METERS LEFT/RIGHT/LEFT AND RIGHT OF/FROM
CENTRE LINE]
[TAXIWAY (identification of taxiway) ADJACENT
SNOWBANKS]
[TAXIWAY (identification of taxiway)/ALL TAXIWAYS
POOR]
[APRON (identification of apron)/ALL APRONS POOR]
[(plain language remarks)]

Note 1:

Types of descriptors:

DRY
WET ICE
WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW
DRY SNOW
DRY SNOW ON TOP OF ICE
ICE
SLUSH
STANDING WATER
COMPACTED SNOW
WET SNOW
DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW
WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW
WET SNOW ON TOP OF ICE
WET
SLIPPERY WET
SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY
FROST

Note 2:

NR "NOT REPORTED" (i.e. used for coverage or depth) is
not transmitted.

Note 3:

Normally, the runway condition report is transmitted via
ATIS. Aircraft in the vicinity of the aerodrome or in all
situations in which transmission of the current runway
condition report by ATIS does not appear to be warranted,
shall be informed of the current runway condition by
radiotelephony. The following information is transmitted on
the ATCO's/FISO's initiative:

- a) Arrivals are provided with the Runway Condition Codes
for the relevant runway thirds.

Example:

G: RUNWAY ONE SIX CONDITION REPORT AT ONE
TWO ONE FIVE: RUNWAY CONDITION CODES
THREE THREE THREE

b) Für Abflüge die Runway Condition Codes für das jeweilige Pistendrittel und die Art der Kontamination.

Beispiel:

B: PISTE EINS SECHS PISTENZUSTAND UM EINS
ZWO EINS FÜNF: PISTENZUSTANDSKENNZAHLEN
DREI DREI DREI. ERSTES DRITTEL NASSER
SCHNEE ZWEITES DRITTEL NASSER SCHNEE
DRITTES DRITTEL NASSER SCHNEE
oder auch (bei gleicher Kontaminierung auf allen
Pistendritteln):
PISTE BEDECKT MIT NASSEM SCHNEE.

Die Übermittlung der gesamten Pistenzustandsmeldung erfolgt nur auf Anfrage der Flugzeugbesatzung.

Anmerkung 4:

Beispiele für die Übermittlung von Pistenzustandsmeldungen in Anlage 3 dieses Dokuments.

B: [(Ort)] PISTENZUSTAND PISTE (Nummer) NICHT AKTUELL/NICHT GEMELDET/LETZTE MELDUNG ERHALTEN UM (Zeit)

5.5.1.7.2. Oberflächenzustand auf Bewegungsflächen

B: **ROLLBAHN** (Bezeichnung der Rollbahn)
NASS
STEHENDES WASSER
SCHNEE GERÄUMT [(geräumte Länge und Breite, wenn angegeben)]
CHEMISCH BEHANDELT
BEDECKT MIT:
FLECKEN VON TROCKENEM SCHNEE/NASSEM SCHNEE/KOMPRIMIERTEM SCHNEE
SCHNEEMATSCH
GEFRORENEM SCHNEEMATSCH
EIS
NASSES EIS
DARUNTER EIS
EIS UND SCHNEE
SCHNEEWEHEN
GEFRORENEN RILLEN UND HÖCKERN
SAND

B: (Teil der Bewegungsfläche) **NASS/TROCKEN**
B: **PFÜTZEN AUF** (Teil der Bewegungsfläche)
B: **SCHNEEWÄLLE** (Höhenangabe) [LINKS/RECHTS VON] (Teil der Bewegungsfläche)
B: **SPRÜHEN IM GANG**
B: **BEDECKUNG** (Nummer) **PROZENT**
B: **PISTENBEFEUERUNG VERDECKT**
B: **VERFÜGBARE LÄNGE/BREITE** (Nummer) **METER**
B: **BELAGSSTÄRKE** (Nummer) **MILLIMETER**
B: **LANDEFLÄCHENZUSTAND** (Zustand)
B: (ATS-Unit) **BEOBACHTET** (Wetterinformation)
B: **PILOT MELDET** (Wetterinformation)

5.5.1.7.3. Bremswirkung

B: **BREMSWIRKUNG GEMELDET VON** (LFZ-type) **UM** (Zeit) **GUT/GUT BIS MITTEL, MITTEL/MITTEL BIS SCHLECHT, SCHLECHT/WENIGER ALS SCHLECHT**

b) Departures are provided with the Runway Condition Codes for the relevant runway thirds and the types of contamination (descriptors).

Example:

G: RUNWAY ONE SIX CONDITION REPORT AT ONE TWO ONE FIVE: RUNWAY CONDITION CODES THREE THREE THREE. FIRST PART WET SNOW SECOND PART WET SNOW THIRD PART WET SNOW
or also (in case of the same contamination on every runway third):
RUNWAY COVERED WITH WET SNOW

Transmission of the complete RCR will only be made on request by the flight crew.

Note 4:

Example of runway condition reports in Appendix 3 of this document

G: [(location)] **RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY** (number) **NOT CURRENT/NOT REPORTED/LAST REPORT RECEIVED AT** (time)

5.5.1.7.2. Conditions on movement areas

G: **TAXIWAY** (identification of taxiway)
WET
STANDING WATER
SNOW REMOVED [(length and width as applicable)]
CHEMICALLY TREATED
COVERED WITH:
PATCHES OF DRY SNOW/WET SNOW/COMPACTED SNOW
SLUSH
FROZEN SLUSH
ICE
WET ICE
ICE UNDERNEATH
ICE AND SNOW
SNOWDRIFTS
FROZEN RUTS AND RIDGES
LOOSE SAND

G: (part of movement area) **WET/DRY**
G: **WATER PATCHES ON** (part of movement area)
G: **SNOW BANKS** (height as applicable) [LEFT/RIGHT OF] (part of movement area)]
G: **SPRAYING IN PROGRESS**
G: **COVERAGE** (number) **PERCENT**
G: **RUNWAY LIGHTS OBSCURED**
G: **LENGTH/WIDTH REDUCED TO** (number) **METRES**
G: **DEPTH** (number) **MILLIMETRES**
G: **LANDING SURFACE** (condition)
G: (ATS-unit) **OBSERVES** (weather information)
G: **PILOT REPORTS** (weather information)

5.5.1.7.3. Braking action

G: **BRAKING ACTION REPORTED BY** (aircraft type) **AT** (time) **GOOD/GOOD TO MEDIUM, MEDIUM/MEDIUM TO POOR, POOR/LESS THAN POOR**

5.5.2. VERSCHIEDENES

5.5.2.1. Bauarbeiten

- B: **VORSICHT BAUARBEITEN** (Ort)
B: **VORSICHT** (Begründung)
RECHTS/LINKS/BEIDERSEITS DER PISTE (Nummer)
B: **VORSICHT ARBEITEN IM GANGE/HINDERNIS**
(Position und nähere Beschreibung)
B: [BAU] **ARBEITEN [IM GANGE]**
BEIDERSEITS/LINKS/RECHTS (Teil der
Bewegungsfläche)
B: **HINDERNISSE BEIDERSEITS/RECHTS/LINKS DER**
PISTE (Nummer)
B: **MÄHER/LASTWAGEN**/(anderes Hindernis) (Angaben)

5.5.2.2. Betriebszustand von Sicht- und anderen Anflughilfen

- B: (Beschreibung der Sicht- oder anderer Anflughilfe)
PISTE (Nummer) (Beschreibung der Mängel)
B: (Art) **BEFEUERUNG** (Betriebszustand)
B: **PISTENMITTELLINIENBEFEUERUNG**
AUFSETZZONENBEFEUERUNG
PISTENRANDBEFUEERUNG
ERSTER/ZWEITER/DRITTER TEIL DER
PISTENRANDBEFUEERUNG
ROLLBAHNBEFEUERUNG (Beschreibung des
Defekts)
ROLLBAHNRANDBEFUEERUNG
ROLLBAHNMITTELLINIENBEFEUERUNG
UMGRENZUNGSMARKERBEFEUERUNG
AUSGEFALLEN

Nur in Englisch vorgesehen

- B: **NOTSTROM NICHT VERFÜGBAR**
Nur in Englisch vorgesehen

5.5.2.3. Betriebsstatus des GNSS

Nur in Englisch vorgesehen

5.5.2.4. Warnungen

5.5.2.4.1. Allgemeine Warnung

- B: **VORSICHT** [STAUB, SCHNEETREIBEN, LOSER
SCHUTT, ROLLENDES LEICHTLUFTFAHRZEUG,
PERSONAL, usw.]

5.5.2. MISCELLANEOUS

5.5.2.1. Construction work

- G: **CAUTION CONSTRUCTION WORK** (location)
G: **CAUTION** (specify reasons) **RIGHT/LEFT/BOTH**
SIDES OF RUNWAY (number)
G: **CAUTION WORK IN PROGRESS/OBSTRUCTION**
(position and any necessary advice)
G: [CONSTRUCTION] **WORK [IN PROGRESS] BOTH**
SIDES/LEFT/RIGHT OF (part of movement area)
G: **OBSTRUCTIONS BOTH SIDES/LEFT/RIGHT OF**
RUNWAY (number)
G: **MOWER/TRUCK** (other obstruction) (details)

5.5.2.2. Operational status of visual and non-visual aids

- G: (specify visual or non-visual approach aid) **RUNWAY**
(number) (description of deficiency)
G: (type) **LIGHTING** (unserviceability)
G: **RUNWAY CENTRE LINE LIGHTING**
TOUCH DOWN ZONE LIGHTING
RUNWAY EDGE LIGHTING
FIRST/SECOND/THIRD PART OF RUNWAY EDGE
LIGHTING
TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency)
TAXIWAY EDGE LIGHTING
TAXIWAY CENTRE LINE LIGHTING
BOUNDARY MARKER LIGHTING
UNSERVICEABLE
G: **RNP/ILS CATEGORY** (category) (serviceability state)
G: **SECONDARY POWER SUPPLY NOT AVAILABLE**
G: **FARFIELD MONITOR OUT OF TOLERANCE**
G: (type of visual approach slope indicator) **RUNWAY**
(number) (description of deficiency)

5.5.2.3. GNSS service status

- G: **GNSS REPORTED UNRELIABLE** (or GNSS) **MAY**
NOT BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE];
IN THE VICINITY OF (location) (radius) [BETWEEN
(levels)];
IN THE AREA OF (description) (or IN (name) FIR)
[BETWEEN (levels)];
G: **BASIC GNSS/RNP UNAVAILABLE FOR** (specify
operation) [FROM (time) TO (time) (or UNTIL
FURTHER NOTICE)];
A: **BASIC GNSS UNAVAILABLE** [DUE TO (reason, e.g.
LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)];
A: **RNP UNAVAILABLE**
G: **CONFIRM GNSS NAVIGATION**
A: **AFFIRM GNSS NAVIGATION**

5.5.2.4. Warnings

5.5.2.4.1. General warning

- G: **CAUTION** [DUST, BLOWING SNOW, LOOSE DEBRIS,
TAXIING LIGHT AIRCRAFT, PERSONNEL, etc.]

5.5.2.4.2. Vögel

B: **VIELE VÖGEL/VOGELSCHWARM** [GEMELDET]
NAHE (Ort) **NAHE DER PISTE/DER ROLLBAHN/IM**
AN/ABFLUGSEKTOR

5.5.2.4.3. Wirbelschleppen; Abgasstrahl auf Vorfeld oder
Rollbahn; Propellerstrahl; Windscherung

B: **VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN** [VON
ANFLIEGENDER/M/ABGEFLOGENER/M (LFZ-Type)]
(zusätzliche Information)

B: **VORSICHT ABGASSTRAHL**

B: **VORSICHT PROPELLERSTRAHL**

B: **VORSICHT WINDSCHERUNG** [IM ENDANFLUG]

5.5.2.4.4. Abweichung aufgrund von ungünstigen
Wettererscheinungen

L: **ABWEICHUNG WEGEN WETTER ERFORDERLICH**

5.5.2.4.5. Wenn eine Freigabe zur Kursabweichung nicht
erteilt werden kann

B: **NICHT MÖGLICH, VERKEHR** (Richtung)
(Luftfahrzeugtyp) (Höhe) **ERWARTET/UM** (Zeit)
(signifikanter Punkt) **RUFZEICHEN** (Rufzeichen),
MELDEN SIE ABSICHTEN

5.5.2.4.2. Birds

G: **MANY/FLOCK OF BIRDS** [REPORTED] **IN THE**
VICINITY (location) **NEAR RUNWAY/TAXIWAY/IN**
APPROACH/DEPARTURE SECTOR

5.5.2.4.3. Wake turbulence; jet blast on apron or taxiway;
propeller-driven A/C slipstream; wind shear

G: **CAUTION WAKE TURBULENCE** [FROM
ARRIVING/DEPARTING (type of A/C)] (additional
information as required)

G: **CAUTION JET BLAST**

G: **CAUTION SLIPSTREAM**

G: **CAUTION WIND SHEAR** [ON FINAL]

5.5.2.4.4. Deviations around adverse meteorological
conditions

A: **WEATHER DEVIATION REQUIRED**

5.5.2.4.5. 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**

5.6. ALLGEMEINE PHRASEOLOGIE FÜR DIE FLUGABWICKLUNG

5.6.1. FLUGVERKEHRSKONTROLLFREIGABEN

5.6.1.1. Inhalt von Freigaben

In der Flugverkehrskontrollfreigabe sind anzugeben

1. Kennung des LFZs gemäß Flugplan
2. Freigabegrenze
3. Streckenführung
 - die Streckenführung ist in jeder Freigabe anzugeben, wenn dies für notwendig erachtet wird, und
 - der Ausdruck „cleared via flight planned route“ („Freigabe für die Strecke gemäß Flugplan“) darf nicht verwendet werden, wenn eine Freigabeänderung erteilt wird;
4. Flughöhe für den gesamten Flugweg oder einen Teil davon und Änderungen der Flughöhe, falls erforderlich
5. alle erforderlichen Anweisungen oder Informationen zu anderen Punkten wie
 - ATFM Startzeitnische, falls zutreffend,
 - An- oder Abflugverfahren,
 - Kommunikation und
 - zeitliche Begrenzung der Gültigkeit der Freigabe.

5.6.1.1.1. Änderungen der Freigabe bezüglich Streckenführung oder Flughöhe

1. Bei der Erteilung einer Freigabe, die eine angeforderte Änderung der Streckenführung oder der Flughöhe umfasst, ist die Art der Änderung in der Freigabe genau anzugeben.
2. Erlauben die Verkehrsbedingungen keine Freigabe einer angeforderten Änderung, ist das Wort „UNABLE/NICHT MÖGLICH“ zu verwenden. Wenn es die Umstände erfordern, ist eine alternative Streckenführung oder Flughöhe anzubieten.

5.6.1.2. Übermittlung einer Freigabe

Anmerkung:

Für die Übermittlung einer Abflugfreigabe siehe Kapitel 5.3.1.7.1. (VFR) und 5.7.1.1. (IFR)

- B: **FREI BIS** (Freigabegrenze) [DIREKT] [ÜBER] (Strecke)
B: (Name der freigebenden Stelle) **GIBT** (Rufzeichen)
FREI
- B: **FREI VON** (Position) **BIS** (Position);
FREI [BIS] (Ort) wenn nötig ergänzt von:
- **DIREKT**
 - **ÜBER** (Strecke und/oder markante Punkte)
 - -
- B: **FREI ÜBER FLUGSTRECKE NACH FLUGPLAN**
B: **FREIGABEÄNDERUNG** (geänderte Anweisung)
[RESTLICHE FREIGABE UNVERÄNDERT]
B: **FREIGABEÄNDERUNG** (geänderter Teil der Strecke)
BIS (wichtiger Punkt der ursprünglichen Route)
[RESTLICHE FREIGABE UNVERÄNDERT]
B: **ABFLUG NICHT VOR/NACH** (Zeit)

5.6. GENERAL FLIGHT HANDLING PHRASEOLOGY

5.6.1. AIR TRAFFIC CONTROL CLEARANCES

5.6.1.1. Contents of clearances

An air traffic control clearance shall indicate:

1. Aircraft identification as shown in the flight plan
2. Clearance limit
3. Route of flight
 - the route of flight shall be detailed in each clearance when deemed necessary; and
 - the phrase 'cleared via flight planned route' shall not be used when granting a re-clearance;
4. Level(s) of flight for the entire route or part thereof and changes of levels if required
5. Any necessary instructions or information on other matters such as
 - ATFM departure slot if applicable
 - approach or departure manoeuvres
 - communications and
 - the time of expiry of the clearance.

5.6.1.1.1 Changes in clearance regarding route or level

1. When issuing a clearance covering a requested change in route or level, the exact nature of the change shall be included in the clearance.
2. When traffic conditions will not permit clearance of a requested change, the word 'UNABLE' shall be used. When warranted by circumstances, an alternative route or level shall be offered.

5.6.1.2. Issuance of a clearance

Note:

How to issue a departure clearance: see chapters 5.3.1.7.1. (for VFR flights) and 5.7.1.1. (for IFR flights)

- G: **CLEARED TO** (destination) [DIREKT] [VIA] (route)
G: (name of unit) **CLEAR**S (A/C call sign)
- G: **CLEARED FROM** (location) **TO** (location);
CLEARED [TO] (location) followed as necessary by:
- **DIREKT**
 - **VIA** (route and/or significant points)
 - **VIA** (distance) **DME ARC** (direction) **OF** (name of DME station)
- G: **CLEARED VIA FLIGHT PLANNED ROUTE**
G: **RECLEARED** (amended clearance details) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]
G: **RECLEARED** (amended route portion) **TO** (significant point of original route) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];
G: **DEPART NOT EARLIER/LATER THAN** (time)

B: FREIGABE GÜLTIG VON (Zeit) BIS (Zeit)	G: CLEARANCE VALID FROM (time) TO (time)
B: FREIGABE ENDET UM (Zeit)	G: CLEARANCE EXPIRES AT (time)
B: [FREIGABE] KORREKT	G: [CLEARANCE] CORRECT
B: LESEN SIE [FREIGABE] ZURÜCK	G: READ BACK [CLEARANCE]
Nur in Englisch vorgesehen	G: CLEARED ON RADIAL (three digits) OF (designator) TO (significant point)
	G: JOIN (specify) AT (significant point) AT (level) [AT (time)]
5.6.1.2.1 Weitergabe von Freigaben, Anweisungen und Informationen	5.6.1.2.1 Relaying clearances, instructions and information
B: (Name der FVK-Stelle) GIBT FREI/INSTRUIERT/INFORMIERT (Details der Freigabe, Anweisungen oder Information)	G: (ATC unit) CLEARs/INSTRUCTs/INFORMs (details of the clearance, instructions, or information)
5.6.1.2.2 Bestätigung einer Freigabe oder Anweisung	5.6.1.2.2 Confirmation or otherwise of the readback of clearance or instruction
B: [DAS IST] KORREKT	G: [THAT IS] CORRECT
B: NEGATIV [ICH WIEDERHOLE (Name der FVK-Stelle) GIBT FREI/INSTRUIERT (Details der Freigabe oder Anweisung)]	G: NEGATIVE [I SAY AGAIN (ATC unit) CLEARs/INSTRUCTs (details of the clearance or the instruction)]
5.6.1.3. Wenn die Freigabe zum Zeitpunkt der Anfrage nicht erteilt werden kann	5.6.1.3. If clearance cannot be issued immediately upon request
B: ERWARTEN SIE FREIGABE/(Art der Freigabe) UM (Zeit)/ IN (Nummer) MINUTEN	G: EXPECT CLEARANCE (or type of clearance) AT (time)/ IN (number) MINUTES
B: WENN NICHT MÖGLICH (Ausweichfreigaben) BITTE MELDEN	G: IF UNABLE/IF NOT POSSIBLE [(alternative instructions) AND] ADVISE
B: ANFLUGFREIGABENERTEILUNG NICHT MÖGLICH (Begründung)	G: UNABLE TO ISSUE (designator) ARRIVAL (reasons)
L: NICHT MÖGLICH	A: UNABLE
B: FLUGHÖHE/FLUGSTRECKE NICHT VERFÜGBAR WEGEN (Begründung)	G: LEVEL/ROUTE NOT AVAILABLE DUE (reason) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (routes) ADVISE INTENTIONS
B: AUSWEICHHÖHE/STRECKE[N] (Details) MELDEN SIE ABSICHTEN	
5.6.2. ÜBERGABE DER KONTROLLVERANTWORTLICHKEIT UND/ODER FREQUENZWECHSEL	5.6.2. TRANSFER OF CONTROL AND/OR FREQUENCY CHANGE
B: RUFEN SIE [JETZT] (Rufzeichen der Bodenfunkstelle) (Frequenz)	G: CONTACT (unit call sign) (frequency) [NOW]
B: WENN BEREIT RUFEN SIE (Rufzeichen der Bodenfunkstelle) (Frequenz)	G: WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency)
B: UM/ÜBER (Zeit oder Ort) oder [BEIM PASSIEREN/VERLASSEN/ERREICHEN VON (Flughöhe)] KONTAKTIEREN SIE (Rufzeichen der Bodenfunkstelle) (Frequenz)	G: AT/OVER (time or place) or [WHEN [PASSING/LEAVING/REACHING (level)] CONTACT (unit call sign) (frequency)
B: BLEIBEN SIE AUF DIESER FREQUENZ [BIS (Position/Zeit)/ FÜR (Ziffer(n)) MINUTE(N)]	G: REMAIN THIS FREQUENCY [UNTIL (position/time)/FOR (number) MINUTE[S]]
L: RUFE (Rufzeichen der Bodenfunkstelle) (Frequenz)	A: CONTACT (unit call sign) (frequency)
B: FALLS KEIN [FUNK] KONTAKT (Anweisungen)	G: IF NO CONTACT (instructions)
L: ERBITTE [FREQUENZ] WECHSEL ZU (Frequenz)	A: REQUEST CHANGE TO (frequency)
B: [FREQUENZ] WECHSEL GENEHMIGT	G: FREQUENCY CHANGE APPROVED
L: [FREQUENZ] WECHSEL GENEHMIGT	A: FREQUENCY CHANGE APPROVED
L: ERBITTE VERLASSEN DER FREQUENZ [FÜR (Ziffer(n)) MINUTE[N]]	A: REQUEST TO LEAVE FREQUENCY [FOR (number) MINUTE[S]]
B: VERLASSEN DER FREQUENZ GENEHMIGT [FÜR (Ziffer(n)) MINUTE[N]]	G: [APPROVED TO] LEAVE FREQUENCY [FOR (number) MINUTE[S]]
L: VERLASSEN DER FREQUENZ GENEHMIGT [FÜR (Ziffer(n)) MINUTE[N]]	A: [APPROVED TO] LEAVE FREQUENCY [FOR (number) MINUTE[S]]

L: **VERLASSE FREQUENZ** [FÜR (Ziffer(n) MINUTE[N])
 B: **MONITOR** (Rufzeichen) (Frequenz)
 L: **MONITORING** (Rufzeichen) (Frequenz)

A: **LEAVING FREQUENCY** [FOR (number) MINUTE[S])
 G: **MONITOR** (unit call sign) (frequency)
 A: **MONITORING** (unit call sign) (frequency)

5.6.3. ÄNDERUNG DES FUNKRUFZEICHENS

5.6.3. CHANGE OF CALL SIGN

5.6.3.1. Eine Luftfunkstelle anweisen, ihr Rufzeichen zu ändern

5.6.3.1. To instruct an aircraft station to change its call sign

B: **ÄNDERN SIE IHR RUFZEICHEN IN** (neues Rufzeichen) [BIS AUF WEITERES]

G: **CHANGE YOUR CALL SIGN TO** (new call sign) [UNTIL FURTHER ADVISED]

5.6.3.2. Um zum Rufzeichen laut Flugplan wieder zurück zu kehren

5.6.3.2. To advise an aircraft to revert to the call sign indicated in the flight plan

B: **VERWENDEN SIE WIEDER FLUGPLAN RUFZEICHEN** (Rufzeichen) [ÜBER (markanter Punkt)]

G: **REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN** (call sign) [AT (significant point)]

5.6.4. WARTEN IN DER LUFT

5.6.4. HOLDING IN AIR

B: **WARTEN SIE IN DER WARTERUNDE** (Bezeichnung) [IN (Höhe)]

G: **HOLD IN THE HOLDING PATTERN** (designation) [AT (level)]

B: **WARTEN SIE ÜBER** (Bezeichnung) [IN (Höhe)] BIS (Zeit)

G: **HOLD OVER** (location) [AT (level)] [UNTIL (time)]

L: **WARTE** [ÜBER/IN DER WARTERUNDE] (Bezeichnung) [IN (Höhe)] [BIS (Zeit)]

A: **HOLDING OVER** (location) [AT (level)] [UNTIL (time)]

B: **FLIEGEN SIE IN DIE WARTERUNDE** (Bezeichnung) [IN (Höhe)]

G: **JOIN HOLDING PATTERN** (designation) [AT (level)]

L: **FLIEGE IN DIE WARTERUNDE** (Bezeichnung) [IN (Höhe)]

A: **JOINING HOLDING PATTERN** (designation) [AT (level)]

5.6.4.1. Warterunde nach Sicht

5.6.4.1. Visual

B: **WARTEN SIE** [ÜBER] (Position)/**ZWISCHEN** (zwei bekannten Landschaftsmerkmalen)

G: **HOLD VISUAL** [OVER] (position)/**BETWEEN** (two prominent landmarks)

B: **WARTEN SIE ÜBER** (signifikanter Punkt, Name der Anlage) **IN** (Flughöhe), **ERWARTEN SIE WEITERE FREIGABE UM** (Zeit) / **IN (MINUTEN)**

G: **HOLD OVER** (significant point, name of facility), **AT** (level), **EXPECT APPROACH/FURTHER CLEARANCE AT** (time)/**IN** (number) **MINUTE[S]**

B: **ERWARTEN SIE DAS VERLASSEN VON** (Wartepunkte) **UM** (Zeit)

G: **EXPECT TO LEAVE** (holding fix) **AT** (time)

5.6.4.2. Veröffentlichtes Warteverfahren über einem Wartepunkt oder Wartefix

5.6.4.2. Published holding procedure over a facility or fix

Nur in Englisch vorgesehen

G: **CLEARED/PROCEED TO** (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN/CLIMB/DESCEND [TO] (level)]

G: **HOLD** [(direction)] **AS PUBLISHED EXPECT APPROACH CLEARANCE/FURTHER CLEARANCE AT** (time)

5.6.4.3. Warteanweisungen

5.6.4.3. Detailed holding instructions

Nur in Englisch vorgesehen

A: **REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS**

G: **CLEARED/PROCEED TO** (significant point, name of facility or fix), [MAINTAIN/CLIMB/DESCEND [TO] (level)], **HOLD** [(direction)] [(specified) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (three digits) DEGREES] [RIGHT/LEFT HAND PATTERN], [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] **EXPECT APPROACH CLEARANCE/FURTHER CLEARANCE AT** (time) (additional instructions, if necessary)

G: **CLEARED TO THE** (three digits) **RADIAL OF THE** (name) **VOR AT** (distance) **DME FIX** [MAINTAIN/CLIMB/DESCEND [TO] (level)] **HOLD** [(direction)] [RIGHT/LEFT HAND PATTERN], [OUTBOUND TIME (number) MINUTES],

5.6.5. INFORMATIONEN ÜBER VERZÖGERUNGEN / ERWARTETE ANFLUGZEIT

Nur in Englisch vorgesehen

5.6.6. FLUGPLAN

5.6.6.1 Aufgabe/Änderung eines Flugplans

- L: **ERBITTE FLUGPLANABGABE**
- B: **ÜBERMITTELN SIE IHREN FLUGPLAN**
- L: **FLUGPLANÄNDERUNG** (Details)
- B: **FLUGPLAN WURDE AUFGENOMMEN**

5.6.6.2 Schließen des Flugplans

- L: **ICH SCHLIESSE [MEINEN] FLUGPLAN**
- L: **KURZ VOR LANDUNG IN** (Name des Flugplatzes),
ERBITTE SCHLIESSEN MEINES FLUGPLANS
[LANDEZEIT (Zeit)]
- B: **FLUGPLAN GESCHLOSSEN UM** (Zeit)

Anmerkung:

Die Möglichkeit eines „NO ATA“ Flugplans existiert in Österreich nicht mehr. Es ist möglich, den Flugplan kurz vor der Landung zu schließen und eine Landemeldung über Funk abzugeben, was der Pilot mit der Phrase: „KURZ VOR LANDUNG IN (Name des Flugplatzes), ERBITTE SCHLIESSEN MEINES FLUGPLANS“ machen kann. Dies ist vor allem dann empfohlen, wenn nicht sicher ist, dass auf dem Zielflugplatz der Flugplan mangels Kommunikationsmöglichkeiten geschlossen werden kann. Ist schon während des Flugs und nicht erst kurz vor der Landung gewünscht, den Flugplan zu schließen, ohne eine Landemeldung / Landezeit anzugeben, so ist die Phrase: „ICH SCHLIESSE MEINEN FLUGPLAN“ zu verwenden. Beide Phrasen bewirken jedoch, dass der Flugplan geschlossen wird und ab diesem Zeitpunkt kein Alarmdienst bei Überfälligkeit der Landemeldung mehr ausgeübt wird.

EXPECT APPROACH CLEARANCE/FURTHER CLEARANCE AT (time), (additional instructions, if necessary)

- G: **CLEARED TO THE** (three digits) **RADIAL OF THE** (name) **VOR**,
AT (distance) **DME FIX** [MAINTAIN/CLIMB/DESCEND [TO] (level)],
HOLD BETWEEN (distance) **AND** (distance) **DME** [RIGHT/LEFT HAND PATTERN],
EXPECT APPROACH CLEARANCE/FURTHER CLEARANCE AT (time), (additional instructions, if necessary)
- G: **HOLD AT/OVER** (name of facility or fix) **AT** (level),
INBOUND TRACK (three digits) [DEGREES]
RIGHT/LEFT [HAND] PATTERN,
OUTBOUND TIME (number) **MINUTE[S]** [(additional instructions)]
- G: **REPORT** (name of facility or fix)
INBOUND/OUTBOUND
- G: **COMMENCE APPROACH AT** (time)

5.6.5. DELAY INFORMATION / EXPECTED APPROACH TIME

- G: **NO DELAY EXPECTED**
- G: **EXPECTED APPROACH TIME** (time)
- G: **REVISED EXPECTED APPROACH TIME** (time)
- G: **DELAY NOT DETERMINED** (reasons)
- G: **EXPECT FURTHER CLEARANCE AT** [TIME] (time)

5.6.6. FLIGHT PLAN

5.6.6.1 Submission/change of flight plan

- A: **REQUEST TO FILE A FLIGHT PLAN**
- G: **READY TO COPY**
- A: **CHANGE OF FLIGHT PLAN** (details)
- G: **FLIGHT PLAN RECEIVED**

5.6.6.2 CLOSING FLIGHT PLAN

- A: **CLOSING MY FLIGHT PLAN**
- A: **SHORTLY BEFORE LANDING AT** (name of aerodrome), **REQUEST TO CLOSE MY FLIGHT PLAN** [LANDING TIME (time)]
- G: **FLIGHT PLAN CLOSED AT** (time)

Note:

The possibility of a "NO ATA" flight plan no longer exists in Austria. It is possible to close the flight plan shortly before landing by transmitting an arrival report by radio which can be done with the phrase: "SHORT BEFORE LANDING AT (arrival aerodrome), REQUEST TO CLOSE MY FLIGHT PLAN". This is especially recommended if it is not certain that the flight plan can be closed at the destination airport for lack of communication options. If it is desired already during the flight and not shortly before landing to close the flight plan without submitting an arrival message/arrival time, the phrase: "CLOSING MY FLIGHT PLAN" shall be used instead. However, both phrases cause the flight to be closed and from that point on alerting service is terminated. Search and rescue service (eg when receiving an emergency call, ELT reception) remains active.

Der Such- und Rettungsdienst (z.B. bei Empfang eines Notrufs, ELT Empfang) bleibt weiterhin aufrecht.

5.6.7. FLÜGE IN ZONEN MIT FUNKKOMMUNIKATIONSPFLICHT (RMZ)

5.6.7.1. Einflug in die RMZ

L: (LFZ-Type, Position, Flugregeln), (Zahl) **FUSS, WERDE IN RMZ EINFLIEGEN** Flugstrecke) [ZUR LANDUNG] [IN (Name Flugplatz)]

L: (LFZ-type, Position, Flugregeln), (Zahl) **FUSS, WERDE RMZ DURCHFLIEGEN**

5.6.7.2. Verlassen der RMZ

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

Anmerkung:

Die Meldungen sind immer abzusetzen; auch für den Fall, dass die Bodenfunkstelle nicht antwortet.

5.6.8. FLUGREGELN

5.6.8.1. Wechsel von IFR zu VFR

Nur in Englisch vorgesehen

5.6.8.2. Wechsel von VFR zu IFR

Nur in Englisch vorgesehen

5.6.8.3. Sondersichtflug

B: **FLIEGEN SIE SONDERSICHTFLUG**

5.6.9. 8.33 KHZ KANALABSTAND

Anmerkung:

Auf Deutsch nicht anwendbar

5.6.9.1. Um die 8.33 KHZ Ausrüstung des Luftfahrzeugs zu erfahren

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

5.6.7. FLIGHTS INTO RADIO MANDATORY ZONES (RMZ)

5.6.7.1. Entering RMZ

A: (type of A/C, position, flight rules) (numbers) **FEET, WILL ENTER RMZ** [FOR LANDING] [AT (aerodrome)]

A: (type of A/C, position, flight rules) (numbers) **FEET, WILL CROSS RMZ** (route)

5.6.7.2. Leaving RMZ

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

Note:

The reports are always to be transmitted, even if the aeronautical station does not answer.

5.6.8. FLIGHT RULES

5.6.8.1. Change from IFR to VFR

A: **CANCELLING MY IFR FLIGHT**

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

Note 1:

The portion of the IFR flight is cancelled only. Flight plan is still active, arrival message required.

Note 2:

Information to a pilot changing from IFR to VFR flight where it is likely that flight in VMC cannot be maintained shall be given in the following manner:

G: **INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED/FORECAST IN THE VICINITY OF** (location)

5.6.8.2. Change from VFR to IFR

A: **REQUEST IFR CLEARANCE**

G: **CLEARED TO** (clearance limit), **VIA** (route) **LEVEL** (level)/(number) **FEET SQUAWK** (code)(other instructions), **IFR [FLIGHT] STARTS AT** (position or time)/**WHEN REACHING** (level)/**PASSING** (level)/**NOW** [(instructions)]

5.6.8.3. Special VFR

G: **CLEARED SPECIAL VFR**

5.6.9. 8.33 KHZ CHANNEL SPACING

Note:

In this paragraph, the term "point" is used only in the context of naming the 8.33 KHZ channel spacing concept and does not constitute any change to existing ICAO provisions or phraseology regarding the use of the term "decimal".

5.6.9.1. To request confirmation of 8.33 KHZ capability

G: **CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE**

5.6.9.2. Um die 8.33 KHZ Ausrüstung des Luftfahrzeugs zu bestätigen	5.6.9.2. To indicate 8.33 KHZ capability
L: BESTÄTIGE ACHT KOMMA DREI DREI	A: AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE
5.6.9.3. Um das Fehlen der 8.33 KHZ Ausrüstung des Luftfahrzeugs mitzuteilen	5.6.9.3. To indicate lack of 8.33 KHZ capability
L: NEGATIV ACHT KOMMA DREI DREI	A: NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE
5.6.9.4. Um UHF Ausrüstung zu erfahren	5.6.9.4. To request UHF capability
B: BESTÄTIGEN SIE UHF	G: CONFIRM UHF
5.6.9.5. Um UHF Ausrüstung zu bestätigen	5.6.9.5. To indicate UHF capability
L: BESTÄTIGE UHF	A: AFFIRM UHF
5.6.9.6. Um das Fehlen der UHF Ausrüstung mitzuteilen	5.6.9.6. To indicate lack of UHF capability
L: NEGATIV UHF	A: NEGATIVE UHF
5.6.9.7. Um die Ausnahmegenehmigung der 8.33 KHZ Ausrüstung des Luftfahrzeugs zu ermitteln	5.6.9.7. To request status in respect of 8.33 KHZ exemption
B: BESTÄTIGEN SIE ACHT KOMMA DREI DREI AUSNAHMEGENEHMIGUNG	G: CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED
5.6.9.8. Um mitzuteilen, dass das Luftfahrzeug eine Ausnahmegenehmigung der 8.33 KHZ Ausrüstung hat	5.6.9.8. To indicate 8.33 KHZ exempted status
L: BESTÄTIGE ACHT KOMMA DREI DREI AUSNAHMEGENEHMIGUNG	A: AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED
5.6.9.9. Um mitzuteilen, dass das Luftfahrzeug (k)eine Ausnahmegenehmigung der 8.33 KHZ Ausrüstung hat	5.6.9.9. To indicate 8.33 KHZ non-exempted status
L: NEGATIV ACHT KOMMA DREI DREI AUSNAHMEGENEHMIGUNG	A: NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED
5.6.9.10. Zur Klarstellung, dass die Freigabe erteilt wurde, um ein nicht ausgerüstetes LFZ am Einflug in ausrüstungspflichtigen Luftraum zu hindern	5.6.9.10. To indicate that a certain clearance is given because otherwise a non-equipped and/or non-exempted aircraft would enter airspace of mandatory carriage
B: WEGEN ACHT KOMMA DREI DREI ANFORDERUNG	G: DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT
5.6.10. VERKEHRSINFORMATIONEN UND AUSWEICHMASSNAHMEN	5.6.10. TRAFFIC INFORMATION AND AVOIDING ACTION
5.6.10.1. Verkehrsinformationen müssen folgende Elemente enthalten, wenn anwendbar:	5.6.10.1. Traffic information shall include the following elements of information as applicable:
1. Rufzeichen des Luftfahrzeugs, an das die Information übermittelt wird.	1. Identification of the aircraft to which the information is transmitted
2. Die Worte „VERKEHR [IST]“ oder „ZUSÄTZLICHER VERKEHR [IST]“	2. The words “TRAFFIC [IS]” or “ADDITIONAL TRAFFIC [IS]”
3. Beschreibung des Verkehrs, die die Erkennung des Verkehrs für den Piloten erleichtert, z.B.: Type, Geschwindigkeitskategorie, Farbe, Art des Fahrzeugs, Anzahl der Personen, etc.	3. Description of the traffic in terms that will facilitate recognition by the pilot, e.g. type, speed category, colour, type of vehicle, number of persons, etc.
4. Position des Verkehrs in Bezug zum betroffenen Luftfahrzeug	4. Position of the traffic relative to the aircraft concerned,
5. Richtung des Verkehrs	5. Direction of movement
6. Flughöhe (wenn verfügbar)	6. Level of traffic (if applicable)

Anmerkung 1:
Die Reihenfolge der oben angeführten Punkte ist **nicht** als **verpflichtend** anzusehen.

Note 1:
The order of elements in a traffic information message as provided above shall **not be considered mandatory**.

Anmerkung 2:

Umstände können es erfordern, dass zur Vermeidung von Kollisionen einzelne Elemente vor anderen als in der angegebenen Reihenfolge übermittelt werden.

Anmerkung 3:

Die Wirbelschleppenkategorie ist nur dann eine wesentliche Verkehrsinformation (betreffend kontrollierte Flüge), wenn das betreffende Luftfahrzeug einer schwereren Wirbelschleppenkategorie angehört als das Luftfahrzeug, an das die Verkehrsinformation gerichtet ist.

Note 2:

Circumstances may necessitate that single elements deemed to be important for avoiding a collision hazard are provided earlier than indicated in the listed order.

Note 3:

Wake turbulence category will only be essential traffic information (relating to controlled flights) if the aircraft concerned is of a heavier wake turbulence category than the aircraft to which the traffic information is directed.

5.6.10.2. Art des Verkehrs

- B: VERKEHR (Information)
- [MILITÄR] **HELIKOPTER**
 - **MILITÄRISCHER VERKEHR**
 - [MILITÄR] [HELIKOPTER] **FORMATION**
 - **SEGELFLUG/PARAGLEITER**
 - **MODELLFLUG**
 - **UNBEMANNTES LUFTFAHRZEUG**
 - **FALLSCHIRMABSPRÜNGE ÜBER/IM GEBIET**
 - **KUNSTFLUG**
 - **BANNERSCHLEPP**
 - **SEGELSCHLEPP**
 - [UN] **BEMANNTE[R] FREIBALLON[E]**
- B: [ZUSÄTZLICHER] **VERKEHR [IST]** (Details)
- B: [ZUSÄTZLICHER] **VERKEHR RICHTUNG** [OSTEN/WESTEN/SÜDEN/NORDEN] (LFZ-Type) (Höhe) **WAR/WIRD UM** (Zeit) **IN** (Position) **SEIN, GEMELDETE HÖHE** (Höhe)/UNBEKANNTE HÖHE (andere dienliche Informationen)
- B: **KEIN GEMELDETER/BEOBACHTETER VERKEHR** [PISTE (Nummer)]
- L: **HALTE AUSSCHAU**
- B: **MELDEN SIE VERKEHR IN SICHT**
- L: **KEIN [SICHT] KONTAKT [(Grund)]**
- L: **VERKEHR [(LFZ-Type)] IN SICHT**
- B: **FREI VON VERKEHR**

5.6.10.3. Position des Verkehrs

- B: (LFZ-Type) (Position) **MACHT ABSCHLUSSLANDUNG/AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN/TIEFANFLUG/ZIELLANDEÜBUNG**
- B: (LFZ-Type) (Position) **VON VORNE/KREUZT VON LINKS NACH RECHTS/RECHTS NACH LINKS/ GLEICHE RICHTUNG/ÜBERHOLEND/ KREISEND**
- B: (LFZ-Type) **FLIEGT AB VON/LANDET AUF PISTE** (Nummer)
- B: (LFZ-Type) **IM ANFLUG VON/IM ABFLUG NACH** (Richtung) [ABGEFLOGEN VOR (Ziffer(n)) MINUTE(N)]
- B: (LFZ-Type) **ÜBER** (Ort) **IN** (Höhe) **IN RICHTUNG**(Himmelsrichtung)/**AUF KURS NACH** (Ortsangabe)/**KURS** (drei Ziffern oder Himmelsrichtung [SÜD, OST, SÜDOST...])

5.6.10.4. Verkehrsinformation mit Radarunterstützung

Informationen über einen Verkehr auf Kollisionskurs sollten, wenn möglich, in folgender Form gegeben werden:

1. Relative Position des Verkehrs auf Kollisionskurs in Bezug auf die 12-Stunden-Uhr;

5.6.10.2. Type of traffic

- G: TRAFFIC (information)
- [MILITARY] **HELIKOPTER**
 - **MILITARY TRAFFIC**
 - [MILITARY] [HELIKOPTER] **FORMATION**
 - [HANG] **GLIDER**
 - **MODEL FLYING**
 - **UNMANNED AERIAL VEHICLE**
 - **PARACHUTE JUMPING OVER/AREA**
 - **AEROBATICS**
 - **BANNER TOW**
 - **GLIDER TOW**
 - [UN] **MANNED FREEBALLOON[S]**
- G: [ADDITIONAL] **TRAFFIC [IS]** (details)
- G: [ADDITIONAL] **TRAFFIC** [EAST/WEST/SOUTH/NORTH] **BOUND** (type of A/C) (level) **WAS/ESTIMATED/OVER** (significant point) **AT** (time) **REPORTED** (level(s))/**LEVEL UNKNOWN MOVING** (direction (other pertinent information if any))
- G: **NO REPORTED/OBSERVED TRAFFIC** [RUNWAY (number)]
- A: **LOOKING OUT**
- G: **REPORT TRAFFIC IN SICHT**
- A: **NEGATIVE CONTACT [(reason)]**
- A: **TRAFFIC [(A/C type)] IN SICHT**
- G: **CLEAR OF TRAFFIC**

5.6.10.3. Position of traffic

- G: (A/C type) (position) **FOR FULL STOP LANDING/ TOUCH AND GO/LOW APPROACH/SPOT LANDING**
- G: (A/C type) (position) **OPPOSITE/CROSSING LEFT TO RIGHT/RIGHT TO LEFT/ SAME DIRECTION/OVERTAKING/CIRCLING**
- G: (A/C type) **DEPARTING/LANDING ON RUNWAY** (number)
- G: (A/C type) **APPROACHING FROM/DEPARTING TO** (direction) [DEPARTED (number) MINUTES AGO]
- G: (A/C type) **OVER/PASSED** (location) (time) **AT** (level) **IN DIRECTION TO/HEADING TO** (location)/**HEADING** (three digits, or point of compass [SOUTH, EAST, SOUTHEAST...])

5.6.10.4. Traffic information when ATS based on surveillance is provided

Information regarding traffic on a conflicting path should be given, whenever practicable, in the following form:

1. relative bearing of the conflicting traffic in terms of the 12-hour clock;

- | | |
|---|--|
| <p>2. Distanz zum Verkehr auf Kollisionskurs in Kilometern oder nautischen Meilen;</p> <p>3. Richtung, in der sich der Verkehr auf Kollisionskurs zu bewegen scheint, und</p> <p>4. Höhe und Typ des Luftfahrzeugs oder, falls unbekannt, relative Geschwindigkeit des Verkehrs auf Kollisionskurs, z. B. langsam oder schnell.</p> | <p>2. distance from the conflicting traffic in kilometres or nautical miles;</p> <p>3. direction in which the conflicting traffic appears to be proceeding; and</p> <p>4. level and type of aircraft or, if unknown, relative speed of the conflicting traffic, e.g. slow or fast.</p> |
|---|--|

B: [UNBEKANNTER/NICHT IDENTIFIZIERTER ZUSÄTZLICHER] **VERKEHR** (Ziffer(n)) **UHR** (Zahl) **MEILE(N)/KILOMETER** **VON VORNE/GLEICHE RICHTUNG/KREUZT VON RECHTS NACH LINKS/VON LINKS NACH RECHTS/ÜBERHOLT/KOMMT NÄHER** [STEIGT/SINKT AUF FLUGFLÄCHE (Zahl)/(Zahl) FUSS NICHT ÜBERPRÜFT] [HÖHE UNBEKANNT] [(Luftfahrzeugtyp)] [LANGSAM/SCHNELL FLIEGEND] [AUF IHRER FREIGEgebenEN HÖHE]

5.6.10.5. Ohne Radarunterstützung

B: **VERKEHR IST** (Beschreibung) **UNBEMANNTE[R] FREIBALLO[N]E**/(LFZ-Type) **WAR**[EN] [oder IST/SIND ERWARTET] **ÜBER** (Ort) **UM** (Zeit) **GEMELDETE** (Höhe) [oder HÖHE UNBEKANNT] [FLIEGT] **IN RICHTUNG/AUF KURS NACH** (Himmelsrichtung) (andere relevante Informationen)

5.6.10.6. Ausweichmaßnahmen

L: **ERBITTE KURSFÜHRUNG**
 L: **ERBITTE AUSWEICHEMPFEHLUNG**
 B: **BENÖTIGEN SIE KURSFÜHRUNG**
 B: **DREHEN SIE [SOFORT] NACH LINKS/RECHTS [AUF] STEUERKURS** (drei Ziffern) **UM** [UNBEKANNTEN/NICHT IDENTIFIZIERTEN] **VERKEHR** (Richtungsangabe gemäß Uhrzeigerstellung) **ZU VERMEIDEN**
 B: **DREHEN SIE SOFORT NACH LINKS/RECHTS** (Anzahl) **GRAD UM** (UNBEKANNTEN / NICHT IDENTIFIZIER-TEN) **VERKEHR** (Richtungsangabe gemäß Uhrzeigerstellung) **ZU VERMEIDEN**
 B: **EMPFEHLE [SOFORT] LINKS/RECHTS KURVE** (Ziffern) **GRAD/[AUF] STEUERKURS** (Ziffern)
 B: **FREI VON VERKEHR** [(Anweisungen)]

5.6.11. STANDORTMELDUNGEN

Sofern von der zuständigen Behörde oder von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unter von der zuständigen Behörde festgelegten Bedingungen keine Ausnahme festgelegt wurde, sind bei einem kontrollierten Flug der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich Zeitpunkt und Höhe des Überflugs der vorgegebenen Pflichtmeldepunkte zusammen mit anderen vorgeschriebenen Informationen zu melden. Standortmeldungen sind desgleichen auch für zusätzliche Punkte vorzunehmen, wenn dies von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle verlangt wird. Sind keine Meldepunkte vorgegeben, sind Standortmeldungen in Zeitabständen vorzunehmen, die von der zuständigen

G: [UNKNOWN/UNIDENTIFIED/ADDITIONAL] **TRAFFIC** (number) **O'CLOCK** (number) **MILE[S]/KILOMETRES** **OPPOSITE/SAME DIRECTION/CROSSING RIGHT TO LEFT/LEFT TO RIGHT/OVERTAKING/CLOSING** [CLIMBING/DESCENDING LEVEL (number)/(number) FEET UNVERIFIED] [LEVEL UNKNOWN] [(a/c type)] [SLOW/FAST MOVING] [YOUR CLEARED LEVEL]

5.6.10.5. Without radar

G: **TRAFFIC IS** (classification) **UNMANNED FREE BALLOON[S]**/(type of A/C) **WAS** [or ESTIMATED] **OVER** (place) **AT** (time) **REPORTED** (level(s)) [or LEVEL UNKNOWN] **MOVING** (direction) (other pertinent information, if any)

5.6.10.6. Avoiding action

A: **REQUEST VECTORS**
 A: **REQUEST AVOIDANCE ADVICE**
 G: **DO YOU WANT VECTORS**
 G: **TURN LEFT/RIGHT [IMMEDIATELY] HEADING** (three digits) **TO AVOID** [UNKNOWN/UNIDENTIFIED] **TRAFFIC** (bearing by clock-reference and distance)
 G: **TURN LEFT/RIGHT** (number) **DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID** [UNKNOWN/UNIDENTIFIED] **TRAFFIC AT** (bearing by clock-reference and distance)
 G: **SUGGEST [IMMEDIATE] LEFT/RIGHT TURN** (numbers) **DEGREES/HEADING** (numbers)
 G: **CLEAR OF TRAFFIC** [(appropriate instructions)]

5.6.11. POSITION REPORTING

Unless exempted by the competent authority or by the appropriate air traffic services unit under conditions specified by that authority, a controlled flight shall report to the appropriate air traffic services unit, as soon as possible, the time and level of passing each designated compulsory reporting point, together with any other required information. Position reports shall similarly be made in relation to additional points when requested by the appropriate air traffic services unit. In the absence of designated reporting points, position reports shall be made at intervals prescribed by the competent authority or specified by the appropriate air traffic services unit.

Behörde vorgeschrieben oder von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle festgelegt sind.

5.6.11.1. Standortmeldungen von IFR Flügen

Nur in Englisch vorgesehen

5.6.11.1. Position reports for IFR flights shall contain the following elements of information:

1. Aircraft identification
2. Position
3. Actual level or altitude

Example:

G: **REPORT NANIT**
A: **WILL REPORT NANIT**
A: **NANIT FL120**

Note:

Pilots shall provide level information at the nearest full 30 m or 100 ft as indicated on the pilot's altimeter.

Anmerkung:

Piloten haben die Flughöhe mit den nächsten vollen 30 m oder 100 ft gemäß der Anzeige des Höhenmessers des Piloten anzugeben.

5.6.11.2. Standortmeldungen für VFR-Flüge müssen folgende Informationen enthalten:

1. LFZ-Rufzeichen
2. Position (und Zeit vom/bis zum Überflug, wenn aktueller Standort nicht mit gemeldetem Standort übereinstimmt)
3. Höhe
4. Squawk, wenn vorgeschrieben

Anmerkung 1:

Die Zeit in der Standortmeldung ist in Bezug zum Standort zu geben; d.h. „WHISKEY vor DREI/ZWO/EINER MINUTE[N]“ „WHISKEY in EINER/ZWO/DREI MINUTE[N]“. Zeitangaben jenseits der drei Minuten sind wenig aussagekräftig; deshalb sollte besser ein anderer Ort als Bezugspunkt angegeben werden.

5.6.11.2. Position reports for VFR flights shall contain the following elements of information:

1. Aircraft identification
2. Position (and time to/from position if aircraft is not exact overhead reported position)
3. Altitude or level
4. Squawk if mandatory

Note 1:

If time is transmitted in the position report it is to be made in regard to the reported position: e.g. "WHISKEY, THREE/TWO/ONE MINUTE[S] ago", "WHISKEY in ONE/TWO/THREE MINUTE[S]". This is not very useful though if the position of the aircraft is beyond three minutes before or after the reported position. In this case another location should be reported.

5.6.11.3. Um eine Meldung vom gegenwärtigen Standort zu erhalten

B: **MELDEN SIE POSITION**
L: [QUERAB] (markanter Punkt) (Höhe) [SQUAWK (Code)]
B: **MELDEN SIE (GNSS oder DME) ENTFERNUNG VON** (markante Position oder DME Station)
L: (Zahl) **MEILEN** (GNSS oder DME) **VON** (Name der DME Station oder markante Position)

Beispiele:

B: **MELDEN SIE SEMMERING**
L: **WERDE SEMMERING MELDEN**
L: **SEMMERING 8000 FUSS**
L: **SEMMERING VOR 1 MINUTE 8000 FUSS**
L: **SEMMERING IN 2 MINUTEN 8000 FUSS**

5.6.11.4. Um eine Meldung von einer bestimmten Position oder Entfernung zu erhalten

B: **MELDEN SIE QUERAB/ÜBERFLIEGEN VON** (markanter Punkt)
L: **WERDE QUERAB/ÜBERFLIEGEN VON** (markanter Punkt) **MELDEN**
B: **MELDEN SIE RADIAL** (drei Ziffern) **VON** (Name des VOR) **VOR**

5.6.11.3. To request a report of present position

G: **REPORT POSITION**
A: [ABEAM] (significant point) (level) [SQUAWK (code)]
G: **REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM** (significant point or name of DME station)
A: (distance) **MILES** (GNSS or DME) **FROM** (name of DME station) (or significant point)

Examples:

G: **REPORT SEMMERING**
A: **WILL REPORT SEMMERING**
A: **SEMMERING 8000 FEET**
A: **SEMMERING 1 MINUTE AGO 8000 FEET**
A: **SEMMERING IN 2 MINUTES 8000 FEET**

5.6.11.4. To request a report at a specified place or distance

G: **REPORT ABEAM/PASSING** (significant point)
A: **WILL REPORT ABEAM/PASSING** (significant point)
G: **REPORT PASSING** (three digits) **RADIAL** (name of VOR) **VOR**

- B: **MELDEN SIE** (Entfernung) **MEILEN** (GNSS oder DME) **VON** (Name der DME Station oder markanter Punkt)
 L: (Zahl) **MEILEN** (GNSS oder DME) **VON** (Name der DME Station oder markanter Punkt)
 B: **MELDEN SIE FLUGPLATZ** (Beschreibung)/**ZIELFLUGPLATZ IN SICHT**
 L: **WERDE FLUGPLATZ** (Kennung)/ **ZIELFLUGPLATZ IN SICHT MELDEN**
- G: **REPORT** (distance) **MILES** (GNSS or DME) **FROM** (name of DME station or significant point)
 A: (distance) **MILES** (GNSS or DME) **FROM** (name of DME station or significant point)
 G: **REPORT AERODROME** (designator) **DESTINATION [AERODROME] IN SIGHT**
 A: **WILL REPORT AERODROME** (designator)/ **DESTINATION [AERODROME] IN SIGHT**

5.6.11.5. Um eine Luftfunkstelle anzuweisen, Standortmeldungen bis zu einer bestimmten Position zu unterlassen

5.6.11.5. To omit position reports until a specified position

- B: **UNTERLASSEN SIE POSITIONSMELDUNGEN** [BIS (Details)]
 B: **NÄCHSTE MELDUNG** [BEI] (markanter Punkt)
 B: **POSITIONSMELDUNGEN NUR ÜBER** (markante/r Punkt/e) **ERFORDERLICH**
 B: **NEHMEN SIE POSITIONSMELDUNGEN WIEDER AUF**
- G: **OMIT POSITION REPORTS** [UNTIL (specify)]
 G: **NEXT REPORT** [AT] (significant point)
 G: **REPORTS REQUIRED ONLY AT** (significant point(s))
 G: **RESUME POSITION REPORTING**

5.6.12. FLUGHÖHEN

5.6.12. LEVEL INSTRUCTIONS

Anmerkung:

Das Wort "Höhe" in Klammern (...) bedeutet, dass bestimmte Höheninformationen ((FLUGFLÄCHE (Zahl) oder (Zahl) FUSS)) zur Ergänzung der Phrase eingefügt werden müssen.

Note:

The word "level" in parentheses (...) indicates that specific level information (FLIGHT LEVEL (number) or (number) FEET) must be inserted to complete the phrase.

- B: **FLUGFLÄCHE** (Ziffern)
 B: [FLUGHÖHE] (Ziffern) **FUSS/METER**
 B: [HÖHE ÜBER GRUND] (Zahl) **FUSS/METER**

- G: **FLIGHT LEVEL** (number)
 G: [ALTITUDE] (number) **FEET/METRES**
 G: [HEIGHT] (number) **FEET/METRES**

Anmerkung:

In Fällen, in denen eine Klarstellung erforderlich ist, kann das Wort "FLUGHÖHE" oder "HÖHE ÜBER GRUND" übermittelt werden, z. B. "SINKEN SIE AUF FLUGHÖHE EINS EINS TAUSEND FUSS"

Note:

In circumstances where clarification is required, the word "ALTITUDE" or "HEIGHT" may be included, e.g. "DESCEND TO ALTITUDE TWO THOUSAND FEET"

- B: **MELDEN SIE FLUGFLÄCHE/FLUGHÖHE**
 B: **ÜBERPRÜFEN SIE FLUGFLÄCHE/FLUGHÖHE**
 L: **ERBITTE FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/(Ziffern) **FUSS**

- G: **REPORT FLIGHT LEVEL/ALTITUDE**
 G: **VERIFY FLIGHT LEVEL/ALTITUDE**
 A: **REQUEST FLIGHT LEVEL** (level)/(number) **FEET**

bei der Übermittlung von Höhenangaben bei vertikalem Abstand zum übrigen Verkehr:

when passing level information in form of vertical distance from the other traffic:

- B: (Ziffern) **FUSS/METER HÖHER/TIEFER**

- G: (number) **FEET/METRES ABOVE/BELOW**

5.6.12.1. Beibehalten von Flughöhen

5.6.12.1. Maintenance of specified levels

- B: **BLEIBEN SIE IN FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/(Ziffern) **FUSS** [BIS (markanter Punkt)]
 B: **BLEIBEN SIE IN FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/(Ziffern) **FUSS BIS ZUM ÜBERFLUG VON** (markanter Punkt)
 B: **BLEIBEN SIE IN FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/(Ziffern) **FUSS** (Minuten) **BIS NACH ÜBERFLUG VON** (markanter Punkt)
 B: **BLEIBEN SIE IN FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/(Ziffern) **FUSS BIS** (Zeit)
 B: **BLEIBEN SIE IN FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/(Ziffern) **FUSS BIS AUF WEITERES**
 B: **BLEIBEN SIE IN FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/(Ziffern) **FUSS IM KONTROLLIERTEN LUFTRAUM**

- G: **MAINTAIN** (level) [TO (significant point)]
 G: **MAINTAIN** (level) **UNTIL PASSING** (significant point)
 G: **MAINTAIN** (level) **UNTIL** (minutes) **AFTER PASSING** (significant point)
 G: **MAINTAIN** (level) **UNTIL** (time)
 G: **MAINTAIN** (level) **UNTIL FURTHER ADVISED**
 G: **MAINTAIN** (level) **WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE**

- B: **BLEIBEN SIE ZWISCHEN FLUGFLÄCHE**(Ziffern)/(Ziffern) **FUSS UND FLUGFLÄCHE**(Ziffern)/(Ziffern) **FUSS**
- B: **BLEIBEN SIE IN FLUGFLÄCHE** (Ziffern) **BIS ANDERS ANGEWIESEN VON** (Name der Unit)
- G: **MAINTAIN BLOCK** (level) **TO** (level)
- G: **MAINTAIN** (level) **UNTIL ADVISED BY** (name of unit)

Anmerkung:
Auf Deutsch nicht anwendbar

Note:
The term "MAINTAIN" is not to be used in lieu of "DESCEND" or "CLIMB" when instructing an aircraft to change level.

5.6.12.2. Genaue Angaben von Reiseflughöhen

5.6.12.2. Specification of cruising levels

- B: **ÜBERFLIEGEN SIE** (Position) **IN** (Höhe) **ODER HÖHER/TIEFER**
- B: **ÜBERFLIEGEN SIE** (Position) **UM** (Zeit) **ODER SPÄTER/FRÜHER IN** (Höhe)
- B: **ÜBERFLIEGEN SIE** (Zahl) **MEILEN** [GNSS/DME] [(Richtung)] **VON** (Name der DME Station) **ODER** (Entfernung) [(Richtung)] **VON** (markanter Punkt) **IN** (Höhe) **ODER HÖHER/TIEFER**
- B: **REISESTEIGFLUG ZWISCHEN** (Höhen) (oder **ÜBER** (Höhe))
- G: **CROSS** (significant point) **AT/ABOVE/BELOW** (level)
- G: **CROSS** (significant point) **AT** (time) **OR LATER/BEFORE AT** (level)
- G: **CROSS** (distance) **MILES** [GNSS/DME] [(direction)] **OF** (name of DME station) **OR** (distance) [(direction)] **OF** (significant point) **AT/ABOVE/BELOW** (level)
- G: **CRUISE CLIMB BETWEEN** (levels) (or **ABOVE** (level))

5.6.13. ÄNDERUNG VON FLUGHÖHEN, STEIG-/SINKRATEN

5.6.13. LEVEL CHANGES, REPORTS AND RATES

- L: **ERBITTE** [SOFORTIGES] **STEIGEN/SINKEN** [UM (Zeit)]
- B: **STEIGEN/SINKEN SIE** gefolgt bei Bedarf von:
- **AUF** (Höhe)
 - **UND BLEIBEN SIE ZWISCHEN** (Höhe) **UND** (Höhe)
 - **SO DASS SIE** (Höhe) **UM** (Zeit)/**ÜBER** (markanter Punkt) **ERREICHEN**
 - **MELDEN SIE VERLASSEN/PASSIEREN/ERREICHEN VON FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/(Ziffern) **FUSS**
 - **MIT** (Zahl) **FUSS PRO MINUTE** [ODER **MEHR/WENIGER**] **METERN PRO SEKUNDE**
- B: **BEENDEN SIE STEIGEN/SINKEN IN** (Höhe)
- B: **STEIGEN/SINKEN SIE WEITER BIS** (Höhe)
- B: **BESCHLEUNIGEN SIE STEIGEN/SINKEN** [BIS **PASSIEREN VON** (Höhe)]
- B: **MELDEN SIE MINIMALE/MAXIMALE STEIG/SINK RATE**
- B: **STEIGEN/SINKEN SIE MIT MINIMALER/MAXIMALER STEIG/SINKRATE**
- B: **SINKEN/STEIGEN SIE MIT NORMALER SINK/STEIGRATE**
- B: **ERWARTEN SIE STEIGEN/SINKEN UM/ÜBER** (Zeit oder markanter Punkt)
- B: **MELDEN SIE VERLASSEN/ERREICHEN/PASSIEREN VON** (Höhe)
- B: **WENN BEREIT STEIGEN/SINKEN SIE AUF** (Höhe)
- B: **NACH ÜBERFLIEGEN VON** (markanter Punkt) **STEIGEN/SINKEN SIE AUF** (Höhe)
- B: **UM/ÜBER** (Zeit oder markanter Punkt) **STEIGEN/SINKEN SIE AUF** (Höhe)
- B: **BLEIBEN SIE MINDESTENS** (Zahl) **METER/FUSS HÖHER/TIEFER ALS** (LFZ Rufzeichen)
- A: **REQUEST CLIMB/DESCENT** [AT (time) /IMMEDIATELY]
- G: **CLIMB/DESCEND** followed as necessary by:
- [TO] (level)
 - **TO AND MAINTAIN BLOCK** (level) **TO** (level)
 - **TO REACH** (level) **AT/BY** (time or significant point)
 - **REPORT LEAVING/PASSING/REACHING**/(level)
 - **AT** (number) **FEET PER MINUTE** [OR **GREATER/LESS**] **METRES PER SECOND**
- G: **STOP CLIMB/DESCENT AT** (level)
- G: **CONTINUE CLIMB/DESCENT** [TO] (level)
- G: **EXPEDITE CLIMB/DESCENT** [UNTIL PASSING (level)]
- G: **REPORT MINIMUM/MAXIMUM RATE OF CLIMB/DESCENT**
- G: **CLIMB/DESCEND WITH MINIMUM/MAXIMUM RATE OF CLIMB/DESCENT**
- G: **RESUME NORMAL RATE OF DESCENT/CLIMB**
- G: **EXPECT CLIMB/DESCENT AT** (time or significant point)
- G: **REPORT LEAVING/REACHING/PASSING** (level)
- G: **WHEN READY CLIMB/DESCEND** [TO] (level)
- G: **AFTER PASSING** (significant point) **CLIMB/DESCEND** [TO] (level)
- G: **AT** (time or significant point) **CLIMB/DESCEND** [TO] (level)
- G: **MAINTAIN AT LEAST** (number) **METRES/FEET ABOVE/BELOW** (aircraft call sign)

L: ERBITTE ÄNDERUNG FLUGFLÄCHE/FLUGHÖHE VON (Name der Unit) [UM/ÜBER (Zeit/markanter Punkt)]	A: REQUEST LEVEL/FLIGHT LEVEL/ALTITUDE CHANGE FROM (name of unit) [AT (time or significant point)]
B: ERWARTEN SIE ÄNDERUNG FLUGHÖHE/STEIGEN/SINKEN UM/ÜBER (Zeit/markanter Punkt)	G: EXPECT LEVEL CHANGE/CLIMB/DESCENT AT (time or significant point)
5.6.13.1. Steig- oder Sinkflug von einem Luftfahrzeug unter VMC mit eigener Abstandshaltung Nur in Englisch vorgesehen	5.6.13.1. To require an aircraft to climb or descend maintaining own separation and VMC G: MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (level)] [TO (level)] G: MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE/BELOW/TO (level)
5.6.13.2. Wenn Zweifel darüber bestehen, ob eine Luftfunkstelle der Freigabe oder Anweisung Folge leisten kann	5.6.13.2. When there is doubt that an aircraft station can comply with a clearance or instruction
B: KÖNNEN SIE ÜBER (Position) UM (Zeit)/ IN (Höhe) SEIN	G: ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT (time or level)
B: WENN NICHT MÖGLICH (andere Anweisungen)	G: IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE
5.6.13.3. Wenn ein Pilot einer Freigabe oder Anweisung nicht Folge leisten kann	5.6.13.3. When a pilot is unable to comply with a clearance or instruction
L: NICHT MÖGLICH	A: UNABLE
L: (Bezeichnung) ABFLUG/ANFLUG NICHT MÖGLICH (Begründung)	A: UNABLE (designator) DEPARTURE/ARRIVAL (reasons)
L: ÜBERFLIEGEN VON (markanter Punkt) IN FLUGFLÄCHE (Ziffern)/(Ziffern) FUSS ODER HÖHER/TIEFER NICHT MÖGLICH	A: UNABLE CROSS (significant point) AT/ABOVE/BELOW (level)
5.6.13.4. Eine Handlung zu einer bestimmten Zeit oder über einem bestimmten Ort zu verlangen	5.6.13.4. To require action at a specific time or place
B: SOFORT	G: IMMEDIATELY
B: NACH ÜBERFLIEGEN VON (signifikanter Punkt)	G: AFTER PASSING (significant point)
B: UM/ÜBER (Zeit oder signifikanter Punkt)	G: AT (time or significant point)
5.6.13.5. Eine Handlung dann zu verlangen, wann sie zweckmäßig ist	5.6.13.5. To require action when convenient
B: WENN BEREIT (Anweisung)	G: WHEN READY (instruction)
5.6.14. GESCHWINDIGKEIT	5.6.14. SPEED
B: MELDEN SIE GESCHWINDIGKEIT	G: REPORT SPEED
B: MELDEN SIE ANGEZEIGTE GESCHWINDIGKEIT/WAHRE FLUGGESCHWINDIGKEIT	G: REPORT INDICATED AIRSPEED/TRUE AIRSPEED/MACH NUMBER
L: GESCHWINDIGKEIT (Zahl) KNOTEN/MACH (Zahl) /STUNDENKILOMETER	A: SPEED (number)/ KNOTS/MACH (number) KILOMETRES PER HOUR
B: BEHALTEN SIE (Zahl) KNOTEN/MACH/STUNDENKILOMETER [ODER MEHR/WENIGER] [BIS (markanter Punkt)] BEI	G: MAINTAIN (number) KNOTS/MACH (number) /KILOMETRES PER HOUR [OR GREATER/LESS] [UNTIL (significant point)]
B: FLIEGEN SIE MIT (Zahl) KNOTEN/MACH	G: FLY (number) KNOTS/MACH
B: (Zahl) KNOTEN/MACH (Zahl)/ STUNDENKILOMETER NICHT ÜBERSCHREITEN	G: DO NOT EXCEED (number) KNOTS/MACH (number)/ KILOMETRES PER HOUR
B: BEHALTEN SIE DERZEITIGE GESCHWINDIGKEIT BEI	G: MAINTAIN PRESENT SPEED
B: ERHÖHEN/REDUZIEREN SIE GESCHWINDIGKEIT AUF (Zahl) KNOTEN/MACH (Nummer)/ STUNDENKILOMETER [ODER MEHR/WENIGER]	G: INCREASE/REDUCE SPEED [TO] (number) KNOTS/MACH (number)/ KILOMETRES PER HOUR [OR GREATER/LESS]

- | | |
|--|---|
| B: ERHÖHEN/REDUZIEREN SIE GESCHWINDIGKEIT UM (Zahl) KNOTEN/(Nummer) MACH/STUNDENKILOMETER | G: INCREASE/REDUCE SPEED BY (number) KNOTS/MACH (number)/KILOMETRES PER HOUR |
| L: NICHT MÖGLICH, ANGEZEIGTE GESCHWINDIGKEIT WIRD (Zahl) KNOTEN/MACH/STUNDENKILOMETER SEIN | A: UNABLE, INDICATED AIRSPEED WILL BE (number) KNOTS/MACH (number)/KILOMETRES PER HOUR |
| B: FLIEGEN SIE WIEDER MIT NORMALER GESCHWINDIGKEIT | G: RESUME NORMAL SPEED |
| B: FLIEGEN SIE WIEDER MIT VERLAUTBARER GESCHWINDIGKEIT | G: RESUME PUBLISHED SPEED |
| B: REDUZIEREN SIE AUF MINDESTANFLUGGESCHWINDIGKEIT | G: REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED |
| B: REDUZIEREN SIE AUF MINDESTFLUGGESCHWINDIGKEIT IN REISEFLUGKONFIGURATION | G: REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED |
| L: MINDESTFLUGGESCHWINDIGKEIT IN REISEKONFIGURATION/MINDESTANFLUGGESCHWINDIGKEIT IST (Zahl) KNOTEN/STUNDENKILOMETER | A: MINIMUM CLEAN SPEED/MINIMUM APPROACH SPEED IS (number) KNOTS/KILOMETRES PER HOUR |
| B: GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG AUFGEHOBEN | G: CANCEL SPEED RESTRICTION |
| B: KEINE [ATC] GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG | G: NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS |
| B: MACH (Zahl) NICHT ÜBERSCHREITEN | G: DO NOT EXCEED MACH (number) |

Anmerkung:

Ein anfliegendes Luftfahrzeug kann angewiesen werden, seine "HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT", "MINDESTGESCHWINDIGKEIT IN REISEKONFIGURATION", "MINDESTGESCHWINDIGKEIT" oder eine bestimmte Geschwindigkeit einzuhalten. "Mindestgeschwindigkeit in Reisekonfiguration" bezeichnet die Mindestgeschwindigkeit, mit der ein Luftfahrzeug in einer neutralen Konfiguration geflogen werden kann, d. h. ohne Ausfahren von Auftriebshilfen, Bremsklappen oder Fahrwerk.

Note.

An arriving aircraft may be instructed to maintain its 'maximum speed', 'minimum clean speed', 'minimum speed', or a specified speed. 'Minimum clean speed' signifies the minimum speed at which an aircraft can be flown in a clean configuration, i.e. without deployment of lift-augmentation devices, speed brakes or landing gear.

5.6.15. WARNUNGEN ÜBER FREIGABEPFLICHTIGEN LUFTRAUM

- B: **SIE FLIEGEN IN LUFTRAUM CHARLIE/DELTA EIN**
 B: **VERLASSEN SIE LUFTRAUM CHARLIE/DELTA RICHTUNG/STEUERKURS (Ziffern) IN (Höhe) FUSS (Begründung)**
 L: **VERLASSE LUFTRAUM CHARLIE/DELTA RICHTUNG/STEUERKURS (Ziffern) IN (Höhe) FUSS**
 B: **SIE VERLASSEN LUFTRAUM CHARLIE/DELTA**

5.6.15. WARNINGS ABOUT CONTROLLED AIRSPACE

- G: **YOU ARE ENTERING AIRSPACE CHARLIE/DELTA**
 G: **LEAVE AIRSPACE CHARLIE/DELTA DIRECTION/HEADING (digits) AT (level) (reason)**
 A: **LEAVING AIRSPACE CHARLIE/DELTA DIRECTION/HEADING (digits) AT (level)**
 G: **YOU ARE LEAVING AIRSPACE CHARLIE/DELTA**

5.6.16. WARNUNGEN ÜBER ANDEREN LUFTRAUM

- B: **BEACHTEN SIE GEFAHRENGEBIET (Beschreibung)**
 B: **VERMEIDEN SIE FLUGBESCHRÄNKUNGSGBIET (Beschreibung)**
 B: **BLEIBEN SIE FREI VON (Luftraum, Gebiet)**
 B: **BESTÄTIGEN SIE DAS FREIBLEIBEN VON (Luftraum, Gebiet)**
 B: **SIE NÄHERN SICH LUFTRAUM (Klasse)**

5.6.16. WARNINGS ABOUT OTHER AIRSPACE

- G: **MIND DANGER AREA (description)**
 G: **AVOID RESTRICTED AREA (description)**
 G: **STAY CLEAR OF (airspace, area)**
 G: **CONFIRM YOU WILL STAY CLEAR OF (airspace, area)**
 G: **YOU ARE APPROACHING AIRSPACE (class)**

5.6.16.1 Einflug in eine temporäre zivile Luftraumreservierung (TRA)

5.6.16.1 Entering temporary reserved airspace (TRA)

- B: **TRA** (Name) **IST** [VON (Höhe)] **BIS** (Zahl) [(Höhe)] **AKTIV**
B: **FREI ZUM STEIGFLUG DURCH LUFTRAUM D/C BIS EINFLUG IN TRA** (Name)
B: **TRA** (Name)[WIRD] **DEAKTIVIERT** [UM (Zeit)]
- G: **TRA** (name) **IS ACTIVE** [FROM (level)] **UP TO** (level)
G: **CLEARED TO CLIMB THROUGH AIRSPACE D/C UNTIL ENTERING TRA** (name)
G: **TRA** (name) **DEACTIVATED** [AT (time)]

5.6.17. PEILFUNKMELDUNGEN

- L: **ERBITTE QDM/QDR/QTE**
B: **QDM/QDR/QTE** (Wert)
B: **PEILER AUSGEFALLEN**
B: **SENDEN SIE FÜR PEILUNG**
L: **SENDE FÜR PEILUNG**

5.6.17. DIRECTION FINDING

- A: **REQUEST QDM/QDR/QTE**
G: **QDM/QDR/QTE** (DF value)
G: **DF OUT OF SERVICE**
G: **TRANSMIT FOR DF**
A: **TRANSMITTING FOR DF**

5.6.18. MILITÄRBEGLEITUNG

- B: **ERWARTEN SIE MILITÄRBEGLEITUNG** [KÖNNEN SIE AKZEPTIEREN]

5.6.18. MILITARY ESCORT

- G: **EXPECT MILITARY** [HONOUR] **ESCORT** [CAN YOU ACCEPT]

5.6.19. ABFANGEN

- B: **SIE WERDEN ABGEFANGEN** (Information) **MINDESTSTAFFELUNGSWERTE WERDEN NICHT ANGEWENDET**

5.6.19. INTERCEPTION

- G: **YOU WILL BE INTERCEPTED** (information) **SEPARATION MINIMA WILL NOT BE APPLIED**

Anmerkung:

Nähere Details bezüglich Abfangen in Anlage 1

Note:

More details regarding interception see Appendix 1

5.6.20 ABSETZEN VON BANNERN/FALLSCHIRMSPRINGERN

- L: **ERBITTE BANNER ABSETZEN**
B: **FREI ZUM BANNER ABSETZEN**
B: **BANNER ABSETZEN GENEHMIGT**
L: **ERBITTE FALLSCHIRMSPRINGER ABSETZEN**
B: **FREI ZUM ABSETZEN** [UND SINKEN] [SINKFLUG GENEHMIGT] [(Anweisungen)] [MELDEN SIE (Details)]
B: **ABSETZEN GENEHMIGT**
B: **BLEIBEN SIE ÜBER DEM HÖCHSTEN SPRINGER** [BIS [ERREICHEN VON (Details)]]

5.6.20 BANNER/PARACHUTE DROP

- A: **REQUEST TO DROP BANNER**
G: **CLEARED TO DROP** [BANNER]
G: **BANNER DROPPING APPROVED**
A: **REQUEST TO DROP PARACHUTE JUMPERS**
G: **CLEARED TO DROP** [AND DESCEND] [DESCENT APPROVED] [(instructions)] [REPORT [(details)]]
G: **DROPPING APPROVED**
G: **STAY ABOVE THE HIGHEST JUMPER** [UNTIL [PASSING] (details)]

5.6.21 KUNSTFLUG

- L: **ERBITTE KUNSTFLUG** [ÜBER (Ort)/IN DER BOX] [(Details)]
B: **KUNSTFLUG** [ÜBER (Ort)/IN BOX] **GENEHMIGT** [(Details)]
B: **FREI ZUM KUNSTFLUG** [ÜBER (Ort)/IN DER BOX] [(Details)]

5.6.21 AEROBATICS

- A: **REQUEST AEROBATICS** [OVERHEAD (location)/IN BOX] [(details)]
G: **AEROBATICS** [OVERHEAD (location)/IN BOX] **APPROVED** [(details)]
G: **CLEARED AEROBATICS** [OVERHEAD (location)/IN BOX] [(details)]

5.6.22 Nur auf Englisch vorgesehen

5.6.22 APPROACH TRAINING

- A: **REQUEST SIMULATED** (type of approach) **APPROACH RUNWAY** (number)

5.7. ZUSÄTZLICHE PHRASEOLOGIE FÜR INSTRUMENTENFLÜGE UND RADARDIENSTE

5.7.1. ABFLIEGENDE LUFTFAHRZEUGE

Nur in Englisch vorgesehen

5.7. ADDITIONAL PHRASEOLOGIES FOR IFR FLIGHTS AND SURVEILLANCE SERVICES

5.7.1. DEPARTING AIRCRAFT

5.7.1.1. Standard clearances for departing aircraft shall contain the following items:

1. Aircraft identification
2. Clearance limit, normally destination aerodrome
3. Designator of assigned SID, if applicable
4. Cleared level
5. Allocated SSR code
6. Any other necessary instructions or information not contained in the SID description, e.g. instructions relating to change of frequency

Note 1:

The read back of the standard clearance for departing aircraft shall contain the same items as listed above and shall be terminated with the aircraft's call sign.

Note 2:

The use of a SID designator without a cleared level does not authorize the aircraft to climb on the SID vertical profile.

Note 3:

The cleared level shall always be transmitted (adapted to DECLOS LOWW)

5.7.1.2. Clearances to aircraft on a SID with remaining published level and/or speed restrictions shall indicate if such restrictions are to be followed or are cancelled. The following phraseologies shall be used with the following meanings:

G: **CLIMB VIA SID [TO] (level)**

1. climb to the cleared level and comply with published level restrictions;
2. follow the lateral profile of the SID; and
3. comply with published speed restrictions or ATC-issued speed control instructions as applicable

Note 1:

In Austria several published SIDs include restrictions. If necessary, the phrase "CLIMB VIA SID TO" shall be transmitted.

5.7.1.3. Clearance to cancel level restriction(s) of the vertical profile of a SID during climb

G: [CLIMB VIA SID [TO] (level)], **CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)**;

5.7.1.4. Clearance to cancel specific level restriction(s) of the vertical profile of a SID during climb

G: [CLIMB VIA SID [TO] (level)], **CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s))**;

5.7.1.5. Clearance to cancel speed restrictions of a SID during climb

G: [CLIMB VIA SID [TO] (level)], **CANCEL SPEED RESTRICTION(S)**;

5.7.1.6. Clearance to cancel specific speed restrictions of a SID during climb

G: [CLIMB VIA SID [TO] (level)], **CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT** (point(s));

5.7.1.7. Clearance to climb and to cancel speed and level restrictions of a SID

G: **CLIMB UNRESTRICTED** [TO] (level) (or) **CLIMB** [TO] (level), **CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS**;

5.7.1.8. clearance to proceed direct with advance notice of a future instruction to rejoin the SID

G: **CLEARED DIRECT** (waypoint) **CLIMB** [TO] (level) **EXPECT TO REJOIN SID** [(SID designator)] [AT (waypoint)]

then

G: **REJOIN SID** [(SID designator)] [AT (waypoint)]

G: **CLEARED DIRECT** (waypoint) **CLIMB** [TO] (level)]

then

G: **REJOIN SID** (SID designator) **AT** (waypoint)

5.7.2. ATFM PHRASEOLOGIE

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.2. ATFM PHRASEOLOGIES

G: **SLOT** (time)

G: **REVISED SLOT** (time)

G: **SLOT CANCELLED** [REPORT READY]

G: **FLIGHT SHIFTED UNTIL** (time) [DUE TO (reason)]

G: **FLIGHT SUSPENDED UNTIL** (time)/**UNTIL FURTHER NOTICE** [DUE TO (reason)]

G: **FLIGHT SUSPENDED, NEW RVR** (distance) **METRES**

G: **SUSPENSION CANCELLED** [REPORT READY]

G: **UNABLE TO APPROVE START UP CLEARANCE DUE 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)

5.7.3. HERABSTUFUNG VON NAVIGATIONSLEISTUNG BEI LUFTFAHRZEUGEN

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.3. DEGRADATION OF AIRCRAFT NAVIGATION PERFORMANCE

A: **UNABLE/NEGATIVE RNP** (specify type)/**RNAV** (specify type) [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM/RAIM ALERT) EQUIPMENT]

A: **NEGATIVE RNAV**

A: **UNABLE** (designator) **DEPARTURE/ARRIVAL DUE RNAV TYPE**

G: **UNABLE TO ISSUE** (designator) **DEPARTURE/ARRIVAL DUE RNAV TYPE**

G: **ADVISE IF ABLE** (designator) **DEPARTURE/ARRIVAL**

5.7.4. PARALLELE STRECKENFÜHRUNG

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.4. PARALLEL OFFSET

5.7.4.1. Parallel offset instructions associated with flying a track (offset), parallel to the cleared route

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

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

- G: **CANCEL OFFSET** (instructions to rejoin cleared flight route or other information)
- G: **READ BACK**
- G: [CLEARANCE] **CORRECT**
- G: **CONFIRM ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN** (significant point) **AND** (significant point) [WITH ZERO OFFSET]
- A: **ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN** (significant point) **AND** (significant point) [WITH ZERO OFFSET]
- G: **MAINTAIN TRACK BETWEEN** (significant point) **AND** (significant point) **REPORT ESTABLISHED ON THE TRACK**
- A: **ESTABLISHED ON THE TRACK**
- G: **CONFIRM ZERO OFFSET**
- A: **AFFIRM ZERO OFFSET**

5.7.5. RVSM BETRIEB

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.5. RVSM OPERATIONS

- G: **CONFIRM RVSM APPROVED**
- A: **AFFIRM RVSM**
- A: **NEGATIVE RVSM** [(supplementary information e.g. state aircraft)]
- A: **NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT**
- G: **UNABLE TO ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN/DESCEND [TO]/CLIMB [TO]** (level)
- A: **UNABLE RVSM DUE TURBULENCE/EQUIPMENT**
- G: **REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM**
- G: **CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM**
- A: **READY TO RESUME RVSM**

5.7.6. VMC STEIG-/SINKFLUG

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.6. VMC CLIMB/DESCENT

- A: **REQUEST VMC CLIMB/DESCENT**
- G: **CLIMB/DESCEND [TO] (level) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE/BELOW (level)**
- G: **CROSS (position) AT (time) OR LATER/BEFORE AT (level) MAINTAINING OWN SEPARATION AND VMC**

5.7.7. TCAS STEIG-/SINKFLUG

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.7. TCAS CLIMB/DESCENT

- 5.7.7.1. After a flight crew starts to deviate from any ATC clearance or instruction to comply with an ACAS resolution advisory (RA) (pilot and controller interchange)
 - A: **TCAS RA**
Note: (to be pronounced TEE-CAS-AR-AY)
 - G: **ROGER**
- 5.7.7.2. After the response to an ACAS RA is completed and a return to the ATC clearance or instruction is initiated (pilot and controller interchange)
 - A: **CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO** (assigned clearance)
 - G: **ROGER** (or alternative instructions)
- 5.7.7.3. After the response to an ACAS RA is completed and the assigned ATC clearance or instruction has been resumed (pilot and controller interchange)
 - A: **CLEAR OF CONFLICT** (assigned clearance) **RESUMED**
 - G: **ROGER** (or alternative instructions)

5.7.7.4. After an ATC clearance or instruction contradictory to the ACAS RA is received, the flight crew will follow the RA and inform ATC directly (pilot and controller interchange)

A: **UNABLE, TCAS RA**

Note: (to be pronounced TEE-CAS-AR-AY)

G: **ROGER**

5.7.8. INSTRUMENTENANFLÜGE

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.8. INSTRUMENT APPROACHES

5.7.8.1. Standard clearances for **arriving** aircraft shall contain the following items:

1. Aircraft identification
2. Designator of the assigned STAR/TRANSITION if applicable
3. Runway-in-use, except when part of the STAR/TRANSITION description
4. cleared level and
5. any other necessary instructions or information not contained in the STAR/TRANSITION description, e.g. change of communications

Note:

The use of a STAR/TRANSITION designator without a cleared level does not authorize the aircraft to descend on the STAR vertical profile.

5.7.8.2. Clearances to aircraft on a STAR/TRANSITION with remaining published level and/or speed restrictions will indicate if such restrictions are to be followed or are cancelled:

Note 1:

The flight crew shall comply with published STAR/TRANSITION restrictions unless these are explicitly cancelled or amended by the controller.

Note 2:

The generic term "ARRIVAL/TRANSITION" may be used in the first clearance. In consecutive clearances the generic term "STAR/TRANSITION" may be used.

5.7.8.2.1. Clearance to descend on a STAR/TRANSITION which has published level and/or speed restrictions, where the pilot has to descend to the cleared level and comply with published level restrictions, follow the lateral profile of the STAR/TRANSITION and comply with published speed restrictions or ATC issued speed control instructions

G: **DESCEND VIA** (designator) **ARRIVAL/TRANSITION** [TO] (level)

G: **DESCEND VIA STAR/TRANSITION** [TO] (level)

G: **CONTINUE DESCENT VIA** (designator) **ARRIVAL/TRANSITION** [TO] (level)

G: **CONTINUE DESCENT VIA STAR/TRANSITION** [TO] (level)

5.7.8.2.2. Clearance to cancel level restrictions of a STAR/TRANSITION during descent

G: **DESCEND VIA** (designator) **ARRIVAL/TRANSITION** [TO] (level) **CANCEL LEVEL RESTRICTION**[S]

G: [DESCEND VIA STAR/TRANSITION TO (level)]
CANCEL LEVEL RESTRICTION[S]

5.7.8.2.3. Clearance to cancel specific level restrictions of a STAR/TRANSITION during descent

G: **DESCEND VIA** (designator) **ARRIVAL/TRANSITION** [TO] (level) **CANCEL LEVEL RESTRICTION[S] AT** (point(s))

G: [DESCEND VIA STAR/TRANSITION TO (level)]
CANCEL LEVEL RESTRICTION[S] AT (point(s))

5.7.8.2.4. Clearance to cancel speed restrictions of a STAR/TRANSITION during descent

G: **DESCEND VIA** (designator) **ARRIVAL/TRANSITION** [TO] (level), **CANCEL SPEED RESTRICTIONS[S]**

G: [DESCEND VIA STAR/TRANSITION [TO](level)],
CANCEL SPEED RESTRICTION [S]

5.7.8.2.5. Clearance to cancel specific speed restrictions of a STAR/TRANSITION during descent

G: **DESCEND VIA** (designator) **ARRIVAL/TRANSITION** [TO] (level), **CANCEL SPEED RESTRICTION[S] AT** (point(s))

G: [DESCEND VIA STAR/TRANSITION [TO] (level)],
CANCEL SPEED RESTRICTION[S] AT (point(s))

5.7.8.2.6. Clearance to descend and to cancel speed and level restrictions of a STAR/TRANSITION

G: **DESCEND UNRESTRICTED [TO] (level) or DESCEND [TO] (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS**

5.7.8.2.7. Clearance to descend, if there are no published or remaining level or speed restrictions on the STAR/TRANSITION

G: **DESCEND [TO] (level)**

5.7.8.2.8. Clearance to cancel a speed control instruction issued by ATC and follow the published speed restrictions on a STAR/TRANSITION

G: **RESUME PUBLISHED SPEED**

5.7.8.3. Vectoring and direct routes

G: **TURN LEFT/RIGHT** (number) **DEGREES EXPECT REJOIN** [(designator)] **ARRIVAL/TRANSITION AT** (waypoint)

G: **RESUME OWN NAVIGATION DIRECT** (waypoint) **AND REJOIN** [(designator)] **ARRIVAL/TRANSITION [AT (waypoint)]**

G: **CLEARED DIRECT** (waypoint on STAR/TRANSITION)

Note:

When an arriving aircraft is cleared to proceed direct to a published waypoint on the STAR/TRANSITION, the speed and level restrictions associated with the bypassed waypoints are cancelled. All remaining published speed and level restrictions shall remain applicable.

5.7.8.3.1. Clearance to proceed direct with advance notice of a future instruction to rejoin the STAR/TRANSITION

G: **CLEARED DIRECT** (waypoint), **DESCEND [TO] (level), EXPECT TO REJOIN STAR/TRANSITION**

- [(STAR/TRANSITION designator)] **AT** (waypoint)
then
REJOIN STAR/TRANSITION [(STAR/TRANSITION designator) **AT** (waypoint)]
G: **CLEARED DIRECT** (waypoint) **DESCEND** [TO] (level)
then
REJOIN STAR/TRANSITION (STAR/TRANSITION designator) **AT** (waypoint)

5.7.8.4. Type of approach

- G: **CLEARED/PROCEED VIA** (designator)
ARRIVAL/TRANSITION
G: **CLEARED TO** (clearance limit) **PROCEED** (designator)
ARRIVAL/TRANSITION
G: **CLEARED LOCALIZER APPROACH RUNWAY** (number) [GLIDE PATH INOPERATIVE]
G: **CLEARED [FOR]** (type of approach i.e. ILS, NDB, VOR) **APPROACH RUNWAY** (number)
G: **CLEARED [FOR]** (type of approach) **APPROACH RUNWAY** (number) **FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY** (number)
G: **CLEARED RNP** [(suffix designator)] **APPROACH RUNWAY** (number)
A: **UNABLE RNP DUE EQUIPMENT**
A: **NEGATIVE RNP**
G: **REPORT ESTABLISHED** [ON LOCALIZER/GLIDE PATH]
G: **REPORT ESTABLISHED ON FINAL APPROACH COURSE**
A: **REQUEST** (type of approach) **APPROACH RUNWAY** (number)
G: (type of approach) **NOT AVAILABLE DUE** (reason) [(alternative instructions)]
G: **ARE YOU FAMILIAR WITH** (name) **APPROACH PROCEDURE RUNWAY** (number)

5.7.8.4.1. RNP approaches, when procedure does not lead to a particular runway

- G: **CLEARED RNP** [(suffix designator)] **APPROACH** (name of aerodrome)

Example:

- A: **OEKAB REQUEST RNP A APPROACH VÖSLAU**
G: **OEKAB CLEARED RNP A APPROACH VÖSLAU**

5.7.8.4.2 RNP approach for helicopters, when procedure does not lead to a particular runway

- G: **CLEARED COPTER RNP** (final approach course) **APPROACH** (name of aerodrome)

Example:

- A: **OEXBG REQUEST COPTER RNP 293 APPROACH VÖSLAU**
G: **OEXBG CLEARED COPTER RNP 293 APPROACH VÖSLAU**

5.7.8.5. Straight in approach

- A: **REQUEST STRAIGHT IN/DIRECT** [(type of approach)] **APPROACH RUNWAY** (number)
G: **CLEARED STRAIGHT IN/DIRECT** [(type of approach)] **APPROACH RUNWAY** (number)

5.7.8.6. Manoeuvre during independent and dependent parallel approaches

- G: **CLEARED FOR** (type of approach) **APPROACH RUNWAY** (number) **LEFT** (or **RIGHT**);
- G: **YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER** (or RNP FINAL APPROACH COURSE). **TURN LEFT/RIGHT IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER** (or RNP FINAL APPROACH COURSE) [RUNWAY (number)];
- G: **ILS RUNWAY** (number) **LEFT/RIGHT LOCALIZER FREQUENCY IS** (frequency)
- G: **TURN LEFT/RIGHT** (number) **DEGREES/HEADING** (three digits) **IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC** [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], **CLIMB [TO]** (altitude);
- G: **CLIMB [TO]**(altitude) **IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC** [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (further instructions).

5.7.8.7. Traffic circuit

- G: **COMMENCE APPROACH AT** (time)
- G: **REPORT** (position in circuit) **INBOUND/OUTBOUND**
- G: **REPORT RUNWAY[LIGHTS]/FIELD IN SIGHT**
- G: **REPORT** (significant point) [OUTBOUND/INBOUND]
- G: **REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN**
- A: **REQUEST VMC DESCENT**
- G: **MAINTAIN VMC**

5.7.8.8. Visual approach

5.7.8.8.1. When a pilot requests a visual approach

- A: **REQUEST [VECTORS FOR] VISUAL APPROACH** [RUNWAY (number)]
- G: **CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY** (number)
- G: **STAND BY FOR VISUAL APPROACH** [RUNWAY (number)] [(reason)]
- G: **REPORT VISUAL**

5.7.8.8.2. To request if a pilot is able to accept a visual approach

- G: [ADVISE] IF **ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY** (number)

5.7.8.8.3. In case of successive visual approaches when the pilot of a succeeding A/C has reported the preceding A/C in sight

- G: **CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY** (number), **MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING** (A/C type, wake turbulence category as appropriate), [CAUTION WAKE TURBULENCE]

5.7.9. PHRASEOLOGIE FÜR FLUGVERKEHRSDIENSTE MIT RADAR

5.7.9.1. Transponder/ADS-B

5.7.9.1.1. Vorhandensein von Transponder

- B: **MELDEN SIE TRANSPONDER MODUS**
- B: **HABEN SIE TRANSPONDER**
- L: **TRANSPONDER** (Angabe wie im Flugplan)
- L: **NEGATIV TRANSPONDER**

5.7.9. PHRASEOLOGIES FOR AIR TRAFFIC SERVICES WITH RADAR

5.7.9.1. Transponder/ADS-B

5.7.9.1.1. To request the capability of the SSR equipment

- G: **ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY**
- G: **ARE YOU TRANSPONDER EQUIPPED**
- A: **TRANSPONDER** (as shown in the flight plan)
- A: **NEGATIVE TRANSPONDER**

5.7.9.1.2. Transpondereinstellung	5.7.9.1.2. To instruct setting of transponder
B: FÜR DEN ABFLUG SQUAWK (Code)	G: FOR DEPARTURE SQUAWK (code)
B: [NACH DEM ABFLUG] SQUAWK (Code)	G: [AFTER DEPARTURE] SQUAWK (code)
5.7.9.1.3. Transponder neu einstellen	5.7.9.1.3. To request the pilot to reselect the assigned mode and code
B: SCHALTEN SIE NEU SQUAWK [(Mode)] (Ziffern)	G: RESET SQUAWK [(mode)] (code)
L: SCHALTE NEU [(Mode)] (Ziffern)	A: RESETTING [(mode)] (code)
5.7.9.1.4. Neu einstellen von LFZ Identifizierung	5.7.9.1.4. To request reselection of A/C identification
B: GEBEN SIE NEU EIN [ADS-B oder MODE S] LUFTFAHRZEUG IDENTIFIZIERUNG	G: RE ENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION
L: GEBE NEU EIN [MODE S] IDENTIFIZIERUNG	A: REENTERING MODE S IDENTIFICATION
5.7.9.1.5. Bestätigung des Transpondercodes	5.7.9.1.5. To request the pilot to confirm the code selected on the A/C's transponder
B: BESTÄTIGEN SIE SQUAWK (Code) GESCHALTET	G: CONFIRM SQUAWK (code)
L: SQUAWKING (Ziffern)	A: SQUAWKING (code)
5.7.9.1.6. Drücken von „Ident“	5.7.9.1.6. To request the operation of the ident feature
B: SQUAWK [(Ziffern)] IDENT	G: SQUAWK [(code)] [AND] IDENT
L: SQUAWKING [(Ziffern)] IDENT	A: SQUAWKING [(code)] IDENT
5.7.9.1.7. Vorübergehendes Ausschalten des Transponders	5.7.9.1.7. To request temporary suspension of transponder operation
B: SQUAWK STANDBY	G: SQUAWK STANDBY
5.7.9.1.8. Ausschalten des Transponders	5.7.9.1.8. To request termination of transponder
B: STOPP SQUAWK	G: STOP SQUAWK
L: STOPPE SQUAWK	A: STOPPING SQUAWK
5.7.9.1.9. Notfalleinstellung	5.7.9.1.9. To request emergency code
B: SQUAWK MAYDAY [SIEBEN SIEBEN NULL NULL]	G: SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO]
5.7.9.1.10. Überprüfen der Höhenübermittlung	5.7.9.1.10. To request pressure setting check and confirmation of level
B: ÜBERPRÜFEN SIE HÖHENMESSEREINSTELLUNG UND BESTÄTIGEN SIE (Höhe)	G: CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level)
5.7.9.1.11. Einschalten der Höhenübermittlung	5.7.9.1.11. To request transmission of pressure altitude
B: SQUAWK CHARLIE	G: SQUAWK CHARLIE
5.7.9.1.12. Ausschalten der Höhenanzeige wegen Falschübermittlung	5.7.9.1.12. To request termination of pressure altitude transmission because of faulty operation
B: STOPP SQUAWK CHARLIE, FALSCH ANZEIGE	G: STOP SQUAWK CHARLIE, WRONG INDICATION
B: STOPP ÜBERMITTLUNG ADS-B HÖHE [FALSCH ANZEIGE (oder Grund)]	G: STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [WRONG INDICATION (or reason)]
5.7.9.1.13. Bestätigen der Flughöhe	5.7.9.1.13. To request level check
B: BESTÄTIGEN SIE (Höhe)	G: CONFIRM (level)
5.7.9.1.14. Die Flugverkehrskontrolle stellt eine Diskrepanz zwischen der angezeigten "ausgewählten Höhe" und der freigegebenen Höhe fest.	5.7.9.1.14. Controller queries a discrepancy between the displayed "selected level" and the cleared level
Nur in Englisch vorgesehen	<i>Note:</i> <i>The controller will not state on radiotelephony the value of the "selected level" observed on the situation display.</i>
	G: CHECK SELECTED LEVEL. CLEARED LEVEL IS (level)
	G: CHECK SELECTED LEVEL. CONFIRM CLIMBING/DESCENDING [TO]/MAINTAINING (level)

- 5.7.9.1.15 nur in Englisch vorgesehen
- 5.7.9.1.15 Erroneous STCA alert due to a malfunctioning transponder
- 5.7.9.1.15.1 Instruct the PIC of the aircraft that the second transponder set shall be used due to a malfunction of the first set
- 5.7.9.1.15.2 Advise the pilot to note the malfunction of the transponder in the tech log
- 5.7.9.2. Identifizierung
- 5.7.9.2. Identification
- B: **MELDEN SIE STEUERKURS** [UND FLUGFLÄCHE/FLUGHÖHE]
- G: **CLIMBING/DESCENDING** [TO]/**MAINTAINING** (appropriate information on selected level)
- B: **DREHEN SIE LINKS/RECHTS** (Zahl) **GRAD**/[AUF] **STEUERKURS** (drei Ziffern) **ZUR IDENTIFIZIERUNG**
- G: **REPORT HEADING** [AND FLIGHT LEVEL/ALTITUDE]
- B: (Manöver, SQUAWK oder IDENT) **BEOBACHTET. POSITION** (Position des LFZ) [(Anweisungen)]
- G: **FOR IDENTIFICATION TURN LEFT/RIGHT** (number) **DEGREES/HEADING** (three digits)
- B: **SENDEN SIE FÜR IDENTIFIZIERUNG UND MELDEN SIE STEUERKURS**
- G: (manoeuvre, SQUAWK or IDENT) **OBSERVED. POSITION** (position of aircraft) [(instructions)]
- B: **RADARKONTAKT** (Position)
- G: **TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING**
- B: **IDENTIFIZIERT** (Position)
- G: **RADAR CONTACT** [(position)]
- B: **NICHT IDENTIFIZIERT** [(Grund)] [SETZEN SIE EIGENNAVIGATION FORT]
- G: **IDENTIFIED** [(position)]
- B: **POSITION** (Entfernung, Richtung) **VON** (Position)/**ÜBER/QUERAB** (Position)
- G: **NOT IDENTIFIED** [(reason)], [RESUME/CONTINUE OWN NAVIGATION]
- G: **POSITION** (distance, direction) **OF** (significant point)/**OVER/ABEAM** (significant point)
- 5.7.9.3. Beendigung von Radardienst
- 5.7.9.3. Termination of radar
- B: **RADARDIENST/IDENTIFIZIERUNG BEENDET** [WEGEN (Grund)] (Anweisungen)
- G: **RADAR SERVICE/IDENTIFICATION TERMINATED** [DUE (reason)] (instructions)
- B: **BALDIGER VERLUST DER IDENTIFIZIERUNG** (Anweisungen oder Informationen)
- G: **WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION** (appropriate instructions or information)
- B: **IDENTIFIZIERUNG VERLOREN** [(Grund) (Anweisungen)]
- G: **IDENTIFICATION LOST** [(reasons) (instructions)]
- 5.7.9.3.1. Herabstufung von Radar
- 5.7.9.3.1. Radar degradation
- B: **SEKUNDÄRRADAR AUSGEFALLEN** (weitere Informationen, soweit notwendig)
- G: **SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE** (appropriate information as necessary)
- B: **PRIMÄRRADAR AUSGEFALLEN** (weitere Informationen, soweit notwendig)
- G: **PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE** (appropriate information as necessary)
- B: **RADARKONTROLLE BEENDET** [WEGEN (Grund)]
- G: **RADAR CONTROL TERMINATED** [DUE TO (reason)]

5.7.9.4. Radarkursführung

Anmerkung:

Wenn es notwendig ist, einen Grund für Radarkursführung oder die untenstehenden Manöver anzugeben, müssen folgende Sprechgruppen verwendet werden:

- a) WEGEN VERKEHR
- b) ZUR ABSTANDHALTUNG
- c) ZUR VERZÖGERUNG
- d) ZUM GEGENANFLUG/QUERANFLUG/
ENDANFLUG
- e) ZUR ABKÜRZUNG
- f) ZUR ABWEICHUNG
- g)

5.7.9.4.1. Radarsteuerkursführung für den Anflug

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.9.4.2. Radarsteuerkursführung für ILS und andere Anflugverfahren

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.9.4.2.1. Ersuchen eines Piloten zur Positionierung auf eine bestimmte Distanz zum Aufsetzpunkt

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.9.4.3. Radarkursführung und Information

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.9.4. Vectoring instructions

Note:

When it is necessary to specify a reason for vectoring or for the below-mentioned manoeuvres, the following phraseologies shall be used:

- a) DUE TRAFFIC
- b) FOR SPACING
- c) FOR DELAY
- d) FOR DOWNWIND/BASE/FINAL
- e) FOR SHORTCUT
- f) FOR DEVIATION

5.7.9.4.1. Vectoring for approach

- G: **VECTORING FOR** (type of approach) **APPROACH RUNWAY** (number)
- G: **VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY** (number), **REPORT FIELD/RUNWAY IN SIGHT**
- G: **VECTORING FOR** (positioning in the circuit)
- G: **VECTORING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY** (number)
- G: (type) **APPROACH NOT AVAILABLE DUE** (reason) (alternative instructions)

5.7.9.4.2. Vectoring for ILS and other approach procedures

- G: **POSITION** (number) **KILOMETRES/MILES FROM** (position/fix)/**TOUCH DOWN. TURN LEFT/RIGHT HEADING** (three digits)
- G: **POSITION** (distance) (direction) **OF** (significant point) (or **OVER** or **ABEAM** (significant point)).
- G: **YOU WILL INTERCEPT FINAL APPROACH COURSE/** (radio aid) (distance) **FROM** (significant point)/**TOUCH DOWN**

5.7.9.4.2.1. When a pilot wishes to be positioned a specific distance from touchdown

- A: **REQUEST** (distance) **FINAL**

5.7.9.4.3. Vectoring instructions and information

- G: **REPORT ESTABLISHED ON LOCALIZER/RNP** [FINAL] **APPROACH** [COURSE]
- G: **CLOSING FROM LEFT/RIGHT** [REPORT ESTABLISHED]
- G: **TURN LEFT/RIGHT HEADING** (three digits) [TO INTERCEPT (track, route, airway, etc.)/REPORT ESTABLISHED]
- G: **EXPECT VECTOR ACROSS THE LOCALIZER/[RNP] FINAL APPROACH COURSE/**(radio aid) (reason)
- G: **THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH THE LOCALIZER /[RNP] FINAL APPROACH COURSE/**(radio aid) [(reason)]
- G: **TAKING YOU THROUGH THE LOCALIZER /[RNP] FINAL APPROACH COURSE/**(radio aid)[(reason)]
- G: **MAINTAIN** (altitude) **UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION**
- G: **REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH**

- B: **VERLASSEN SIE** (markanter Punkt) **STEUERKURS**
(drei Ziffern) [NACH] [UM (Zeit)]
- B: **FLIEGEN SIE STEUERKURS** (drei Ziffern)
- B: **HALTEN SIE GEGENWÄRTIGEN STEUERKURS**
- B: **FLIEGEN SIE STEUERKURS** (drei Ziffern)
- B: **DREHEN SIE LINKS/RECHTS** (Zahl) **GRAD** [(Grund)]
- B: **DREHEN SIE LINKS/RECHTS** [AUF] **STEUERKURS**
(drei Ziffern) [(Grund)]

5.7.9.4.4. Manöver

Nur in Englisch vorgesehen

- G: **INTERCEPT LOCALIZER** /[RNP] [FINAL] **APPROACH**
[COURSE]/(radio aid) [RUNWAY (number)] [REPORT
ESTABLISHED]

- G: **LEAVE** (significant point) **HEADING** (three digits)
[INBOUND] [AT (time)]
- G: **CONTINUE HEADING** (three digits)
- G: **CONTINUE PRESENT HEADING**
- G: **FLY HEADING** (three digits)
- G: **TURN LEFT/RIGHT** (number) **DEGREES** [(reason)]
- G: **TURN LEFT/RIGHT HEADING** (three digits) [(reason)]

5.7.9.4.4. Manoeuvres

- G: **STOP TURN HEADING** (three digits)
- G: **WHEN ABLE PROCEED DIRECT** (name) (significant
point)
- G: **HEADING IS GOOD**
- G: **IF UNABLE** (alternative instructions) **AND ADVISE**
- A: **UNABLE**
- G: **VECTORING FOR SPACING/SEPARATION/DELAY**
- G: **VECTORING DUE TO TRAFFIC**
- G: **MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT/RIGHT** [(reason)]
- G: **ORBIT LEFT/RIGHT** [(reason)]
- G: **MAKE ALL TURNS RATE ONE/RATE HALF/(number)**
DEGREES PER SECOND START AND STOP ALL
TURNS ON THE COMMAND "NOW"
- G: **TURN LEFT/RIGHT NOW**
- G: **STOP TURN NOW**
- G: **MAKE ALL TURNS RATE ONE/RATE HALF/(number)**
DEGREES PER SECOND, EXECUTE INSTRUCTIONS
IMMEDIATELY UPON RECEIPT

5.7.9.4.5. Beendigung der Radarkursführung

- B: **ÜBERNEHMEN SIE EIGENNAVIGATION** (Position des
Luftfahrzeugs) (Anweisungen)
- B: **ÜBERNEHMEN SIE EIGENNAVIGATION** [DIREKT]
NACH (Position) [KURS (drei Ziffern) ENTFERNUNG
(Zahl) MEILEN/KILOMETER]
- B: **EMPFEHLE** (Details)
- B: **EMPFEHLE** [LINKS/RECHTS] **STEUERKURS** (Ziffern)
- B: **BLEIBEN SIE IN VMC**
- B: **RADARDIENST BEENDET** [(Grund)]

5.7.9.4.5. Termination of vectoring

- G: **RESUME OWN NAVIGATION** (position of A/C)
(specific instructions)
- G: **RESUME OWN NAVIGATION** [DIRECT] (significant
point) [MAGNETIC TRACK (three digits) DISTANCE
(number)/MILES/KILOMETRES]
- G: **SUGGEST** (details)
- G: **SUGGEST** [LEFT/RIGHT] **HEADING** (digits)
- G: **MAINTAIN VMC**
- G: **RADAR SERVICE TERMINATED** [(reason)]

5.7.10. ANWEISUNGEN MIT RADAR FÜR
ANFLIEGENDE LUFTFAHRZEUGE

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.10. INSTRUCTIONS WITH RADAR FOR
ARRIVING AIRCRAFT

5.7.10.1. Transition

- G: **CLEARED** (designator) **TRANSITION**
- G: **CLEARED DIRECT** [WAYPOINT] (designator,
i.e. WS123)

5.7.10.2. SRE APP

- G: **THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR**
APPROACH RUNWAY (number) **TERMINATING AT**
(distance) **FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE**
CLEARANCE ALTITUDE/HEIGHT (number)
METRES/FEET CHECK YOUR MINIMA [IN CASE OF
GO AROUND (instructions)]
- G: **APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED**
AT (distance) **FROM TOUCHDOWN**

G: **STAND BY FOR DESCENT AFTER** (number) **MILES**
[REMEMBER OCA]

5.7.10.2.1. Elevation

G: **COMMENCE DESCENT NOW** [TO MAINTAIN A
(number) DEGREE GLIDE PATH]

G: (distance) **FROM TOUCHDOWN ALTITUDE/HEIGHT**
SHOULD BE (numbers and unit)

G: **OBSERVING YOU LEVELLING OFF**

5.7.10.2.2. Position

G: (distance) **FROM TOUCHDOWN**

5.7.10.2.3. Checks

G: **CHECK GEAR DOWN** [AND LOCKED]

G: **CHECK MINIMUM DESCENT ALTITUDE**

G: **OVER THRESHOLD**

5.7.10.2.4 Completion of approach

G: **REPORT VISUAL**

G: **REPORT RUNWAY** [LIGHTS] **IN SIGHT**

G: **APPROACH COMPLETED** [CONTACT
(unit)(frequency)].

5.7.10.3. Low visibility procedures

5.7.10.3.1. RVR

- G: **RUNWAY VISUAL RANGE/RVR** [RUNWAY (number)]
(distance)(units)
- G: **RUNWAY VISUAL RANGE/RVR RUNWAY** (number)
NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED)
- G: **RUNWAY VISUAL RANGE/RVR** [RUNWAY (number)]
[TOUCH DOWN] (distance) **METRES** [MID POINT]
(distance) **METRES** [STOP END] (distance) **METRES**

Note:

Where reports of three locations are given, the indication of these locations may be omitted, provided that the reports are passed in the order of touchdown zone, followed by midpoint zone and ending with the roll-out/stop end zone report. In the event that RVR information on any one position is not available this information will be included in the appropriate sequence.

- G: **RUNWAY VISUAL RANGE/RVR** [RUNWAY (number)]
[TOUCH DOWN] (distance) **METRES** [MID POINT]
NOT AVAILABLE [STOP END] (distance) **METRES**
- G: **RVR ABOVE** (number) **METRES**
- G: **OBSERVATION BY OBSERVER**

5.7.10.3.2. For multiple RVR observations

RUNWAY VISUAL RANGE/RVR [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units),(second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units)

Note 1:

Multiple RVR observations are always representative of the touchdown zone, midpoint zone and the roll out/stop end zone, respectively.

Note 2:

If multiple visibility and RVR observations are available, those that represent the roll out/stop end zone should be used for take off.

- G: **RVR RUNWAY** (number) [TOUCHDOWN/MID POINT/STOP END] (number) **METRES**
- G: **RUNWAY VISUAL RANGE/RVR** [RUNWAY (number)] (distance) (units)
- G: **RVR** (position) **NO INDICATION/NOT AVAILABLE/NOT REPORTED**
- G: **RUNWAY VISUAL RANGE/RVR** [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units);
- G: **LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION**
- G: **CAT TWO/THREE IS AVAILABLE BUT ATC LOW VISIBILITY PROCEDURES ARE NOT YET APPLIED**
- G: **A SIGNAL DEFLECTION** [OF THE LOCALIZER] **MAY BE EXPECTED** [DUE TO (details)]
- G: **ILS RUNWAY** (number) **DOWNGRADED TO**
- **CAT ONE, MONITORING DEVICES OUT OF SERVICE** [(details)]/**GLIDE PATH NOT MONITORED**
 - **CAT ONE, LOCALIZER OUT OF CAT TWO/THREE TOLERANCE**
 - **CAT ONE, SECONDARY POWER SUPPLY NOT AVAILABLE**

- **CAT ONE, WIND INFORMATION NOT AVAILABLE**
 - **CAT ONE, RVR NOT AVAILABLE/RVR NO INDICATION FOR TOUCHDOWN AND MID POINT**
 - **CAT TWO, FARFIELD MONITOR OUT OF SERVICE [LOCALIZER WITHIN TOLERANCE]**
 - **CAT TWO, LOCALIZER STAND BY TRANSMITTER OUT OF SERVICE**
- G: **EXPECT LANDING CLEARANCE AT 1 NM FINAL**
G: **LOCALIZER STAND BY TRANSMITTER OUT OF SERVICE**
G: **APPROACH LIGHTS/RUNWAY LIGHTS [PARTLY] UNSERVICEABLE**
G: **RUNWAY EDGE LIGHTS [PARTLY] UNSERVICEABLE**
G: **EVERY SECOND/THIRD LAMP OF THE RUNWAY LIGHTING UNSERVICEABLE**
G: **LLZ/DME OUT OF SERVICE**
G: **OUTER MARKER OUT OF SERVICE**
G: **TOUCHDOWN ZONE LIGHTS UNSERVICEABLE**
G: **STOP BAR (details) UNSERVICEABLE/LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION**

5.7.10.4. Radar equipment degradation

- G: **SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE** (appropriate information as necessary)
G: **PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE** (appropriate information as necessary)

5.7.11. CPDLC OPERATIONAL STATUS

5.7.11.1 failure of CPDLC

- G: **[ALL STATIONS] CPDLC FAILURE** (instructions)

5.7.11.2 Failure of single CPDLC message

- G: **CPDLC MESSAGE FAILURE** (appropriate clearance, instruction, information or request)

5.7.11.3 To correct CPDLC clearances, instructions, information or requests

- G: **DISREGARD CPDLC (message type) MESSAGE, BREAK** (correct clearance, instruction, information or request)

Note:

For example, if SAS445, maintaining FL290, had been instructed via CPDLC to climb to FL350, and the controller needs to correct the clearance utilizing voice communications, the following phrase might be used:

- G: **SAS445 DISREGARD CPDLC CLIMB CLEARANCE MESSAGE, BREAK, CLIMB FL310.**

5.7.11.4 To instruct all stations or a specific flight to avoid sending CPDLC requests for a limited period of time

- G: **([ALL STATIONS]/(call sign)) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)]**

5.7.11.5 To resume normal use of CPDLC

- G: **([ALL STATIONS]/(call sign)) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS**

5.8. SONDERFÄLLE IM SPRECHFUNKVERKEHR

5.8.1. ALLGEMEINES

G: **SQUAWK MAYDAY** [CODE SIEBEN SIEBEN NULL NULL]

5.8.2. FUNKVERBINDUNGS AUSFALL

5.8.2.1. Ausfall

B: [FALLS] **FUNKVERBINDUNG UNTERBROCHEN**
(Anweisungen)

B: **FALLS KEINE SENDUNG EMPFANGEN INNERHALB**
(Ziffer(n)) **MINUTE[N]/SEKUNDEN** (Anweisung)

B: **ANTWORT NICHT EMPFANGEN** (Anweisungen)

B: **BLINDESENDUNG** (Anweisungen)

5.8.2.1.1. Verdacht auf Verbindungsausfall

B: **FALLS SIE HÖREN BESTÄTIGEN SIE DURCH**
WACKELN/EINSCHALTEN DER
LANDESCHNITTLEUCHTER

B: **FALLS SIE HÖREN DREHEN SIE LINKS/RECHTS**
STEUERKURS (Ziffern) **FÜR** (Zahl, maximal 2 Minuten)
MINUTE(N)/SEKUNDEN

B: **FALLS SIE HÖREN** [(Manöveranweisung)/SQUAWK
(Code)/IDENT]

B: (Manöver)/**SQUAWK/IDENT BEOBACHTET.**
POSITION (Position) [(Anweisungen)]

B: **KURSÄNDERUNG BEOBACHTET**

B: **IDENTIFIZIERT, POSITION** (Entfernung, Richtung)
VON (Position), **WERDE MIT DEN ANWEISUNGEN**
FORTFAHREN

5.8.3. WARNUNG VOR NIEDRIGER HÖHE

Nur in Englisch vorgesehen (da nur für IFR anwendbar)

5.8.4. NOTSINKFLUG

L: **NOTSINKFLUG** (Absichten)

B: **AN ALLE LUFTFAHRZEUGE IN DER NÄHE VON**
(signifikanter Punkt oder Ort) **NOTSINKFLUG AUS**
(Höhe) (erforderlichenfalls gefolgt von speziellen
Anweisungen, Freigaben, Verkehrsinfos etc.)

5.8. PHRASEOLOGIES IN CONTINGENCIES

5.8.1. GENERAL

G: **SQUAWK MAYDAY** [CODE SEVEN SEVEN ZERO ZERO]

5.8.2. AIRCRAFT COMMUNICATIONS FAILURE (RADIO FAILURE)

5.8.2.1. Communications and loss of communications

G: [IF] **RADIO CONTACT LOST** (instructions)

G: **IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR** (number)
MINUTE[S]/SECONDS (instructions)

G: **REPLY NOT RECEIVED** (instructions)

G: **TRANSMITTING BLIND** (instructions)

5.8.2.1.1. If loss of communications suspected

G: **IF YOU READ ROCK YOUR WINGS/SHOW LANDING**
LIGHTS

G: **IF YOU READ TURN LEFT/RIGHT HEADING** (three
digits) **FOR** (number, max. 2 min.)
MINUTE[S]/SECONDS

G: **IF YOU READ** [(manoeuvre instructions)/SQUAWK
(code)/IDENT]

G: (manoeuvre)/**SQUAWK/IDENT OBSERVED.**
POSITION (position of aircraft) [(instructions)]

G: **TURN OBSERVED**

G: **IDENTIFIED, POSITION** (or (distance and direction) **OF**
(position)), **WILL CONTINUE TO PASS**
INSTRUCTIONS

5.8.3. LOW ALTITUDE WARNING

5.8.3.1 When aircraft operates at flight level

G: **LOW LEVEL WARNING, CLIMB IMMEDIATELY** [TO]
(level) [THE MINIMUM FLIGHT LEVEL IS (level)]

G: **LOW LEVEL WARNING, CHECK YOUR FLIGHT**
LEVEL IMMEDIATELY [THE MINIMUM FLIGHT
LEVEL IS (level)]

5.8.3.2 When aircraft operates at altitude (AMSL)

G: **LOW ALTITUDE WARNING, CLIMB IMMEDIATELY**
[TO] (altitude) **QNH IS** (number) [(units)] [THE
MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)]

G: **LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR**
ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS (number) [(units)]
[THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)]

5.8.3.3 Terrain alert

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

5.8.4. EMERGENCY DESCENT

A: **EMERGENCY DESCENT** (intentions)

G: **ATTENTION ALL AIRCRAFT 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.)

- B: **AN ALLE FUNKSTELLEN, NOTSINKFLUG ÜBER** (signifikanter Punkt oder Ort), **ALLE LUFTFAHRZEUGE UNTERHALB** (Höhe) **INNERHALB** (Distanz) **VON** (signifikanter Punkt oder Funknavigationshilfe) **VERLASSEN SIE SOFORT** (erforderlichenfalls gefolgt von speziellen Anweisungen bezüglich Richtung, Steuerkurs, Kurs über Grund etc.)
- B: **EMPFEHLE** (erforderlichenfalls gefolgt von speziellen Anweisungen bezüglich Richtung, Steuerkurs, Kurs über Grund etc.) **MINDESTFLUGHÖHE IST** (Flugfläche oder Höhe und QNH)
- G: [TO] **ALL STATIONS, EMERGENCY DESCENT AT** (significant point or location), **ALL AIRCRAFT BELOW** (level) **WITHIN** (distance) **OF** (significant point or navaid) **LEAVE IMMEDIATELY** (followed as necessary by specific instructions as to direction, heading or track, etc.)
- G: **SUGGEST** (followed as necessary by specific instructions as to direction, heading or track, etc.) **MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS** (level, altitude and QNH)

5.8.5. ABLASSEN VON KRAFTSTOFF

- B: [AN ALLE FUNKSTELLEN (Rufzeichen der sendenden Funkstelle)] **VORSICHT KRAFTSTOFFABLAß WIRD/WURDE DURCHGEFÜHRT VON** (LFZ-Type) **ÜBER** (Position, Richtung), **VERMEIDEN SIE LUFTRAUM UNTER** (Höhe)
- B: **VERMEIDEN SIE LUFTRAUM ZWISCHEN** (Höhe) und (Höhe)
- B: **VERMEIDEN SIE LUFTRAUM** (Beschreibung) **BIS** (Zeit) [UHR]
- B: [AN ALLE FUNKSTELLEN (Rufzeichen der sendenden Funkstelle)] **KRAFTSTOFFABLAß BEENDET KEINE WEITEREN BESCHRÄNKUNGEN**

5.8.5. FUEL DUMPING

- G: [TO] [ALL STATIONS (c/s of calling station)] **CAUTION FUEL DUMPING [HAS BEEN] IN PROGRESS BY** (type of A/C) **AT** (position, direction) **AVOID AIRSPACE** (description) **BELOW** (level)
- G: **AVOID AIRSPACE BETWEEN** (level) **AND** (level)
- G: **AVOID AIRSPACE** (description) **UNTIL** [TIME] (time)
- G: [TO] [ALL STATIONS (c/s of calling station)] **FUEL DUMPING COMPLETED NO FURTHER RESTRICTIONS**

5.8.6. ÜBERPRÜFUNG DES FAHRWERKS

- L: **HABE STÖRUNG AM FAHRWERK**
- B: **FAHRWERK SCHEINT AUSGEFAHREN**
- B: **RECHTES/LINKES/BUG FAHRWERK SCHEINT EIN/AUSGEFAHREN**
- B: **FAHRWERK SCHEINT EINGEFAHREN**
- B: **RECHTES/LINKES/BUGFAHRWERK SCHEINT NICHT EIN/AUSGEFAHREN**

5.8.6. VISUAL INSPECTION OF LANDING GEAR

- A: **HAVING LANDING GEAR TROUBLE**
- G: **LANDING GEAR APPEARS DOWN**
- G: **RIGHT/LEFT/NOSE WHEEL APPEARS UP/DOWN**
- G: **WHEELS APPEAR UP**
- G: **RIGHT/LEFT/NOSE WHEEL DOES NOT APPEAR UP/DOWN**

5.8.7. DIVERSES

- B: **SIE SCHEINEN KRAFTSTOFF/ÖL ZU VERLIEREN**
- B: **IHR LUFTFAHRZEUG HAT EINE RAUCHFAHNE**
- B: **IHR SCHLEPPSEIL/BANNER HAT SICH NICHT GELÖST**
- L: **KRAFTSTOFFMINDESTMENGE**
- B: **VERSTANDEN** [KEINE VERZÖGERUNG ERWARTET/ ERWARTEN SIE (Information zur Verzögerung)]

5.8.7. MISCELLANEOUS

- G: **IT SEEMS YOU ARE LOSING FUEL/OIL**
- G: **YOUR AIRCRAFT IS TRAILING SMOKE**
- G: **YOUR ROPE/BANNER DID NOT DETACH**
- A: **MINIMUM FUEL**
- G: **ROGER** [NO DELAY EXPECTED/EXPECT (delay information)]

Anmerkung:

Eine Fluginformationsdienststelle (FIS) übermittelt keine Informationen über Verspätungen.

Note:

A flight information service (FIS) unit will not provide information on delay.

5.8.8. NAVIGATIONSPROBLEME (VFR-FLÜGE)

- L: **POSITION UNGEWISS/HABE ORIENTIERUNGSVERLUST ERBITTE UNTERSTÜTZUNG** [NACH (Position)]
- B: **SENDEN SIE FÜR PEILUNG**
- L: **SENDE FÜR PEILUNG**
- B: **QDM** (Wert)
- B: **BLEIBEN SIE IN VMC**
- B: **NAVIGATIONSUNTERSTÜTZUNG BEENDET, ÜBERNEHMEN SIE EIGENNAVIGATION, POSITION** (Position)

5.8.8. LOSS OF POSITION (VFR FLIGHTS)

- A: **LOSS/UNAWARE OF POSITION REQUEST ASSISTANCE** [TO (position)]
- G: **TRANSMIT FOR DF**
- A: **TRANSMITTING FOR DF**
- G: **QDM** (DF value)
- G: **MAINTAIN VMC**
- G: **NAVIGATION ASSISTANCE TERMINATED RESUME OWN NAVIGATION, POSITION** (position of aircraft)

B: **MELDEN SIE VERBLEIBENDE FLUGZEIT**
B: **KÖNNEN SIE NACH SICHT WEITERFLIEGEN**
B: **EMPFEHLE (Ziffern) GRAD NACH LINKS/RECHTS ZU DREHEN**
B: **EMPFEHLE STEUERKURS (Ziffern)**

5.8.9 BLOCKIERTE PISTE

B: **PISTE (Nummer) GESPERRT/BLOCKIERT VON (Details) [MELDEN SIE ABSICHTEN]**

G: **REPORT REMAINING FLYING TIME**
G: **ADVISE IF ABLE TO CONTINUE VISUALLY**
G: **SUGGEST TO TURN LEFT/RIGHT (number) DEGREES**
G: **SUGGEST HEADING (number)**

5.8.9 BLOCKED RUNWAY

G: **RUNWAY (number) OCCUPIED/BLOCKED BY (details) [REPORT INTENTIONS]**

5.9. MILITÄR PHRASEOLOGIE

Nur in Englisch vorgesehen

5.9. MILITARY PHRASEOLOGIES

5.9.1. GENERAL

- A: **REQUEST FORMATION SPLIT**
- A: **REQUEST PRIORITY ALPHA/BRAVO**
- G: **CONTACT** (name of unit) **CHANNEL** (designator)

5.9.2. FOR SST (=SUPER SONIC TRANSPORT) AIRCRAFT

- G: **REPORT STARTING ACCELERATION/DECELERATION**

5.9.3. MILITARY NIGHT VFR FLIGHTS

5.9.3.1. Entering controlled airspace

- G: **ENTER CONTROLLED AIRSPACE/CONTROL ZONE NIGHT VFR VIA** (instructions) **MAINTAIN** (level) [OR BELOW]
- G: **ENTER CONTROLLED AIRSPACE, CLEARED TO** (clearance limit) **FLIGHT LEVEL** (number)/(digits) **FEET** [QNH (number)] **IFR STARTS OVER** (position)/**AT** (level)/**WHEN PASSING** (level)

5.9.3.2. Leaving controlled airspace

- G: **LEAVE CONTROLLED AIRSPACE NIGHT VFR IN DESCENT, IFR FLIGHT TERMINATED WHEN PASSING** (minimum IFR or RADAR altitude) **REPORT LEAVING**
- G: **LEAVE CONTROLLED AIRSPACE NIGHT VFR AT** (level)/**IN DESCENT TO** (level) [IN DIRECTION/VIA (instructions)] **IFR FLIGHT TERMINATED WHEN LEAVING CONTROLLED AIRSPACE, REPORT LEAVING**
- G: **LEAVE CONTROLLED AIRSPACE NIGHT VFR AT** (level) [ON HEADING (digits)]/**IN DESCENT TO** (level) [ON HEADING (digits)]
- A: **LEAVING CONTROLLED AIRSPACE AT** (position)
- G: **RADAR SERVICE TERMINATED**
- G: **EXPECT MILITARY ESCORT**

Note:

An aircraft subject to being escorted is to be informed by the appropriate ATC unit.

5.9.4. BLACK HAWK PROCEDURES

- A: **REQUEST HIT CHECK**
- G: **TAXI HIT CHECK AREA APPROVED RUNWAY** (designator) **WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS QNH** (number)
- A: **REQUEST MAX POWER TAKE OFF** [AND LAND BACK]
- G: **WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS RWY** (designator) **CLEARED MAX POWER TAKE OFF** [AND LAND BACK]
- G: **APPROVED, WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS RUNWAY** (designator) **CLEARED FOR TAKE OFF**
- A: **REQUEST HIGH HOVER WITH LAND BACK/FLY AWAY**

- G: **WIND (number) DEGREES (number) KNOTS RWY (designator), CLEARED FOR TAKE OFF FOR HIGH HOVER AND LAND BACK/FLY AWAY**
G: **APPROVED, WIND (number) DEGREES (number) KNOTS RUNWAY (designator), CLEARED FOR TAKE OFF**

5.9.5. JET PHRASEOLOGIES

5.9.5.1. Formation join up

- A: (C/S2) **REQUEST TO JOIN (C/S of 1st aircraft)**
G: (C/S2) **CONFIRM (C/S2) IS/YOU ARE THE JOINING AIRCRAFT**
G: (C/S2), (C/S1) (bearing) (distance) (level) **REPORT VISUAL/IN SIGHT**
A: (C/S2) **VISUAL TO (C/S1)/(C/S1) IN SIGHT**
G: (C/S2) **JOIN-UP APPROVED, REPORT FORMATION TIGHT/WHEN IN FORMATION**
A: (C/S2) **FORMATION TIGHT/IN FORMATION**
- G: (C/S 2) **ROGER [AS OF NOW (C/S1) FORMATION]**
A: [(C/S 2) AS OF NOW (C/S1) FORMATION]
G: [(C/S2) SQUAWK STANDBY/STOP SQUAWK]
A: [SQUAWK STANDBY/STOPPING SQUAWK (C/S2)]

5.9.5.2. Formation split

- A: (C/S1) **FORMATION REQUEST FORMATION SPLIT**
G: [(C/S1) FORMATION STAND BY]
G: (C/S1) **FORMATION REPORT READY FOR FORMATION SPLIT**
A: (C/S1) **FORMATION READY FOR FORMATION SPLIT**
G: (C/S1) **FORMATION EXECUTE FORMATION SPLIT**
G: (C/S1) **CONTINUE/TURN RIGHT/LEFT HEADING (three digits) DESCEND/CLIMB/MAINTAIN LEVEL (number) BREAK BREAK (C/S2) TURN RIGHT/LEFT HEADING (three digits) DESCEND/CLIMB LEVEL (number) SQUAWK (number)**
A: **CONTINUE/TURN RIGHT/LEFT HEADING (three digits) DESCEND/CLIMB/MAINTAIN LEVEL (number) (C/S1)**
A: **TURN RIGHT/LEFT HEADING (three digits) DESCEND/CLIMB LEVEL (number) SQUAWK (number) (C/S2)**
G: (C/S2) **IDENTIFIED, ATC SEPARATION ESTABLISHED (followed by ATC clearance)**

5.9.5.3. Interval take off

- A: **EXPECT INTERVAL TAKE OFF**

5.9.5.4. Landing releasing the brake chute

- A: **EXPECT BRAKE CHUTE LANDING**

5.9.5.5. General break off

- A: [FORMATION] (position) **FOR BREAK OFF**
G: **REPORT INITIAL RUNWAY (number)**
G: **CLEARED INITIAL BREAK OFF RUNWAY (number)**
G: **EXPECT (direction) BREAK [OFF] REPORT INITIAL**
G: **EXPECT BREAK [OFF] TO THE (direction) REPORT INITIAL**
A: **INITIAL RUNWAY (number) INBOUND**
G: **CLEARED (direction) BREAK OFF [TRAFFIC IS (type, position)] CHECK GEAR DOWN AND LOCKED**

G: **BREAK OFF TO THE** (direction) **REPORT** [RIGHT]
BASE CHECK GEAR DOWN AND LOCKED

5.9.5.6. Jet intercept

G: **PROCEDURE INTERVENE APPROVED**

5.9.5.7. Ice free approach

A: **REQUEST RADAR VECTORS FOR ICE FREE
APPROACH ILS/RNP** [(suffix designator)] **RWY**
(number)

Anmerkung:

Der sich im Anflug befindliche Eurofighter muss mit hoher Geschwindigkeit anfliegen, die bei entsprechenden Wetterlagen die Eisbildung auf der Tragfläche verhindert. (Das Verfahren wird nur in einer Höhe von FL65 aufwärts angewendet). Für den Ice Free Approach wird ein Radar Vectoring zu einem ILS oder RNP Final benötigt (bank bis zu 60° möglich).

Anfluggeschwindigkeit	FL 120:	M 0.9
	FL 100:	475 KT
	8000 FT:	465 KT

5.9.6 PAR APP

5.9.6.1. Provision of service

G: **THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH
RUNWAY** (number) [TYPE S/N]

G: **PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE**
(reason) (alternative instructions)

G: **IN CASE OF GO AROUND** (instructions)

5.9.6.2. Communications

G: **DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER
TRANSMISSIONS**

G: **REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE
INSTRUCTIONS**

5.9.6.3. Azimuth

G: **CLOSING** [SLOWLY/QUICKLY] [FROM THE
LEFT/FROM THE RIGHT]

G: **HEADING IS GOOD**

G: **ON TRACK**

G: **SLIGHTLY/WELL/GOING LEFT/RIGHT OF TRACK**

G: (numbers) **METRES LEFT/RIGHT OF TRACK**

G: **TURN LEFT/RIGHT HEADING** (digits) [STEEP TURN]

G: **TURN FURTHER LEFT/RIGHT HEADING** (digits)

G: **STOP TURN HEADING** (digits)

5.9.6.4. Elevation

G: **APPROACHING GLIDE PATH** [GEAR SHOULD BE
DOWN AND LOCKED]

G: **COMMENCE DESCENT NOW** [AT (number) METRES
PER SECOND/FEET PER MINUTE/ESTABLISH A
(number) DEGREE GLIDE PATH]

G: **RATE OF DESCENT IS GOOD**

G: (number) **MILES TO INTERCEPT GLIDE PATH**

G: **ON GLIDE PATH**

G: **INTERCEPTING GLIDE PATH COMMENCE DESCENT
NOW CHECK DECISION ALTITUDE**

G: **SLIGHTLY/WELL/GOING ABOVE/BELOW GLIDE
PATH**

- G: [STILL] (number) **METRES/FEET TOO HIGH/TOO LOW**
- G: **ADJUST RATE OF DESCENT**
- G: **COMING BACK [SLOWLY/QUICKLY] TO THE GLIDE PATH**
- G: **RESUME NORMAL RATE OF DESCENT**
- G: **OBSERVING YOU LEVELLING OFF**
- G: **ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE**
(appropriate instructions)
- G: (distance) **FROM TOUCHDOWN. ALTITUDE/HEIGHT SHOULD BE** (numbers and units)
- G: **AT DECISION HEIGHT/ALTITUDE**

5.9.6.5. Position

- G: (distance) **FROM TOUCHDOWN**
- G: **OVER APPROACH LIGHTS**
- G: **OVER THRESHOLD**

5.9.6.6. Checks

- G: **CHECK GEAR DOWN AND LOCKED**
- G: **CHECK DECISION ALTITUDE/HEIGHT**

5.9.6.7. Completion of approach

- G: **REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT**
- A: **RUNWAY IN SIGHT CONTINUING VISUALLY**

Note:

Used in case the pilot wants to terminate the PAR APP instructions and to continue visually on the final approach track.

- G: **APPROACH COMPLETED [CONTINUE VISUALLY]**
[CONTACT (unit)]

Anlage 1

Ansteuern von Luftfahrzeugen

- a) Ausgenommen Ansteuerungen und Geleitedienste, die auf Anforderung für ein Luftfahrzeug erbracht werden, hat das Ansteuern von Zivilluftfahrzeugen gemäß den einschlägigen Vorschriften und Verwaltungsanweisungen der Mitgliedstaaten im Einklang mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, insbesondere dessen Artikel 3 Buchstabe d, zu erfolgen, wonach sich die ICAO-Vertragsstaaten verpflichten, bei dem Erlass von Vorschriften für ihre Staatsluftfahrzeuge auf die Sicherheit des Verkehrs der Zivilluftfahrzeuge gebührend Rücksicht zu nehmen.
- b) Der verantwortliche Pilot eines Zivilluftfahrzeugs, das angesteuert wird, hat:
1. die von dem ansteuernden Luftfahrzeug gegebenen Anweisungen zu befolgen, wobei die Signale in Übereinstimmung mit Tabelle S11-1 und Tabelle S11-2 auszulegen und entsprechende Maßnahmen zu treffen sind;
 2. wenn möglich, die zuständige Flugverkehrsdienststelle zu benachrichtigen;
 3. zu versuchen, mit dem ansteuernden Luftfahrzeug oder mit der die Ansteuerung leitenden Kontrollstelle Funkverbindung aufzunehmen, indem er einen allgemeinen Anruf auf der Notfrequenz 121,5 MHz abgibt und dabei die Identität des angesteuerten Luftfahrzeugs und die Art des Flugs angibt; wenn keine Funkverbindung hergestellt werden kann, nach Möglichkeit diesen Anruf auf der Notfrequenz 243 MHz zu wiederholen;
 4. einen vorhandenen SSR-Transponder auf Modus A, Code 7700 zu schalten, sofern er von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle keine anderen Anweisungen erhalten hat;
 5. sofern ADS-B oder ADS-C vorhanden ist, die entsprechende Notfunktion, sofern vorhanden, zu wählen, sofern er von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle keine anderen Anweisungen erhalten hat.

Tabelle S11-1

Signale ansteuernder Luftfahrzeuge und dementsprechende, von den angesteuerten Luftfahrzeugen zu treffende Maßnahmen				
Nr.	Signale des ANSTEUERNDEN Luftfahrzeugs	Bedeutung	Maßnahmen des ANGESTEUERTEN Luftfahrzeugs	Bedeutung
1	Bei TAG und NACHT — Wechselweise Betätigung der Querruder und in unregelmäßigen Zeitabständen wiederholtes Ein- und Ausschalten der Positionslichter (bei Hubschraubern auch der Landescheinwerfer) von einer etwas oberhalb und normalerweise links vor dem angesteuerten Luftfahrzeug (oder rechts, wenn das angesteuerte Luftfahrzeug ein Hubschrauber ist) befindlichen Position aus. Nach Bestätigung des Signals langsame flache Horizontalkurve, normalerweise nach links (oder rechts, wenn das angesteuerte Luftfahrzeug ein Hubschrauber ist), auf den gewünschten Kurs. <i>Anmerkung 1: Wetter- oder Bodenverhältnisse können dazu führen, dass das ansteuernde Luftfahrzeug die Signale von einer etwas oberhalb und rechts vor dem angesteuerten Luftfahrzeug befindlichen Position aus gibt und die anschließende Horizontalkurve nach rechts fliegt.</i>	Sie wurden angesteuert. Folgen Sie mir.	Bei TAG und NACHT — Wechselweise Betätigung der Querruder, in unregelmäßigen Zeitabständen wiederholtes Ein- und Ausschalten der Positionslichter und folgen.	Verstanden, Anweisung wird befolgt.

	<i>Anmerkung 2: Wenn das angesteuerte Luftfahrzeug die Geschwindigkeit des ansteuernden Luftfahrzeugs nicht einhalten kann, sollte das letztere in einer Folge langgestreckter Kurven zum angesteuerten Luftfahrzeug zurückkehren und bei Passieren des angesteuerten Luftfahrzeugs jeweils erneut wechselweise die Querruder betätigen.</i>			
2	Bei TAG und NACHT — Eine plötzliche Kursänderung von 90° oder mehr bei gleichzeitigem Hochziehen, ohne die Flugrichtung des angesteuerten Luftfahrzeugs zu kreuzen.	Sie können weiterfliegen.	Bei TAG und NACHT — Wechselweise Betätigung der Querruder.	Verstanden, Anweisung wird befolgt.
3	Bei TAG und NACHT — Ausfahren des Fahrwerks (sofern vorhanden), Einschalten der Landescheinwerfer und Überfliegen der Landebahn in Betrieb. Ist das angesteuerte Luftfahrzeug ein Hubschrauber, Überfliegen des Hubschrauber-Landeplatzes. Im Fall von Hubschraubern Landeanflug des ansteuernden Hubschraubers bis zum Schwebeflug in der Nähe des Landeplatzes	Landen Sie auf diesem Flugplatz.	Bei TAG und NACHT — Fahrwerk ausfahren (sofern vorhanden), Landescheinwerfer einschalten, dem ansteuernden Luftfahrzeug folgen und, wenn Landebahn in Betrieb oder Hubschrauber-Landeplatz nach Überfliegen geeignet erscheint, Landevorgang einleiten und landen.	Verstanden, Anweisung wird befolgt.

Tabelle S11-2

Signale angesteuerter Luftfahrzeuge und dementsprechende, vom ansteuernden Luftfahrzeug zu treffende Maßnahmen

Nr.	Signale des ANGESTEUERTEN Luftfahrzeugs	Bedeutung	Maßnahmen des ANSTEUERNDEN Luftfahrzeugs	Bedeutung
4	Bei TAG und NACHT — Einziehen des Fahrwerks (sofern vorhanden) und wiederholtes Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer beim Überfliegen der Landebahn in Betrieb oder des Hubschrauber-Landeplatzes in einer Höhe zwischen 300 m (1 000 ft) und 600 m (2 000 ft) (im Fall von Hubschraubern in einer Höhe zwischen 50 m (170 ft) und 100 m (330 ft)) über Flugplatzhöhe und Fortsetzung der Platzrunde. Falls es nicht möglich ist, mit den Landescheinwerfern Blinksignale zu geben, ist hierzu jede andere zur Verfügung stehende Lichtquelle zu verwenden.	Der von Ihnen bestimmte Flugplatz ist zur Landung nicht geeignet.	Bei TAG und NACHT — Einziehen des Fahrwerks (sofern vorhanden) und die in Nr. 1 für das ansteuernde Luftfahrzeug vorgeschriebenen Signale, wenn das angesteuerte Luftfahrzeug zu einem Ausweichflugplatz folgen soll. Die für ansteuernde Luftfahrzeuge in Nr. 2 vorgeschriebenen Signale, wenn das ansteuernde Luftfahrzeug dem angesteuerten Luftfahrzeug die Freigabe zum Weiterflug erteilen will.	Verstanden, folgen Sie mir. Verstanden, Sie können weiterfliegen.
5	Bei TAG und NACHT — Regelmäßiges Ein- und Ausschalten aller verfügbaren Lichter, jedoch in einer von Blinklichtern unterscheidbaren Weise.	Kann Anweisung nicht befolgen.	Bei TAG und NACHT — Verwendung der für ansteuernde Luftfahrzeuge in Nr. 2 vorgeschriebenen Signale.	Verstanden.

6	Bei TAG und NACHT — Unregelmäßiges Ein- und Ausschalten aller verfügbaren Lichter.	Bin in Not.	Bei TAG und NACHT — Verwendung der für ansteuernde Luftfahrzeuge in Nr. 2 vorgeschriebenen Signale.	Verstanden.
---	--	-------------	--	-------------

- c) Ergibt sich ein Widerspruch aus den von einer Stelle gegebenen Funkanweisungen und den durch Signale gegebenen Anweisungen des ansteuernden Luftfahrzeugs, hat das angesteuerte Luftfahrzeug den Anweisungen des ansteuernden Luftfahrzeugs zu folgen und sich sofort um Klärung der widersprüchlichen Anweisungen zu bemühen.
- d) Ergibt sich ein Widerspruch aus den von einer Stelle gegebenen Funkanweisungen und den Funkanweisungen des ansteuernden Luftfahrzeugs, hat das angesteuerte Luftfahrzeug den Funkanweisungen des ansteuernden Luftfahrzeugs zu folgen und sich sofort um Klärung der widersprüchlichen Anweisungen zu bemühen.
- e) Falls Sprechfunkverbindung während des Ansteuerens aufgenommen werden kann, jedoch keine Verständigungsmöglichkeit in einer gemeinsamen Sprache besteht, ist durch Anwendung der Codeworte in Tabelle S11-3 in der angeführten Aussprache zu versuchen, Anweisungen zu geben und deren Erhalt zu bestätigen sowie wesentliche Informationen auszutauschen. Jedes Codewort ist zweimal hintereinander zu übermitteln.

Tabelle S11-3

Codeworte, die vom ANSTEUERNDEN Luftfahrzeug benutzt werden			Codeworte, die vom ANGESTEUERTEN Luftfahrzeug benutzt werden		
Codewort	Aussprache ⁽¹⁾	Bedeutung	Codewort	Aussprache ⁽¹⁾	Bedeutung
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	Wie ist Ihr Rufzeichen?	CALL SIGN (call sign) ⁽²⁾	<u>KOL</u> SA-IN	Mein Rufzeichen ist (Rufzeichen).
FOLLOW	<u>FO</u> -LO	Folgen Sie mir.	WILCO	<u>WILL</u> -KO	Verstanden, werde entsprechend handeln.
DESCEND	DI- <u>ß</u> END	Beginnen Sie Sinkflug zur Landung.			
			CAN NOT	<u>KÄNN</u> NOTT	Unmöglich, die Anweisung zu befolgen.
YOU LAND	<u>YOU</u> <u>LÄND</u>	Landen Sie auf diesem Flugplatz.	REPEAT	RI- <u>PIET</u>	Wiederholen Sie Ihre Anweisung.
			AM LOST	<u>ÄM</u> <u>LOSST</u>	Standort unbekannt.
PROCEED	PRO- <u>ß</u> IED	Sie können weiterfliegen.			
			MAYDAY	MÄ-DEEI	Bin in Not.
			HIJACK ⁽³⁾	<u>HAI</u> -JACK	Werde entführt.
			LAND (Flugplatzangabe)	LÄND (Flugplatzangabe)	Erbitte Landung in (Flugplatzangabe).
			DESCEND	DI- <u>ß</u> END	Erbitte Sinkflug.

⁽¹⁾ Die Codeworte sind wie unterstrichen zu betonen.

⁽²⁾ Das Rufzeichen ist anzugeben, das im Sprechfunkverkehr mit den Flugverkehrsdienststellen benutzt wird und der Angabe der Luftfahrzeugkennung im Flugplan entspricht.

⁽³⁾ Die Verwendung des Codeworts „HIJACK“ kann unter Umständen nicht möglich oder angeraten sein.

- f) Sobald eine Flugverkehrsdienststelle Kenntnis davon erhält, dass ein Luftfahrzeug in ihrem Zuständigkeitsbereich angesteuert wird, hat sie diejenigen der folgenden Maßnahmen zu treffen, die unter den gegebenen Umständen angezeigt sind:
1. Versuch, mit allen verfügbaren Mitteln, einschließlich der Notfrequenz 121,5 MHz, eine Zweiweg-Sprechfunkverbindung mit dem angesteuerten Luftfahrzeug herzustellen, sofern eine solche Verbindung nicht bereits besteht;

2. Information an den Piloten des angesteuerten Luftfahrzeugs, dass das Luftfahrzeug angesteuert wird;
 3. Verbindungsaufnahme mit der die Ansteuerung leitenden Kontrollstelle unter Aufrechterhaltung der Zweiweg-Sprechfunkverbindung mit dem ansteuernden Luftfahrzeug und Übermittlung der verfügbaren Informationen über das angesteuerte Luftfahrzeug an das ansteuernde Luftfahrzeug;
 4. erforderlichenfalls Weitergabe von Meldungen zwischen dem ansteuernden Luftfahrzeug bzw. der die Ansteuerung leitenden Kontrollstelle und dem angesteuerten Luftfahrzeug;
 5. Ergreifen aller notwendigen Schritte zur Gewährleistung der Sicherheit des angesteuerten Luftfahrzeugs in enger Abstimmung mit der die Ansteuerung leitenden Kontrollstelle;
 6. Information an Flugverkehrsdienststellen, die für benachbarte Fluginformationsgebiete zuständig sind, falls zu vermuten ist, dass das Luftfahrzeug von benachbarten Fluginformationsgebieten aus vom Kurs abgekommen ist.
- g) Sobald eine Flugverkehrsdienststelle Kenntnis davon erhält, dass ein Luftfahrzeug außerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs angesteuert wird, hat sie diejenigen der folgenden Maßnahmen zu treffen, die unter den gegebenen Umständen angezeigt sind:
1. Information an die Flugverkehrsdienststelle, die für den Luftraum zuständig ist, in dem das Ansteuern erfolgt, Übermittlung verfügbarer Informationen, die der Identifizierung des Luftfahrzeugs dienen, an diese Stelle und Ersuchen um Ergreifung der Maßnahmen nach Buchstabe e);
 2. Weitergabe von Meldungen zwischen dem angesteuerten Luftfahrzeug und der zuständigen Flugverkehrsdienststelle, der die Ansteuerung leitenden Kontrollstelle oder dem ansteuernden Luftfahrzeug.

Appendix 1

Interception

- a) Except for intercept and escort service provided on request to an aircraft, interception of civil aircraft shall be governed by appropriate regulations and administrative directives issued by Member States in compliance with the Convention on International Civil Aviation, and in particular Article 3(d) under which ICAO Contracting States undertake, when issuing regulations for their State aircraft, to have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.
- b) The pilot-in-command of a civil aircraft, when intercepted, shall:
1. immediately follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in Tables S11-1 and S11-2.
 2. notify, if possible, the appropriate air traffic services unit;
 3. attempt to establish radio-communication with the intercepting aircraft or with the appropriate intercept control unit, by making a general call on the emergency frequency 121,5 MHz, giving the identity of the intercepted aircraft and the nature of the flight; and if no contact has been established and if practicable, repeating this call on the emergency frequency 243 MHz;
 4. if equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit;
 5. if equipped with ADS-B or ADS-C, select the appropriate emergency functionality, if available, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.

Table S11-1

Signals initiated by intercepting aircraft and responses by intercepted aircraft

Series	INTERCEPTING Aircraft Signals	Meaning	INTERCETPED Aircraft Responds	Meaning
1	<p>DAY or NIGHT — Rocking aircraft and flashing navigational lights at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead of, and normally to the left of, the intercepted aircraft (or to the right if the intercepted aircraft is a helicopter) and, after acknowledgement, a slow level turn, normally to the left (or to the right in the case of a helicopter) on the desired heading.</p> <p><i>Note 1: Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above in Series 1.</i></p> <p><i>Note 2: If the intercepted aircraft is not able to keep pace with the intercepting aircraft, the latter is expected to fly a series of race-track patterns and to rock the aircraft each time it passes the intercepted aircraft.</i></p>	<p>You have been intercepted. Follow me.</p>	<p>DAY or NIGHT — Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.</p>	<p>Understood, will comply.</p>
2	<p>DAY or NIGHT — An abrupt breakaway manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.</p>	<p>You may proceed.</p>	<p>DAY or NIGHT — Rocking the aircraft.</p>	<p>Understood, will comply.</p>

3	DAY or NIGHT — Lowering landing gear (if fitted), showing steady landing lights and overflying runway in use or, if the intercepted aircraft is a helicopter, overflying the helicopter landing area. In the case of helicopters, the intercepting helicopter makes a landing approach, coming to hover near to the landing area.	Land at this aerodrome.	DAY or NIGHT — Lowering landing gear, (if fitted), showing steady landing lights and following the intercepting aircraft and, if, after overflying the runway in use or helicopter landing area, landing is considered safe, proceeding to land.	Understood, will comply.
---	---	-------------------------	--	--------------------------

Table S11-2

Signals initiated by intercepted aircraft and responses by intercepting aircraft

Series	INTERCEPTING Aircraft Signals	Meaning	INTERCEPTED Aircraft Responds	Meaning
4	DAY or NIGHT — Raising landing gear (if fitted) and flashing landing lights while passing over runway in use or helicopter landing area at a height exceeding 300 m (1 000 ft) but not exceeding 600 m (2 000 ft) (in the case of a helicopter, at a height exceeding 50 m (170 ft) but not exceeding 100 m (330 ft)) above the aerodrome level, and continuing to circle runway in use or helicopter landing area. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.	Aerodrome you have designated is inadequate.	DAY or NIGHT — If it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft raises its landing gear (if fitted) and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft. If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood, follow me. Understood, you may proceed.
5	DAY or NIGHT — Regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinct from flashing lights.	Cannot comply.	DAY or NIGHT — Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood.
6	DAY or NIGHT — Irregular flashing of all available lights.	In distress.	DAY or NIGHT — Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood.

- c) If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by visual signals, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the visual instructions given by the intercepting aircraft.
- d) If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by radio, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the radio instructions given by the intercepting aircraft.
- e) If radio contact is established during interception but communication in a common language is not possible, attempts shall be made to convey instructions, acknowledgement of instructions and essential information by using the phrases and pronunciations in Table S-11-3 and transmitting each phrase twice:

Table S-11-3

Phrases for use by INTERCEPTING aircraft			Phrases for use by INTERCEPTED aircraft		
Phrase	Pronunciation ⁽¹⁾	Meaning	Phrase	Pronunciation ⁽¹⁾	Meaning
CALL SIGN	<u>KOL SA-IN</u>	What is your call sign?	CALL SIGN (call sign) ⁽²⁾	<u>KOL SA-IN</u>	My call sign is (call sign).
FOLLOW	<u>FQ-LO</u>	Follow me.	WILCO	<u>VILL-KO</u>	Understood, will comply.
DESCEND	<u>DEE-SEND</u>	Descend for landing.			

			CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Unable to comply.
YOU LAND	<u>YOU</u> LAAND	Land at this aerodrome.	REPEAT	RE- <u>PEET</u>	Repeat your instruction.
			AM LOST	<u>AM</u> LOSST	Position unknown.
PROCEED	<u>PRO</u> -SEED	You may proceed.			
			MAYDAY		I am in distress.
			HIJACK ⁽³⁾	<u>HI</u> -JACK	I have been hijacked.
			LAND (place name)	LAAND (place name)	I request to land at (place name).
			DESCEND	<u>DEE</u> -SEND	I require descent.
<p>⁽¹⁾ In the second column, syllables to be emphasised are underlined.</p> <p>⁽²⁾ The call sign required to be given is that used in radiotelephony communications with air traffic services units and corresponding to the aircraft identification in the flight plan.</p> <p>⁽³⁾ Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase 'HIJACK'.</p>					

- f) As soon as an air traffic services unit learns that an aircraft is being intercepted in its area of responsibility, it shall take such of the following steps as are appropriate in the circumstances:
1. attempt to establish two-way communication with the intercepted aircraft via any means available, including the emergency radio frequency 121.5 MHz, unless such communication already exists;
 2. inform the pilot of the intercepted aircraft of the interception;
 3. establish contact with the intercept control unit maintaining two-way communication with the intercepting aircraft and provide it with available information concerning the aircraft;
 4. Relay messages between the intercepting aircraft or the intercept control unit and the intercepted aircraft, as necessary;
 5. in close coordination with the intercept control unit take all necessary steps to ensure the safety of the intercepted aircraft;
 6. inform air traffic services units serving adjacent flight information regions if it appears that the aircraft has strayed from such adjacent flight information regions.
- g) As soon as an air traffic services unit learns that an aircraft is being intercepted outside its area of responsibility, it shall take such of the following steps as are appropriate in the circumstances:
1. inform the air traffic services unit serving the airspace in which the interception is taking place, providing this unit with available information that will assist in identifying the aircraft and requesting it to take action in accordance with e);
 2. relay messages between the intercepted aircraft and the appropriate air traffic services unit, the intercept control unit or the intercepting aircraft.

Anlage 2

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1. **Beweglicher Flugfernmeldedienst:**
Ein beweglicher Funkdienst zwischen Bodenfunkstellen und Luftfunkstellen oder zwischen Luftfunkstellen, an dem auch Rettungsgerätfunkstellen teilnehmen dürfen; Funkbojen zur Kennzeichnung der Notpositionen dürfen auf festgelegten Notfrequenzen ebenfalls an diesem Funkdienst teilnehmen.
2. **Bodenfunkstelle:**
Eine ortsfeste Funkstelle im beweglichen Flugfunkdienst. In bestimmten Fällen kann sich eine Bodenfunkstelle zum Beispiel an Bord eines Seefahrzeugs oder auf einer Plattform auf See befinden.
3. **Luftfunkstelle:**
Ist eine Funkstelle des beweglichen Flugfunkdienstes an Bord eines Luftfahrzeuges, die nicht Funkstelle eines Rettungsfahrzeuges ist.
4. **Flugfunkverkehr:**
Der Zweifwegverkehr zwischen Luftfahrzeugen und Funkstellen oder anderen Stellen auf der Erdoberfläche.
5. **Boden-Bord Funkverkehr:**
Ist ein Einwegverkehr zwischen Bodenfunkstellen und Luftfunkstellen.
6. **Bord-Bord Funkverkehr: (INTERPILOT)**
Ist ein Zweifwegverkehr zwischen Luftfunkstellen auf einem dafür besonders festgelegten Bord-Bord Kanal, um Luftfunkstellen über dem Ozean und entlegenen Gegenden, außerhalb der Reichweite von UKW-Bodenstationen, den Austausch notwendiger betrieblicher Informationen und der Behebung betrieblicher Probleme zu ermöglichen.
7. **Kraftstoffmindestmenge:**
Begriff 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.
8. **Bewegungsfläche:**
Der Teil eines Flugplatzes, der für Start und Landung sowie für das Rollen von Luftfahrzeugen zu benutzen ist, bestehend aus dem Rollfeld und dem Vorfeld/den Vorfeldern.
9. **Rollbahn:**
Ein festgelegter Weg auf einem Landflugplatz für das Rollen von Luftfahrzeugen, der dazu bestimmt ist, eine Verbindung zwischen einem Teil des Flugplatzes und einem anderen herzustellen.
10. **Rollfeld:**
Der Teil eines Flugplatzes, der für Start und Landung sowie für das Rollen von Luftfahrzeugen zu benutzen ist, ausgenommen Vorfelder.
11. **Zwischenhalteposition ("IHP"):**
Ein festgelegter Ort auf einer Rollbahn, an dem

Appendix 2

DEFINITIONS

1. **Aeronautical mobile service:**
A mobile service between aeronautical stations and aircraft stations, or between aircraft stations, in which survival craft stations may participate; emergency position-indicating radio beacon stations may also participate in this service on designated distress and emergency frequencies.
2. **Aeronautical station:**
A land station in the aeronautical mobile service. In certain instances, an aeronautical station may be located, for example, on board ship or on a platform at sea.
3. **Aircraft station:**
A mobile station in the aeronautical mobile service, other than a survival craft station, located on board of an aircraft.
4. **Air-ground-communication:**
Two-way communication between aircraft and stations or locations on the surface of the earth.
5. **Ground-to-air communication:**
One-way communication from stations or locations on the surface of the earth to aircraft stations.
6. **Interpilot air-to-air communication:**
Two-way communication on a designated air-to-air channel to enable aircraft stations engaged in flights over remote and oceanic areas out of range of VHF ground stations to exchange necessary operational information and to facilitate the resolution of operational problems.
7. **Minimum fuel:**
Means a term used to describe a situation in which an aircraft's fuel supply has reached a state where the flight is committed to land at a specific aerodrome and no additional delay can be accepted.
8. **Movement area:**
Means that part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, consisting of the manoeuvring area and the apron(s).
9. **Taxiway:**
Means a defined path on a land aerodrome established for the taxiing of aircraft and intended to provide a link between one part of the aerodrome and another.
10. **Manoeuvring area:**
Means that part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, excluding aprons.
11. **Intermediate holding position (IHP):**
Means a designated position on a taxiway at which

- | | |
|---|---|
| <p>rollende Luftfahrzeuge und Fahrzeuge anhalten und warten müssen, sofern sie von der Flugplatzkontrollstelle nur bis zu dieser Freigabegrenze freigegeben wurden.</p> <p>12. Nachgelagerte Freigabe:
Eine Freigabe, die einem Luftfahrzeug von einer Flugverkehrskontrollstelle erteilt wird, die zum derzeitigen Zeitpunkt nicht die Kontrolle über dieses Luftfahrzeug ausübt.
(Wird in Österreich nicht angewandt)</p> <p>13. Gebiet mit Funkkommunikationspflicht (RMZ):
Ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem das Mitführen und der Betrieb von Funkkommunikationsausrüstung vorgeschrieben ist.</p> <p>14. Lotse-Pilot-Datenlinkverbindung (CPDLC): Ein Kommunikationsmittel zwischen Lotse und Pilot, bei dem Datenlinkverbindungen in der Kommunikation der Flugverkehrskontrolle eingesetzt werden.</p> | <p>taxiing aircraft and vehicles shall stop and hold, unless otherwise authorised by the aerodrome control tower.</p> <p>12. Downstream clearance:
Means a clearance issued to an aircraft by an air traffic control unit that is not the current controlling authority of that aircraft.

(Not used in Austria)</p> <p>13. Radio mandatory zone (RMZ):
Means an airspace of defined dimensions wherein the carriage and operation of radio equipment is mandatory.</p> <p>14. Controller-pilot data link communications (CPDLC):
Mean a means of communication between controller and pilot, using data link for ATC communications.</p> |
|---|---|

Weitere Begriffsbestimmungen finden sich im AIP AUSTRIA ENR 1.3 Further definitions can be found in AIP AUSTRIA ENR 1.3

Anlage 3 / Appendix 3

A-1 ABKÜRZUNGEN ZUR ÜBERMITTLUNG VON WETTERMELDUNGEN/ABBREVIATIONS FOR TRANSMISSIONS OF MET MESSAGES

A-1.1 Nachfolgende Abkürzungen sind ICAO DOC 10066, ICAO DOC 8400, ICAO DOC 9377, ICAO Annex 3 und AIP Österreich entnommen und sind bei der Übermittlung von Wettermeldungen zu verwenden. *Kursiv geschriebene Textstellen dienen als Erläuterung und sind nicht zu übermitteln.*

Anmerkung: Die korrekte Aussprache der englischen Zahlen wurde der Einfachheit halber nicht berücksichtigt: z.B.: THREE/TREE, NINE/NINER...

A-1.1 The abbreviations in this appendix are part of ICAO DOC 10066, ICAO DOC 8400, ICAO DOC 9377, ICAO Annex 3 and AIP Österreich, they are to be used for transmissions of met messages. *Italic texts are for explanation only and do not have to be transmitted.*

Note: The correct pronunciation of English numbers is not given attention, e.g. THREE/TREE, NINE/NINER...

Tabelle AA-1

Table AA-1

A		
A	<i>Kennung für QNH in Zoll in METAR/ SPECI</i>	<i>Indicator for QNH in inches in METAR/SPECI</i>
ABV	ÜBER	ABOVE
AAL	ÜBER FLUGPLATZHÖHE	ABOVE AERODROME LEVEL
AC	ALTOCUMULUS	ALTOCUMULUS
AFT..	NACH	AFTER
AGL	ÜBER GRUND	ABOVE GROUND LEVEL
AIREP	AIR REPORT	AIR REPORT
AIRMET	<i>Informationen, die Streckenwettererscheinungen betreffen und die Einfluss auf die Sicherheit von Flügen im unteren Luftraum haben können</i>	<i>Information concerning enroute weather phenomena which may affect the safety of low-level aircraft operations</i>
AMD	<i>BERICHTIGEN/IGT ERGÄNZEN/ERGÄNZT, VERBESSERN/ERT (verwendet um eine ergänzte/berichtigte Meldung anzuzeigen; Meldungskennung</i>	<i>AMEND/ED (used to indicate amended meteorological message; message type indicator</i>
AMSL	ÜBER MITTLEREM MEERESSPIEGEL	ABOVE MEAN SEA LEVEL
APCH	ANNÄHERND	APPROACH/ING
APRX	UNGEFÄHR	APPROXIMATE/LY
ARP	AIR REPORT (Meldungskennung)	AIR REPORT (message type indicator)
ARP	FLUGHAFENBEZUGSPUNKT	AERODROME REFERENCE POINT
ARS	SPECIAL AIR REPORT (Meldungskennung)	SPECIAL AIR REPORT (message type indicator)
AS	ALTOSTRATUS	ALTOSTRATUS
AT	UM (Zeit)	AT (time)
ATIS	<i>ATIS (automatische Ausstrahlung von Lande- und Startinformationen. Die automatische Übermittlung aktueller Routineinformationen an ankommende und abfliegende Luftfahrzeuge während des ganzen Tages oder während veröffentlichter Sendezeiten: a) (D-ATIS): Bereitstellung der ATIS über Datalink, b) Sprach-ATIS: Bereitstellung der ATIS mittels ständiger und sich wiederholender Sprach-Rundsendungen)</i>	<i>ATIS (automatic terminal information service means the automatic provision of current, routine information to arriving and departing aircraft throughout 24 hours or a specified portion thereof: (a) D-ATIS means the provision of ATIS via data link; (b) VOICE ATIS means the provision of ATIS by means of continuous and repetitive voice broadcasts)</i>

AUTO ASHTAM	AUTOMATISCH <i>Spezielle Serie von NOTAM in einem bestimmten Format, Änderung der Aktivität eines Vulkans, eine Eruption und/oder einer Vulkanaschewolke, die für den Flugbetrieb von Bedeutung ist</i>	AUTOMATIC <i>Special series NOTAM notifying by means of a specific format, change in activity of a volcano, a volcanic eruption and/or volcanic ash cloud that is of significance to aircraft operations</i>
B		
BA BASE BCFG BECMG BFR BKN BL.. BLO BLW BR BTL BTN	BREMSWIRKUNG WOLKENUNTERGRENZE NEBELSCHWADEN ÄNDERUNG VOR STARK BEWÖLKT TREIBEN (<i>gefolgt von DU, SA, SN</i>) UNTERHALB VON WOLKEN UNTERHALB FEUCHTER DUNST ZWISCHEN WOLKENSCHICHTEN ZWISCHEN	BRAKING ACTION BASE (<i>cloud base</i>) FOG PATCHES BECOMING BEFORE BROKEN BLOWING (<i>followed by DU, SA, SN</i>) BELOW CLOUDS BELOW MIST BETWEEN LAYERS BETWEEN
C		
C CAT CAVOK* CB CC CI CLD CLRD CLSD CM CONS CS CU CUF	CELSIUSGRADE TURBULENZ IM WOLKENFREIEN RAUM, KATEGORIE KAV-OH-KAY (<i>Sicht, Bewölkung und gegenwärtiges Wetter, besser als vorgeschriebene Werte oder Bedingungen</i>) CEE BEE CIRROCUMULUS CIRRUS WOLKE/N GEREINIGT GESCHLOSSEN ZENTIMETER UNUNTERBROCHEN CIRROSTRATUS CUMULUS CUMULIFORM	DEGREES CELSIUS (<i>centigrade</i>) CLEAR AIR TURBULENCE, CATEGORY KAV-OH-KAY (<i>Visibility, cloud and present weather better than prescribed values or conditions</i>) CEE BEE CIRROCUMULUS CIRRUS CLOUD/S CLEANED CLOSED CENTIMETRE CONTINUOUS CIRROSTRATUS CUMULUS CUMULIFORM
* Wenn die folgenden Bedingungen zum Zeitpunkt der Beobachtung gleichzeitig auftreten: a) Sichtweite 10 km oder mehr, und die geringste Sicht wird nicht gemeldet; b) keine Wolke von operativer Bedeutung c) Kein Wetter von Bedeutung für den Luftverkehr gemäß ICAO Anhang 3, 4.4.2.3, 4.4.2.5 und 4.4.2.6 müssen Informationen zu Sichtweite, Pistensichtweite, aktuellem Wetter, Wolkenmenge, -art und -höhe in allen meteorologischen Berichten durch den Begriff "CAVOK" ersetzt werden.		
* When the following conditions occur simultaneously at the time of observation: a) visibility 10 km or more, and the lowest visibility is not reported; b) no cloud of operational significance c) no weather of significance to aviation as given in ICAO Annex 3, 4.4.2.3, 4.4.2.5 and 4.4.2.6 information on visibility, runway visual range, present weather and cloud amount, type and height shall be replaced in all meteorological reports by the term "CAVOK".		
D		
D DNEB DIF DP DR.. DRSA	ABSINKEND (<i>Tendenz in RVR während der vorherigen 10 Minuten</i>) Entnebelungsverfahren DIFFUS, UNSCHARF TAUPUNKT FEGEN (<i>gefolgt von DU, SA, SN</i>) SANDFEGEN	DOWNWARD (<i>tendency in RVR during previous 10 minutes</i>) <i>Fog dispersal operations</i> DIFFUSE DEW POINT LOW DRIFTING (<i>followed by DU, SA, SN</i>) DRIFTING SAND

DRSN	SCHNEEFEGEN	DRIFTING SNOW
DRDU	STAUBFEGEN	DRIFTING DUST
DS	STAUBSTURM	DUSTSTORM
DTRT	VERSCHLECHTERN/D	DETERIORATE/ING
DU	STAUB	DUST
DUC	DICHTE HOHE WOLKE/N	DENSE UPPER CLOUD
DZ	NIESELN	DRIZZLE
E		
E	OST/EN	EAST/ERN LONGITUDE
ECH	ECHO/S	ECHO/ES
EMBD	EINGEBETTET (<i>um anzugeben, dass CB in andere Wolkenschichten eingebettet sind</i>)	EMBEDDED (<i>to indicate CB embedded in layers of other clouds</i>)
ENR	AUF STRECKE	EN ROUTE
EST	GESCHÄTZT	ESTIMATED
EXC	AUSGENOMMEN	EXCEPT
EXP	ERWARTET	EXPECT/ED/ING
EXTD	(SICH) AUSDEHNEN/D	EXTEND/ING
F		
FBL	LEICHT/ER (<i>anzuwenden um die Intensität der Wettererscheinungen aufzuzeigen, statische Wirbelsturmstörungen usw., FBL RA = leichter Regen</i>)	LIGHT (<i>used to indicate the intensity of weather phenomena, interference or static reports, e.g. FBL RA = light rain</i>)
FC	TRICHTERWOLKEN (<i>Wirbelsturm oder Wasserhose</i>)	FUNNEL CLOUD (<i>tornado or waterspout</i>)
FCST	WETTERVORHERSAGE	FORECAST
FEW	LEICHT BEWÖLKT	FEW
FG	NEBEL	FOG
FLG	BLITZEND, BLINKEND	FLASHING/FLUCTUATION/
FLUC	SCHWANKEND; SCHWANKUNG; GESCHWANKT	FLUCTUATED
FM	VON (<i>gefolgt von der Zeit wann der Beginn des Wetterwechsels vorhergesagt ist</i>)	FROM (<i>followed by time at which weather change is forecast to begin</i>)
FNA	ENDANFLUG	FINAL APPROACH
FRQ	HÄUFIG	FREQUENT
FU	RAUCH	SMOKE
FZ	GEFRIEREND	FREEZING
FZDZ	GEFRIERENDES NIESELN	FREEZING DRIZZLE
FZFG	GEFRIERENDER NEBEL	FREEZING FOG
FZRA	GEFRIERENDER REGEN	FREEZING RAIN
G		
G...	MAXIMUM (<i>Windspitzen in METAR, SPECI, TAF</i>)	GUSTING (<i>followed by figures in METAR, SPECI, TAF</i>)
GAFOR	GAFOR (<i>Streckenflugwettervorhersage für die nach VFR operierende Allgemeine Luftfahrt</i>)	GAFOR (<i>general aviation forecast</i>)
GAMET	GAMET (<i>Gebietswettervorhersage für Flüge im unteren Luftraum</i>) Anmerkung: <i>Der GAMET Österreich wurde mit 10. November 2016 eingestellt und durch die Low-Level Significant Weather Chart Alps (Low-Level SWC Alps) ersetzt.</i>	GAMET Area (<i>forecast for low-level flights</i>) Note: <i>The GAMET Austria was replaced by the Low-Level Significant Weather Chart Alps (Low-Level SWC Alps) with effect from November 10th, 2016.</i>
GND	GRUND (<i>Boden, bezogen auf Erdoberfläche</i>)	GROUND
GR	HAGEL, GRAUPEL	HAIL or SOFT HAIL
GS	REIFGRAUPEL	SMALL HAIL and/or SNOW PELLETS

H		
H...	(SIGNIFIKANTE) WELLENHÖHE (<i>gefolgt von Zahlen in METAR, SPECI</i>)	(SIGNIFICANT) WAVE HEIGHT (<i>followed by figures in METAR, SPECI</i>)
HPA	HECTOPASKAL	HECTOPASCAL
HVY	STARK, HEFTIG (<i>verwendet um die Intensität der Wettererscheinung anzuzeigen, z.B. HVY RA = starker Regen</i>)	HEAVY (<i>used to indicate the intensity of weather phenomena, e.g. HVY RA = heavy rain</i>)
HWS	HORIZONTALE WINDSCHERUNG	HORIZONTAL WIND SHEAR
HZ	TROCKENER DUNST	HAZE
I		
ICE	VEREISUNG	ICING
INC	IN WOLKEN	IN CLOUD/S
INS	ZOLL	INCH/ES
INTSF	(SICH) VERSTÄRKEND	INTENSIFY/ING
INTST	INTENSITÄT	INTENSITY
IR	EIS AUF PISTE	ICE ON RUNWAY
ISA	INTERNATIONALE STANDARD	INTERNATIONAL STANDARD
	ATMOSPHERE	ATMOSPHERE
ISOL	VEREINZELT	ISOLATED
J		
JTST	STRAHLSTROM	JETSTREAM
L		
L	TIEFDRUCKGEBIET/ TIEFDRUCKZENTRUM	LOW PRESSURE AREA/ CENTRE OF LOW PRESSURE
LCA	LOKAL/ÖRTLICH/ORT/GELEGEN	LOCAL/LY <i>or</i> LOCATED/LOCATION
LDG	LANDUNG	LANDING
LGT	LICHT/BELEUCHTUNG	LIGHT/LIGHTING
LINE	LINIE (<i>verwendet in SIGMET</i>)	LINE (<i>used in SIGMET</i>)
LV	SCHWACH UND VARIABEL (<i>in Bezug auf Wind</i>)	LIGHT AND VARIABLE (<i>relating to wind</i>)
LYR	SCHICHT/GESCHICHTET	LAYER/ED
M		
...M	METER (<i>mit vorausgestellten Ziffern</i>)	METRES (<i>preceded by figures</i>)
M...	MINIMUM (RVR, <i>gefolgt von Zahlen in METAR, SPECI</i>)	MINIMUM (RVR, <i>followed by figures in METAR, SPECI</i>)
M...	MINUS (<i>Temperatur in METAR, SPECI</i>)	MINUS (<i>temperature in METAR/SPECI</i>)
MAX	MAXIMUM	MAXIMUM (<i>wind, RVR</i>)
MBST	STARKER ABWIND	MICROBURST
MET	METEROLOGIE/LOGISCH	METEOROLOGY/ICAL
METAR	METAR (<i>Routine - Flugwetterbeobachtungsmeldung – verschlüsselt</i>)	METAR (<i>Aerodrome routine meteorological report in meteorological code</i>)
METAR COR	KORRIGIERTER METAR	CORRECTED METAR
MET REP	MET REPORT (<i>lokale Flugwetterbeobachtungsmeldung in abgekürzter Normalsprache</i>)	MET REPORT (<i>Local routine meteorological report (in abbreviated plain language)</i>)
MIFG	FLACHER BODENNEBEL	SHALLOW FOG
MNM	MINIMUM (<i>Wind, RVR</i>)	MINIMUM (<i>wind, RVR</i>)
MOD	MÄSSIG (<i>anzuwenden um die Intensität von Wettererscheinungen, statische Störungen usw. anzuzeigen, z.B. MOD RA = mäßiger Regen</i>)	MODERATE (<i>used to indicate the intensity of weather phenomena, interference or static reports e.g. MODRA= MODERATE RAIN</i>)
MON	ÜBER BERGEN	ABOVE MOUNTAINS
MOV	(SICH) BEWEGEN/D	MOVING/MOVEMENT
MS	MINUS	MINUS
MT	BERG	MOUNTAIN
MTW	GEBIRGSWELLEN	MOUNTAIN WAVES

MWO	METEOROLOGISCHES BEOBACHTUNGSBÜRO (<i>für eine oder mehrere FIR/S</i>)	METEOROLOGICAL WATCH OFFICE (<i>for one or several FIR/S</i>)
MX	GEMISCHTER EISANSATZ (<i>Raueis und Klareis</i>)	MIXED TYPE OF ICE INFORMATION (<i>white and clear</i>)
N		
N	KEINE MARKANTE TENDENZ (<i>in RVR während der letzten 10 min</i>)	NO DISTINCT TENDENCY (<i>in RVR during previous 10 min</i>)
N	NORD/EN	NORTH/ERN LATITUDE
NB	NÖRDLICHE RICHTUNG	NORTHBOUND
NC	KEINE ÄNDERUNG	NO CHANGE
NCD	KEINE WOLKEN FESTGESTELLT (<i>verwendet in automatischen METAR/SPECI</i>)	NO CLOUD DETECTED (<i>used in automated METAR/SPECI</i>)
NDV	KEINE RICHTUNGSÄNDERUNG VERFÜGBAR	NO DIRECTIONAL VARIATIONS AVAILABLE
NE	NORDOST	NORTHEAST
NEB	NORDOSTWÄRTS	NORTH-EASTBOUND
NIL	NICHTS/ICH HABE NICHTS AN SIE ZU SENDEN/KEINE MELDUNG	NIL/ I HAVE NOTHING TO SEND TO YOU/NIL REPORT
NOSIG	KEINE MARKANTE ÄNDERUNG (<i>zur Verwendung in TREND- Landewettervorhersagen</i>)	NO SIGNIFICANT CHANGE (<i>used in trend-type landing forecasts</i>)
NML	NORMAL	NORMAL
NR	NICHT GEMELDET (<i>in der Pistenzustandsmeldung: Wenn der Belag nicht gemeldet wird, ist dies durch das Einfügen von "NR" für das entsprechende(n) Pistendrittel zu vermerken</i>)	NOT REPORTED (<i>in runway condition report: When the conditions are not reported, this shall be signified by the insertion of 'NR' for the appropriate runway third (s)</i>)
NS	NIMBOSTRATUS	NIMBOSTRATUS
NSC	KEINE MARKANTEN WOLKEN	NIL SIGNIFICANT CLOUD
NSW	KEIN MARKANTES WETTER	NIL SIGNIFICANT WEATHER
NW	NORDWEST	NORTH-WEST
NWB	NORDWESTWÄRTS	NORTH-WESTBOUND
O		
OBS	BEOBACHTEN/T	OBSERVE/D
OBSC	UNDEUTLICH, UNKLAR	OBSCURE/D, OBSCURING
OCNL	GELEGENTLICH	OCCASIONAL/LY
OPA	UNDURCHSICHTIG/RAUEISBILDUNG	OPAQUE, WHITE TYPE OF ICE FORMATION
OVC	WOLKENDECKE GESCHLOSSEN, BEDECKT	OVERCAST
P		
P...	GRÖßER ALS (<i>von Windgeschwindigkeit oder RVR, gefolgt von Zahlen in METAR/SPECI</i>)	ABOVE/MORE THAN (<i>value of wind speed or RVR (followed by figures in METAR/SPECI)</i>)
PIREP	PILOTENMELDUNG	PILOTS REPORT
PL	EISKÖRNER	ICE PELLETS
PO	STAUB- ODER SANDWIRBEL	DUST/SAND WHIRLS
PRFG	FLUGPLATZ TEILWEISE MIT NEBEL BEDECKT	AERODROME PARTIALLY COVERED WITH FOG
PROB	WAHRSCHEINLICHKEIT	PROBABILITY
PS	PLUS	PLUS
Q		
Q	QNH (<i>Kennung für QNH in Hektopascal in METAR/SPECI</i>)	QNH (<i>Indicator for QNH in hectopascal in METAR/SPECI</i>)
QNH	Höhenmesser-Skaleneinstellung, um am Boden die Flugplatzhöhe zu erhalten	Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground

QFE	QFE (<i>Luftdruck in Flugplatzhöhe (oder an der Pistenschwelle)</i>)	QFE (<i>Atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold)</i>)
R		
R	<i>Kennung für RVR in METAR oder SPECI</i>	<i>Indicator for RVR in METAR/SPECI</i>
R..	<i>PISTE (gefolgt von Zahlen in METAR/SPECI)</i>	<i>RUNWAY (followed by figures in METAR/SPECI)</i>
R88	ALLE PISTEN	ALL RUNWAYS
RA	REGEN	RAIN
RAG	ZERRISSEN	RAGGED
RCAM	PISTENZUSTANDSKENNZAHL -MATRIX (eine besondere Matrix, mit der die Pistenzustandskennzahl (Runway condition code, RWYCC) ermittelt werden kann, unter Verwendung bestimmter Verfahren, ausgehend von einem Satz beobachteter Pistenzustandsbedingungen und Pilotenmeldungen der Bremswirkung)	RUNWAY CONDITION ASSESSMENT MATRIX (means a matrix allowing the assessment of the runway condition code (RWYCC), using associated procedures, from a set of observed runway surface conditions and pilot report of braking action)
RCR	PISTENZUSTANDSMELDUNG (eine umfassende standardisierte Meldung betreffend den Oberflächenzustand der Piste und dessen Einfluss auf die Flugzeugleistung bei Start und Landung)	RUNWAY CONDITION REPORT (means a comprehensive standardised report relating to runway surface condition and its effect on the aeroplane landing and take-off performance)
RDOACT	RADIOAKTIV	RADIOACTIVE
RE	VOR KURZEM (<i>anzuwenden, um Wettererscheinungen der letzten Stunde näher zu bestimmen, z.B. RERA = vor kurzem Regen</i>)	RECENT (<i>used to qualify weather phenomena during the last hour the e.g. RERA = RECENT RAIN</i>)
REP	MELDUNG, GEMELDET, MELDEPUNKT	REPORT/ED REPORTING POINT
RMK	ANMERKUNG	REMARK
ROFOR	<i>Streckenwettervorhersage verschlüsselt</i>	<i>Route forecast (code form)</i>
RTD	VERS PÄTET (<i>verwendet zur Bezeichnung verspäteter Wettermeldungen; Meldungskennung</i>)	DELAYED (<i>used to indicate delayed meteorological message; message type designator</i>)
RVR	PISTENSICHTWEITE	RUNWAY VISUAL RANGE
RWYCC	PISTENZUSTANDSKENNZAHL (eine 1-stellige Kennzahl, die in der Pistenzustandsmeldung verwendet wird, und die den Einfluss des Pistenzustands auf die Flugzeugleistung beim Abbremsen und laterale Steuerbarkeit beschreibt)	RUNWAY CONDITION CODE (means a number, to be used in the runway condition report, that describes the effect of the runway surface condition(s) on the aeroplane deceleration performance and lateral control)
S		
S	SÜD/EN, SÜDLICHE BREITE	SOUTH/ERN LATITUDE
S	SONDERBEOBACHTUNGEN	SPECIAL OBSERVATIONS
S...	MEERESZUSTAND (<i>gefolgt von Zahlen in METAR/SPECI</i>)	STATE OF THE SEA (<i>followed by figures in METAR/SPECI</i>)
SA	SAND	SAND
SB	IN SÜDLICHE RICHTUNG	SOUTHBOUND
SC	STRATOCUMULUS	STRATOCUMULUS
SCT	MITTEL BEWÖLKT	SCATTERED
SE	SÜDOST/ÖSTLICH	SOUTH-EASTBOUND
SEV	HEFTIG/SCHWER (<i>anzuwenden, um in Meldungen Vereisung, Turbulenz usw. näher zu bestimmen</i>)	SEVERE (<i>used e.g. to qualify icing and turbulence reports</i>)
SFC	(OBER)FLÄCHE/BODEN	SURFACE
SG	SCHNEEGRIESEL	SNOW GRAINS

SH..	SCHAUER (<i>gefolgt von RA, SN, PE, SN, GR, GS oder eine Kombination derer, z.B. SHARSN = Schneeregenschauer</i>)	SHOWER/S (<i>followed by RA = rain, SN = snow, PL = ice pellets, GR = hail, GS = small hail and/or snow pellets or combinations thereof, e.g. showers of rain and snow = SHRASN</i>)
SIG SIGMET	MARKANT <i>Meldungen über Wettererscheinungen auf der Strecke, welche sich auf die Sicherheit von Flugbewegungen auswirken können</i>	SIGNIFICANT <i>Information concerning enroute weather and other phenomena in the atmosphere that may affect the safety of aircraft operations</i>
SN SNOCLO SNOWTAM	SCHNEE GESCHLOSSEN WEGEN SCHNEE <i>Ein NOTAM einer besonderen Serie, mit der unter Verwendung eines Standardformats der Oberflächenzustand in Bezug auf das Vorhandensein oder das Nichtmehrvorhandensein gefährlicher Zustände gemeldet wird, die auf Schnee, Eis, Schneematsch, Reif, stehendes Wasser oder Wasser in Verbindung mit Schnee, Schneematsch, Eis oder Reif auf der Bewegungsfläche zurückzuführen sind.</i>	SNOW CLOSED DUE TO SNOW <i>Means a special series NOTAM given in a standard format, which provides a surface condition report notifying the presence or cessation of hazardous conditions due to snow, ice, slush, frost, standing water or water associated with snow, slush, ice, or frost on the movement area.</i>
SPECI	SPECI (<i>Sonderflugwettermeldung im METAR Format zur internationalen Verbreitung</i>)	SPECI (<i>Aerodrome special meteorological report in METAR code for international dissemination</i>)
SPECI COR	CORRECTED SPECI (<i>korrigierte Sonderflugmeldung im METAR Format (verschlüsselt) zur internationalen Verbreitung</i>)	CORRECTED SPECI (<i>Aerodrome special meteorological report in METAR code for international dissemination</i>)
SPECIAL	SPECIAL <i>Sonderflugwettermeldung in Normalsprache (MET REPORT Format) zur nationalen Verbreitung</i>	SPECIAL <i>Local special meteorological report in abbreviated plain language (MET REPORT Format) for national dissemination</i>
SPOT	SPOT WIND (<i>Wind an einem bestimmten Punkt</i>)	SPOT WIND
SQ	BÖ	SQUALL
SQL	BÖENLINIE	SQUALL LINE
SS	SANDSTURM	SANDSTORM
SS	SONNENUNTERGANG	SUNSET
SSE	SÜDSÜDOST	SOUTH-SOUTH-EAST
ST	STRATUS	STRATUS
STF	STRATIFORM	STRATIFORM
STN	STATION	STATION
STNR	GLEICHBLEIBEND, STATIONÄR	STATIONARY
SW	SÜDWEST	SOUTH-WEST
SWB	SÜDWESTWÄRTS	SOUTH-WESTBOUND
T		
T	TEMPERATUR	TEMPERATURE
TA	ÜBERGANGSHÖHE	TRANSITION ALTITUDE
TAIL	RÜCKENWIND	TAIL WIND
TAF	TAF (<i>Flugplatzwettervorhersage</i>)	TAF (<i>Aerodrome forecast (in meteorological code)</i>)
TC	TROPISCHER ZYKLON	TROPICAL CYCLONE
TCU	HOCHAUFTÜRMENDER CUMULUS	TOWERING CUMULUS
TEMPO	VORÜBERGEHEND	TEMPORARY/ILY
TDO	TORNADO	TORNADO
THR	SCHWELLE	THRESHOLD
TL..	BIS (<i>gefolgt von der Zeit bei der die vorhergesagte Wetteränderung beendet ist</i>)	TILL (<i>followed by time by which weather change is forecast to end</i>)

TN	MINIMUMTEMPERATUR (gefolgt von Zahlen in TAF)	MINIMUM TEMPERATURE (followed by figures in TAF)
TOP	WOLKENOBERGRENZE	CLOUD TOP
TREND	TREND (Landwettervorhersage)	TREND (Landing forecast)
TS..	GEWITTER (gefolgt durch RA = Regen, SN = Schnee, PE = Eiskörner, GR = Hagel, GS = Reifgraupel und/oder Schneekörner oder eine Kombination derer, z.B. TSRASN = Gewitter mit Regen und Schnee)	THUNDERSTORM (followed by RA = rain, SN = snow, PE = ice pellets, GR = hail, GS = small hail and/or snow pellets or combinations thereof, e.g. TSRASN = thunderstorm with rain and snow)
TURB	TURBULENZ/EN	TURBULENCE
TSUNAMI	TSUNAMI (verwendet in Flugplatzwarnungen)	TSUNAMI (used in aerodrome warnings)
TX	MAXIMALTEMPERATUR (gefolgt von Zahlen in TAF)	MAXIMUM TEMPERATURE (followed by figures in TAF)
TYPH	TAIFUN	TYPHOON
U		
U	ANSTEIGEND (Tendenz in RVR während der vorherigen 10 Minuten)	UPWARD (tendency in RVR during previous 10 minutes)
UNL	UNBEGRENZT	UNLIMITED
UP	NICHT DEFINIERTER NIEDERSCHLAG (verwendet in automatischen METAR/SPECI)	UNIDENTIFIED PRECIPITATION (used in automated METAR/SPECI)
V		
..V..	VARIABEL (gefolgt von und vorangestellt vor Zahlen in METAR/SPECI, z.B. 350V070)	VARYING (preceded and followed by figures in METAR/SPECI, e.g. 350V070)
VA	VULKANASCH	VOLCANIC ASH
VAL	IN TÄLERN	IN VALLEYS
VC	(IN DER) UMGEBUNG (des Flugplatzes, gefolgt durch FG - Nebel, PO - Staub/Sandwirbel, BLDU = Staubtreiben, BLSA = Sandtreiben oder BLSN = Schneetreiben, DS = Staubsturm, TS = Gewitter oder VA = Vulkanasche, z.B. VCFG - Nebel in der Umgebung)	(IN) VICINITY (of the aerodrome, followed by FG = fog, FC = funnel cloud, SH = shower, PO = dust/sand whirls, BLDU = blowing dust, BLSA = blowing sand, BLSN = blowing snow, DS = duststorm, SS = sandstorm, TS = thunderstorm or VA = volcanic ash, e.g. VCFG = vicinity fog)
VCY	(IN DER) UMGEBUNG	VICINITY
VER	VERTIKAL	VERTICAL
VIS	SICHT	VISIBILITY
VOLMET	Wetterinformation für Luftfahrzeuge im Flug	Meteorological information for aircraft in flight
VRB	VARIABEL	VARIABLE
VV...	VERTIKALSICHT (gefolgt von Zahlen in METAR/SPECI)	VERTICAL VISIBILITY (followed by figures in METAR/SPECI)
VWS	VERTIKALE WINDSCHERUNG	VERTICAL WIND SHEAR
W		
W	WEST/EN	WEST/ERN
WARN	WARNUNG	WARNING
WB	WESTWÄRTS	WESTBOUND
WDI	WINDRICHTUNGSANZEIGER	WIND DIRECTION INDICATOR
WDSPR	WEITVERBREITET	WIDESPREAD
WITEM	Höhenwind- und Temperaturvorhersage für die Luftfahrt	Forecast upperwind and temperature for aviation
WKN	SCHWÄCHER WERDEND	WEAKEN/ING
WRNG	WARNUNG	WARNING
WS	WINDSCHERUNG	WIND SHEAR
WSPD	WINDGESCHWINDIGKEIT	WIND SPEED
WTSPT	WASSERHOSE	WATERSPOUT
WX	WETTER	WEATHER

WXR	WETTERRADAR	WEATHER RADAR
X		
XS	ATMOSPHERISCHE STÖRUNGEN	ATMOSPHERICS
Z		
Z	UTC (<i>koordinierte Weltzeit</i>)	UTC (<i>coordinated universal time</i>)

A-1.2 VARIOUS INPUT DATA FROM METAR OR SPECI AND TRANSMISSION/ 1.2 DIVERSE DATEN AUS METAR ODER SPECI UND DEREN ÜBERMITTLUNG

A-1.2.1 IDENTIFICATION OF THE TYPE OF REPORT/MELDUNGSKENNUNG

METAR	METAR	METAR
METAR COR	KORRIGIERTER METAR	CORRECTED METAR
SPECI	SPECI	SPECI
SPECI COR	KORRIGIERTER SPECI	CORRECTED SPECI

A-1.2.2 LOCATION INDICATOR/KENNUNG DES FLUGPLATZES

LOWI	INNSBRUCK	INNSBRUCK
LOWW	WIEN	VIENNA

A-1.2.3 TIME OF OBSERVATION/BEOBACHTUNGSZEITPUNKT

261530Z	EINS FÜNF DREI NULL	ONE FIVE THREE ZERO
---------	---------------------	---------------------

A-1.2.4 AUTOMATIC OBSERVATION INDICATOR AND MISSING REPORT INDICATOR/ KENNUNG FÜR AUTOMATISCHER BEOBACHTUNGSZEITPUNKT UND KENNUNG FÜR “KEINE MELDUNG“

AUTO	AUTOMATISCHE MELDUNG	AUTOMATIC
NIL	KEINE MELDUNG	NIL REPORT

A-1.2.5 WIND/WIND

14075GP99KT	WIND EINS VIER NULL GRAD SIEBEN FÜNF KNOTEN MAXIMUM MEHR ALS NEUN NEUN KNOTEN	WIND ONE FOUR ZERO DEGREES SEVEN FIVE KNOTS GUSTING TO ABOVE NINE NINE KNOTS
26006G10MPS	WIND ZWO SECHS NULL GRAD NULL SECHS MAXIMUM EINS NULL METER PRO SEKUNDE	WIND TWO SIX ZERO DEGREES ZERO SIX GUSTING TO ONE ZERO METRES PER SECOND
06045G60KT	WIND NULL SECHS NULL GRAD VIER FÜNF MAXIMUM SECHS NULL KNOTEN	WIND ZERO SIX ZERO DEGREES FOUR FIVE GUSTING TO SIX ZERO KNOTS
13007KT 090V170	WIND EINS DREI NULL GRAD NULL SIEBEN KNOTEN VARIABEL ZISCHEN NULL NEUN NULL UND EINS SIEBEN NULL GRAD	WIND ONE THREE ZERO DEGREES ZERO SEVEN KNOTS VARYING BETWEEN ZERO NINE ZERO AND ONE SEVEN ZERO DEGREES
00000KT 00000MPS	WINDSTILLE WINDSTILLE	WIND CALM WIND CALM

A-1.2.6 VISIBILITY/SICHT

0	SICHT WENIGER ALS FÜNF NULL METER	VISIBILITY BELOW FIVE ZERO METRES
100	SICHT EINHUNDERT METER	VISIBILITY ONE HUNDRED METRES
450	SICHT VIER FÜNF NULL METER	VISIBILITY FOUR FIVE ZERO METRES
4900	SICHT VIER TAUSEND NEUN HUNDERT METER	VISIBILITY FOUR THOUSAND NINE HUNDRED METRES
1000	SICHT EIN TAUSEND METER	VISIBILITY ONE THOUSAND METRES

5000	SICHT FÜNF KILOMETER	VISIBILITY FIVE KILOMETRES
9000	SICHT NEUN KILOMETER	VISIBILITY NINE KILOMETRES
9999	SICHT EINS NULL KILOMETER ODER MEHR	VISIBILITY ONE ZERO KILOMETRES OR MORE
0900NE	MINIMUMSICHT NEUN HUNDERT METER NACH NORDOST	MINIMUM VISIBILITY NINE HUNDRED METRES TO NORTH-EAST

A-1.2.7 RVR/RVR

R25/0400N	RVR PISTE ZWO FÜNF VIER HUNDERT METER KEINE MARKANTE TENDENZ	RVR RUNWAY TWO FIVE FOUR HUNDRED METRES NO DISTINCT TENDENCY
R18L/0650U	RVR PISTE EINS ACHT LINKS SECHS FÜNF NULL METER ANSTIEGEND	RVR RUNWAY ONE EIGHT LEFT SIX FIVE ZERO METRES UPWARD TENDENCY
R18C/0800D	RVR PISTE EINS ACHT CENTER ACHT HUNDERT METER ABSINKEND	RVR RUNWAY ONE EIGHT CENTRE EIGHT HUNDRED METRES DOWNWARD TENDENCY
R18R/P2000	RVR PISTE EINS ACHT RECHTS MEHR ALS ZWO TAUSEND METER	RVR RUNWAY ONE EIGHT RIGHT ABOVE TWO THOUSAND METRES
R32/0200	RVR PISTE DREI ZWO ZWO HUNDERT METER	RVR RUNWAY THREE TWO TWO HUNDRED METRES
R18R/M0050	RVR PISTE EINS ACHT CENTER ACHT HUNDERT METER ABSINKEND	RVR RUNWAY ONE EIGHT RIGHT BELOW FIVE ZERO METRES

A-1.2.8 PRESENT WEATHER AND CLOUD/GEGENWÄRTIGES WETTER UND WOLKEN

VCFG	NEBEL IN DER UMGEBUNG	FOG IN VICINITY
VCSH	SCHAUER IN DER UMGEBUNG	SHOWERS IN VICINITY
VCBLDU	STAUBTREIBEN IN DER UMGEBUNG	BLOWING DUST IN VICINITY
-RADZ BR VCTS	LEICHTER REGEN UND NIESELN, NEBEL, GEWITTER IN DER UMGEBUNG	LIGHT RAIN AND DRIZZLE, MIST, THUNDERSTORM IN VICINITY
+SHRASN	STARKE SCHNEEREGENSCHAUER	HEAVY RAIN AND SNOW SHOWERS/HEAVY SHOWERS OF RAIN AND SNOW/SHOWERS OF HEAVY RAIN AND SNOW
TSUP	GEWITTER MIT NICHT DEFINIERTEM NIEDERSCHLAG	THUNDERSTORM UNIDENTIFIED PRECIPITATION
///020TCU	HOCHAUFTÜRMENDER CUMULUS ZWO TAUSEND FUSS WOLKENMENGE NICHT VERFÜGBAR	CLOUD TOWERING CUMULUS TWO THOUSAND FEET CLOUD AMOUNT NOT AVAILABLE
/////CB	BEWÖLKUNG CEE BEE, WOLKENMENGE UND WOLKENUNTERGRENZE NICHT VERFÜGBAR	CLOUD CEE BEE CLOUD AMOUNT AND HEIGHT OF CLOUD BASE NOT AVAILABLE
SCT///CB	MITTEL BEWÖLKT CEE BEE, WOLKENUNTERGRENZE NICHT VERFÜGBAR	CLOUD SCATTERED CEE BEE HEIGHT OF CLOUD BASE NOT AVAILABLE
FEW020///	LEICHT BEWÖLKT ZWO TAUSEND FUSS WOLKENART NICHT VERFÜGBAR	CLOUD FEW TWO THOUSAND FEET CLOUD TYPE NOT AVAILABLE
///012	BEWÖLKUNG EINS ZWO TAUSEND FUSS WOLKENMENGE NICHT VERFÜGBAR	CLOUD ONE THOUSAND TWO HUNDRED FEET CLOUD AMOUNT NOT AVAILABLE
//	WETTER NICHT VERFÜGBAR	PRESENT WEATHER NOT AVAILABLE
///CU	BEWÖLKUNG CUMULUS WOLKENUNTERGRENZE NICHT VERFÜGBAR	CLOUD CUMULUS CLOUD BASE NOT AVAILABLE
+	STARK, GUT ENTWICKELT (wird bei +FC und +PO verwendet)	HEAVY, WELL DEVELOPED (applies to +FC, +PO)
-	LEICHT	LIGHT

A-1.3 SUPPLEMENTARY INFORMATION/ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

A-1.3.1 RECENT WEATHER/WETTER VOR KURZEM

REFZDZ	VOR KURZEM GEFRIERENDES NIESELN	RECENT FREEZING DRIZZLE
REPL	VOR KURZEM EISKÖRNER	RECENT ICE PELLETS
RESHUP	VOR KURZEM SCHAUER MIT NICHT DEFINIERTEM NIEDERSCHLAG	RECENT SHOWERS UNIDENTIFIED PRECIPITATION

A-1.3.2 WIND SHEAR

WS R03	WINDSCHERUNG PISTE NULL DREI	WIND SHEAR RUNWAY ZERO THREE
WS ALL RWY	WINDSCHERUNG ALLE PISTEN	WIND SHEAR ALL RUNWAYS

A-1.3.3 SEA SURFACE TEMPERATURE AND STATE OF THE SEA OR SIGNIFICANT WAVE HEIGHT/MEERESOBERFLÄCHENTEMPERATUR UND MEERESZUSTAND ODER SIGNIFIKANTE WELLENHÖHE

W15/S2	MEERESOBERFLÄCHENTEMPERATUR EINS FÜNF MEERESZUSTAND ZWO	SEA SURFACE TEMPERATURE ONE FIVE STATE OF THE SEA TWO
--------	--	---

A-1.3.4 EXPECTED TREND OF METEOROLOGICAL CONDITIONS/ERWARTETE ÄNDERUNG DER METEOROLOGISCHEN BEDINGUNGEN

BECMG FM1700 0800 FG	TREND, ÄNDERUNG VON EINS SIEBEN NULL NULL SICHT ACHTHUNDERT METER NEBEL	TREND, BECOMING FROM ONE SEVEN ZERO ZERO VISIBILITY EIGHT HUNDERT METRES FOG
BECMG TL0730 9999 NSW	TREND, ÄNDERUNG BIS NULL SIEBEN DREI NULL SICHT EINS NULL KILOMETER ODER MEHR, KEIN SIGNIFIKANTES WETTER	TREND, BECOMING TILL ZERO SEVEN THREE ZERO VISIBILITY ONE ZERO KILOMETRES OR MORE, NIL SIGNIFICANT WEATHER
TEMPO FM1130 TL1300 +SHRA BKN008CB	TREND, VORÜBERGEHEND VON EINS EINS DREI NULL BIS EINS DREI NULL NULL STARKE REGENSCHAUER STARK BEWÖLKT CEE BEE ACHT HUNDERT FUSS	TREND, TEMPORARY FROM ONE ONE THREE ZERO TILL ONE THREE ZERO ZERO HEAVY RAIN SHOWER, CLOUD BROKEN CEE BEE EIGHT HUNDRED FEET
TEMPO 25020G35KT BECMG AT1800 NSC	TREND, VORÜBERGEHEND WIND ZWO FÜNF NULL GRAD ZWO NULL KNOTEN MAXIMUM DREI FÜNF KNOTEN, ÄNDERUNG UM EINS ACHT NULL NULL KEINE MARKANTEN WOLKEN	TREND, TEMPORARY WIND TWO FIVE ZERO DEGREES TWO ZERO KNOTS GUSTING TO THREE FIVE KNOTS, BECOMING AT ONE EIGHT ZERO ZERO NIL SIGNIFICANT CLOUD

A-1.4 ADDITIONAL INPUT DATA FROM TAF AND AMENDMENTS TO THE TAF/ZUSÄTZLICHE DATEN IN TAF UND ÄNDERUNGEN VON TAF

A-1.4.1 TEMPERATURE/TEMPERATUR

TX34/2516Z TN20/2604Z	MAXIMALTEMPERATUR DREI VIER UM ZWO FÜNF EINS SECHS NULL NULL MINIMUM TEMPERATUR ZWO NULL UM ZWO SECHS NULL VIER NULL NULL	MAXIMUM TEMPERATURE THREE FOUR AT TWO FIVE ONE SIX ZERO ZERO MINIMUM TEMPERATURE TWO ZERO AT TWO SIX ZERO FOUR ZERO ZERO
-----------------------	--	--

A-1.4.2 CHANGE INDICATORS/ÄNDERUNGSKENNUNGEN

BECMG 14101411 0000 1200 OVC010	ÄNDERUNG VON EINS VIER EINS NULL NULL NULL BIS EINS VIER EINS EINS NULL NULL WINDSTILLE SICHT EINTAUSEND ZWO HUNDERT METER	BECOMING FROM ONE FOUR ONE ZERO ZERO ZERO TILL ONE FOUR ONE ONE ZERO ZERO CALM, VISIBILITY ONE THOUSAND TWO
------------------------------------	---	--

FM181800 +SNSH FEW008CB	WOLKENDECKE GESCHLOSSEN EINTAUSEND FUSS FROM ONE EIGHT ONE EIGHT ZERO ZERO HEAVY SNOW SHOWERS, CLOUD FEW EIGHT HUNDRED FEET	HUNDRED METRES CLOUD OVERCAST ONE THOUSAND FEET VON EINS ACHT EINS ACHT NULL NULL STARKE SCHNEESCHAUER LEICHT BEWÖLKT ACHT HUNDERT FUSS
TEMPO 05180520 0400 BLSN	TREND, VORÜBERGEHEND ZWISCHEN NULL FÜNF EINS ACHT NULL UND NULL FÜNF ZWO NULL NULL NULL SICHT VIER HUNDERT METER MÄSSIGES SCHNEETREIBEN	TREND, TEMPORARY BETWEEN ZERO FIVE ONE EIGHT ZERO ZERO AND ZERO FIVE TWO ZERO ZERO ZERO VISIBILITY FOUR HUNDRED METRES MODERATE BLOWING SNOW
PROB40 TEMPO 09060908 0500 FG	WAHRSCHEINLICHKEIT VIER NULL VORÜBERGEHEND ZWISCHEN NULL NEUN NULL SECHS NULL NULL UND NULL NEUN NULL ACHT NULL NULL SICHT FÜNF HUNDERT METER NEBEL	PROBABILITY FOUR ZERO TEMPORARY BETWEEN ZERO NINE ZERO SIX ZERO ZERO AND ZERO NINE ZERO EIGHT ZERO ZERO VISIBILITY FIVE HUNDRED METRES FOG
0000 1200 FZDZ OVC005 PROB30 0507 0400 FZFG OVC002	WINDSTILLE, SICHT EINTAUSEND ZWO HUNDERT METER MÄSSIGES GEFRIERENDES NIESELN WOLKENDECKE GESCHLOSSEN FÜNF HUNDERT FUSS, WAHRSCHEINLICHKEIT DREI NULL ZWISCHEN NULL FÜNF NULL NULL UND NULL SIEBEN NULL NULL SICHT VIER HUNDERT METER GEFRIERENDER NEBEL WOLKENDECKE GESCHLOSSEN ZWOHUNDERT FUSS	CALM, VISIBILITY ONE THOUSAND TWO HUNDRED METRES MODERATE FREEZING DRIZZLE, CLOUD OVERCAST FIVE HUNDRED FEET, PROBABILITY THREE ZERO BETWEEN ZERO FIVE ZERO ZERO AND ZERO SEVEN ZERO ZERO VISIBILITY FOUR HUNDRED METRES, FREEZING FOG, CLOUD OVERCAST TWO HUNDERT FEET
TEMPO 12151217 TSRA SCT010CB PROB40 12161217 +TSGRRA	TREND, VORÜBERGEHEND ZWISCHEN EINS ZWO EINS FÜNF NULL NULL UND EINS ZWO EINS SIEBEN NULL NULL GEWITTER MIT MÄSSIGEM REGEN MITTEL BEWÖLKT EIN TAUSEND FUSS WAHRSCHEINLICHKEIT VIER NULL ZWISCHEN EINS ZWO EINS SECHS NULL NULL UND EINS SIEBEN NULL NULL GEWITTER MIT SCHWEREM HAGEL UND REGEN	TREND, TEMPORARY BETWEEN ONE TWO ONE FIVE ZERO ZERO AND ONE TWO ONE SEVEN ZERO ZERO THUNDERSTORM WITH MODERATE RAIN, CLOUD SCATTERED ONE THOUSAND FEET, PROBABILITY FOUR ZERO BETWEEN ONE TWO ONE SIX ZERO ZERO AND ONE SEVEN ZERO ZERO THUNDERSTORM WITH HEAVY HAIL AND RAIN

A-1.5 BEISPIELE ZUR ÜBERMITTLUNG VON WETTERMELDUNGEN/ EXAMPLES OF TRANSMISSION OF MET MESSAGES

A-1.5.1 METAR

INNSBRUCK-FLUGHAFEN INN LOWI 581M RWY:08/26
SALOWI 121150Z VRB02KT 5000 FEW005 04/02 Q1020

**METAR INNSBRUCK EINS EINS FÜNF NULL WIND VARIABEL ZWO KNOTEN SICHT FÜNF KILOMETER LEICHT
BEWÖLKT FÜNF HUNDERT FUSS TEMPERATUR VIER TAUPUNKT ZWO QNH EINS NULL ZWO NULL**

**METAR INNSBRUCK ONE ONE FIVE ZERO: WIND VARIABLE TWO KNOTS VISIBILITY FIVE KILOMETRES CLOUD
FEW FIVE HUNDRED FEET TEMPERATURE FOUR DEW POINT TWO QNH ONE ZERO TWO ZERO**

SALIPB 031150Z VRB03KT 9999 FEW030 16/10 Q1020 NOSIG

**METAR BOZEN EINS EINS FÜNF NULL WIND VARIABEL DREI KNOTEN SICHT EINS NULL KILOMETER ODER
MEHR, LEICHT BEWÖLKT DREI TAUSEND FUSS TEMPERATUR EINS SECHS, TAUPUNKT EINS NULL QNH EINS
NULL ZWO NULL NOSIG**

METAR BOLZANO ONE ONE FIVE ZERO WIND VARIABLE THREE KNOTS VISIBILITY ONE ZERO KILOMETRES OR MORE CLOUD FEW THREE THOUSAND FEET TEMPERATURE ONE SIX DEWPOINT ONE ZERO QNH ONE ZERO TWO ZERO NOSIG

EGKK 031250Z 20011KT 0350 0500NE VV/// 05/M01 Q1014

METAR GATWICK EINS ZWO FÜNF NULL WIND ZWO NULL NULL GRAD EINS EINS KNOTEN SICHT DREI FÜNF NULL METER MINIMUM SICHT FÜNF HUNDERT METER NACH NORDOSTEN VERTIKALSICHT NICHT VERFÜGBAR TEMPERATUR FÜNF TAUPUNKT MINUS EINS QNH EINS NULL EINS VIER

METAR GATWICK ONE TWO FIVE ZERO WIND TWO ZERO ZERO DEGREES ONE ONE KNOTS VISIBILITY THREE FIVE ZERO METRES MINIMUM VISIBILITY FIVE HUNDRED METRES TO NORTHEAST VERTICAL VISIBILITY NOT AVAILABLE TEMPERATURE FIVE DEW POINT MINUS ONE QNH ONE ZERO ONE FOUR

METAR FAJS 031300Z 34012KT 310V060 SCT///CB 27/15 Q1015

METAR JAN SMUTS EINS DREI NULL NULL WIND DREI VIER NULL GRAD EINS ZWO KNOTEN VARIABEL VON DREI EINS NULL UND NULL SECHS NULL GRAD LEICHT BEWÖLKT CEE BEE HÖHE DER WOLKENUNTERGRENZE NICHT VERFÜGBAR TEMPERATUR ZWO SIEBEN TAUPUNKT EINS FÜNF QNH EINS NULL EINS FÜNF

METAR JAN SMUTS ONE THREE ZERO ZERO WIND THREE FOUR ZERO DEGREES ONE TWO KNOTS VARYING BETWEEN THREE ONE ZERO AND ZERO SIX ZERO DEGREES CLOUD SCATTERED CEE BEE HEIGHT OF CLOUD BASE NOT AVAILABLE TEMPERATURE TWO SEVEN DEW POINT ONE FIVE QNH ONE ZERO ONE FIVE

A-1.5.2 MET REPORT

Anmerkung: MET REPORTS werden nur auf österreichischen Flughäfen via ATIS übermittelt – in abgekürzter Normalsprache.

Note: MET REPORTS - Local routine meteorological reports in abbreviated plain language are transmitted at Austrian airports only, via ATIS.

SXOS52 LOWL 150950

MET REPORT LOWL 15090Z

WIND RWY 08 TDZ 070/4KT RWY 26 TDZ VRB BTN 050/ AND 110/5KT VIS RWY 08 TDZ 20KM

RWY 26 TDZ 20KM CLD RWY 08 FEW 500 FT RWY 26 FEW 500 FT T 6 DP 4 Q1029HPA 3038INS QFE 993HPA QFE RWY 26 993 HPA AD TREND NOSIG

**MET REPORT LINZ EINS FÜNF NULL NEUN FÜNF NULL
WIND PISTE NULL ACHT AUFSETZZONE NULL SIEBEN NULL GRAD VIER KNOTEN PISTE ZWO SECHS AUFSETZZONE VARIABEL ZWISCHEN NULL FÜNF NULL UND EINS EINS NULL GRAD FÜNF KNOTEN SICHT PISTE NULL ACHT AUFSETZZONE ZWO NULL KILOMETER PISTE ZWO SECHS AUFSETZZONE ZWO NULL KILOMETER WOLKEN PISTE NULL ACHT LEICHT BEWÖLKT FÜNFHUNDERT FUSS PISTE ZWO SECHS LEICHT BEWÖLKT FÜNFHUNDERT FUSS TEMPERATUR SECHS TAUPUNKT VIER QNH EINS NULL ZWO NEUN FLUGPLATZTREND NOSIG**

Anmerkung: Über ATIS werden lediglich jene Werte vom MET REPORT übermittelt, die der gerade verwendeten Piste entsprechen.

MET REPORT LINZ ONE FIVE ZERO NINE FIVE ZERO

WIND RUNWAY ZERO EIGHT TOUCH DOWN ZONE ZERO SEVEN ZERO DEGREES FOUR KNOTS RUNWAY ZWO SIX VARIABLE BETWEEN ZERO FIVE ZERO AND ONE ONE ZERO FIVE KNOTS VISIBILITY RUNWAY ZERO EIGHT TOUCH DOWN ZONE TWO ZERO KILOMETRES RUNWAY TWO SIX TOUCH DOWN ZONE TWO ZERO KILOMETERS CLOUDS RUNWAY ZERO EIGHT FEW FIVE HUNDRED FEET RUNWAY TWO SIX FEW FIVE HUNDRED FEET TEMPERATURE SIX DEW POINT FOUR QNH ONE ZERO TWO NINE AERODROME TREND NOSIG

Note: Via ATIS, the values of the MET REPORT corresponding to the RWY IN USE are transmitted only.

A-1.5.3 SIGMET

WSUK31 EGRR 031129
EGTT SIGMET 7 VALID 031230/031600 EGRR-EGTT
LONDON FIR SEV MTW FCST SW OF LINE N5520 W00530 -
N4945 W00330 FL050/300 MOV NE 30KT INTSF=

**SIGMET SIEBEN GÜLTIG VON NULL DREI EINS ZWO DREI NULL BIS NULL DREI EINS SECHS NULL NULL
LONDON FIR: STARKE GEBIRGSWELLEN VORHERGESAGT SÜDWESTLICH LINIE FÜNF FÜNF ZWO NULL NORD
NULL NULL FÜNF DREI NULL WEST BIS VIER NEUN VIER FÜNF NORD NULL NULL DREI DREI NULL WEST
ZWISCHEN FLUGFLÄCHE FÜNF NULL UND FLUGFLÄCHE DREIHUNDERT NACH NORDOSTEN WANDERND MIT
DREI NULL KNOTEN SICH VERSTÄRKEND**

**SIGMET SEVEN VALID FROM ZERO THREE ONE TWO THREE ZERO TILL ZERO THREE ONE SIX ZERO ZERO:
LONDON FIR: SEVERE MOUNTAIN WAVE FORECAST SOUTHWEST OF LINE FIVE FIVE TWO ZERO NORTH ZERO
ZERO FIVE THREE ZERO WEST TO FOUR NINE FOUR FIVE NORTH ZERO ZERO THREE THREE ZERO WEST,
BETWEEN FLIGHT LEVEL FIVE ZERO AND THREE HUNDRED, MOVING NORTHEAST WITH THREE ZERO
KNOTS, INTENSIFYING**

WSOS31 LOWW 031321
LOVV SIGMET 3 VALID 031330/031500 LOWW-
LOVV WIEN FIR EMBD TS OBS NE OF LINE N4840 E01440 – N4720 E01635 TOP FL350 MOV WNW NC

**SIGMET DREI GÜLTIG VON EINS DREI DREI NULL BIS EINS FÜNF NULL NULL
WIEN FIR EINGEBETTETE GEWITTER BEOBACHTET NORDÖSTLICH LINIE VIER ACHT VIER NULL NORD NULL
EINS VIER VIER NULL OST BIS VIER SIEBEN ZWO NULL NORD NULL EINS SECHS DREI FÜNF OST
WOLKENBERGRENZE FLUGFLÄCHE DREI FÜNF NULL SICH NACH WEST NORD WEST BEWEGEND KEINE
ÄNDERUNG**

**SIGMET THREE VALID FROM ONE THREE THREE ZERO AND ONE FIVE ZERO ZERO
WIEN FIR EMBEDDED THUNDERSTORM OBSERVED NORTH EAST OF LINE FOUR EIGHT FOUR ZERO NORTH
ZERO ONE FOUR FOUR ZERO EAST AND FOUR SEVEN TOW ZERO NORTH ZERO ONE SIX THREE FIVE TOPS
FLIGHT LEVEL THREE FIVE ZERO MOVING WEST NORTHWEST NO CHANGE**

A-1.5.4 TAF

TAF UJWW 031050Z 0312/0412 20007MPS 4000 BKN007 TX11/1400 TN01/0400 TEMPO 0312/0318
1000 OVC004 TEMPO 0318/0406 0500 FG OVC003 TEMPO 0406/0412 1500
SHRA BKN007 BKN015CB=

**TAF KIEV GÜLTIG VOM DRITTEN EINS ZWO NULL NULL BIS VIERTEN EINS ZWO NULL NULL. WIND ZWO NULL
NULL [GRAD] SIEBEN METER PRO SEKUNDE SICHT VIER TAUSEND METER STARK BEWÖLKT
SIEBEN HUNDERT FUSS MAXIMALTEMPERATUR EINS EINS UM EINS VIER NULL NULL MINIMUM TEMPERATUR
EINS UM NULL VIER NULL NULL VORÜBERGEHEND VON EINS ZWO NULL NULL BIS EINS ACHT NULL NULL
SICHT EINTAUSEND METER WOLKENDECKE GESCHLOSSEN VIER HUNDER FUSS VORÜBRGEHEND VON EINS
ACHT NULL NULL BIS NULL SECHS NULL NULL: SICHT FÜNF HUNDERT METER NEBEL WOLKENDECKE
GESCHLOSSEN DREI HUNDERT FUSS VORÜBERGEHEND VON NULL SECHS NULL NULL BIS EINS ZWO NULL
NULL:SICHT EINTAUSEND FÜNFHUNDERT METER MÄSSIGER REGENSCHAUER STARK BEWÖLKT
SIEBENHUNDERT FUSS STARK BEWÖLKT CEE BEE EINTAUSEND FÜNFHUNDERT FUSS**

**TAF KIEV VALID FROM THIRD ONE TWO ZERO ZERO TILL FOURTH ONE TWO ZERO ZERO WIND TWO ZERO
ZERO [DEGREES] SEVEN METRES PER SECOND VISIBILITY FOUR THOUSAND METRES MIST CLOUD BROKEN
SEVEN HUNDRED FEET MAXIMUM TEMPERATUR ONE ONE AT ONE FOUR ZERO ZERO MINIMUM
TEMPERATURE ONE AT ZERO FOUR ZERO ZERO TEMPO FROM ONE TWO ZERO ZERO TILL ONE EIGHT ZERO
ZERO VISIBILITY ONE THOUSAND METRES MIST CLOUD OVERCAST FOUR HUNDRED FEET TEMPO FROM
ONE EIGHT ZERO ZERO TILL ZERO SIX ZERO ZERO VISIBILITY FIVE HUNDRED METRES FOG CLOUD
OVERCAST THREE HUNDRED FEET TEMPO FROM ZERO SIX ZERO ZERO TILL ONE TWO ZERO ZERO
VISIBILITY ONE THOUSAND FIVE HUNDRED METRES MIST SHOWERS OF RAIN CLOUD BROKEN SEVEN
HUNDRED FEET BROKEN CEE BEE ONE THOUSAND FIVE HUNDRED FEET**

A-1.5.5 PISTENZUSTANDSMELDUNG/SNOWTAM - RUNWAY CONDITION REPORT/SNOWTAM

Anmerkungen zur Pistenzustandsmeldung:

1. "NR" wird nicht übermittelt.
2. Der Bedeckungsgrad, die Belagsstärke und die Art der Kontamination werden zusammen für jedes Pistendrittel übermittelt.
3. DOWNGRADED/UPGRADED am Schluss eines RCRs/SNOWTAMs wird gleich nach dem RWYCC für die Piste übermittelt.
4. am ATIS wird ein SNOWTAM/RCR mit "RUNWAY CONDITION REPORT" angekündigt; die gesamte Pistenzustandsmeldung wird übermittelt. Header „SNOWTAM LOW.“ wird nicht übermittelt.

Notes regarding RUNWAY CONDITION REPORTS:

1. 'NR' is not transmitted verbally.
2. The contaminant coverage, depth and descriptor are transmitted together for each runway third.
3. DOWNGRADED/UPGRADED at the end of an RCR/SNOWTAM are transmitted right after the RWYCC.
4. On ATIS, SNOWTAMs are announced as "RUNWAY CONDITION REPORTs"; the complete RCR is always transmitted. Header "SNOWTAM.... LOW." is not transmitted.

(SNOWTAM 0123

LOWG

02241415 16C 5/5/3 25/50/75 03/03/04 DRY SNOW/DRY SNOW/DRY SNOW 35

02241415 16L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR FROST/FROST/FROST 35

RWY 16C REDUCED TO 1500. RWY 16C LOOSE SAND. RWY 16C CHEMICALLY TREATED. RWY 16C SNOW BANK LR15 FM CL. RWY 16L REDUCED TO 999. RWY 16L LOOSE SAND. RWY 16L CHEMICALLY TREATED. RWY 16L SNOW BANK L10 FM CL. RWY 16L SNOW BANK R15 FM CL. RWY 16L DRIFTING SNOW. TWY B SNOW BANK. TWY C POOR. TWY D SNOW BANK. APRON POOR. RWY 16C DOWNGRADED.)

SNOWTAM GRAZ

PISTE EINS SECHS CENTER PISTENZUSTAND UM EINS VIER EINS FÜNF: PISTENZUSTANDSKENNZAHLEN FÜNF FÜNF DREI DOWNGRADED

ERSTES DRITTEL ZWO FÜNF PROZENT DREI MILLIMETER TROCKENER SCHNEE.

ZWEITES DRITTEL FÜNF NULL PROZENT DREI MILLIMETER TROCKENER SCHNEE.

DRITTES DRITTEL SIEBEN FÜNF PROZENT VIER MILLIMETER TROCKENER SCHNEE.

PISTENBREITE DREI FÜNF METER.

PISTE EINS SECHS LINKS PISTENZUSTAND UM EINS VIER EINS FÜNF:

PISTENZUSTANDSKENNZAHLEN FÜNF FÜNF FÜNF.

ERSTES DRITTEL EINHUNDERT PROZENT REIF.

ZWEITES DRITTEL EINHUNDERT PROZENT REIF.

DRITTES DRITTEL EINHUNDERT PROZENT REIF.

PISTENBREITE DREI FÜNF METER.

PISTE EINS SECHS CENTER VERKÜRZT AUF EINTAUSEND FÜNFHUNDERT. PISTE EINS SECHS CENTER CHEMISCH BEHANDELT. PISTE EINS SECHS CENTER SCHNEEWÄLLE EINS FÜNF METER LINKS UND RECHTS DER MITTELLINIE. PISTE EINS SECHS LINKS VERKÜRZT AUF NEUN NEUN NEUN METER. PISTE EINS SECHS LINKS SAND. PISTE EINS SECHS LINKS CHEMISCH BEHANDELT. PISTE EINS SECHS LINKS SCHNEEWÄLLE EINS NULL METER LINKS DER MITTELLINIE. PISTE EINS SECHS LINKS SCHNEEWÄLLE EINS FÜNF METER RECHTS DER MITTELLINIE. PISTE EINS SECHS LINKS SCHNEEFEGEN. ROLLBAHN BRAVO SCHNEEWÄLLE. ROLLBAHN CHARLIE SCHLECHT. ROLLBAHN DELTA SCHNEEWÄLLE. VORFELD SÜD SCHLECHT.

SNOWTAM GRAZ

RUNWAY ONE SIX CENTER CONDITION REPORT AT ONE FOUR ONE FIVE:

RUNWAY CONDITION CODES FIVE FIVE THREE DOWNGRADED.

FIRST PART TWO FIVE PERCENT THREE MILLIMETERS DRY SNOW.

SECOND PART FIVE ZERO PERCENT THREE MILLIMETERS DRY SNOW.

THIRD PART SEVEN FIVE PERCENT FOUR MILLIMETERS DRY SNOW.

RUNWAY WIDTH THREE FIVE METERS

RUNWAY ONE SIX LEFT CONDITION REPORT AT ONE FOUR ONE FIVE:

RUNWAY CONDITION CODES FIVE FIVE FIVE

**FIRST PART ONE HUNDRED PERCENT FROST.
SECOND PART ONE HUNDRED PERCENT FROST.
THIRD PART ONE HUNDRED PERCENT FROST.
RUNWAY WIDTH THREE FIVE METERS**

**RUNWAY ONE SIX CENTER REDUCED TO ONE THOUSAND FIVE HUNDRED. RUNWAY ONE SIX CENTER
CHEMICALLY TREATED. RUNWAY ONE SIX CENTER SNOW BANK ONE FIVE METERS LEFT AND RIGHT FROM
CENTERLINE. RWY ONE SIX LEFT REDUCED TO NINE NINE NINE METERS. RWY ONE SEVEN SIX LOOSE SAND.
RUNWAY ONE SIX LEFT CHEMICALLY TREATED. RUNWAY ONE SIX LEFT SNOW BANK ONE ZERO METERS
LEFT OF CENTERLINE. RUNWAY ONE SIX LEFT SNOW BANK ONE FIVE METERS RIGHT OF CENTERLINE.
RUNWAY ONE SIX LEFT DRIFTING SNOW. TAXIWAY BRAVO SNOW BANK. TAXIWAY CHARLIE POOR. TAXIWAY
DELTA SNOW BANK. APRON SOUTH POOR.**

Anmerkung: dieses Graz- Beispiel dient als Syntaxübung und entspricht nicht einem tatsächlich gemeldeten SNOWTAM.

Note: this Graz - example serves as a syntax exercise and does not correspond to an actually reported SNOWTAM.

(SNOWTAM 0102

LOWW

02241345 11 3/0/3 100/100/75 03/NR/03 WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW/WATER ON TOP OF
COMPACTED SNOW/DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW 45

02241300 16 6/6/6 NR/NR/NR NR/NR/NR DRY/DRY/DRY 40

RWY 11 DOWNGRADED)

SNOWTAM WIEN

PISTE EINS SECHS PISTENZUSTAND UM EINS DREI VIER FÜNF:

**PISTENZUSTANDSKENNZAHLEN DREI NULL DREI DOWNGRADED. ERSTES DRITTEL EINHUNDERT PROZENT
DREI MILLIMETER NASSER SCHNEE AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE. ZWEITES DRITTEL EINHUNDERT
PROZENT WASSER AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE. DRITTES DRITTEL SIEBEN FÜNF PROZENT DREI
MILLIMETER TROCKENER SCHNEE AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE. PISTENBREITE VIER FÜNF METER.**

PISTE EINS SECHS PISTENZUSTAND UM EINS DREI NULL NULL:

**PISTENZUSTANDSKENNZAHLEN SECHS SECHS SECHS. ERSTES DRITTEL TROCKEN. ZWEITES DRITTEL
TROCKEN. DRITTES DRITTEL TROCKEN. PISTENBREITE VIER NULL METER.**

oder

PISTENZUSTANDSKENNZAHLEN SECHS SECHS SECHS. PISTE TROCKEN. PISTENBREITE VIER NULL METER.

SNOWTAM WIEN

RUNWAY ONE ONE CONDITION REPORT AT ONE THREE FOUR FIVE:

RUNWAY CONDITION CODES THREE ZERO THREE DOWNGRADED.

**FIRST PART ONE HUNDRED PERCENT THREE MILLIMETERS WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW.
SECOND PART ONE HUNDRED PERCENT WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW. THIRD PART SEVEN FIVE
PERCENT THREE MILLIMETERS DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW. RUNWAY WIDTH FOUR FIVE
METERS.**

RUNWAY ONE SIX CONDITION REPORT AT ONE THREE ZERO ZERO:

**RUNWAY CONDITION CODES SIX SIX SIX, FIRST PART DRY. SECOND PART DRY. THIRD PART DRY RUNWAY
WIDTH FOUR ZERO METERS**

or

RUNWAY CONDITION CODES SIX SIX SIX. RUNWAY DRY. RUNWAY WIDTH FOUR ZERO METERS.

*Anmerkung: Detaillierte Spezifikationen von NOTAM, SNOWTAM und ASHTAM sind in PANS- AIM (ICAO Doc 10066) zu
finden.*

*Note: Detailed specifications for NOTAM, including formats for SNOWTAM and ASHTAM, are contained in the PANS-AIM
(ICAO Doc 10066).*

Anlage 4

Technische Spezifikationen für Luftfahrzeugbeobachtungen und Meldungen im Sprechfunkverkehr

A. ANWEISUNGEN FÜR MELDUNGEN

MUSTER BESONDERE FLUGMELDUNG (AIREP SPECIAL)

FELD	PARAMETER	IM SPRECHFUNKVERKEHR ZU ÜBERMITTELN soweit zutreffend
—	Meldungskennung — Besondere Flugmeldung	[AIREP] SPECIAL
Abschnitt 1	1	Luftfahrzeugkennung <i>(Luftfahrzeugkennung)</i>
	2	Standort POSITION <i>(Breite und Länge)</i> OVER <i>(Streckenpunkt)</i> ABEAM <i>(Streckenpunkt)</i> <i>(Streckenpunkt) (Richtung) (Entfernung)</i>
	3	Zeit <i>(Zeit)</i>
	4	Flughöhe FLIGHT LEVEL <i>(Zahl) oder (Zahl) METRES oder FEET</i> CLIMBING TO FLIGHT LEVEL <i>(Zahl) oder (Zahl) METRES oder FEET</i> DESCENDING TO FLIGHT LEVEL <i>(Zahl) oder (Zahl) METRES oder FEET</i>
	5	Nächster Standort und voraussichtliche Überflugzeit <i>(Standort) (Zeit)</i>
	6	Nachfolgender Streckenpunkt <i>(Standort) NEXT</i>
Abschnitt 2	7	Voraussichtliche Ankunftszeit <i>(Flugplatz) (Zeit)</i>
	8	Höchstflugdauer ENDURANCE <i>(Stunden und Minuten)</i>
Abschnitt 3	9	Erscheinung, die angetroffen oder beobachtet wurde und Anlass zur Abgabe der besonderen Flugmeldung ist: — mäßige Turbulenz — starke Turbulenz — mäßige Vereisung — starke Vereisung — starke Leewelle — Gewitter, ohne Hagel — Gewitter, mit Hagel — starker Staub-/Sandsturm — Vulkanaschewolke — Vulkanaktivität vor Ausbruch oder Vulkanausbruch TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUNTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM oder SANDSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY oder VOLCANIC ERUPTION

1. INHALT VON FLUGMELDUNGEN

1.1. Standortmeldungen und besondere Flugmeldungen

1.1.1. Abschnitt 1 des Musters gemäß Buchstabe A ist verbindlich vorgeschrieben für Standortmeldungen und besondere Flugmeldungen, wobei die Felder 5 und 6 des Musters ausgelassen werden können. Abschnitt 2 ist vollständig oder in Teilen anzufügen, wenn dies von dem Betreiber oder dessen benanntem Vertreter verlangt wird oder wenn es der verantwortliche Pilot für erforderlich erachtet. Abschnitt 3 ist in besondere Flugmeldungen aufzunehmen.

1.1.2. Die Bedingungen, die die Abgabe einer besonderen Flugmeldung auslösen, sind der Liste in Punkt SERA.12005 Buchstabe a zu entnehmen.

1.1.3. Im Fall besonderer Flugmeldungen, die Informationen über Vulkanaktivität enthalten, ist eine Meldung nach dem Flug mit dem Formblatt für die Meldung von Vulkanaktivität (Muster VAR) gemäß Buchstabe B abzugeben. Alle beobachteten Elemente sind aufzuzeichnen und an der betreffenden Stelle im Formblatt nach dem Muster VAR anzugeben.

1.1.4. Besondere Flugmeldungen sind so bald wie praktisch möglich abzugeben, nachdem eine Erscheinung beobachtet wurde, die eine besondere Flugmeldung erfordert.

1.1.5. Beispiele für besondere Flugmeldungen im Sprechfunkverkehr:

WIE IM SPRECHFUNKVERKEHR GESPROCHEN	WIE VON DER FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE AUFGEZEICHNET UND AN DIE ZUSTÄNDIGE WETTERDIENSTSTELLE WEITERGELEITET
1 ¹ AIREP SPECIAL LUFTHANSA EINS NULL EINS POSITION FÜNF NULL VIER FÜNF NORD NULL ZWO NULL EINS FÜNF WEST EINS FÜNF DREI SECHS FLUGFLÄCHE DREI EINS NULL AUF FLUGFLÄCHE DREI FÜNF NULL STEIGEND GEWITTER MIT HAGEL	ARS DLH101 5045N02015W 1536 F310 ASC F350 TSGR
2 ² SPECIAL AUSTRIAN ZWO SIEBEN DREI ÜBER LINZ NULL ACHT VIER SECHS EINS NEUN TAUSEND FUSS STARKE TURBULENZ	ARS AUA273 LNZ 0846 19000FT TURB SEV

¹ Eine besondere Flugmeldung, die wegen des Auftretens von großflächigen Unwettern mit Hagel erforderlich ist.

² Eine besondere Flugmeldung, die wegen starker Turbulenzen erforderlich ist. Das Luftfahrzeug ist auf QNH Höhenmessereinstellung.

2. ANWEISUNGEN FÜR EINZELNE MELDUNGSBESTANDTEILE

2.1. Die Elemente einer Flugmeldung sind in der Reihenfolge anzugeben, in der sie im Muster des Formblatts AIREP SPECIAL aufgeführt sind.

— MELDUNGSKENNUNG. ‚SPECIAL‘ für eine besondere Flugmeldung.

Abschnitt 1

Feld 1 — LUFTFAHRZEUGKENNUNG. Anzugeben ist das Rufzeichen des Luftfahrzeugs im Sprechfunkverkehr gemäß Punkt SERA.14050.

Feld 2 — STANDORT. Anzugeben ist der Standort mit Angabe der Breite (Gradangabe mit zwei Ziffern oder Grad- und Minutenangabe mit vier Ziffern, gefolgt von ‚North‘ oder ‚South‘) und Angabe der Länge (Gradangabe mit drei Ziffern oder Grad- und Minutenangabe mit fünf Ziffern, gefolgt von ‚East‘ oder ‚West‘), oder als Streckenpunkt unter Angabe seines Kenncodes (zwei bis fünf Zeichen), oder als Streckenpunkt gefolgt von der missweisenden Richtung (drei Ziffern) und der Entfernung in Seemeilen von diesem Punkt. Wenn zutreffend, ist vor dem Punkt ‚ABEAM‘ anzugeben.

Beispiel:

"4620NORD07805WEST", "4620NORD07800WEST" "4600North07800West"
"LN ("LIMA NOVEMBER"),

"MAY",
"HADDY" or
"DUB 180 GRAD 40 MEILEN"

Feld 3 — ZEIT. Anzugeben ist die Zeit in Stunden und Minuten der koordinierten Weltzeit (UTC) (vier Ziffern), sofern auf der Grundlage von Luftfahrtregionalabkommen nicht vorgeschrieben ist, die Zeit in Minuten nach der vollen Stunde (zwei Ziffern) anzugeben. Die angegebene Zeit muss die tatsächliche Zeit sein, zu der sich das Luftfahrzeug an dem Standort befindet, und nicht der Zeitpunkt der Erstellung oder Übermittlung der Meldung. In besonderen Flugmeldungen ist die Zeit stets in Stunden und Minuten UTC anzugeben.

Feld 4 — FLUGFLÄCHE ODER HÖHE. Die Flugfläche ist mit drei Ziffern anzugeben, wenn der Höhenmesser auf Standarddruck eingestellt ist. Die Höhe ist in Metern gefolgt von ‚METRES‘ oder in Fuß gefolgt von ‚FEET‘ bei Einstellung des Höhenmessers auf QNH anzugeben. Anzugeben ist ‚CLIMBING‘ (gefolgt von der Flughöhe) im Steigflug oder ‚DESCENDING‘ (gefolgt von der Flughöhe) im Sinkflug auf eine neue Flughöhe nach Überfliegen des Streckenpunkts.

Beispiel:
"FLUGFLÄCHE 310"

Feld 5 — NÄCHSTER STANDORT UND VORAUSSICHTLICHE ÜBERFLUGZEIT. Anzugeben sind der nächste Meldepunkt und die voraussichtliche Überflugzeit über diesem Meldepunkt oder der voraussichtliche Standort, der eine Stunde später erreicht wird, je nach geltendem Standortmeldeverfahren. Zu verwenden sind die für Feld 2 festgelegten Vorgaben für Standortangaben. Anzugeben ist die voraussichtliche Überflugzeit über diesen Standort. Die Zeit ist in Stunden und Minuten UTC (vier Ziffern) anzugeben, sofern Luftfahrtregionalabkommen nicht vorschreiben, die Zeit in Minuten nach der vollen Stunde (zwei Ziffern) anzugeben.

Feld 6 — NACHFOLGENDER STRECKENPUNKT. Anzugeben ist der Streckenpunkt, der auf den unter „Nächster Standort und voraussichtliche Überflugzeit“ angegebenen Streckenpunkt folgt.

Abschnitt 2

Feld 7 — VORAUSSICHTLICHE ANKUNFTSZEIT. Anzugeben ist der Name des Flugplatzes der ersten vorgesehenen Landung, gefolgt von der voraussichtlichen Ankunftszeit an diesem Flugplatz in Stunden und Minuten UTC (vier Ziffern).

Feld 8 — HÖCHSTFLUGDAUER. Anzugeben ist ‚ENDURANCE‘ gefolgt von der Höchstflugdauer in Stunden und Minuten (vier Ziffern).

Abschnitt 3

Feld 9 — ANLASS DER BESONDEREN FLUGMELDUNG. Anzugeben ist eine der folgenden Erscheinungen, die angetroffen oder beobachtet wurde:

- mäßige Turbulenz als ‚TURBULENCE MODERATE‘; und
- starke Turbulenz als ‚TURBULENCE SEVERE‘;

Es gelten die folgenden Kriterien:

- mäßig—Bedingungen, unter denen mäßige Änderungen der Fluglage und/oder Flughöhe des Luftfahrzeugs auftreten können, aber das Luftfahrzeug jederzeit unter positiver Kontrolle bleibt. In der Regel kleine Schwankungen der Fluggeschwindigkeit. Änderungen der Anzeigen des Beschleunigungsmessers von 0,5 g bis 1,0 g am Schwerpunkt des Luftfahrzeugs. Schwierigkeiten beim Gehen. Insassen werden gegen die Sitzgurte gedrückt. Ungesicherte Gegenstände bewegen sich.
- stark—Bedingungen, unter denen abrupte Änderungen der Fluglage und/oder Flughöhe des Luftfahrzeugs auftreten; das Luftfahrzeug kann kurzzeitig außer Kontrolle geraten. In der Regel große Schwankungen der Fluggeschwindigkeit. Änderungen der Anzeigen des Beschleunigungsmessers von mehr als 1,0 g am Schwerpunkt des Luftfahrzeugs. Insassen werden heftig gegen die Sitzgurte gedrückt. Ungesicherte Gegenstände fliegen umher.

- mäßige Vereisung als ‚ICING MODERATE‘, starke Vereisung als ‚ICING SEVERE‘;

Es gelten die folgenden Kriterien:

- mäßig—Bedingungen, unter denen eine Änderung des Kurses und/oder der Flughöhe für wünschenswert gehalten werden kann.
- stark—Bedingungen, unter denen eine sofortige Änderung des Kurses und/oder der Flughöhe für unabdingbar gehalten wird.

- starke Leewelle als ‚MOUNTAIN WAVE SEVERE‘;

Es gelten die folgenden Kriterien:

- stark—Bedingungen, unter denen der begleitende Abwind 3,0 m/s (600 ft/min) oder mehr beträgt und/oder starke Turbulenz angetroffen wird.

— Gewitter ohne Hagel als ‚THUNDERSTORM‘, Gewitter mit Hagel als ‚THUNDERSTORM WITH HAIL‘;

Es gelten die folgenden Kriterien:

Zu melden sind nur Gewitter, die:

- verborgen in Dunst sind; oder
- eingelagert in Wolken sind; oder
- verbreitet sind; oder
- eine Böenlinie bilden.

— starker Staubsturm oder Sandsturm als ‚DUSTSTORM HEAVY‘ oder ‚SANDSTORM HEAVY‘;

— Vulkanaschewolke als ‚VOLCANIC ASH CLOUD‘;

— Vulkanaktivität vor Ausbruch oder Vulkanausbruch als ‚PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY‘ oder ‚VOLCANIC ERUPTION‘;

Es gelten die folgenden Kriterien:

- ‚Vulkanaktivität vor Ausbruch‘ bedeutet in diesem Zusammenhang außergewöhnliche und/oder zunehmende Vulkanaktivität, die auf einen bevorstehenden Vulkanausbruch hindeuten könnte.

2.2. Mittels Formblatt für die Meldung von Vulkanaktivität (Muster VAR) erfasste Informationen sind nicht im Sprechfunkverkehr zu übermitteln, sondern bei Ankunft an einem Flugplatz unverzüglich durch den Betreiber oder ein Mitglied der Flugbesatzung der Flugwetterwarte zu übergeben. Ist eine solche Wetterwarte nicht ohne weiteres zugänglich, ist das ausgefüllte Formblatt gemäß den örtlichen Vereinbarungen zwischen den Erbringern von meteorologischen Diensten und Flugverkehrsdiensten und dem Luftfahrzeugbetreiber zu übergeben.

3. WEITERLEITUNG VON IM SPRECHFUNKVERKEHR ÜBERMITTELTEN METEOROLOGISCHEN INFORMATIONEN

Besondere Flugmeldungen hat die Flugverkehrsdienststelle nach Erhalt unverzüglich an die zugehörige Flugwetterüberwachungsstelle weiterzuleiten. Um die Einarbeitung von Flugmeldungen in bodengestützten automatisierten Systemen zu gewährleisten, sind die Bestandteile solcher Meldungen gemäß den unten aufgeführten Datenvorgaben und in der vorgeschriebenen Reihenfolge zu übermitteln.

— EMPFÄNGER. Anzugeben ist die gerufene Funkstelle und gegebenenfalls erforderliche Weiterleitung.

— MELDUNGSKENNUNG. Anzugeben ist ‚ARS‘ für eine besondere Flugmeldung.

— LUFTFAHRZEUGKENNUNG. Anzugeben ist die Luftfahrzeugkennung gemäß den Datenvorgaben für Feld 7 des Flugplans, gegebenenfalls ohne Leerzeichen zwischen der Kennung des Betreibers und dem Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs oder der Flugnummer, falls verwendet.

Beispiel:

"AUSTRIAN 103" als "AUA103"

Abschnitt 1

Feld 0 — STANDORT. Anzugeben ist der Standort mit Angabe der Breite (Gradangabe mit zwei Ziffern oder Grad- und Minutenangabe mit vier Ziffern, gefolgt von ‚N‘ oder ‚S‘ ohne vorangehendes Leerzeichen) und Angabe der Länge (Gradangabe mit drei Ziffern oder Grad- und Minutenangabe mit fünf Ziffern, gefolgt von ‚E‘ oder ‚W‘ ohne vorangehendes Leerzeichen), oder als Streckenpunkt unter Angabe seines Kenncodes (zwei bis fünf Zeichen), oder als Streckenpunkt gefolgt von der missweisenden Richtung (drei Ziffern) und der Entfernung in Seemeilen von diesem Punkt. Wenn zutreffend, ist vor dem Punkt ‚ABEAM‘ anzugeben.

Beispiele:

"4620N07805W", "4620N078W", "46N078W", "LN", "MAY", "HADDY" oder "DUB180040"

Feld 1 — ZEIT. Anzugeben ist die Zeit in Stunden und Minuten UTC (vier Ziffern).

Feld 2 — FLUGFLÄCHE ODER HÖHE. Die Flugfläche ist mit ‚F‘ gefolgt von drei Ziffern (z. B. ‚F310‘) anzugeben. Die Höhe ist in Metern gefolgt von ‚M‘ oder in Fuß gefolgt von ‚FT‘ anzugeben. Für Steigflug ist ‚ASC‘ (Flughöhe) und für Sinkflug ‚DES‘ (Flughöhe) anzugeben.

Abschnitt 2

Feld 9 — ANLASS DER BESONDEREN FLUGMELDUNG. Die gemeldete Erscheinung ist wie folgt anzugeben:

- mäßige Turbulenz als ‚TURB MOD‘;
- starke Turbulenz als ‚TURB SEV‘;
- mäßige Vereisung als ‚CE MOD‘;
- starke Vereisung als ‚ICE SEV‘;
- starke Leewelle als ‚MTW SEV‘;
- Gewitter ohne Hagel als ‚TS‘;
- Gewitter mit Hagel als ‚TSGR‘;
- starker Staubsturm oder Sandsturm als ‚HVY SS‘;
- Vulkanaschewolke als ‚VA CLD‘;
- Vulkanaktivität vor Ausbruch oder ein Vulkanausbruch als ‚VA‘;
- Hagel als ‚GR‘;
- Cumulonimbuswolken als ‚CB‘;

ZEIT DER ÜBERMITTLUNG. Nur anzugeben, wenn Abschnitt 3 übermittelt wird.

4. BESONDERE BESTIMMUNGEN BEZÜGLICH DER MELDUNG VON WINDSCHERUNGEN UND VULKANASCHE

4.1. Meldung von Windscherungen

4.1.1. Bei der Meldung von Luftfahrzeugbeobachtungen von Windscherungen, die in der Steigflugphase nach dem Start oder der Anflugphase angetroffen wurden, ist auch das Luftfahrzeugmuster anzugeben.

4.1.2. Falls Windscherungen in der Steigflugphase nach dem Start oder der Anflugphase gemeldet oder vorhergesagt wurden, aber nicht angetroffen wurden, hat der verantwortliche Pilot die jeweilige Flugverkehrsdienststelle so bald wie praktisch möglich zu informieren, sofern der verantwortliche Pilot nicht Kenntnis davon hat, dass die jeweilige Flugverkehrsdienststelle bereits von einem vorausfliegenden Luftfahrzeug entsprechend informiert wurde.

4.2. Nach dem Flug erfolgende Meldung von Vulkanaktivität

4.2.1. Bei Ankunft eines Fluges an einem Flugplatz ist das ausgefüllte Formblatt für die Meldung von Vulkanaktivität unverzüglich durch den Betreiber oder ein Mitglied der Flugbesatzung der Flugwetterwarte zu übergeben; ist eine solche Wetterwarte für ankommende Flugbesatzungsmitglieder nicht ohne weiteres zugänglich, ist das ausgefüllte Formblatt gemäß den örtlichen Vereinbarungen zwischen den Erbringern von meteorologischen Diensten und Flugverkehrsdiensten und dem Luftfahrzeugbetreiber zu behandeln.

4.2.2. Die vollständige Meldung von Vulkanaktivität, die von einer Flugwetterwarte entgegengenommen wurde, ist unverzüglich der Flugwetterüberwachungsstelle zu übermitteln, die für die Flugwetterüberwachung in dem Fluginformationsgebiet zuständig ist, in dem die Vulkanaktivität beobachtet wurde.

Appendix 4

Technical specifications related to aircraft observations and reports by voice communications

A. REPORTING INSTRUCTIONS

MODEL AIREP SPECIAL

ITEM	PARAMETER	TRANSMIT IN TELEPHONY as appropriate
—	Message- type designator — special air-report	[AIREP] SPECIAL
Section 1	1	Aircraft identification <i>(aircraft identification)</i>
	2	Position POSITION <i>(latitude and longitude)</i> OVER <i>(significant point)</i> ABEAM <i>(significant point)</i> <i>(significant point) (bearing) (distance)</i>
	3	Time <i>(time)</i>
	4	Level FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET
	5	Next position and estimated time over <i>(position) (time)</i>
	6	Ensuuing significant point <i>(position)</i> NEXT
Section 2	7	Estimated time of arrival <i>(aerodrome) (time)</i>
	8	Endurance ENDURANCE <i>(hours and minutes)</i>
Section 3	9	Phenomenon encountered or observed prompting a special air-report: — Moderate turbulence TURBULENCE MODERATE — Severe turbulence TURBULENCE SEVERE — Moderate icing ICING MODERATE — Severe icing ICING SEVERE — Severe mountain wave MOUTAINWAVE SEVERE — Thunderstorms without hail THUNDERSTORMS — Thunderstorms with hail THUNDERSTORMS WITH HAIL — Heavy dust/sandstorm DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY — Volcanic ash cloud VOLCANIC ASH CLOUD — Pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION

1. CONTENTS OF AIR-REPORTS

1.1. Position reports and special air-reports

Section 1 of the model set out in point A is obligatory for position reports and special air-reports, although Items 5 and 6 thereof may be omitted. Section 2 shall be added, in whole or in part, only when so requested by the operator or its designated representative, or when deemed necessary by the pilot-in-command. Section 3 shall be included in special air-reports.

1.1.2. Condition prompting the issuance of a special air-report are to be selected from the list presented in point SERA.12005(a).

1.1.3. In the case of special air-reports containing information on volcanic activity, a post-flight report shall be made using the volcanic activity reporting form (Model VAR) set out in point B. All elements which are observed shall be recorded and indicated respectively in the appropriate places on the form Model VAR.

1.1.4. Special air-reports shall be issued as soon as practicable after a phenomenon calling for a special air-report has been observed.

1.1.5. Examples of special air reports by voice communication:

AS SPOKEN IN RADIOTELEPHONY	AS RECORDED BY THE AIR TRAFFIC SERVICES UNIT AND FORWARDED TO THE METEOROLOGICAL OFFICE CONCERNED
1 ¹ AIREP SPECIAL LUFTHANSA WUN ZERO WUN POSITION FIFE ZERO FOWer FIFE NORTH ZERO TOO ZERO WUN FIFE WEST WUN FIFE TREE SIX FLIGHT LEVEL TREE WUN ZERO CLIMBING TO FLIGHT LEVEL TREE FIFE ZERO THUNDERSTORMS WITH HAIL	ARS DLH101 5045N02015W 1536 F310 ASC F350 TSGR
2 ² SPECIAL AUSTRIAN TOO SEVEN TREE OVER LINZ ZERO AIT FOWer SIX WUN NINer TOUSAND FEET TURBULENCE SEVERE	ARS AUA273 LNZ 0846 19000FT TURB SEV

¹ A special air-report which is required because of the occurrence of widespread thunderstorms with hail.

² A special air-report which is required because of severe turbulence. The aircraft is on QNH altimeter setting

2. DETAILED REPORTING INSTRUCTIONS

2.1. Items of an air-report shall be reported in the order in which they are listed in the model AIREP SPECIAL form.

— MESSAGE TYPE DESIGNATOR. Report “SPECIAL” for a special air-report.

Section 1

Item 1 — AIRCRAFT IDENTIFICATION. Report the aircraft radiotelephony call sign as prescribed in point SERA.14050.

Item 2 — POSITION. Report position in latitude (degrees as 2 numerics or degrees and minutes as 4 numerics, followed by “North” or “South”) and longitude (degrees as 3 numerics or degrees and minutes as 5 numerics followed by “East” or “West”), or as a significant point identified by a coded designator (2 to 5 characters), or as a significant point followed by magnetic bearing (3 numerics) and distance in nautical miles from the point. Precede significant point with “ABEAM”, if applicable.

Examples:

4620North07805West', '4620North07800West', '4600North07800West'
LN ('LIMA NOVEMBER'),
'MAY',
'HADDY' or
'DUB 180 DEGREES 40 MILES'

Item 3 — TIME. Report time in hours and minutes UTC (4 numerics) unless reporting time in minutes past the hour (2 numerics) is prescribed on the basis of regional air navigation agreements. The time reported must be the actual time of

the aircraft at the position and not the time of origination or transmission of the report. Time shall always be reported in hours and minutes UTC when issuing a special air-report.

Item 4 — FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE. Report flight level by 3 numerics when on standard pressure altimeter setting. Report altitude in metres followed by “METRES” or in feet followed by “FEET” when on QNH. Report “CLIMBING” (followed by the level) when climbing or “DESCENDING” (followed by the level) when descending to a new level after passing the significant point.

Example:

FLIGHT LEVEL 310

Item 5 — NEXT POSITION AND ESTIMATED TIME OVER. Report the next reporting point and the estimated time over such reporting point, or report the estimated position that will be reached one hour later, according to the position reporting procedures in force. Use the data conventions specified in Item 2 for position. Report the estimated time over this position. Report time in hours and minutes UTC (4 numerics) unless reporting time in minutes past the hour (2 numerics) as prescribed by regional air navigation agreements.

Item 6 — ENSUING SIGNIFICANT POINT. Report the ensuing significant point following the ‘next position and estimated time over’.

Section 2

Item 7 — ESTIMATED TIME OF ARRIVAL. Report the name of the aerodrome of the first intended landing, followed by the estimated time of arrival at this aerodrome in hours and minutes UTC (4 numerics).

Item 8 — ENDURANCE. Report “ENDURANCE” followed by fuel endurance in hours and minutes (4 numerics).

Section 3

Item 9 — PHENOMENON PROMPTING A SPECIAL AIR-REPORT. Report one of the following phenomena encountered or observed:

— moderate turbulence as “TURBULENCE MODERATE”; and

— severe turbulence as “TURBULENCE SEVERE”;

The following specifications apply:

- moderate—Conditions in which moderate changes in aircraft attitude and/or altitude may occur but the aircraft remains in positive control at all times. Usually, small variations in airspeed. Changes in accelerometer readings of 0,5 g to 1,0 g at the aircraft's centre of gravity. Difficulty in walking. Occupants feel strain against seat belts. Loose objects move about.
- severe—Conditions in which abrupt changes in aircraft attitude and/or altitude occur; aircraft may be out of control for short periods. Usually, large variations in airspeed. Changes in accelerometer readings greater than 1,0 g at the aircraft's centre of gravity. Occupants are forced violently against seat belts. Loose objects are tossed about.

— moderate icing as “ICING MODERATE”, severe icing as “ICING SEVERE”;

The following specifications apply:

- moderate—Conditions in which change of heading and/or altitude may be considered desirable.
- severe—Conditions in which immediate change of heading and/or altitude is considered essential.

— severe mountain wave as “MOUNTAIN WAVE SEVERE”;

The following specification applies:

- severe—Conditions in which the accompanying downdraft is 3,0 m/s (600 ft/min) or more and/ or severe turbulence is encountered.

— Thunderstorm without hail as “THUNDERSTORM”, thunderstorm with hail as “THUNDERSTORM WITH HAIL”;

The following specification applies:

Only report those thunderstorms which are:

- obscured in haze; or
- embedded in cloud; or
- widespread; or
- forming a squall line.

- Heavy duststorm or sandstorm as “DUSTSTORM HEAVY” or “SANDSTORM HEAVY”;
- Volcanic ash cloud as “VOLCANIC ASH CLOUD”;
- Pre-eruption volcanic activity or a volcanic eruption as “PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY” or “VOLCANIC ERUPTION”;

The following specification applies:

- “Pre-eruption volcanic activity” in this context means unusual and/or increasing volcanic activity which could presage a volcanic eruption.

2.2. Information recorded on the volcanic activity reporting form (Model VAR) is not for transmission by RTF but, on arrival at an aerodrome, is to be delivered without delay by the operator or a flight crew member to the aerodrome meteorological office. If such an office is not easily accessible, the completed form shall be delivered in accordance with local arrangements agreed upon between MET and ATS providers and the aircraft operator.

3. FORWARDING OF METEOROLOGICAL INFORMATION RECEIVED BY VOICE COMMUNICATIONS

When receiving special air-reports, ATS units shall forward these air-reports without delay to the associated meteorological watch office (MWO). In order to ensure assimilation of air-reports in ground-based automated systems, the elements of such reports shall be transmitted using the data conventions specified below and in the order prescribed.

- ADDRESSEE. Record the station called and, when necessary, relay required.
- MESSAGE TYPE DESIGNATOR. Record “ARS” for a special air-report.
- AIRCRAFT IDENTIFICATION. Record the aircraft identification using the data convention specified for Item 7 of the flight plan, without a space between the operator's designator and the aircraft registration or flight identification, if used.

Example:

‘AUSTRIAN 103’ as ‘AUA103’

Section 1

Item 0 — POSITION. Record position in latitude (degrees as 2 numerics or degrees and minutes as 4 numerics, followed, without a space, by N or S) and longitude (degrees as 3 numerics or degrees and minutes as 5 numerics, followed without a space by E or W), or as a significant point identified by a coded designator (2 to 5 characters), or as a significant point followed by magnetic bearing (3 numerics) and distance in nautical miles (3 numerics) from the point. Precede significant point with “ABEAM”, if applicable.

Example:

‘4620N07805W’, ‘4620N078W’, ‘46N078W’, ‘LN’, ‘MAY’, ‘HADDY’ or ‘DUB180040’.

Item 1 — TIME. Record time in hours and minutes UTC (4 numerics).

Item 2 — FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE. Record ‘F’ followed by 3 numerics (e.g. “F310”) when a flight level is reported. Record altitude in metres followed by “M” or in feet followed by “FT” when an altitude is reported. Record “ASC” (level) when climbing or “DES” (level) when descending.

Section 2

Item 9 — PHENOMENON PROMPTING A SPECIAL AIR-REPORT.

Record the phenomenon reported as follows:

- moderate turbulence as “TURB MOD”;
- severe turbulence as “TURB SEV”;
- moderate icing as “ICE MOD”;
- severe icing as “ICE SEV”;
- severe mountain wave as “MTW SEV”;
- thunderstorm without hail as “TS”;
- thunderstorm with hail as “TSGR”;
- heavy duststorm or sandstorm as “HVY SS”;

- volcanic ash cloud as “VA CLD”;
- pre-eruption volcanic activity or a volcanic eruption as “VA”;
- hail as “GR”;
- cumulonimbus clouds as “CB”.

TIME TRANSMITTED. Record only when Section 3 is transmitted.

4. SPECIFIC PROVISIONS RELATED TO REPORTING WIND SHEAR AND VOLCANIC ASH

4.1. Reporting of wind shear

4.1.1. When reporting aircraft observations of wind shear encountered during the climb-out and approach phases of flight, the aircraft type shall be included.

4.1.2. Where wind shear conditions in the climb-out or approach phases of flight were reported or forecast but not encountered, the pilot-in-command shall advise the appropriate ATS unit as soon as practicable unless the pilot-in-command is aware that the appropriate ATS unit has already been so advised by a preceding aircraft.

4.2. Post-flight reporting of volcanic activity

4.2.1. On arrival of a flight at an aerodrome, the completed report of volcanic activity shall be delivered by the aircraft operator or a flight crew member, without delay, to the aerodrome meteorological office, or if such office is not easily accessible to arriving flight crew members, the completed form shall be dealt with in accordance with local arrangements agreed upon between MET and ATS providers and the aircraft operator.

4.2.2. The completed report of volcanic activity received by an aerodrome meteorological office shall be transmitted without delay to the meteorological watch office responsible for the provision of meteorological watch for the flight information region in which the volcanic activity was observed.

Anlage 5 / Appendix 5

QUELLENVERZEICHNIS/SOURCES

Dieses Dokument wurde auf Basis folgender Quellen erstellt:
This document is based on following sources:

AIP AUSTRIA

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 (SERA) in der geltenden Fassung (inklusive der relevanten ED decisions)

Funkerzeugnisgesetz (BGBl. I Nr.26/1999) in der geltenden Fassung

ICAO Annex 3, 20th edition, July 2018

ICAO Annex 10, Volume 2, 7th edition, July 2016

ICAO DOC 4444, 16th edition, 10. Nov. 2016

ICAO DOC 8400, 9th edition, 10. Nov 2016

ICAO DOC 9377, 6th edition, 2014

ICAO DOC 9432, 4th edition, 2007

ÄNDERUNGSVERZEICHNIS/LIST OF AMENDMENTS

Redaktioneller Hinweis:

Die wichtigsten Änderungen zur Vorversion (AIC A 21/23) sind in diesem Verzeichnis enthalten. Diese sind so angeführt, dass nicht mehr gültiger Text durchgestrichen (~~zu streichender Text~~) und hinzugefügter Text durch graue Schattierung (einzufügender Text) dargestellt wird. Unbedeutende Änderungen (redaktionelle wie Klammern, kleine Fehlerverbesserungen etc.) werden nicht in diesem Verzeichnis dargestellt, da dies den Rahmen sprengen würde.

Editorial note:

The most important changes to the previous edition (AIC A21/23) are included in this directory. Amendments are arranged to show deleted text using ~~text to be deleted~~ and added text with grey shading (text to be inserted). Insignificant changes (editorials such as brackets, small error improvements, etc.) are not presented in this directory as this would go beyond the scope.

Anmerkung:

Der Ausdruck „TO“ in der englischen Funkphraseologie bei Steig- bzw. Sinkflugfreigaben und bei Geschwindigkeitsanweisungen muss bis auf weiteres nicht zwingend vorangestellt werden. Dies wurde im gesamten Dokument angepasst:

Remark:

The term 'TO' in English radio phraseologies for climb and descent clearances and for speed instructions does not have to be prefixed until further notice. This has been adapted throughout the document.

G: **CLIMB/DESCEND [TO] FL 210**

A: **CLIMBING/DESCENDING [TO] FL 210**

G: **REDUCE/INCREASE SPEED [TO] 220 KNOTS**

A: **REDUCING/INCREASING SPEED [TO] 220 KNOTS**

~~2.3.6 DATALINK-KOMMUNIKATION ZWISCHEN LOTSSEN UND PILOTEN (CPDLC)~~

2.3.6 LOTSE-PILOT-DATENLINKVERBINDUNG (CPDLC)

2.3.6 CONTROLLER-PILOT DATA LINK COMMUNICATIONS (CPDLC)

a) ~~The controller-pilot data link communication (CPDLC) application provides~~

Controller-pilot data link communications (CPDLC) mean a means of communication between the controller and pilot, using data link for ATC communications.

3.4. BORD-BORD FUNKVERKEHR

...

c) ~~Der Bord-Bord Funkverkehr für betriebliche Zwecke muss auf einem der dafür vorgesehenen Bord-Bord-Kanäle (122.540 und 130.430 MHz) entweder als dem dafür vorgesehenen Bord-Bord-Kanal (123,065 MHz) entweder als Direktanruf an eine bestimmte Luftfunkstelle oder durch einen allgemeinen Anruf unter Berücksichtigung der Nutzungsbedingungen dieser Kanäle hergestellt werden.~~

3.4 INTERPILOT COMMUNICATION

...

c) ~~Interpilot air-to-air communication shall be established on the air-to-air channels (122.540 and 130.430 MHz) (123.065 MHz) by either a directed call to a specific aircraft station or a general call, taking into account conditions pertaining to use these channels.~~

5.2. ANWENDUNG

...

11. B: **STEIGEN/SINKEN SIE AUF FL-FLUGFLÄCHE 180**

L: **STEIGE/SINKE AUF FL FLUGFLÄCHE 180**

5.2 APPLICATION

...

11. G: **CLIMB/DESCEND FL [TO] FLIGHT LEVEL 180**

A: **CLIMBING/DESCENDING FL [TO] FLIGHT LEVEL 180**

5.3.1.5.5.1 For spray nozzle proximity sensor activation

5.3.1.5.5.2 For other aircraft having an emergency on the de-icing bay

5.6.20 BANNER/PARACHUTE DROP

G: **CLEARED TO DROP [AND DESCEND] [DESCENT APPROVED] [(instructions)] [REPORT [(details)]**

5.6.20 ABSETZEN VON BANNERN/FALLSCHIRMSPRINGERN

B: **FREI ZUM ABSETZEN [UND SINKEN] [SINKFLUG GENEHMIGT] [(Anweisungen)] [MELDEN SIE (Details)]**

5.6.22 APPROACH TRAINING

A: **REQUEST SIMULATED (type of approach) APPROACH RUNWAY (number)**

5.7.11.4 To instruct all stations or a specific flight to avoid sending CPDLC requests for a limited period of time

G: **[ALL STATIONS] ([ALL STATIONS]/(call sign)) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)]**

5.7.11.5 To resume normal use of CPDLC

G: **[ALL STATIONS] ([ALL STATIONS]/(call sign)) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS**

5.8.3.3 Terrain alert

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

A-1.5.1 METAR

EGKK 031250Z 20011KT 0350 0500NE VV/// 05/M01 Q1014

METAR GATWICK EINS ZWO FÜNF NULL WIND ZWO NULL NULL NULL GRAD EINS EINS KNOTEN SIGHT DREI FÜNF NULL METER MINIMUM SIGHT FÜNF HUNDERT FUSS METER NACH NORDOSTEN VERTIKALSICHT NICHT VERFÜGBAR TEMPERATUR FÜNF TAUPUNKT MINUS EINS QNH EINS NULL EINS VIER

A-1.5.4 TAF

TAF UUWW 031050Z 0312/0412 20007MPS 4000 BKN007 TX11/1400 TN01/0400 TEMPO 0312/0318

1000 OVC004 TEMPO 0318/0406 0500 FG OVC003 TEMPO 0406/0412 1500

SHRA BKN007 BKN015CB=

TAF KIEV ~~BEOBSACHTUNGSZEITPUNKT EINS NULL FÜNF NULL~~ GÜLTIG VOM DRITTEN EINS ZWO NULL NULL BIS VIERTEN EINS ZWO NULL NULL. WIND ZWO NULL NULL GRAD [GRAD] SIEBEN METER PRO SEKUNDE SIGHT VIER TAUSEND METER STARK BEWÖLKT SIEBEN HUNDERT FUSS MAXIMALTEMPERATUR EINS EINS UM EINS VIER NULL NULL MINIMUM TEMPERATUR EINS UM NULL VIER NULL NULL VORÜBERGEHEND VON EINS ZWO NULL NULL BIS EINS ACHT NULL NULL SIGHT EINTAUSEND METER WOLKENDECKE GESCHLOSSEN VIER HUNDERT FUSS VORÜBERGEHEND VON EINS ACHT NULL NULL BIS NULL SECHS NULL NULL: SIGHT FÜNF HUNDERT METER NEBEL WOLKENDECKE GESCHLOSSEN DREI HUNDERT FUSS VORÜBERGEHEND VON NULL SECHS NULL NULL BIS EINS ZWO NULL NULL: SIGHT EINTAUSEND FÜNFHUNDERT METER MÄSSIGER REGENSCHAUER STARK BEWÖLKT SIEBENHUNDERT FUSS STARK BEWÖLKT CEE BEE EINTAUSEND FÜNFHUNDERT FUSS

TAF KIEV TIME OF OBSERVATION ONE ZERO FIVE ZERO VALID FROM THIRD ONE TWO
ZERO ZERO TILL FOURTH ONE TWO ZERO ZERO WIND TWO ZERO ZERO [DEGREES] SEVEN
METRES PER SECOND VISIBILITY FOUR THOUSAND METRES MIST CLOUD BROKEN SEVEN
HUNDRED FEET MAXIMUM TEMPERATUR ONE ONE AT ONE FOUR ZERO ZERO MINIMUM
TEMPERATURE ONE AT ZERO FOUR ZERO ZERO TEMPO FROM ONE TWO ZERO ZERO TILL
ONE EIGHT ZERO ZERO VISIBILITY ONE THOUSAND METRES MIST CLOUD OVERCAST FOUR
HUNDRED FEET TEMPO FROM ONE EIGHT ZERO ZERO TILL ZERO SIX ZERO ZERO
VISIBILITY FIVE HUNDRED METRES FOG CLOUD OVERCAST THREE HUNDRED FEET TEMPO
FROM ZERO SIX ZERO ZERO TILL ONE TWO ZERO ZERO VISIBILITY ONE THOUSAND FIVE
HUNDRED METRES MIST SHOWERS OF RAIN CLOUD BROKEN SEVEN HUNDRED FEET
BROKEN CEE BEE ONE THOUSAND FIVE HUNDRED FEET