

REPUBLIK ÖSTERREICH

AUSTRO CONTROL GmbH
LUFTFAHRTINFORMATIONSDIENST
Wagramer Straße 19
1220 Wien
AUSTRIA



AUSTRO CONTROL GmbH
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
Wagramer Strasse 19
1220 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 (0)5 1703 / 2051
FAX: +43 (0)5 1703 / 2056
AFTN: LOWWYNYX
EMAIL: nof@austrocontrol.at

REPUBLIC OF AUSTRIA

AIC B 2/19

18 JUN

INKRAFTTRETUNGSDATUM / EFFECTIVE DATE: 12 SEP 2019

SPRECHFUNKVERFAHREN FÜR DEN BEWEGLICHEN FLUGFUNKDIENST

NEUE FASSUNG

Die neue Fassung der “**Sprechfunkverfahren für den beweglichen Flugfunkdienst**” wird als AIC B 2/19 übermittelt.

Mit Wirkung 12 SEP 2019 werden AIC B 4/12, AIC B 20/15 und AIC B 5/17 durch AIC B 2/19 ersetzt.

AIC B 2/19 **Sprechfunkverfahren für den beweglichen Flugfunkdienst** dient unter anderem als Grundlage für den Erwerb eines österreichischen Sprechfunkzeugnisses für den beweglichen Flugfunkdienst.

Ab 12.09.2019 wird ausschließlich der Inhalt des AIC B 2/19 anerkannt.

RADIO COMMUNICATION PROCEDURES FOR THE AERONAUTICAL MOBILE SERVICE

NEW EDITION

The new edition of the “**Radio communication procedures for the aeronautical mobile service**” is distributed as AIC B 2/19.

WEF 12 SEP 2019 AIC B 2/19 replaces AIC B 4/12, AIC B 20/15 and AIC B 5/17.

AIC B 2/19 **Radio communication procedures for the aeronautical mobile service** establishes the basis to gain an Austrian Radiotelephone Operator’s Certificate for Aeronautical Service.

With effect from 12.09.2019 solely the content of AIC B 2/19 will be accepted.

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 B 2/19



Seite wurde absichtlich leer
gelassen.

Page has been left blank
intentionally.

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	7
2.5. Sprache / Language.....	7
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.....	11
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.....	23
3.5. Mehrfachanruf / Multiple Call	24
3.6. Allgemeiner Anruf / General Call	24
3.7. Testverfahren / Test Procedures	24
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.....	28
3.11. Besondere Sprechfunkverfahren / Specific Communication Procedures	28
4. SONDERFÄLLE / CONTINGENCIES.....	30
4.1. Sprechfunkverfahren für Not- Und Dringlichkeitsverkehr / Distress and Urgency Communication Procedures	30
4.2. Widerrechtlicher Eingriff / Acts of Unlawful Interference	34
4.3. Peilfunk / Direction Finding	35
4.4. Ausfall der Sprechfunkverbindung / Voice Communications Failure	36
4.5. Blockierte Frequenz / Blocked Frequency	38
4.6. Unzulässige Benutzung von ATC Frequenzen / Unauthorized Use of ATC Frequency	38
4.7. Kraftstoffmindestmenge und Kraftstoff-Notfall / Minimum Fuel and Fuel Emergency	39
4.8. Transpondercodes im Notfall / Transponder Codes in Case of Emergency	39
5. PHRASEOLOGIE / PHRASEOLOGIES	41
5.1. Inhaltsverzeichnis Phraseologie / Contents of Phraseologies	41
5.2. Anwendung / Application	42
5.3. Kontrollierte Flugplätze / Controlled Aerodromes	45
5.4. Flugplätze ohne Flugverkehrskontrolle / Aerodromes without Air Traffic Control	56
5.5. Diverse Flugplatzphraseologie / Miscellaneous Aerodrome Phraseology	57
5.6. Allgemeine Phraseologie für die Flugabwicklung / General Flight Handling Phraseology.....	61
5.7. Zusätzliche Phraseologie für Instrumentenflüge und Radardienste / Additional Phraseologies for IFR Flights and Radar Services	73
5.8. Sonderfälle im Sprechfunkverkehr / Phraseologies in Contingencies	86
5.9. Militär Phraseologie / Military Phraseologies	88
ANLAGE 1 / APPENDIX 1.....	91 / 95
ANLAGE 2 / APPENDIX 2.....	98
ANLAGE 3 / APPENDIX 3.....	100
ANLAGE 4 / APPENDIX 4.....	105
ANLAGE 5 / APPENDIX 5.....	120 / 125
ANLAGE 6 / APPENDIX 6.....	129

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 Seibersdorf“) sind leichter zu verstehen als ungenaue Anweisungen, Umgangssprache oder Slang (z.B. „halten Sie hohe Geschwindigkeit“, rufen Sie mich über Seibersdorf“)
- 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 Zahlen wurde der Einfachheit halber nicht berücksichtigt, z.B.: THREE/TRI, NINE/NINER

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 Seibersdorf”) are easier to understand than indirect statements or colloquialisms or slang (i.e. “maintain high speed”, “call me Seibersdorf”).
- 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 pronunciation of English numbers is not given attention, e.g. THREE/TRI, NINE/NINER

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 normale Ausdrucksweise 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 Meldungsaustausch 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 Funker-Zeugnisses 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.

2.2.2. ÜBUNGSSPRECHFUNK

- 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 Zivilfluggäste 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.

2.3. ART UND RANGFOLGE DER MELDUNGEN

- 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.

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.

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

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. RTF COMMUNICATION TRAINING

- 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. CATEGORIES OF MESSAGES

- 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:

Note *):

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

- 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. NOTRufe, 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 „Flugsicherheitsmeldungen“ (siehe 2.3.3.) fallen.

(Siehe auch Anlage 4 „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 point “flight safety messages” (see 2.3.3.).

(See appendix 4 “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.
- b) Flugbesatzungen haben die Meldungen anhand von Formblättern auf der Grundlage des Musters für das Formblatt AIREP SPECIAL (siehe Anlage 5) abzugeben. Die Meldungen müssen den Einzelbestimmungen von Anlage 5 Punkt 2 entsprechen.
 1. Die Einzelbestimmungen, einschließlich der Berichtsformate und Codewörter nach Anlage 5, 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 5 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. 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.

Luftfahrzeugbeobachtungen sind als Flugmeldungen zu melden und haben den technischen Spezifikationen in Anlage 5 zu entsprechen.

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.
- b) Flight crews shall compile the reports using forms based on the model AIREP SPECIAL form as set out in Appendix 5. Those reports shall comply with the detailed instructions for reporting, as provided in point 2 of Appendix 5.
 1. The detailed instructions, including the formats of messages and the phraseologies provided in Appendix 5, 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 5 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. 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.

Aircraft observations shall be reported as air-reports and shall comply with the technical specifications in Appendix 5.

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 Flugbetriebspfänden 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.

2.4. 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 VERWENDENDE SPRACHE

- a) Der Flugfunk-Sprechfunkverkehr ist in englischer Sprache oder in der Sprache, die normalerweise von der Bodenfunkstelle 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.

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.

2.4. 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

- a) 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.

- b) Die englische Sprache muss auf Anforderung eines jeden Luftfahrzeugs im Verkehr mit allen Bodenfunkstellen verwendet werden können, die festgelegte Flugplätze und Strecken, die im internationalen Luftverkehr genutzt werden, bedienen.
- c) Die Angabe der im Funkverkehr mit einer bestimmten Bodenfunkstelle verwendbaren Sprachen ist Teil des Luftfahrthandbuchs (Aeronautical Information Publication) Österreich.
- d) 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]
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

*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. 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.

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) 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.
- 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‘ anzugeben 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.
- 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. 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	AUSTRIAN EINS ZWO DREI	AUA 123	AUSTRIAN ONE TWO THREE
DLH 546	LUFTHANSA FÜNF VIER SECHS	DLH 546	LUFTHANSA FIVE FOUR SIX
DLH 1000	LUFTHANSA EINS NULL NULL NULL	DLH 1000	LUFTHANSA ONE ZERO ZERO ZERO
OE9200	OSCAR ECHO NEUN ZWO NULL NULL	OE9200	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 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	SIKT EIN TAUSEND METER	1000 m	VISIBILITY ONE THOUSAND METRES
700 m	SIKT SIEBEN HUNDERT METER	700 m	VISIBILITY SEVEN HUNDRED METRES
200 ft	VERTIKALSIKT ZWO HUNDERT FUSS	200 ft	VERTICAL VISIBILITY TWO HUNDRED FEET
RVR	wird übermittelt als	RVR	transmitted as
600 m	PISTENSICHT (RVR) SECHS HUNDERT METER	600 m	RVR SIX HUNDRED METRES
1700 m	PISTENSICHT (RVR) EIN TAUSEND SIEBEN HUNDERT METER	1700 m	RVR ONE THOUSAND SEVEN HUNDRED METRES
Kommazahlen	wird übermittelt als	Decimals	transmitted as
100.3	EINS NULL NULL KOMMA DREI	100.3	ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE
38 143.9	DREI ACHT EINS VIER DREI KOMMA NEUN	38 143.9	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	NUL 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. BUCHSTABIEREN 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	<u>AL FA</u>	A	ALFA	<u>AL FAH</u>
B	BRAVO	<u>BRA WO</u>	B	BRAVO	<u>BRAH VHO</u>
C	CHARLIE	<u>TSCHAR LI</u> oder <u>SCHAR LI</u>	C	CHARLIE	<u>CHAR LEE</u> or <u>SHAR LEE</u>
D	DELTA	<u>DEL TA</u>	D	DELTA	<u>DELL TAH</u>
E	ECHO	<u>ECK O</u>	E	ECHO	<u>ECK OH</u>
F	FOXTrott	<u>FOX TROT</u>	F	FOXTROT	<u>FOKS TROT</u>
G	GOLF	<u>GOLF</u>	G	GOLF	<u>GOLF</u>
H	HOTEL	<u>HO TELL</u>	H	HOTEL	<u>HO TELL</u>
I	INDIA	<u>IN DJA</u>	I	INDIA	<u>IN DEE AH</u>
J	JULIETT	<u>DSCHUL J ETT</u>	J	JULIETT	<u>JEW LEE ETT</u>
K	KILO	<u>KI LO</u>	K	KILO	<u>KEY LOH</u>
L	LIMA	<u>LI MA</u>	L	LIMA	<u>LEE MAH</u>
M	MIKE	<u>MAIK</u>	M	MIKE	<u>MIKE</u>
N	NOVEMBER	<u>NO WEMM BA</u>	N	NOVEMBER	<u>NO VEM BER</u>
O	OSKAR	<u>OSS KA</u>	O	OSCAR	<u>OSS CAH</u>
P	PAPA	<u>PA PA</u>	P	PAPA	<u>PAH PAH</u>
Q	QUEBEC	<u>KI BECK</u>	Q	QUEBEC	<u>KEH BECK</u>
R	ROMEO	<u>ROH MIO</u>	R	ROMEO	<u>ROW ME OH</u>
S	SIERRA	<u>SJ ER RA</u>	S	SIERRA	<u>SEE AIR RAH</u>
T	TANGO	<u>TÄN GO</u>	T	TANGO	<u>TANG GO</u>

U	UNIFORM	JU NIFORM oder <u>U</u> NIFORM	U	UNIFORM	YOU NEE FORM or <u>OO</u> NEE FORM
V	VIKTOR	WI K TОР	V	VICTOR	VI K TAH
W	WHISKEY	WI SS KI	W	WHISKEY	WI SS KEY
X	X-RAY	E X RE	X	X-RAY	ECK S RAY
Y	YANKEE	J ÄN KI	Y	YANKEE	YANG KEY
Z	ZULU	S U 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.

2.10.1.2. 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 benutzt.

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

2.10.2.1. VERWENDUNG VON ATS-STRECKENKENNUNGEN IM FUNKVERKEHR

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

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

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.

2.10.3. 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.

2.10.1.1. 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. Except are those which, owing to frequent and common practice, are generally understood by aeronautical personnel. Some abbreviations, which by their common usage have become part of aviation terminology, 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. PRINCIPLES GOVERNING THE IDENTIFICATION OF ATS ROUTES OTHER THAN STANDARD DEPARTURE AND ARRIVAL ROUTES

2.10.2.1. USE OF ATS ROUTE DESIGNATORS IN COMMUNICATIONS

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

K — KOPTER
U — UPPER
S — SUPERSONIC

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. 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. 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 Wörtern 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 Stimmaufwand 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.

2.10.4. 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 proceeding 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

3.1. STANDARD-REDEWENDUNGEN

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

3. RADIOTELEPHONY PROCEDURES

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“	RECLEARSED	“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.“ (Diese Redewendung darf nicht verwendet werden, wenn ein wortwörtliches Zurücklesen der Meldung oder eine direkte Zustimmung (POSITIV) oder Ablehnung (NEGATIV) erforderlich ist).	ROGER	“I have received all of your last transmission.” (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)).
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.“ (Üblicherweise wird die rufende Station nach einer längeren Zeitspanne versuchen, den Funkkontakt neu aufzunehmen. STANDBY ist weder eine Zustimmung noch eine Ablehnung).	STANDBY	“Wait and I will call you.” (The caller would normally re-establish contact if the delay is lengthy. STANDBY is not an approval or denial).
NICHT MÖGLICH	„Ich kann Ihrer Anfrage, Anweisung oder Freigabe nicht Folge leisten.“ (Auf NICHT MÖGLICH folgt normalerweise eine Begründung).	UNABLE	“I cannot comply with your request, instruction, or clearance.” (UNABLE is normally followed by a reason).

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:

- a) der Ortsbezeichnung oder dem Namen der Bodenfunkstelle gefolgt von
- b) 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:

- a) the name of the location; and
- b) 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
TURM	Flugplatzkontrollstelle	TOWER	Aerodrome control
ROLLKONTROLLE	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
ANFLUGKONTROLLE	Anflugkontrollstelle bei Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes	APPROACH	Approach control
RADAR	Bezirkskontrollstelle oder eine Anflugkontrollstelle bei der Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes mit Radar	RADAR	Radar (in general)
DIRECTOR**)	Anflugkontrollstelle bei der Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes mit Radar nur für Endanflüge	DIRECTOR**)	Approach control unit operating with radar for final approach

INFORMATION	Station bei der Ausübung von Flugverkehrsinformationsdienst	INFORMATION	Flight information service
FLUGPLATZ**)	Flugplatzhalter innerhalb Österreichs	AERODROME**)	Aerodrome operator within Austria
FLUGDIENST	Flugdienst von Luftbeförderungsunternehmen	DISPATCH	Company dispatch

Tabelle 9

Table 9

Anmerkung**): Kein SERA/ICAO-Rufzeichen

Note**): No SERA/ICAO call sign

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
ARRIVAL	Anflugkontrollstelle bei der Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes mit Radar nur für Anflüge	ARRIVAL	Approach control radar arrivals
DEPARTURE	Anflugkontrollstelle bei der Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes mit Radar nur für Abflüge	DEPARTURE	Approach control radar departures
RADIO	Bodenfunkstelle im Sprechfunknetz	RADIO	Aeronautical station
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

- a) Rufzeichen von Luftfahrzeugen im Sprechfunkverkehr müssen denen in Tabelle 11 entsprechen.
- b) 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.

3.2.2. RADIOTELEPHONY CALL SIGNS FOR AIRCRAFT

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

Rufzeichen	Beispiel		Call sign	Example
*die Zeichen des Eintragungszeichens des Luftfahrzeugs (Registrierung) Anmerkung: Der Name des Luftfahrzeugherstellers oder die Type des Luftfahrzeuges kann im Sprechfunk der Registrierung als Präfix vorangestellt werden	OE-ABC OE-1234 OE-HOO1 CITATION OE-GDA CESSNA OE-DGU	TYP A	*the characters corresponding to the registration marking of the aircraft Note: The name of the aircraft manufacturer or of the aircraft model may be used as a radiotelephony prefix to the call sign	OE-ABC OE-1234 OE-HOO1 CITATION OE-GDA CESSNA OE-DGU

Zulässige Abkürzung: Das erste Zeichen des Eintragungszeichens und mindestens die zwei letzten Zeichen des Rufzeichens; Anmerkung: <i>Der Name des Luftfahrzeugherstellers oder die Type des Luftfahrzeuges kann im Sprechfunk der Registrierung als Präfix vorangestellt werden</i>	O-BC oder O-ABC O-34 oder O-234 O-01 oder O-001 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; Note: <i>The name of the aircraft manufacturer or of the aircraft model may be used as a radiotelephony prefix to the call sign</i>	O-BC or O-ABC O-34 or O-234 O-01 or O-001 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.
- d) 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.

3.2.3. PLATZIERUNG DES LUFTFAHRZEUGRUFZEICHENS

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

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**.

Ist es jedoch erforderlich, eine Meldung oder Teile einer Meldung wortwörtlich **zurückzulesen**, muss das Rufzeichen am Ende dieser Meldung übermittelt werden. Das gilt auch für die ATC-Streckenfreigabe.

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 Flugverkehrsdieststellen 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 Flugverkehrsdieststellen 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 Flugverkehrscontrollstelle im Interesse der Sicherheit.
- b) Wenn die Möglichkeit einer Verwechslung mit ähnlich lautenden Rufzeichen besteht, kann die Flugverkehrscontrollstelle 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.
- e) Die zuständige Flugverkehrscontrollstelle 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)]

In this case the message shall be terminated with the call sign of the aircraft. This provision shall also be applied when reading back the ATC-clearance.

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) 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)]

3.3. 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.
- 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) Bei der Erteilung von Freigaben der Flugverkehrskontrolle und der Wiederholung solcher Freigaben haben Lotsen und Piloten stets das Rufzeichen des Luftfahrzeugs zu verwenden, für das die Freigabe gilt. Bei Mitteilungen aus anderen Anlässen sind, nachdem der Kontakt hergestellt wurde, kontinuierliche Zweiweg-Übermittlungen bis zur Beendigung des Kontakts ohne eine weitere Identifizierung oder einen weiteren Anruf zulässig.

3.3.1. ERSTANRUF

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

L: WIEN TURM, OE-ABC

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

B: OE-ABC, WIEN TURM

- c) 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 zu auszusprechen. Die Zahlen sind gemäß 2.6.1 auszusprechen.

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.
- 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) 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. RADIOTELEPHONY CALLING PROCEDURE/ INITIAL CALLS

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

A: WIEN TOWER, OE-ABC

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

G: OE-ABC, WIEN TOWER

- c) 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.

- 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.
- 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 RÜFZEICHEN
- f) Empfängt eine Bodenfunkstelle gleichzeitig mehrere Rufe, liegt es im Ermessen dieser, die Reihenfolge festzulegen, in der sie mit den Luftfunkstellen kommuniziert.
- g) Nachdem der Kontakt hergestellt wurde, sind kontinuierliche Zweiweg- Übermittlungen bis zur Beendigung des Kontakts ohne eine weitere Identifizierung oder einen weiteren Anruf zulässig.

3.3.1.1. ERSTANRUFE FÜR INSTRUMENTENFLÜGE

- a) Soweit keine anderslautende Anordnung durch die Flugverkehrskontrollstelle 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:
- Rufzeichen der gerufenen Funkstelle
 - Rufzeichen des Luftfahrzeuges, und, bei Luftfahrzeugen in der schweren Wirbelschleppenkategorie, das Wort ‚HEAVY‘ oder ‚SUPER‘,
 - gegenwärtige Flughöhe oder Flugfläche
 - freigegebene Flughöhe bei Steig- oder Sinkflug
 - Fluggeschwindigkeit, wenn diese von der Flugverkehrskontrolle angewiesen wurde
 - zusätzliche von der Flugverkehrskontrollstelle aufgetragene Informationen
- 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

- a) **Nach dem Erstanruf** bei WIEN INFORMATION (Fluginformationszentrale Wien) sind folgende Meldungsteile zu übermitteln (=erweiterte Standortmeldung):
- Rufzeichen und Type des Luftfahrzeugs
 - Flugregeln

- 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) 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) After contact has been established, continuous two-way communication shall be permitted without further transmission of identification or call until termination of the contact.

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**:
- Designation of the called station
 - Aircraft call sign and, for aircraft in the heavy wake turbulence category, the word ‚HEAVY‘ or ‚SUPER‘
 - current level
 - cleared level, when in descent or climb
 - speed if assigned by ATC
 - additional elements as assigned by ATC
- 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

- a) **After establishing communications** with WIEN INFORMATION (flight information centre Vienna) following details shall normally be transmitted (=extended position report):
- Aircraft call sign and aircraft type
 - Flight rules

- 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 -fläche
 - geschalteter SSR-Code, falls vorhanden
- b) 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 -fläche
 - ATIS Kennbuchstabe bei Landung und Start (falls vorhanden)
 - Grund der Meldung (z.B. „zur Landung“)

L: OE-AAA, STOCKERAU, 2000 FT, INFORMATION B ZUR 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 drei/zwo/einer 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. 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 einem der dafür vorgesehenen Bord-Bord Kanäle 122.540 und 130.430 MHZ entweder als Direktanruf an eine bestimmte Luftfunkstelle oder durch einen allgemeinen Anruf hergestellt werden.
- d) Da Luftfunkstellen auf mehr als einer Frequenz hörbereit sein können, muss der Erstanruf die Angabe der Bord-Bord Frequenz und/oder die eindeutige Kanalbezeichnung „INTERPILOT“ beinhalten.

- Departure and destination aerodrome; route, if applicable
 - Position report:
 - Position (and relevant time overhead if aircraft is not overhead reported position)
 - Altitude or level
 - SSR-code, if available
- b) After establishing communications with **any other ATS unit** following details shall be transmitted:
- Aircraft call sign
 - Position report
 - Position (and relevant time overhead if aircraft is not overhead reported position)
 - Altitude or level
 - ATIS INFORMATION designator if available
 - Reason of call (e.g. “for landing”)

A: OE-AAA, STOCKERAU, 2000 FT, INFORMATION B FOR LANDING

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 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.

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 channels (122.540 und 130.430 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 shall include the distinctive channel identification “INTERPILOT”.

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

oder

L: OEABC - OEAYC - INTERPILOT - HÖREN SIE MICH

oder

L: IRGENDEIN 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 - TYROLEAN 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, gefolgt von dem Rufzeichen der sendenden Funkstelle. Auf allgemeine Anrufe wird keine Antwort erwartet, es sei denn, die Funkstellen werden zur Meldungsbestätigung aufgefordert.

B/L: AN ALLE (Rufzeichen der rufenden Funkstelle),
(Meldung)

3.7. TESTVERFAHREN

3.7.1. ÜBERPRÜFEN VON FUNKANLAGEN

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.

3.7.2. VERSTÄNDIGUNGSPROBE

- 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.

3.7.3. VERSTÄNDLICHKEITSSKALA

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

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 unit may be addressed by a call. The called units shall acknowledge the reception of the message in the order called.

G: AUSTRIAN 123 - TYROLEAN 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, followed by the identification of the calling station. No reply is expected to such general calls unless individual stations are subsequently called to acknowledge receipt.

G/A: ALL STATIONS (call sign of the calling station),
(message)

3.7. TEST PROCEDURES

3.7.1. CHECK OF RADIO INSTALLATIONS

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. TEST TRANSMISSIONS

- 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. READABILITY SCALE

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

Verständlichkeitsskala

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

L: WIEN ROLLKONTROLLE, OE-ABC, RADIO CHECK EINS ZWO EINS KOMMA SECHS

B: OE-ABC, WIEN ROLLKONTROLLE, VERSTEHE SIE VIER

Readability Scale

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

A: WIEN GROUND, OE-ABC, RADIO CHECK ONE TWO ONE DECIMAL SIX

G: OE-ABC, WIEN GROUND, READ YOU FOUR

3.8. AUSTAUSCH VON MELDUNGEN

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

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 **Flugverkehrsdieststelle** die Bestätigung des Empfangs an ein Luftfahrzeug übermittelt wird, muss die Bestätigung das Rufzeichen des Luftfahrzeugs, falls erforderlich gefolgt vom Rufzeichen dieser Flugverkehrsdieststelle, 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 hat sich durch Anhören der Wiederholung zu vergewissern, dass die Freigabe oder Anweisung von der Flugzeugbesatzung ordnungsgemäß bestätigt wurde und ergreift unmittelbar Maßnahmen, um bei der Wiederholung gegebenenfalls festgestellte Unstimmigkeiten zu berichtigen.
- f) Die Wiederholung von CPDLC-Mitteilungen im Sprechfunkverkehr ist nicht vorgeschrieben.

3.8. EXCHANGE OF COMMUNICATIONS

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

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 or 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 **taxis 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) 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 Flugverkehrsdieststelle oder dem Luftfahrzeug mit dem eigenen Rufzeichen zu beenden.

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.

- 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. 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. GEWÄHRLEISTUNG DER FUNKVERBINDUNG/ZU VERWENDENDE 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.

3.9.1. 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 Flugverkehrsdieststelle zu informieren.
 1. Luftfahrzeuge auf langen Überwasserflügen oder auf Flügen über festgelegten Gebieten, über denen das Mitführen eines selbsttätigen Notenders (ELT) vorgeschrieben ist, haben ständige Hörbereitschaft auf der VHF-Notruffrequenz 121.5 MHz zu halten, außer in den Zeiträumen, in denen die Luftfahrzeuge Sprechfunkverkehr auf anderen VHF-Kanälen durchführen oder wenn Beschränkungen der bordseitigen Ausrüstung oder Aufgaben im Cockpit die gleichzeitige Hörbereitschaft auf zwei Kanälen nicht erlauben.
 2. Luftfahrzeuge haben ständige Hörbereitschaft auf der VHF-Notfrequenz 121.5 MHz in Gebieten oder auf Strecken zu halten, bei denen die Möglichkeit des Ansteuerns von Luftfahrzeugen oder anderer Gefahrensituationen besteht und die zuständige Behörde dies vorschreibt.
- 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 Flugverkehrsdieststelle den Betrieb aus irgendeinem Grund aussetzt, hat das Luftfahrzeug oder die Flugverkehrsdieststelle 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. 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. 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.
 1. 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.
 2. 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.
- 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 Flugverkehrsdieststelle gemäß den vereinbarten Verfahren zum Wechsel zu einer anderen Funkfrequenz aufzufordern. Ist eine solche Aufforderung nicht erfolgt, hat das Luftfahrzeug die Flugverkehrsdieststelle vor einem solchen Wechsel zu informieren.
- b) Beim Herstellen des Erstkontaktes 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 Flugverkehrsdieststelle dazu aufgefordert wurde oder eine Genehmigung dafür erhalten hat. Eine Flugverkehrsdieststelle kann eine Luftfunkstelle dazu anhalten, auf der zugewiesenen Frequenz hörbereit zu bleiben.
- d) Wird eine Sprechfunkverbindung mit einer Luftfunkstelle von einer Flugverkehrsdieststelle an eine andere übergeben, so ist der Luftfunkstelle das Rufzeichen der zu rufenden Flugverkehrsdieststelle und die Funkfrequenz, die zu schalten ist, mitzuteilen.

B: OE-ABC, RUFEN SIE WIEN RADAR (Frequenz)

- e) Eine Flugverkehrsdieststelle kann einer Luftfunkstelle mit der Redewendung „CALL SIGN ONLY“ auftragen, die für den Erstanruf üblichen Meldungsteile bis auf das Rufzeichen auszulassen.
- f) Eine Flugverkehrsdieststelle kann einer Luftfunkstelle mit der Redewendung „STAND BY“ auftragen, abzuwarten, gerufen zu werden und mit der Redewendung „MONITOR“ auftragen, eine Frequenz abzuhören, auf der Fluggrundsendungen 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.

3.11.2. FLUGBERATUNGSDIENST

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.

3.10. 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 change an ATC frequency** without advising the appropriate ATC unit that it is doing so, or without an ATC unit instructing to do so. An ATC unit may instruct an aircraft station to remain on 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”.
- f) An aircraft station may be requested to “STAND BY” on a frequency when it is intended that the ATS unit will initiate communications soon, and 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. 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. 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.

3.11.3. 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 DRINGLICHKEITSVERKEHR

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 Luftfahrzeugs 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 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 Flugverkehrsdieststelle erfolgt, die von dem Luftfahrzeug gerufen wurde, haben andere Flugverkehrsdieststellen 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.

Die Notfrequenz (121.500 MHZ) kann entsprechend verwendet werden.

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;

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.

The emergency frequency (121.500 MHZ) may be used as appropriate.

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) aus so vielen wie möglich der folgenden Meldungsteile bestehen, die deutlich zu sprechen und nach Möglichkeit in folgender Reihenfolge anzugeben sind:
1. Name der gerufenen Flugverkehrsdieststelle (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:

- a) 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.
- b) Die Notmeldung einer Luftfunkstelle in Flugnot kann verbreitet werden, wenn dies Zeit und Umstände erlauben.
- c) Die Luftfunkstelle in Flugnot kann alles tun, um auf sich aufmerksam zu machen (inklusive Schaltung des Transpondercodes auf den jeweiligen Mode und Code).
- d) Jede Funkstelle kann alles dazu tun, um der Luftfunkstelle in Flugnot zu helfen.

Anmerkung 2:

Die angesprochene Station 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 Flugverkehrsdieststelle oder die erste Flugverkehrsdieststelle, 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 Flugverkehrsdieststelle;
 2. dem betreffenden Luftfahrzeugbetreiber oder dessen Vertreter gemäß im Voraus getroffener Verfahrensweisen;
- d) andere Flugverkehrsdieststellen gegebenenfalls warnen, um die Übergabe von Verkehr auf die Frequenz des Notverkehrs zu verhindern.

- b) consist of as many as possible of the following elements spoken distinctly and, if possible, in the following order:

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 foregoing provisions may be supplemented by the following measures:

- a) the distress message of an aircraft in distress being made on the emergency frequency 121.5 MHz or another aeronautical mobile frequency, if considered necessary or desirable. Not all aeronautical stations maintain a continuous guard on the emergency frequency.
- b) the distress message of an aircraft in distress being broadcast, if time and circumstances make this course preferable.
- c) 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).
- d) any station taking any means at its disposal to assist an aircraft station in distress.

Note 2:

The station addressed will normally be that station 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 das Luftverkehrsunternehmens hat keinen Vorrang gegenüber eventuell notwendigen Handlungen, die die Sicherheit des Notverkehrs oder anderen Verkehrs in diesem Gebiet betreffen.

4.1.2.3. ANORDNEN VON FUNKSTILLE

4.1.2.3.1. Das in Not befindliche Luftfahrzeug oder die den Notverkehr steuernde Flugverkehrsdieststelle 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 Flugverkehrsdieststelle vorbehalten.

4.1.2.4. MASSNAHMEN ALLER ANDEREN FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLEN/LUFTFAHRZEUGE

4.1.2.4.1. Notverkehr hat uneingeschränkten Vorrang vor allem anderen Verkehr, und Flugverkehrsdieststellen/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 Flugverkehrsdieststelle die Erlaubnis erteilt;
- die betreffende Funkstelle selbst Hilfe zu leisten hat.

4.1.2.4.2. Jede Flugverkehrsdieststelle/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 Flugverkehrsdieststelle, 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 Flugverkehrsdieststelle
- dem betreffenden Luftfahrzeugbetreiber oder dessen Vertreter gemäß im Voraus getroffener Vereinbarungen.

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.

4.1.2.3. 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 Flugverkehrsdieststelle 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 Flugverkehrsdieststelle;
 2. Kennung des Luftfahrzeugs;
 3. Art der Dringlichkeitslage;
 4. Absicht des verantwortlichen Piloten;
 5. aktueller Standort, Flughöhe und Kurs;
 6. jede weitere nützliche Information.

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

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

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

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.

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) 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.

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.

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.

4.2. 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.

4.1.3.3. 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. 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.

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

4.2.3. Ist einer Flugverkehrsdieststelle bekannt oder vermutet sie, dass ein Luftfahrzeug einem rechtswidrigen Eingriff ausgesetzt ist, darf im Flugfunk-Sprechfunkverkehr des Flugverkehrsdiestes 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

Peilgenauigkeit:

Klasse A: +/- 2 Grad

Klasse B: +/- 5 Grad

Klasse C: +/- 10 Grad

Klasse D: geringer als Klasse C

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

Bearings:

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. AUSFALL DER SPRECHFUNKVERBINDUNG

4.4.1. BORD-BODEN, VERWENDEN VON BLINDSENDUNGEN

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 Flugverkehrsdieststelle, einer anderen Flugverkehrsdieststelle oder anderen Luftfahrzeugen herzustellen, hat das Luftfahrzeug seine Meldung zweimal auf dem festgelegten Kanal/den festgelegten Kanälen zu übermitteln und mit der Redewendung „BLINDSENDUNG“ 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 „BLINDSENDUNG 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 Flugverkehrsdiest 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 Funkverbindungsaustritt vorgesehenen SSR-Code (A7600) schalten, um so auf den Funkausfall aufmerksam zu machen.

4.4.1.2. SENDERAUSFALL

4.4.1.2.1. Bestätigung einer 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:

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:</i> <i>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:</i> <i>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 im ICAO Anhang 2 zu finden.

4.4.2. BODEN-BORD, WEITERLEITUNG VON MELDUNGEN

- a) Wenn es einer Flugverkehrsdieststelle nicht gelungen ist, Kontakt mit einem Luftfahrzeug herzustellen nach Anrufen auf den Frequenzen, auf denen das Luftfahrzeug vermutlich hörbereit ist, hat sie:
 - 1. andere Flugverkehrsdieststellen 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 sind auch anzuwenden:
 - 1. auf Anforderung der betreffenden Flugverkehrsdieststelle;
 - 2. wenn eine erwartete Meldung eines Luftfahrzeugs nicht innerhalb einer gewissen Zeitspanne empfangen wurde, so dass ein Funkausfall vermutet wird.

Note:

Light and pyrotechnic signals for aerodrome traffic are contained in ICAO Annex 2

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

- 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 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.

- c) Bleiben die 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.
- d) Blindsendungen von Flugverkehrskontrollfreigaben dürfen nicht durchgeführt werden, außer auf ausdrückliches Bestehen der Bodenfunkstelle.
- e) Die in Betracht kommenden Flugverkehrsdieststellen sowie der Luftfahrzeughalter sind sobald wie möglich vom Ausfall der Sprechfunkverbindung zu verständigen.
- c) If the attempts 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.
- d) Blind transmission of air traffic control clearances shall not be delivered, except on specific request of the originator.
- 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.

4.5. BLOCKIERTE FREQUENZ

Wenn eine Kontrollfrequenz unbeabsichtigterweise 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.
- c) Hat man eine Sprechfunkverbindung zum betroffenen Luftfahrzeug hergestellt, muss 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.
 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.
- c) if communication is established with the aircraft concerned, the flight crew shall 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.
 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 anzudeuten, 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

5.1. INHALTSVERZEICHNIS PHRASEOLOGIE

5.2.	Anwendung/Application	Seite/page 42
5.3.	Kontrollierte Flugplätze/ Controlled aerodromes	Seite/page 45
5.4.	Flugplätze ohne Flugverkehrskontrolle/ Aerodromes without air traffic control	Seite/page 56
5.5.	Diverse Flugplatzphraseologie/ Miscellaneous aerodrome phraseology	Seite/page 57
5.6.	Allgemeine Phraseologie für die Flugabwicklung/ General flight handling phraseology	Seite/page 61
5.7.	Zusätzliche Phraseologie für Instrumentenflüge und Radardienste/ Additional phraseologies for IFR flights and radar services	Seite/page 73
5.8.	Sonderfälle im Sprechfunkverkehr/ Phraseologies in contingencies	Seite/page 86
5.9.	Military phraseologies	Seite/page 88

5. PHRASEOLOGIES

5.1. CONTENTS OF PHRASEOLOGIES

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 Klartext 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) HEKTOPASKAL 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

10. Zurücklesepflichtige Redewendungen und Phrasen müssen mit dem Rufzeichen der wiederholenden Funkstelle beendet werden, das gilt auch für die Streckenfreigabe.
 11. Beim Zurücklesen von Freigaben und Anweisungen erwartet ATC die sofortige Durchführung, was durch Verwendung des Gerundiums angezeigt wird:
B: STEIGEN/SINKEN SIE AUF FL 180
L: STEIGE/SINKE AUF FL 180
B: FLIEGEN SIE STEUERKURS 230
L: FLIEGE STEUERKURS 230
 12. Die Anweisung
B: RUFEN SIE INNSBRUCK TURM 120.100 wird mit
L: RUFE INNSBRUCK TURM 120.100 beantwortet; das sofortige Umschalten wird erwartet.
 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

Anmerkung:
WILCO oder das Luftfahrzeugrufzeichen als Antwort ist hier ungenügend.
 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.

B: OE-FFF MELDEN SIE [ABFLUG]BEREIT
L: OE-FFF [ABFLUG]BEREIT
L: WERDE [ABFLUG]BEREIT MELDEN OE-FFF

B: OE-AAA MELDEN SIE MÜNCHENDORF
L: WERDE MÜNCHENDORF MELDEN OE-AAA
 15. 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.

Anmerkung:
Der Ausdruck TORA, ausgesprochen TOR-AH, wird für die Angabe der verfügbaren Startlaufstrecke verwendet.
 16. Anweisungen zur Änderung von Höhe werden folgendermaßen übermittelt:
B: STEIGEN/SINKEN SIE AUF 2000 FUSS
B: STEIGEN/SINKEN SIE AUF FLUGFLÄCHE 110
 10. Read backs shall be terminated by the aircraft's call sign. This is valid also for the standard routing clearance.
 11. Upon read back ATC expects immediate execution of the clearance which shall be indicated by read back in gerund form:
G: CLIMB/DESCEND FL180
A: CLIMBING/DESCENDING FL 180
G: FLY HEADING 230
A: FLYING HEADING 230
 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.
 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

Note:
WILCO as an answer or answering with the call sign of the aircraft is insufficient.
 14. The instruction
G: REPORT... may also be answered by
A: WILL REPORT... as this instruction may not always be followed on receipt.

G: OE-FFF REPORT READY [FOR DEPARTURE]
A: OE-FFF READY [FOR DEPARTURE]
A: WILL REPORT READY [FOR DEPARTURE] OE-FFF
G: OE-AAA REPORT MÜNCHENDORF
A: WILL REPORT MÜNCHENDORF OE-AAA
 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.

Note:
The expression TORA, pronounced TOR-AH, may be used to indicate take-off run available.
 16. Instructions to change levels are normally transmitted as follows:
G: CLIMB/DESCEND [TO] 2000 FEET
G: CLIMB/DESCEND [TO] FLIGHT LEVEL 110
In cases of misunderstandings of flight levels however, the word TO **must** be transmitted.

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
17. Parallel runways are specified as e.g. 03 LEFT, 03 CENTER or 03 RIGHT
- G: OE-ABC... RUNWAY 03 CENTER CLEARED TO LAND

5.3. KONTROLIERTE FLUGPLÄTZE

5.3.1. AM BODEN

5.3.1.1. Zeitvergleich und Flugplatzdaten 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:

Der 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 hinfällig. Der ATIS Kennbuchstabe muss zusammen mit der Bitte um Start up (IFR) oder Rollfreigabe (VFR) übermittelt werden - 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)
B: **SCHLEPP GENEHMIGT ÜBER** (Strecke)
B: **HALTEN SIE POSITION**
B: **STAND BY**

5.3.1.3. Anlassverfahren

- L: [(Flugzeugposition)] **ERBITTE ANLASSEN, INFORMATION** (ATIS-Kennbuchstabe)
B: **ANLASSEN GENEHMIGT**
B: **STAND BY FÜR ANLASSEN** (Begründung)
B: **ANLASSEN NEGATIV** (Begründung)

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:

The required 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. You must acknowledge receipt of the ATIS information by including the ATIS identifying letter in your request for start up (IFR) or in your request 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 your request for the route clearance.

5.3.1.2. Towing procedures

- A: **REQUEST TOW** [(company name)] (A/C type) **FROM** (location) **TO** (location)
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** (ATIS identification)
G: **START UP APPROVED**
G: **STAND BY FOR START UP** (reason)
G: **NEGATIVE START UP** (reason)

B: [ERWARTEN SIE] ANLASSEN UM (Zeit)	G: [EXPECT] START UP AT (time)/IN (number) MINUTES
B: [ERWARTEN SIE ABFLUG UM (Zeit)] ANLASSEN NACH EIGENEM ERMESSEN	G: [EXPECT DEPARTURE AT (time)/IN (number) MINUTES] START UP AT OWN DISCRETION
B: MELDEN SIE ANLASSBEREIT	G: REPORT READY FOR START UP
5.3.1.4. Pushback Verfahren	5.3.1.4. Pushback/power back procedures
L: [(Flugzeugposition)] ERBITTE PUSHBACK/POWERBACK	A: [(A/C location)] REQUEST PUSHBACK/POWERBACK
G: PUSHBACK/POWERBACK GENEHMIGT	G: PUSHBACK/POWERBACK APPROVED
G: NEGATIV PUSHBACK/POWERBACK	G: NEGATIVE PUSH BACK/POWERBACK
G: STAND-BY	G: STAND BY
G: ERWARTEN SIE (Minutenanzahl) VERZÖGERUNG [WEGEN (Grund)]	G: EXPECT (number) MINUTES DELAY [DUE (reason)]
L: PUSHBACK/POWERBACK BEENDET	A: PUSHBACK/POWERBACK COMPLETED
5.3.1.5. Sprechfunk zwischen Boden- und Cockpitmannschaft	5.3.1.5. Ground crew/flight crew phraseologies
Nur in Englisch vorgesehen	G: [ARE YOU] READY TO START UP A: STARTING NUMBER (engine number(s))
<i>Note 1:</i>	
<i>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.</i>	
<i>Note 2:</i>	
<i>Unambiguous identification of the parties concerned is essential in any communications between ground crew and pilots.</i>	
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 G: STOP PUSH BACK/POWER BACK G: CONFIRM BRAKES SET A: BRAKES SET A: DISCONNECT G: DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL YOUR LEFT/RIGHT	
<i>Note:</i>	
<i>This exchange is followed by a visual signal to the pilot to indicate that disconnect is completed and all is clear for taxiing.</i>	
5.3.1.5.1. Vor der Enteisung	5.3.1.5.1. Prior to de/anti-icing (ground crew (iceman)/flight crew)
Nur in Englisch vorgesehen	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 G: DE-ICING STARTS NOW
5.3.1.5.2. Nach Beendigung der Enteisung	5.3.1.5.2. Upon concluding de-icing/anti-icing procedure
Nur in Englisch vorgesehen	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

- G: **BE ADVISED NOZZLE PROXIMITY ACTIVATION ON** (significant point on aircraft) [NO VISUAL DAMAGE or DAMAGE (description of damage) OBSERVED] [SAY INTENTIONS];
 G: **EMERGENCY IN DE-ICING BAY** (de-icing bay number) [SHUT DOWN ENGINES or STANDBY OR FURTHER INSTRUCTIONS]

5.3.1.6. Rollverfahren

Anmerkung:

Bleibt frei

5.3.1.6. Taxi procedures

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 (Position)] [ÜBER (Strecke)]
 B: **ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE** (Nummer) [ÜBER (Strecke)]
 B: **ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE** (Nummer) [HALTEN SIE KURZ VOR PISTE (Nummer)]
 B: **ROLLEN/DREHEN SIE** [IN DIE]
 • **ERSTE/ZWEITE/PASSENDE ROLLAHN**
 • **[SCHARF/HALB] LINKS/RECHTS**
 • **GERADEAUS**
 B: **ROLLEN SIE** [VON (Standort)] **ZU** (Standort) [ÜBER (Strecke)]
 B: **ROLLEN SIE ÜBER** (Strecke)
 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]

- A: [(A/C type)] [SUPER] [HEAVY] [(A/C location)] [INFORMATION (ATIS designator)] **REQUEST TAXI** [TO (position)] [VIA (route)]
 G: **TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY** (number) [VIA (route)]
 G: **TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY** (number) [HOLD SHORT OF RUNWAY (number)]
 G: **TAXI/TURN**
 • **FIRST/SECOND/CONVENIENT TAXIWAY**
 • **[SHARP/HALF] LEFT/RIGHT**
 • **STRAIGHT AHEAD**
 G: **TAXI** [FROM (position)] **TO** (position) [VIA (route)]
 G: **TAXI VIA** (route)
 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]

5.3.1.6.1. Hubschrauber

L: (Standort) **ERBITTE SCHWEBEN**

5.3.1.6.1. For helicopter operations

A: (position) **REQUEST AIR-TAXIING**

- **VON/ZU** (Standort) [**ÜBER** (Strecke)]
 - **DIREKT ZU** (Position)
- B: **SCHWEBEN SIE**
- **ZU** (Standort, Helipad, Einsatzbereich, Piste) [**ÜBER** (Standort oder Strecke)]
 - **DIREKT ZU** (Position)
 - **ÜBER** (Strecke)
- B: **VORSICHT** [(nähere Angaben)]
- B: **VERMEIDEN SIE** (nähere Angaben)
- L: **SCHWEBE** (Anweisungen)

Anmerkung:

Der Begriff „Rollflug“ aus EU Verordnung 923/2012 bzw. 1185/2016 wurde nicht in die österr. Sprechfunkverfahren 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**
- B: **ROLLEN SIE HINTER** (Beschreibung und Position des Verkehrs)
- B: **WENN FREI VON** (Beschreibung und Position des Verkehrs)

5.3.1.6.3. Zurückrollen

- L: **ERBITTE ZURÜCKROLLEN AUF PISTE** (Nummer)
- B: **ZURÜCKROLLEN AUF PISTE** (Nummer)
GENEHMIGT
- B: **ROLLEN SIE ZURÜCK AUF PISTE** (Nummer)

5.3.1.6.4. Halten auf dem Rollfeld

- B: **HALTEN SIE POSITION**
- B: **HALTEN SIE** (Richtung) **VON** (Position, Piste, usw.)
- B: **HALTEN SIE VOR** (Position)
- L: **HALTE**
- L: **HALTE VOR** (Position)
- B: **HALTEN SIE AM ROLLHALT**

Anmerkung 1:

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

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.

5.3.1.6.5. Überqueren einer Piste

- L: **ERBITTE ÜBERQUEREN PISTE** (Nummer)
- B: **ÜBERQUEREN SIE PISTE** (Nummer) [MELDEN SIE VERLASSEN]
- B: **BESCHLEUNIGEN SIE ÜBERQUEREN PISTE** (Nummer) [VERKEHR (LFZ-Type) (Ziffer) MEILEN ENDANFLUG]

- **FROM/TO** (position) [**VIA** (route)]
 - **DIRECT TO** (position)
- G: **AIR-TAXI**
- **TO** (location, helipad, operating or movement area, runway) [**VIA** (location or route)]
 - **DIRECT TO** (position)
 - **VIA** (routing as appropriate)
- G: **CAUTION** [(detailed information)]
- G: **AVOID** (detailed information)
- A: **AIR-TAXIING**(instructions)

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**
- G: **TAXI BEHIND** (description and position of other traffic)
- G: **WHEN CLEAR OF** (description and position of other traffic)

5.3.1.6.3. Backtrack

- A: **REQUEST BACKTRACK RUNWAY** (number)
- G: **BACKTRACK RUNWAY** (number) **APPROVED**
- G: **BACKTRACK RUNWAY** (number)
- 5.3.1.6.4. To hold at the manoeuvring areas
- G: **HOLD POSITION**
- G: **HOLD** (direction) **OF** (position, runway number, etc.)
- G: **HOLD SHORT OF** (position)
- A: **HOLDING**
- A: **HOLDING SHORT**
- G: **MAINTAIN HOLDING POINT**

*Note 1: Not applicable.**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. To cross a runway

- A: **REQUEST CROSS RUNWAY** (number)
- G: **CROSS RUNWAY** (number) [REPORT VACATED]
- G: **EXPEDITE CROSSING RUNWAY** (number) [**TRAFFIC** (A/C type) (number) MILES FINAL]

B: ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE (Nummer), ÜBER (Strecke), ÜBERQUEREN SIE PISTE (Nummer)	G: TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number) VIA (specific route to be followed), CROSS RUNWAY (number)
L: [HABE] PISTE [(Nummer)] VERLASSEN	A: RUNWAY (number) VACATED
<i>Anmerkung:</i> Die Besatzung wird „PISTE VERLASSEN“ melden, wenn sich das ganze Luftfahrzeug hinter dem betreffenden Rollhalt befindet.	<i>Note:</i> <i>The pilot will, when requested, report “RUNWAY VACATED” when the entire aircraft is beyond the relevant runway-holding position.</i>
5.3.1.6.6. Rollen zur Zwischenhalteposition	5.3.1.6.6. Taxi to intermediate holding position
B: ROLLEN SIE ZU (Bezeichnung Zwischenhalteposition) [ÜBER (Route)]	G: TAXI TO (designator of IHP) [VIA (route)]
L: ROLLE ZU (Beschreibung Zwischenhalteposition) [ÜBER (Route)]	A: TAXI TO (designator of IHP) [VIA (route)]
B: ROLLEN SIE ZU MIKE 2 [ÜBER (Route)]	G: TAXI TO MIKE 2 [VIA (route)]
L: ROLLE ZU MIKE 2 [ÜBER (Route)]	A: TAXI TO MIKE 2 [VIA (route)]
<i>Anmerkung:</i> 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.	<i>Note:</i> <i>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.</i>
5.3.1.7. Vor dem Abflug: Abfluganweisungen	5.3.1.7. Prior departure: departure instructions
5.3.1.7.1. VFR-Streckenfreigabe	5.3.1.7.1. VFR departure clearance
B: VERLASSEN SIE KONTROLLZONE ÜBER [VFR] [STRECKE/SEKTOR] (Streckenbezeichnung und/oder Höhe) [ODER HÖHER/ODER TIEFER] SQUAWK (Nummer) [RECHTS/LINKS KURVE NACH DEM ABFLUG]	G: LEAVE CONTROL ZONE VIA [VFR] [ROUTE/SECTOR] (route description and/or level) [OR ABOVE/OR BELOW] SQUAWK (number) [RIGHT/LEFT TURN AFTER DEPARTURE]
L: VERLASSE KONTROLLZONE ÜBER [VFR] [STRECKE/SEKTOR] (Streckenbezeichnung und/oder Höhe) [ODER HÖHER/TIEFER] SQUAWK (Nummer) [RECHTS/LINKS KURVE NACH DEM ABFLUG]	A: LEAVING CONTROL ZONE VIA [VFR] [ROUTE/SECTOR] (route description and/or level) [OR ABOVE/OR BELOW] SQUAWK (number) [RIGHT/LEFT TURN AFTER DEPARTURE]
5.3.1.7.2. IFR Flugverkehrskontrollfreigabe	5.3.1.7.2. IFR departure route clearance:
Nur in Englisch vorgesehen	G: CLEARED TO (clearance limit) [VIA] (route description/SID designator) [CLIMB] LEVEL (number)/(number) FEET [QNH (number)] SQUAWK (number) [(slot)] [(additional instructions)] G: UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons)
<i>Note:</i> For detailed information about standard instrument departure route clearances see <i>Phraseologies 5.7.1.1</i>	
5.3.1.7.3. Zusätzliche Anweisungen	5.3.1.7.3. Additional instructions
B: FREI [GEGEBEN] NACH (Freigabegrenze) [ÜBER (Strecke)] Nur in Englisch vorgesehen	G: CLEARED TO (clearance limit) [VIA (route)] A: REQUEST VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (navaid, waypoint, altitude) A: REQUEST VISUAL LEFT/RIGHT TURN [DIRECT/TO (navaid, waypoint)] G: ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (navaid, waypoint, altitude) G: VISUAL DEPARTURE RUNWAY (number) APPROVED , TURN LEFT/RIGHT [DIRECT] TO (navaid, waypoint, altitude), MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL PASSING (level)]

		G: VISUAL LEFT/RIGHT TURN [RUNWAY (number)] [DIRECT] TO (navaid, waypoint, altitude) APPROVED
5.3.1.7.4. Anweisungen für nach dem Start, übermittelt vor dem Abflug		5.3.1.7.4. Turn or climb instructions after departure, transmitted before departure
L: ERBITTE RECHTS/LINKS KURVE [NACH DEM ABFLUG]	A:	REQUEST RIGHT/LEFT TURN [AFTER DEPARTURE]
B: NACH DEM ABFLUG (Anweisungen)	G:	AFTER DEPARTURE (instructions)
B: NACH DEM ABFLUG FLIEGEN SIE STEUERKURS (drei Ziffern)	G:	AFTER DEPARTURE FLY HEADING (three digits)
B: NACH DEM ABFLUG DREHEN SIE RECHTS/LINKS (Anweisungen)	G:	AFTER DEPARTURE TURN RIGHT/LEFT (instructions)
B: LINKS/RECHTS KURVE NACH DEM ABFLUG	G:	LEFT/RIGHT TURN AFTER DEPARTURE
B: NACH DEM ABFLUG STEIGEN SIE (Anweisungen)	G:	AFTER DEPARTURE CLIMB (instructions)
B: [NACH DEM ABFLUG] RECHTS/LINKS KURVE STEUERKURS (drei Ziffern)	G:	[AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT/LEFT HEADING (three digits)
B: [NACH DEM ABFLUG] BLEIBEN SIE IN PISTENRICHTUNG	G:	[AFTER DEPARTURE] CONTINUE RUNWAY HEADING
B: NACH ERREICHEN/PASSIEREN VON (Höhe oder signifikanter Punkt) (Anweisungen) Nur in Englisch vorgesehen	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. Rollen zum Abflugpunkt		5.3.1.8. Clearance to enter runway
B: ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE (Nummer) [DORT HALTEN]	G:	LINE UP RUNWAY (number) [AND WAIT]
B: ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE (Nummer), KREUZUNG (Bezeichnung oder Name) DORT HALTEN (zu beachtender Verkehr)	G:	LINE UP RUNWAY (number) PREPARE/BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE
5.3.1.8.1. Mehrfaches Rollen zum Abflugpunkt		5.3.1.8.1. Multiple line up
B: ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE (Nummer), KREUZUNG (Bezeichnung oder Name) DORT HALTEN (zu beachtender Verkehr)	G:	LINE UP RUNWAY (number) AND WAIT INTERSECTION (designation or name), (essential traffic information)
5.3.1.9. Konditionelle Freigaben		5.3.1.9. Conditional clearances
5.3.1.9.1.		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:	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.	
1. das Rufzeichen 2. die Bedingung 3. die Freigabe, und 4. eine kurze Wiederholung der Bedingung		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	
B: HINTER (Beschreibung des Verkehrs) (Position des Verkehrs) ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE (Nummer) [KREUZUNG (Bezeichnung oder Name)] DAHINTER [DORT HALTEN] [VORSICHT TRIEBWERKSSTRAHL/PROPELLERSTRAHL]	G:	BEHIND (description of traffic) (position of traffic) LINE UP RUNWAY (number) [INTERSECTION (designation or name)] BEHIND [AND WAIT] [CAUTION JET BLAST/PROPELLER SLIPSTREAM]

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

Example:

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

5.3.1.12. Startfreigabe

- B: **WIND** (Zahl) **GRAD** (Zahl) **KNOTEN PISTE** (Nummer)
START FREI/FREI ZUM SOFORTSTART

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.

- 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

Beispiel:

- 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)
G: **APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY** (number) **INTERSECTION** (designation or name)
G: **NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY** (number), [**INTERSECTION** (designation or name)]
G: **ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY** (number) **INTERSECTION** (designation or name)
G: **TORA RUNWAY** (number) **FROM INTERSECTION** (designation or name), (number) **METRES**

5.3.1.12. Take off clearance

- G: **WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS**
RUNWAY (number), **CLEARED FOR TAKE OFF/IMMEDIATE TAKE OFF**

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	5.3.1.12.1. When take off clearance has not been complied with
B: MELDEN SIE ROLLEN	G: REPORT ROLLING
L: ROLLE	A: ROLLING
B: STARTEN SIE SOFORT ODER VERLASSEN SIE DIE PISTE [(Anweisungen)]	G: TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [(instructions)]
L: STARTE [SOFORT]	A: TAKING OFF [IMMEDIATELY]
L: VERLASSE PISTE [ÜBER (Strecke)]	A: VACATING RUNWAY [VIA (route)]
B: STARTEN SIE SOFORT ODER HALTEN SIE AM ROLLHALT	G: TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD AT HOLDING POINT
L: HALTE [AM ROLLHALT]	A: HOLDING [AT HOLDING POINT]
5.3.1.12.2. Streichen einer Startfreigabe	5.3.1.12.2. To cancel a take off clearance
B: HALTEN SIE POSITION, STARTFREIGABE AUFGEHOBEN, ICH WIEDERHOLE, STARTFREIGABE AUFGEHOBEN (Begründung)	G: HOLD POSITION, CANCEL TAKE OFF, I SAY AGAIN CANCEL TAKE OFF (reasons)
L: HALTE [POSITION]	A: HOLDING [POSITION]
5.3.1.12.3. Startabbruch, nachdem ein LFZ den Startlauf bereits begonnen hat	5.3.1.12.3. To stop a take off after an A/C has commenced take off roll
B: SOFORT ANHALTEN [(Wiederholung des Rufzeichens) SOFORT ANHALTEN]	G: STOP IMMEDIATELY [(repeat A/C call sign) STOP IMMEDIATELY]
L: HALTE AN	A: STOPPING
<i>Anmerkung:</i> HALTE und HALTE AN sind die verfahrenstechnischen Antworten zu Punkt 5.3.1.12.2. und 5.3.1.12.3.	<i>Note:</i> HOLDING and STOPPING are the procedural responses to 5.3.1.12.2. and 5.3.1.12.3.
5.3.1.13. Abflug für Hubschrauber	5.3.1.13. Departure for helicopter operations
L: ERBITTE ABFLUGANWEISUNGEN	A: REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS
B: WIND (Zahl) GRAD (Zahl) KNOTEN PISTE (Nummer), START FREI	G: WIND (number) DEGREES (number) KNOTS RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE OFF
B: WIND (Zahl) GRAD (Zahl) KNOTEN [VON (Standort) GEGENWÄRTIGER POSITION/ROLLBAHN (Bezeichnung)/ENDANFLUGSBEREICH PISTE (Nummer)], START NACH EIGENEM ERMESSEN	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	5.3.2. AFTER DEPARTURE/AIRBORNE
B: MELDEN SIE AIRBORNE	G: REPORT AIRBORNE
L: AIRBORNE	A: AIRBORNE
L: ERBITTE ABFLUGZEIT	A: REQUEST AIRBORNE TIME
B: ABFLUGZEIT (Zeit)	G: AIRBORNE TIME (time)
B: ABFLUG [UM] (Zeit)	G: AIRBORNE [AT] (time)
5.3.2.1. Anweisungen für Steigen und Richtungsänderungen nach dem Abflug	5.3.2.1. Turn or climb instructions after take off
L: ERBITTE RECHTS/LINKS KURVE	A: REQUEST RIGHT/LEFT TURN
B: LINKS/RECHTS KURVE GENEHMIGT/NEGATIV	G: LEFT/RIGHT TURN APPROVED/NEGATIVE
B: WARTEN SIE AUF LINKS/RECHTS KURVE	G: STAND BY FOR LEFT/RIGHT TURN
B: RUFE SIE FÜR RECHTS/LINKS KURVE	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 (altitude, 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 (Strecke)	G: CLEARED VIA (route)
B: FREIGEGEBEN NACH (Freigabegrenze) [ÜBER (Strecke)]	G: CLEARED TO (clearance limit) [VIA (route)]

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 AUFSATZEN UND DURCHSTARTEN**
- B: **FLIEGEN SIE IN DIE KONTROLLZONE** [SONDERSICTHTFLUG/NACHTSICTHTFLUG] ÜBER [VFR] (Strecke) [(Höhe)], **PISTE** (Nummer), [WIND (Zahl) GRAD (Zahl) KNOTEN], **QNH** (Nummer) **SQUAWK** (Nummer)
- L: [(LFZ-Type)] [VFR] (Standort) (Höhe) **ERBITTE EIN/DURCHFLUG IN/DURCH DIE KONTROLLZONE/DEN KONTROLIERTEN LUFTRAUM ÜBER** (Strecke) [(Höhe)] **QNH** (Nummer) **[SQUAWK** (Nummer)]
- B: **FLIEGEN SIE IN/DURCH DIE KONTROLLZONE/DEN KONTROLIERTEN LUFTRAUM [VFR] ÜBER** (Strecke) [(Höhe)] **QNH** (Nummer) **[SQUAWK** (Nummer)]

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] [VERKEHR (Details)]
- B: **MACHEN SIE GERADEAUS/DIREKT ANFLUG PISTE** (Nummer) [WIND (Zahl) GRAD (Zahl) KNOTEN] [VERKEHR (Details)]

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)
- B: **VERLÄNGERN SIE [RECHTEN] GEGENANFLUG PISTE** (Nummer)
- B: **BLEIBEN SIE IM [RECHTEN] GEGENANFLUG PISTE** (Nummer)
- L: **ERBITTE [RECHTEN] QUERANFLUG PISTE** (Nummer)
- B: **FLIEGEN SIE IN DEN [RECHTEN] QUERANFLUG/ENDANFLUG/LANGEN ENDANFLUG PISTE** (Nummer)
- B: **MELDEN SIE FLUGPLATZ/PISTE/ ANFLUGBEFEUERUNG IN SICHT**
- B: **SETZEN SIE ANFLUG FORT** [ERWARTEN SIE EINEN MÖGLICHEN ABBRUCH]
- B: **SETZEN SIE [RECHTEN] GEGENANFLUG/QUERANFLUG/ENDANFLUG FORT**
- B: **DREHEN SIE IN DEN [RECHTEN] QUERANFLUG/ENDANFLUG**

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** [SPECIALVFR/NIGHT VFR] **VIA** [VFR] (route) [(level)], **RUNWAY** (number), [WIND (number) DEGREES (number) KNOTS], **QNH** (number) **SQUAWK** (number)
- A: [(A/C type)] [VFR] (position) (level) **REQUEST CROSSING/ENTERING CONTROL ZONE/CONTROLLED AIRSPACE VIA** (route) [(level)]
- G: **ENTER/CROSS CONTROL ZONE/CONTROLLED AIRSPACE** [VFR] **VIA** (route) [(level)] **QNH** (number) **[SQUAWK** (number)]

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] [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)]

5.3.2.4. In traffic circuit

- A: **REQUEST SHORT/LONG APPROACH RUNWAY** (number)
- G: **MAKE SHORT/LONG APPROACH RUNWAY** (number)
- G: **EXTEND/SHORTEN APPROACH RUNWAY** (number)
- G: **EXTEND [RIGHT [HAND]] DOWNWIND RUNWAY** (number)
- G: **MAINTAIN [RIGHT [HAND]] DOWNWIND RUNWAY** (number)
- A: **REQUEST [RIGHT [HAND]] BASE RUNWAY** (number)
- G: **REPORT [RIGHT [HAND]] BASE/FINAL/LONG FINAL RUNWAY** (number)
- G: **REPORT FIELD/RUNWAY/APPROACH LIGHTS IN SIGHT**
- G: **CONTINUE APPROACH** [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND]
- G: **CONTINUE [RIGHT[HAND]] DOWNWIND/BASE/FINAL**
- G: **TURN [RIGHT [HAND]] BASE/FINAL**

5.3.2.5. Verzögerungs-/Warteverfahren	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	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	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 [(Anweisungen)]	G: WIND (number) DEGREES (number) KNOTS RUNWAY (number) CLEARED TOUCH AND GO/LOW APPROACH/LOW PASS [(instructions)]
B: FREI ZUM ABBRUCH [(Anweisungen)]	G: CLEARED BRAKE OFF [(instructions)]
5.3.2.8. Identifizierung	5.3.2.8. Identification of aircraft
B: SCHALTEN SIE LANDESCHEINWERFER 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	G: ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS
B: BESTÄTIGEN SIE DURCH BLINKEN MIT DEN LANDESCHEINWERFERN	G: ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS
5.3.2.9. Landeeinteilung	5.3.2.9. Landing sequences
B: LANDENUMMER (Nummer) HINTER (LFZ-Type) (Standort) (Höhe)	G: NUMBER (number) BEHIND (type of A/C) (position) (level)
B: LANDENUMMER (Nummer) FOLGEN SIE (LFZ Type und Position)	G: NUMBER (number) FOLLOW (A/C type and position)
B: VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN [VON GERADE LANDENDER/ABGEFLOGENER] (LFZ-Type)	G: CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING/DEPARTING] (type of A/C)
B: HALTEN SIE SELBST ABSTAND	G: MAINTAIN OWN SEPARATION
5.3.2.10. Landefreigabe	5.3.2.10. Landing clearance
B: [(Verkehrsinformation)] WIND (Zahl) GRAD (Zahl) KNOTEN PISTE (Nummer), LANDUNG FREI	G: [(traffic information)] WIND (number) DEGREES (number) KNOTS RUNWAY (number) CLEARED TO LAND
B: MACHEN SIE ABSCHLUSSLANDUNG	G: MAKE FULL STOP
B: MACHEN SIE KURZE/LANGE LANDUNG	G: MAKE SHORT/LONG LANDING

5.3.2.10.1. Für Hubschrauber	5.3.2.10.1. For helicopters
B: WIND (Zahl) GRAD (Zahl) KNOTEN PISTE (Nummer)/ HELIPAD (Standort) LANDUNG FREI	G: WIND (number) DEGREES (number) KNOTS RUNWAY (number)/ HELIPAD (location on aerodrome) CLEARED TO LAND
B: WIND (Zahl) GRAD (Zahl) KNOTEN (Standort) LANDUNG NACH EIGENEM ERMESSEN	G: WIND (number) DEGREES (number) KNOTS (position) LAND OWN DISCRETION
5.3.2.11. Fehlanflug	5.3.2.11. Missed approach
B: STARTEN SIE DURCH [(Anweisungen)] (Grund)	G: GO AROUND [(instructions)] (reason)
L: STARTE DURCH [(Anweisungen)]	A: GOING AROUND [(instructions)]
B: SETZEN SIE ANFLUG FORT [ERWARTEN SIE EINEN MÖGLICHEN ABBRUCH]	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 [(Nummer)] ÜBER (Strecke)	G: VACATE RUNWAY [(number)] VIA (route)
L: VERLASSE PISTE [(Nummer)]	A: VACATING RUNWAY [(number)]
B: MELDEN SIE PISTE VERLASSEN	G: REPORT RUNWAY 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 (Name der Bodenfunkstelle) ROLLKONTROLLE (Frequenz)	G: CONTACT (designator) GROUND (frequency)
B: NACH VERLASSEN DER PISTE RUFEN SIE (Name der Bodenfunkstelle) ROLLKONTROLLE (Frequenz)	G: WHEN VACATED CONTACT (designator) GROUND (frequency)
B: ROLLEN/SCHWEBEN SIE <ul style="list-style-type: none"> • ZUM TERMINAL [(Nummer)] • ZUR PARKPOSITION (Nummer) • ZUM ABSTELLPLATZ (Nummer) • ZUR ALLGEMEINEN LUFTFAHRT • ZU (Position) • ZUM HUBSCHRAUBER-ABSTELLPLATZ 	G: [AIR]TAXI TO <ul style="list-style-type: none"> • TERMINAL [(number)] • POSITION (number) • STAND/GATE (number) • GENERAL AVIATION AREA (position) • (position) • HELICOPTER STAND/HELICOPTER PARKING POSITION
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 via Sprechfunk erhältlichen Luftfahrtinformationen werden von den jeweiligen Flugplatzbetriebsleitern oder anderen dazu befugten Personen übermittelt.

Die von den Piloten abgesetzten Standort-/Positionsmeldungen dienen auch als Unterstützung für andere Piloten - um den Flugverkehr in der Nähe des nicht kontrollierten Flugplatzes ausmachen und beobachten zu können.

5.4.1.1. Rollen

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

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)]

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

5.4.1.3. Besondere Absichten des Piloten

- 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**

5.4.1.4. Verlassen der Frequenz

- L: **VERLASSE IHRE FREQUENZ**
B: **VERSTANDEN**

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. AERODROMES WITHOUT AIR TRAFFIC CONTROL

5.4.1. GENERAL

Air traffic control service is not provided at uncontrolled aerodromes. The airport authorities deliver information only via radiotelephony.

Position reports transmitted on the relevant frequencies assist other pilots to get information about other air traffic in the proximities of uncontrolled aerodromes.

5.4.1.1. Taxiing

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

5.4.1.2. Departure

- A: **REQUEST DEPARTURE INFORMATION**
G: **RUNWAY** (number) [SURFACE] **WIND** (direction, speed), **QNH** (number)
G: **REPORT 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) [AT (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. Leaving frequency

- A: **LEAVING YOUR FREQUENCY**
G: **ROGER**

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 FLUGPLATZZUSTAND

5.5.1.1. Wetter

- B: **MELDEN SIE WETTERBEDINGUNGEN**
B: **MELDEN SIE FLUGBEDINGUNGEN**
B: **IMC GEMELDET/VORHERGESAGT IN DER NÄHE VON** (Position)
B: **TURM 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**
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 BEWÖLK**
 - SCT: **MITTEL BEWÖLK**
 - BKN: **STARK BEWÖLK**
 - OVC: **WOLKENDECKE GESCHLOSSEN**
 - NSC: **KEINE MARKANTEN WOLKEN**
- oder:
- SKC: **SKY CLEAR**
- B: **CAVOK**

Anmerkung:

CAVOK wird als KAV-O-KAY ausgesprochen.

5.5. MISCELLANEOUS AERODROME PHRASEOLOGY

5.5.1. WEATHER AND AERODROME CONDITIONS

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**
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**
- or:
- SKC: **SKY CLEAR**
- G: **CAVOK**

Note:

CAVOK pronounced CAV-O-KAY.

5.5.1.5. Verschiedenes

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

5.5.1.5. Miscellaneous

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

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) [**AUFSETZONE**] (Zahl) **METER [MITTELTEIL]** (Zahl) **METER** [**STOPPENDE**] (Zahl) **METER**

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**

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.

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.

- B: **PISTENSICHTWEITE/RVR [PISTE (Nummer)] [AUFSETZONE] (Zahl) METER, [MITTELTEIL] NICHT VERFÜGBAR, [STOPPENDE] (Zahl) METER**
 B: **RVR MEHR ALS** (Zahl) **METER**
 B: **MESSUNG DURCH BEOBACHTER**
 B: **TURM BEOBEACHTET**
 B: **PILOT MELDET**

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

5.5.1.7. Pistenzustand

- B: [(Ort)] **PISTEN [OBERFLÄCHEN] ZUSTAND PISTE** (Nummer) (Zustand)
 B: [(Ort)] **PISTEN [OBERFLÄCHEN] ZUSTAND PISTE** (Nummer) **NICHT BEKANNT/LETZTE MELDUNG ERHALTEN** (Zeit)
 B: **LANDEFÄLÄCHENZUSTAND** (Zustand)

5.5.1.7. Runway conditions

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

5.5.1.7.1. Belag

- B: **PISTE/ROLLBAHN** (Bezeichnung)
TROCKEN
NASS
STEHENDES WASSER
FEUCHT
ÜBERFLUTET [(Tiefe)]
SCHNEE/EIS GERÄUMT [(geräumte Länge und Weite, wenn notwendig)]
GLATT
GESTREUT
GESPRÜHT
BEHANDELT
GESPERRT
AUFGEWEICHT
UNEben
BEDECKT MIT [FLECKEN VON]
TROCKENEM SCHNEE
NASSEM SCHNEE

5.5.1.7.1. Surface contamination

- G: **RUNWAY/TAXIWAY** (designator)
DRY
WET
STANDING WATER
DAMP
FLOODED (depth)
SNOW/ICE REMOVED (length and width as applicable)
SLIPPERY
SANDED
SPRAYED
TREATED
CLOSED
SOFT
ROUGH
COVERED WITH [PATCHES OF]:
DRY SNOW
WET SNOW

GEPRESSTEM SCHNEE	COMPACTED SNOW
MATSCH	SLUSH
GEFRORENEM MATSCH	FROZEN SLUSH
PFÜTZEN	WATER PATCHES
EIS	ICE
NASSES EIS	WET ICE
DARUNTER EIS	ICE UNDERNEATH
EIS UND SCHNEE	ICE AND SNOW
SCHNEEWEHEN	SNOWDRIFTS
GEFRORENEN RILLEN UND HÖCKERN	FROZEN RUTS AND RIDGES
B: (Teil der Bewegungsfläche)	G: (part of movement area)
FEUCHT/NASS/ÜBERFLUTET/SAUBER UND TROCKEN/GLATT	DAMP/WET/FLOODED/CLEAR AND DRY/SLIPPERY
B: PFÜTZEN AUF (Teil der Bewegungsfläche)	G: WATER PATCHES ON (part of movement area)
B: SCHNEEWÄLLE (Höhenangabe) [LINKS/RECHTS VON] (Teil der Bewegungsfläche)	G: SNOW WALLS (height as applicable) [LEFT/RIGHT OF] (part of movement area)]
B: SPRÜHEN IM GANG	G: SPRAYING IN PROGRESS
B: BEDECKUNG (Nummer) PROZENT	G: CONTAMINATION (number) PERCENT
B: PISTENBEFEUERUNG VERDECKT	G: RUNWAY LIGHTS OBSCURED
B: GEREINIGTE LÄNGE/BREITE (Nummer) METER	G: CLEANED LENGTH/WIDTH (number) METERS
B: MITTLERE BELAGSSTARKE BIS (Nummer) MILLIMETER	G: MEAN DEPTH UP TO (number) MILLIMETRES
5.5.1.7.2. Bremswirkung	5.5.1.7.2. Braking action
B: BREMSWIRKUNG GUT/MITTEL BIS GUT, MITTEL/MITTEL BIS SCHLECHT, SCHLECHT [REIBUNGSKoeffizient (Messgerät und Wert)]	G: BRAKING ACTION GOOD/MEDIUM TO GOOD, MEDIUM/MEDIUM TO POOR, POOR/UNRELIABLE [FRICTION COEFFICIENT (equipment and number)]
B: BREMSWIRKUNG GEMELDET VON (LFZ-Type oder andere Informationsquelle) UM (Zeit) GUT/MITTEL/SCHLECHT	G: BRAKING ACTION REPORTED BY (A/C type or source of information) AT (time) GOOD/MEDIUM/POOR
B: BREMSWIRKUNG [(Ort)] [(verwendetes Messgerät)] PISTE (Nummer) [TEMPERATUR [[MINUS]] (Zahl)] WAR (Wert) UM (Zeit)	G: BRAKING ACTION [(location)] [(measuring equipment used)] RUNWAY (number), [TEMPERATURE [[MINUS]] (number) WAS (reading) AT (time)]
B: REIBUNGSKoeffizient UM (Zeit) PISTE (Nummer) (Wert) MESSUNG DURCH [(verwendetes Messgerät)]	G: FRICTION COEFFICIENT AT (time) RUNWAY (number) MEASURED BY [(measuring equipment used)]
5.5.2. VERSCHIEDENES	5.5.2. MISCELLANEOUS
5.5.2.1. Bauarbeiten	5.5.2.1. Construction work
B: VORSICHT [BAU] ARBEITEN (Ort)	G: CAUTION [CONSTRUCTION] WORK (location)
B: VORSICHT (Begründung) RECHTS/LINKS/BEIDERSEITS DER PISTE (Nummer)	G: CAUTION (specify reasons) RIGHT/LEFT/BOTH SIDES OF RUNWAY [number]
B: VORSICHT ARBEITEN IM GANGE/HINDERNIS (Position und nähere Beschreibung)	G: CAUTION WORK IN PROGRESS/OBSTRUCTION (position and any necessary advice)
B: [BAU] ARBEITEN [IM GANGE] BEIDERSEITS/LINKS/RECHTS (Teil der Bewegungsfläche)	G: [CONSTRUCTION] WORK [IN PROGRESS] BOTH SIDES/LEFT/RIGHT OF (part of movement area)
B: HINDERNISSE BEIDERSEITS/RECHTS/LINKS DER PISTE (Nummer)	G: OBSTRUCTIONS BOTH SIDES/LEFT/RIGHT OF RUNWAY (number)
B: MÄHER/LASTWAGEN /(anderes Hindernis) (Angaben)	G: MOWER/TRUCK (other obstruction) (details)
5.5.2.2. Betriebszustand von Sicht- und anderen Anflughilfen	5.5.2.2. Operational status of visual and non-visual aids
B: (Beschreibung der Sicht- oder anderer Anflughilfe) PISTE (Nummer) (Beschreibung der Mängel)	G: (specify visual or non-visual approach aid) RUNWAY (number) (description of deficiency)
B: (Art) BEFEUERUNG (Betriebszustand)	G: (type) LIGHTING (unserviceability)
B: PISTENMITTELLINIENBEFEUERUNG AUFSETZZONENBEFEUERUNG PISTENRANDBEFEUERUNG ERSTER/ZWEITER/DRITTER TEIL DER PISTENRANDBEFEUERUNG	G: RUNWAY CENTRE LINE LIGHTING TOUCH DOWN ZONE LIGHTING RUNWAY EDGE LIGHTING FIRST/SECOND/THIRD PART OF RUNWAY EDGE LIGHTING

ROLLBAHNBEFEUERUNG (Beschreibung des Defekts)	TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency)
ROLLBAHRANDBEFEUERUNG	TAXIWAY EDGE LIGHTING
ROLLBAHMITTELLINIENBEFEUERUNG	TAXIWAY CENTRE LINE LIGHTING
UMGRENZUNGSMARKERBEFEUERUNG	BOUNDARY MARKER LIGHTING
AUSGEFALLEN	UNSERVICEABLE
Nur in Englisch vorgesehen	G: GBAS/SBAS/MLS ILS CATEGORY (category) (serviceability state)
B: NOTSTROM NICHT VERFÜGBAR	G: SECONDARY POWER SUPPLY NOT AVAILABLE
Nur in Englisch vorgesehen	G: FARFIELD MONITOR OUT OF TOLERANCE
	G: (type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency)
5.5.2.3. Betriebsstatus des GNSS	5.5.2.3. GNSS service status
Nur in Englisch vorgesehen	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 (or SBAS, or GBAS) 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: GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE
	G: CONFIRM GNSS NAVIGATION
	A: AFFIRM GNSS NAVIGATION
5.5.2.4. Warnungen	5.5.2.4. Warnings
5.5.2.4.1. Allgemeine Warnung	5.5.2.4.1. General warning
B: VORSICHT (nähere Angaben)	G: CAUTION (details)
5.5.4.2.2. Vögel	5.5.4.2.2. Birds
B: VIELE VÖGEL/VOGELSCHWARM [GEMELDET] NAHE (Ort) NAHE DER PISTE/DER ROLLBAHN/IM AN/ABFLUGSEKTOR	G: MANY/FLOCK OF BIRDS [REPORTED] IN THE VICINITY (location) NEAR RUNWAY/TAXIWAY/IN APPROACH/DEPARTURE SECTOR
5.5.4.2.3. Wirbelschleppen; Abgasstrahl auf Vorfeld oder Rollbahn; Propellerstrahl; Windscherung	5.5.4.2.3. Wake turbulence; jet blast on apron or taxiway; propeller-driven A/C slipstream; wind shear
B: VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN [VON ANFLIEGENDER/M/ABGEFLOGENER/M (LFZ-Type)] (zusätzliche Information)	G: CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING/DEPARTING (type of A/C)] (additional information as required)
B: VORSICHT ABGASSTRahl	G: CAUTION JET BLAST
B: VORSICHT PROPELLERSTRahl	G: CAUTION SLIPSTREAM
B: VORSICHT WINDSCHERUNG [IM ENDANFLUG]	G: CAUTION WIND SHEAR [ON FINAL]
5.5.4.2.4. Abweichung aufgrund von ungünstigen Wettererscheinungen	5.5.4.2.4. Deviations around adverse meteorological conditions
L: ABWEICHUNG WEGEN WETTER ERFORDERLICH	A: WEATHER DEVIATION REQUIRED
5.5.4.2.5. Wenn eine Freigabe zur Kursabweichung nicht erteilt werden kann	5.5.4.2.5. If clearance for deviation cannot be issued
B: NICHT MÖGLICH, VERKEHR (Richtung) (Luftfahrzeugtyp) (Höhe) ERWARTET/UM (Zeit) (signifikanter Punkt) RUFZEICHEN (Rufzeichen), MELDEN SIE ABSICHTEN	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
 - An- oder Abflugverfahren,
 - Kommunikation und
 - Zeit des Ablaufs der Freigabe

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)
B: **FREIGABE GÜLTIG VON** (Zeit) **BIS** (Zeit)
B: **FREIGABE ENDET UM** (Zeit)
B: **[FREIGABE] KORREKT**
B: **LESEN SIE [FREIGABE] ZURÜCK**
- Nur in Englisch vorgesehen

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
 - approach or departure manoeuvres
 - communications and
 - the time of clearance expiry time

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) [DIRECT] [VIA] (route)
G: (name of unit) **CLEAR** (A/C call sign)

G: **CLEARED FROM** (location) **TO** (location);
 CLEARED [TO] (location) followed as necessary by:
• **DIRECT**
• **VIA** (route and/or significant points)
• **VIA** (distance) **DME ARC** (direction) **OF** (name of DME station)
G: **CLEARED FLIGHT PLANNED ROUTE**
G: **RECLEAR** (amended clearance details) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]
G: **RECLEAR** (amended route portion) **TO** (significant point of original route) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];
G: **DEPART NOT EARLIER/LATER THAN** (time)
G: **CLEARANCE VALID FROM** (time) **TO** (time)
G: **CLEARANCE EXPIRES AT** (time)
G: **[CLEARANCE] CORRECT**
G: **READ BACK** [CLEARANCE]
G: **CLEARED ON RADIAL** (three digits) **OF** (designator)
 TO (significant point)
G: **SET HEADING/DIRECT** (position) **VIA** (route and/or position)
G: **SET HEADING/DIRECT** (position) **VIA** (distance) **ARC** (direction) **OF** (name of DME station) **DME**
G: **JOIN** (specify) **AT** (significant point) **AT** (level) [AT (time)]

- 5.6.1.3. Wenn die Freigabe zum Zeitpunkt der Anfrage nicht erteilt werden kann
- B: **ERWARTEN SIE FREIGABE**/(Art der Freigabe) **UM** (Zeit)/**IN** (Nummer) **MINUTEN**
 B: **WENN NICHT MÖGLICH** (Ausweichfreigaben) **BITTE MELDEN**
 L: **NICHT MÖGLICH**
 B: **FLUGHÖHE/FLUGSTRECKE NICHT VERFÜGBAR WEGEN** (Begründung)
AUSWEICHHÖHE/STRECKE[N] (Details) **MELDEN SIE ABSICHTEN**
- 5.6.1.3. If clearance cannot be issued immediately upon request
- G: **EXPECT CLEARANCE** (or type of clearance) **AT** (time)/**IN** (number) **MINUTES**
 G: **IF UNABLE/IF NOT POSSIBLE** [(alternative instructions) **AND**] **ADVISE**
 A: **UNABLE**
 G: **LEVEL/ROUTE NOT AVAILABLE DUE** (reason) **ALTERNATIVE[S] IS/ARE** (routes) **ADVISE**
- 5.6.2. ÜBERGABE DER KONTROLLVERANTWORTLICHKEIT UND/ODER FREQUENZWECHSEL
- B: **RUFEN SIE** [JETZT](Rufzeichen der Bodenfunkstelle) (Frequenz)
 B: **WENN BEREIT RUFEN SIE** (Rufzeichen der Bodenfunkstelle) (Frequenz)
 B: **BLEIBEN SIE AUF DIESER FREQUENZ** [BIS (Position/Zeit)/**FÜR** (Ziffer(n)) **MINUTE(N)**]
 L: **RUFE** (Rufzeichen der Bodenfunkstelle) (Frequenz)
 B: **FALLS KEIN** [FUNK] **KONTAKT** (Anweisungen)
 L: **ERBITTE** [FREQUENZ] **WECHSEL ZU** (Frequenz)
 B: **[FREQUENZ] WECHSEL GENEHMIGT**
 L: **[FREQUENZ] WECHSEL GENEHMIGT**
 L: **ERBITTE VERLASSEN DER FREQUENZ** [**FÜR** (Ziffer(n)) **MINUTE[N]**]
 B: **VERLASSEN DER FREQUENZ GENEHMIGT** [**FÜR** (Ziffer(n)) **MINUTE[N]**]
 L: **VERLASSEN DER FREQUENZ GENEHMIGT** [**FÜR** (Ziffer(n)) **MINUTE[N]**]
 L: **VERLASSE FREQUENZ** [**FÜR** (Ziffer(n)) **MINUTE[N]**]
 B: **MONITOR** (Rufzeichen) (Frequenz)
 L: **MONITORING** (Rufzeichen) (Frequenz)
- 5.6.2. TRANSFER OF CONTROL AND/OR FREQUENCY CHANGE
- G: **CONTACT** (unit call sign) (frequency) **[NOW]**
 G: **WHEN READY CONTACT** (unit call sign) (frequency)
 G: **REMAIN THIS FREQUENCY** [**UNTIL** (position/time)/**FOR** (number) **MINUTE[S]**]
 A: **CONTACT** (unit call sign) (frequency)
 G: **IF NO CONTACT** (instructions)
 A: **REQUEST CHANGE TO** (frequency)
 G: **FREQUENCY CHANGE APPROVED**
 A: **FREQUENCY CHANGE APPROVED**
 A: **REQUEST TO LEAVE FREQUENCY** [**FOR** (number) **MINUTE[S]**]
 G: **[APPROVED TO] LEAVE FREQUENCY** [**FOR** (number) **MINUTE[S]**]
 A: **[APPROVED TO] LEAVE FREQUENCY** [**FOR** (number) **MINUTE[S]**]
 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
- 5.6.3.1. Eine Luftfunkstelle anweisen, ihr Rufzeichen zu ändern
- B: **ÄNDERN SIE IHR RUFZEICHEN IN** (neues Rufzeichen) **[BIS AUF WEITERES]**
- 5.6.3.2. Um zum Rufzeichen laut Flugplan wieder zurück zu kehren
- B: **VERWENDEN SIE WIEDER FLUGPLAN RUFZEICHEN** (Rufzeichen) **[ÜBER** (markanter Punkt)]
- 5.6.3. CHANGE OF CALL SIGN
- 5.6.3.1. To instruct an aircraft station to change its call sign
- G: **CHANGE YOUR CALL SIGN TO** (new call sign) **[UNTIL FURTHER ADVISED]**
- 5.6.3.2. To advise an aircraft to revert to the call sign indicated in the flight plan
- G: **REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN** (call sign) **[AT** (significant point)]
- 5.6.4. WARTEN IN DER LUFT
- B: **WARTEN SIE IN DER WARTERUNDE** (Bezeichnung) **[IN** (Höhe)]
 B: **WARTEN SIE ÜBER** (Bezeichnung) **[IN** (Höhe)] **BIS** (Zeit)
 L: **WARTE** [**ÜBER/IN DER WARTERUNDE**] (Bezeichnung) **[IN** (Höhe)] **[BIS** (Zeit)]
 B: **FLIEGEN SIE IN DIE WARTERUNDE** (Bezeichnung) **[IN** (Höhe)]
 L: **FLIEGE IN DIE WARTERUNDE** (Bezeichnung) **[IN** (Höhe)]
- 5.6.4. HOLDING IN AIR
- G: **HOLD IN THE HOLDING PATTERN** (designation) **[AT** (level)]
 G: **HOLD OVER** (location) **[AT** (level)] **[UNTIL** (time)] no reported
 A: **HOLDING OVER** (location) **[AT** (level)] **[UNTIL** (time)]
 G: **JOIN HOLDING PATTERN** (designation) **[AT** (level)]
 A: **JOINING HOLDING PATTERN** (designation) **[AT** (level)]

5.6.4.1. Warterunde nach Sicht

- B: **WARTEN SIE [ÜBER] (Position)/ZWISCHEN (zwei bekannten Landschaftsmerkmalen)**
 B: **WARTEN SIE ÜBER** (signifikanter Punkt, Name der Anlage) IN (Flughöhe), **ERWARTEN SIE WEITERE FREIGABE UM (Zeit) / IN (MINUTEN)**
 B: **ERWARTEN SIE DAS VERLASSEN VON** (Wartepunkte) **UM (Zeit)**

5.6.4.2. Veröffentlichtes Warteverfahren über einem über einem Wartepunkt oder Wartefix

Nur in Englisch vorgesehen

5.6.4.3. Warteanweisungen

Nur in Englisch vorgesehen

5.6.4.1. Visual

- G: **HOLD VISUAL [OVER] (position)/BETWEEN (two prominent landmarks)**
 G: **HOLD OVER (significant point, name of facility), AT (level), EXPECT APPROACH/FURTHER CLEARANCE AT (time)/IN (number) MINUTE[S]**
 G: **EXPECT TO LEAVE (holding fix) AT (time)**

5.6.4.2. Published holding procedure over a facility or fix

- 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. Detailed holding instructions

- 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], 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. INFORMATIONEN ÜBER VERZÖGERUNGEN / ERWARTETE ANFLUGZEIT

Nur in Englisch vorgesehen

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. FLUGPLAN

- L: ICH SCHLIESSE [MEINEN] FLUGPLAN
- B: FLUGPLAN GESCHLOSSEN UM (Zeit)
- L: KURZ VOR LANDUNG IN (Name des Flugplatzes), ERBITTE SCHLIESSEN MEINES FLUGPLANS
- B: FLUGPLAN GESCHLOSSEN UM (Zeit)
- L: FLUGPLANÄNDERUNG (Details)
- L: ERBITTE FLUGPLANABGABE
- B: ÜBERMITTELN SIE IHREN FLUGPLAN
- B: FLUGPLAN WURDE AUFGENOMMEN

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 Alarndienst bei Überfälligkeit der Landemeldung mehr ausgeübt wird. 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

5.6.6. FLIGHT PLAN

- A: CLOSING MY FLIGHT PLAN
- G: FLIGHT PLAN CLOSED AT (time)
- A: SHORT BEFORE LANDING AT (arrival aerodrome), REQUEST TO CLOSE MY FLIGHT PLAN
- G: FLIGHT PLAN CLOSED AT (time)
- A: CHANGE OF FLIGHT PLAN (details)
- A: REQUEST TO FILE A FLIGHT PLAN
- G: SUBMIT FLIGHT PLAN
- G: FLIGHT PLAN RECEIVED

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.

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 shall also be made in case 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 VICINTIY OF (location)**

5.6.8.2. Wechsel von VFR zu IFR

Nur in Englisch vorgesehen

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 (number)(other instructions), IFR [FLIGHT] STARTS AT (position or time)/WHEN REACHING (level)/PASSING (level)/NOW [(instructions)]**

5.6.8.3. Sonder-/Nachtsichtflug

B: **FLIEGEN SIE NACHTSICHTFLUG**
B: **FLIEGEN SIE SONDERSCHEINFLUG**

5.6.8.3. Special/night VFR

G: **CLEARED NIGHT VFR**
G: **CLEARED SPECIAL VFR**

5.6.9. 8.33 KHZ KANALABSTAND

Anmerkung:

Auf Deutsch nicht anwendbar

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. Um die 8.33 KHZ Ausrüstung des Luftfahrzeugs zu erfahren

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

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

L: **BESTÄTIGE ACHT KOMMA DREI DREI**

5.6.9.2. To indicate 8.33 KHZ capability

A: **AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE**

5.6.9.3. Um das Fehlen der 8.33 KHZ Ausrüstung des Luftfahrzeugs mitzuteilen

L: **NEGATIV ACHT KOMMA DREI DREI**

5.6.9.3. To indicate lack of 8.33 KHZ capability

A: **NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE**

5.6.9.4. Um UHF Ausrüstung zu erfahren

B: **BESTÄTIGEN SIE UHF**

5.6.9.4. To request UHF capability

G: **CONFIRM UHF**

5.6.9.5. Um UHF Ausrüstung zu bestätigen

L: **BESTÄTIGE UHF**

5.6.9.5. To indicate UHF capability

A: **AFFIRM UHF**

5.6.9.6. Um das Fehlen der UHF Ausrüstung mitzuteilen

L: **NEGATIV UHF**

5.6.9.6. To indicate lack of UHF capability

A: **NEGATIVE UHF**

5.6.9.7. Um die Ausnahmegenehmigung der 8.33 KHZ Ausrüstung des Luftfahrzeugs zu ermitteln

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

5.6.9.7. To request status in respect of 8.33 KHZ exemption

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

5.6.9.8. Um mitzuteilen, dass das Luftfahrzeug eine Ausnahmegenehmigung der 8.33 KHZ Ausrüstung hat

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

5.6.9.8. To indicate 8.33 KHZ exempted status

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 AUSWEICHEMPFEHLUNGEN	5.6.10.	TRAFFIC INFORMATION AND AVOIDING
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)
<i>Anmerkung 1: Die Reihenfolge der oben angeführten Punkte ist nicht als verpflichtend anzusehen.</i>		<i>Note 1: The order of elements in a traffic information message as provided above shall not be considered mandatory.</i>	
<i>Anmerkung 2: Umstände können es erfordern, dass zur Vermeidung von Kollisionen einzelne Elemente vor anderen als in der angegebenen Reihenfolge übermittelt werden.</i>		<i>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.</i>	
5.6.10.2.	Art des Verkehrs	5.6.10.2.	Type of traffic
B:	VERKEHR (Information)	G:	TRAFFIC (information)
	• [MILITÄR] HELIKOPTER		• [MILITARY] HELICOPTER
	• MILITÄRISCHER VERKEHR		• MILITARY TRAFFIC
	• [MILITÄR] [HELIKOPTER] FORMATION		• [MILITARY] [HELICOPTER] FORMATION
	• SEGELFLUG/PARAGLEITER		• [HANG] GLIDER
	• MODELLFLUG		• MODEL FLYING
	• UNBEMANNTES LUFTFAHRZEUG		• UNMANNED AERIAL VEHICLE
	• FALLSCHIRMABSPRÜNGE ÜBER/IM GEBIET		• PARACHUTE JUMPING OVER/AREA
	• KUNSTFLUG		• AEROBATICS
	• BANNERSCHLEPP		• BANNER TOW
	• SEGELSCHLEPP		• GLIDER TOW
	• [UN] BEMANNT[E] FREIBALLON[E]		• [UN] MANNED FREEBALLOON[S]
B:	[ZUSÄTZLICHER] VERKEHR [IST] (Details)	G:	[ADDITIONAL] TRAFFIC [IS] (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)	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))
B:	KEIN GEMELDETER/BEOBACHTETER VERKEHR	G:	NO REPORTED/OBSERVED TRAFFIC
L:	HALTE AUSSCHAU	A:	LOOKING OUT

B: MELDEN SIE VERKEHR IN SICHT	G: REPORT TRAFFIC IN SIGHT
L: KEIN [SICHT] KONTAKT [(Grund)]	A: NEGATIVE CONTACT [(reason)]
L: VERKEHR (LFZ-Type) IN SICHT	A: TRAFFIC (A/C type) IN SIGHT
B: FREI VON VERKEHR	G: CLEAR OF TRAFFIC
5.6.10.3. Position des Verkehrs	5.6.10.3. Position of traffic
B: (LFZ-Type) (Position) MACHT ABSCHLUSSLANDUNG/AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN/TIEFANFLUG/ZIELLANDEÜBUNG	G: (A/C type) (position) FOR FULL STOP LANDING/ TOUCH AND GO/LOW APPROACH/SPOT LANDING
B: (LFZ-Type) (Position) VON VORNE/KREUZT VON LINKS NACH REchts/REchts NACH LINKS/ GLEICHE RICHTUNG/ÜBERHOLEN/ KREISEND	G: (A/C type) (position) OPPOSITE/CROSSING LEFT TO RIGHT/RIGHT TO LEFT/ SAME DIRECTION/OVERTAKING/CIRCLING
B: (LFZ-Type) FLIEGT AB VON/LANDET AUF PISTE (Nummer)	G: (A/C type) DEPARTING/LANDING ON RUNWAY (number)
B: (LFZ-Type) IM ANFLUG VON/IM ABFLUG NACH (Richtung) [ABGEFLOGEN VOR (Ziffer(n)) MINUTE(N)]	G: (A/C type) APPROACHING FROM/DEPARTING TO (direction) [DEPARTED (number) MINUTES AGO]
B: (LFZ-Type) ÜBER (Ort) (Zeit) IN (Höhe) IN RICHTUNG(Himmelsrichtung)/AUF KURS NACH (Ortsangabe)/KURS (drei Ziffern oder Himmelsrichtung [SÜD, OST, SÜDOST...])	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. Verkehrsinformation mit Radarunterstützung	5.6.10.4. Traffic information with use of RADAR
B: [UNBEKANTER/ZUSÄTZLICHER] VERKEHR (LFZ-Type) (Ziffer(n)) UHR (Entfernung) MEILE(N) (Flugrichtung) (weitere Informationen)	G: [UNKNOWN/UNIDENTIFIED/ADDITIONAL] TRAFFIC (A/C type) (number) O'CLOCK (distance) MILES (direction of flight) (any other pertinent information):
• ÜBERHOLT	• OVERTAKING
• KREUZT VON RECHTS NACH LINKS/VON LINKS NACH RECHTS	• CROSSING RIGHT TO LEFT/LEFT TO RIGHT
• VON VORNE/GLEICHE RICHTUNG	• OPPOSITE/SAME DIRECTION
• KOMMT NÄHER	• CLOSING
• STEIGT/SINKT	• CLIMBING/DESCENDING
• HÖHE UNBEKANNt/HÖHE (Ziffer) NICHT ÜBERPRÜFT	• LEVEL UNKNOWN/LEVEL (number) NOT VERIFIED
• LANGSAM/SCHNELL [FLIEGEND]	• SLOW/FAST [MOVING]
5.6.10.5. Ohne Radarunterstützung	5.6.10.5. Without radar
B: VERKEHR IST (Beschreibung) UNBEMANNT[R] FREIBALLON[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) VORAUSSICHTLICH ÜBER (Position) UM (Zeit)	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) ESTIMATING (position) (time) O'CLOCK
5.6.10.6. Ausweichempfehlung	5.6.10.6. Avoiding advise
L: ERBITTE KURSFÜHRUNG	A: REQUEST VECTORS
L: ERBITTE AUSWEICHEMPFEHLUNG	A: REQUEST AVOIDANCE ADVICE
B: BENÖTIGEN SIE KURSFÜHRUNG	G: DO YOU REQUEST VECTORS
B: DREHEN SIE [SOFORT] NACH LINKS/RECHTS [AUF] STEUERKURS (dreistellige Ziffernangabe) UM [UNBEKANNten/NICHT IDENTIFIZIEREN] VERKEHR (Richtungsangabe gemäß dem Uhrzeiger- System und Entfernung) ZU VERMEIDEN	G: TURN LEFT/RIGHT [IMMEDIATELY] HEADING (three digits) TO AVOID [UNKNOWN/UNIDENTIFIED] TRAFFIC (bearing by clock-reference and distance)
B: DREHEN SIE SOFORT NACH LINKS/RECHTS (Anzahl) GRAD UM (UNBEKANNten / NICHT IDENTIFIZIER-TEN) VERKEHR (Richtungsangabe	G: TURN LEFT/RIGHT (number) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNKNOWN/UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (bearing by

- gemäß dem Uhrzeiger-System und Entfernung) **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 Flugverkehrsdieststelle unter von der zuständigen Behörde festgelegten Bedingungen keine Ausnahme festgelegt wurde, sind bei einem kontrollierten Flug der zuständigen Flugverkehrsdieststelle 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 Flugverkehrsdieststelle verlangt wird. Sind keine Meldepunkte vorgegeben, sind Standortmeldungen in Zeitabständen vorzunehmen, die von der zuständigen Behörde vorgeschrieben oder von der zuständigen Flugverkehrsdieststelle festgelegt sind.

5.6.11.1. Standortmeldungen von IFR Flügen

Nur in Englisch vorgesehen

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. „STOCKERAU vor DREI/ZWO/EINER MINUTE[N]“, „STOCKERAU in EINER/ZWO/DREI MINUTE[N]“. Zeitangaben jenseits der drei Minuten sind wenig aussagekräftig; deshalb sollte besser ein anderer Ort als Bezugspunkt angegeben werden.

5.6.11.3. Um eine Meldung vom gegenwärtigen Standort zu erhalten

- B:** **MELDEN SIE POSITION**
- L:** [QUERAB] (markanter Punkt) (Höhe) [SQUAWK (Zahl)]

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.

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 SNU**
- A:** **WILL REPORT SNU**
- A:** **SNU FL120**

Note:

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

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. “STOCKERAU, THREE/TWO/ONE MINUTE[S] ago”, “STOCKERAU 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. To request a report of present position

- G:** **REPORT POSITION**
- A:** [ABEAM] (significant point) (level) [SQUAWK (number)]

B: MELDEN SIE (GNSS oder DME) ENTFERNUNG VON (markante Position oder DME Station)	G: REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (significant point or name of DME station)
L: (Zahl) MEILEN (GNSS oder DME) VON (Name der DME Station oder markante Position)	A: (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point)
Beispiele:	Examples:
B: MELDEN SIE SEMMERING	G: REPORT SEMMERING
L: WERDE SEMMERING MELDEN	A: WILL REPORT SEMMERING
L: SEMMERING 8000 FUSS	A: SEMMERING 8000 FEET
L: SEMMERING VOR 1 MINUTE 8000 FUSS	A: SEMMERING 1 MINUTE AGO 8000 FEET
L: SEMMERING IN 2 MINUTEN 8000 FUSS	A: SEMMERING IN 2 MINUTES 8000 FEET
5.6.11.4. Um eine Meldung von einer bestimmten Position oder Entfernung zu erhalten	5.6.11.4. To request a report at a specified place or distance
B: MELDEN SIE QUERAB/ÜBERFLIEGEN VON (markanter Punkt)	G: REPORT ABEAM/PASSING (significant point)
L: WERDE QUERAB/ÜBERFLIEGEN VON (markanter Punkt) MELDEN	A: WILL REPORT ABEAM/PASSING (significant point)
B: MELDEN SIE RADIAL (drei Ziffern) VON (Name des VOR) VOR	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)	G: REPORT (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station or significant point)
L: (Zahl) MEILEN (GNSS oder DME) VON (Name der DME Station oder markanter Punkt)	A: (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station or significant point)
B: MELDEN SIE FLUGPLATZ (Beschreibung)/ ZIELFLUGPLATZ IN SICHT	G: REPORT AERODROME (designator) DESTINATION [AERODROME] IN SIGHT
L: WERDE FLUGPLATZ (Kennung)/ ZIELFLUGPLATZ IN SICHT MELDEN	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)]	G: OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (specify)]
B: NÄCHSTE MELDUNG [BEI] (markanter Punkt)	G: NEXT REPORT [AT] (significant point)
B: POSITIONSMELDUNGEN NUR ÜBER (markante/ Punkt/e) ERFORDERLICH	G: REPORTS REQUIRED ONLY AT (significant point(s))
B: NEHMEN SIE POSITIONSMELDUNGEN WIEDER AUF	G: RESUME POSITION REPORTING
5.6.12. FLUGHÖHEN	5.6.12. LEVEL INSTRUCTIONS
<i>Anmerkung:</i> <i>Im Deutschen nicht anwendbar</i>	<i>Note:</i> <i>The word "level" in parentheses (...) indicates that specific level information (FLIGHT LEVEL (number) or (number) FEET) must be inserted to complete the phrase.</i>
B: FLUGFLÄCHE (Ziffern)	G: FLIGHT LEVEL (number)
B: (Ziffern) FUSS	G: (number) FEET
B: MELDEN SIE FLUGFLÄCHE/FLUGHÖHE	G: REPORT FLIGHT LEVEL/ALTITUDE
B: ÜBERPRÜFEN SIE FLUGFLÄCHE/FLUGHÖHE	G: VERIFY FLIGHT LEVEL/ALTITUDE
L: ERBITTE FLUGFLÄCHE (Ziffern)/(Ziffern) FUSS	A: REQUEST FLIGHT LEVEL (level)/(number) FEET
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)]	G: MAINTAIN (level) [TO (significant point)]
B: BLEIBEN SIE IN FLUGFLÄCHE (Ziffern)/(Ziffern) FUSS BIS ZUM ÜBERFLUG VON (markanter Punkt)	G: MAINTAIN (level) UNTIL PASSING (significant point)
B: BLEIBEN SIE IN FLUGFLÄCHE (Ziffern)/(Ziffern) FUSS (Minuten) BIS NACH ÜBERFLUG VON (markanter Punkt)	G: MAINTAIN (level) UNTIL (minutes) AFTER PASSING (significant point)

B: BLEIBEN SIE IN FLUGFLÄCHE (Ziffern)/(Ziffern) FUSS BIS (Zeit)	G: MAINTAIN (level) UNTIL (time)
B: BLEIBEN SIE IN FLUGFLÄCHE (Ziffern)/(Ziffern) FUSS BIS AUF WEITERES	G: MAINTAIN (level) UNTIL FURTHER ADVISED
B: BLEIBEN SIE IN FLUGFLÄCHE (Ziffern)/(Ziffern) FUSS IM KONTROLLIERTEN LUFTRAUM	G: MAINTAIN (level) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE
B: BLEIBEN SIE ZWISCHEN FLUGFLÄCHE(Ziffern)/(Ziffern) FUSS UND FLUGFLÄCHE(Ziffern)/(Ziffern) FUSS	G: MAINTAIN BLOCK (level) TO (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	G: CROSS (significant point) AT/ABOVE/BELOW (level)
B: ÜBERFLIEGEN SIE (Position) UM (Zeit) ODER SPÄTER/FRÜHER IN (Höhe)	G: CROSS (significant point) AT (time) OR LATER/BEFORE AT (level)
B: ÜBERFLIEGEN SIE (Zahl) MEILEN [GNSS/DME] [(Richtung)] VON (Name der DME Station) ODER (Entfernung) [(Richtung)] VON (markanter Punkt) IN (Höhe) ODER HÖHER/TIEFER	G: CROSS (distance) MILES [GNSS/DME] [(direction)] OF (name of DME station) OR (distance) [(direction)] OF (significant point) AT/ABOVE/BELOW (level)
B: REISESTEIGFLUG ZWISCHEN (Höhen) (oder ÜBER (Höhe))	G: CRUISE CLIMB BETWEEN (levels) (or ABOVE)
5.6.13. ÄNDERUNG VON FLUGHÖHEN, STEIG-/ SINKRATEN	5.6.13. LEVEL CHANGES, REPORTS AND RATES
L: ERBITTE STEIGEN/SINKEN [UM (Zeit)]	A: REQUEST CLIMB/DESCENT [AT (time)]
B: STEIGEN/SINKEN SIE gefolgt bei Bedarf von:	G: CLIMB/DESCEND followed as necessary by:
<ul style="list-style-type: none"> • 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] 	<ul style="list-style-type: none"> • [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]
B: BEENDEN SIE STEIGEN/SINKEN IN (Höhe)	G: STOP CLIMB/DESCENT AT (level)
B: STEIGEN/SINKEN SIE WEITER BIS (Höhe)	G: CONTINUE CLIMB/DESCENT [TO] (level)
B: BESCHLEUNIGEN SIE STEIGEN/SINKEN [BIS PASSIEREN VON (Höhe)]	G: EXPEDITE CLIMB/DESCENT [UNTIL PASSING (level)]
B: MELDEN SIE MINIMALE/MAXIMALE STEIG/SINK RATE	G: REPORT MINIMUM/MAXIMUM RATE OF CLIMB/DESCENT
B: STEIGEN/SINKEN SIE MIT MINIMALER/MAXIMALER STEIG/SINKRATE	G: CLIMB/DESCEND WITH MINIMUM/MAXIMUM RATE OF CLIMB/DESCENT
B: SINKEN/STEIGEN SIE MIT NORMALER SINK/STEIGRATE	G: RESUME NORMAL RATE OF DESCENT/CLIMB
B: ERWARTEN SIE STEIGEN/SINKEN UM/ÜBER (Zeit oder markanter Punkt)	G: EXPECT CLIMB/DESCENT AT (time or significant point)
B: MELDEN SIE VERLASSEN/ERREICHEN/PASSIEREN VON (Höhe)	G: REPORT LEAVING/REACHING/PASSING (level)
B: WENN BEREIT STEIGEN/SINKEN SIE AUF (Höhe)	G: WHEN READY CLIMB/DESCEND [TO] (level)
B: NACH ÜBERFLIEGEN VON (markanter Punkt) STEIGEN/SINKEN SIE AUF (Höhe)	G: AFTER PASSING (significant point) CLIMB/DESCEND [TO] (level)
B: UM/ÜBER (Zeit oder markanter Punkt) STEIGEN/SINKEN SIE AUF (Höhe)	G: AT (time or significant point) CLIMB/DESCEND [TO] (level)

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 B: KÖNNEN SIE ÜBER (Position) IN FLUGFLÄCHE (Ziffern)/(Ziffern) FUSS ODER HÖHER/TIEFER SEIN B: WENN NICHT MÖGLICH (andere Anweisungen)	5.6.13.2. When there is doubt that an aircraft station can comply with a clearance or instruction G: ADVISE ABLE TO CROSS (significant point) AT/ABOVE/BELOW (level) G: IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE
5.6.13.3. Wenn ein Pilot einer Freigabe oder Anweisung nicht Folge leisten kann L: NICHT MÖGLICH L: ÜBERFLIEGEN VON (markanter Punkt) IN FLUGFLÄCHE (Ziffern)/(Ziffern) FUSS ODER HÖHER/TIEFER NICHT MÖGLICH L: ERBITTE ÄNDERUNG FLUGHÖHE B: ERWARTEN SIE ÄNDERUNG FLUGHÖHE/STEIGEN/SINKEN VON (Name der Unit) [UM/ÜBER (Zeit/markanter Punkt)] NACH ÜBERFLIEGEN VON IN (Zahl) MINUTEN	5.6.13.3. When a pilot is unable to comply with a clearance or instruction A: UNABLE A: UNABLE CROSS (significant point) AT/ABOVE/BELOW (level) A: REQUEST LEVEL CHANGE G: EXPECT LEVEL CHANGE/CLIMB/DESCENT FROM (name of unit) [AT (time or significant point)] AFTER PASSING (position) IN (number) MINUTES
5.6.14. GESCHWINDIGKEIT	5.6.14. SPEED
B: MELDEN SIE GESCHWINDIGKEIT B: MELDEN SIE ANGEZEIGTE GESCHWINDIGKEIT/WAHRE FLUGGESCHWINDIGKEIT L: GESCHWINDIGKEIT (Zahl) KNOTEN/MACH (Zahl) B: BEHALTEN SIE (Zahl) KNOTEN/MACH [ODER MEHR/WENIGER] [BIS (markanter Punkt)] BEI B: FLIEGEN SIE MIT (Zahl) KNOTEN/MACH B: BEHALTEN SIE DERZEITIGE GESCHWINDIGKEIT BEI B: ERHÖHEN/REDUZIEREN SIE GESCHWINDIGKEIT AUF (Zahl) KNOTEN/MACH (Nummer) [ODER MEHR/WENIGER] B: ERHÖHEN/REDUZIEREN SIE GESCHWINDIGKEIT UM (Zahl) KNOTEN/(Nummer)MACH L: NICHT MÖGLICH, ANGEZEIGTE GESCHWINDIGKEIT WIRD (Zahl) KNOTEN/MACH SEIN B: FLIEGEN SIE WIEDER MIT NORMALER GESCHWINDIGKEIT B: FLIEGEN SIE WIEDER MIT VERLAUTBARER GESCHWINDIGKEIT B: REDUZIEREN SIE AUF MINDESTANFLUGGESCHWINDIGKEIT B: REDUZIEREN SIE AUF MINDESFLUGGESCHWINDIGKEIT IN REISEFLUGKONFIGURATION L: MINDESTFLUGGESCHWINDIGKEIT IN REISEKONFIGURATION/MINDESTANFLUGGESCHWINDIGKEIT IST (Zahl) KNOTEN B: GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG AUFGEHOBEN	G: REPORT SPEED G: REPORT INDICATED AIRSPEED/TRUE AIRSPEED/MACH NUMBER A: SPEED (number)/ KNOTS/MACH (number) G: MAINTAIN (number) KNOTS/MACH (number) [OR GREATER/LESS] [UNTIL (significant point)] G: FLY (number) KNOTS/MACH G: MAINTAIN PRESENT SPEED G: INCREASE/REDUCE SPEED TO (number) KNOTS/MACH (number) [OR GREATER/LESS] G: INCREASE/REDUCE SPEED BY (number) KNOTS/MACH (number) A: UNABLE, INDICATED AIRSPEED WILL BE (number) KNOTS/MACH (number) G: RESUME NORMAL SPEED G: RESUME PUBLISHED SPEED G: REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED G: REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED A: MINIMUM CLEAN SPEED/MINIMUM APPROACH SPEED IS (number) KNOTS G: CANCEL SPEED RESTRICTION

B: KEINE [ATC] GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG	G: NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS
5.6.15. WARNUNGEN ÜBER FREIGABEPFLICHTIGEN LUFTRAUM	5.6.15. WARNINGS ABOUT CONTROLLED AIRSPACE
B: SIE FLIEGEN IN LUFTRAUM CHARLIE/DELTA EIN	G: YOU ARE ENTERING AIRSPACE CHARLIE/DELTA
B: VERLASSEN SIE LUFTRAUM CHARLIE/DELTA RICHTUNG/STEUERKURS (Ziffern) IN (Höhe) FUSS (Begründung)	G: LEAVE AIRSPACE CHARLIE/DELTA DIRECTION/HEADING (digits) AT (level) (reason)
L: VERLASSE LUFTRAUM CHARLIE/DELTA RICHTUNG/STEUERKURS (Ziffern) IN (Höhe) FUSS	A: LEAVING AIRSPACE CHARLIE/DELTA DIRECTION/HEADING (digits) AT (level)
B: SIE VERLASSEN LUFTRAUM CHARLIE/DELTA	G: YOU ARE LEAVING AIRSPACE CHARLIE/DELTA
5.6.16. WARNUNGEN ÜBER ANDEREN LUFTRAUM	5.6.16. WARNINGS ABOUT OTHER AIRSPACE
B: BEACHTEN SIE GEFAHRENGEBIET (Beschreibung)	G: MIND DANGER AREA (description)
B: VERMEIDEN SIE FLUGBESCHRÄNKUNGSGEBIET (Beschreibung)	G: AVOID RESTRICTED AREA (description)
B: BLEIBEN SIE FREI VON (Luftraum, Gebiet)	G: STAY CLEAR OF (airspace, area)
B: BESTÄTIGEN SIE DAS FREIBLEIBEN VON (Luftraum, Gebiet)	G: CONFIRM YOU WILL STAY CLEAR OF (airspace, area)
B: SIE NÄHERN SICH LUFTRAUM (Klasse)	G: YOU ARE APPROACHING AIRSPACE (class)
5.6.17. PEILFUNKMELDUNGEN	5.6.17. DIRECTION FINDING
L: ERBITTE QDM/QDR/QTE	A: REQUEST QDM/QDR/QTE
B: QDM/QDR/QTE (Wert)	G: QDM/QDR/QTE (DF value)
B: PEILER AUSGEFALLEN	G: DF OUT OF SERVICE
B: SENDEN SIE FÜR PEILUNG	G: TRANSMIT FOR DF
L: SENDE FÜR PEILUNG	A: TRANSMITTING FOR DF
5.6.18. MILITÄRBEGLEITUNG	5.6.18. MILITARY ESCORT
B: ERWARTEN SIE MILITÄRBEGLEITUNG [KÖNNEN SIE AKZEPTIEREN]	G: EXPECT MILITARY [HONOUR] ESCORT [CAN YOU ACCEPT]
5.6.19. ABFANGEN	5.6.19. INTERCEPTION
B: SIE WERDEN ABGEFANGEN (Information) MINDESTSTAFFELUNGSWERTE WERDEN NICHT ANGEWENDET	G: YOU WILL BE INTERCEPTED (information) SEPARATION MINIMA WILL NOT BE APPLIED

Anmerkung:
Nähtere Details bezüglich Abfangen in Anlage 1

Note:
More details regarding interception see Appendix 1

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 RADAR 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 PHRASEOLOGY

- 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 DUE SLOT EXPIRED APPLY FOR A NEW SLOT**
G: **SLOT EXPIRES AT** (time)
G: **UNABLE TO APPROVE START UP CLEARANCE DUE** [TO] **SLOT** (time) **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** [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM/RAIM ALERT) EQUIPMENT]

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**

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 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** (*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** (*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 RESTRICTIONS[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 routings

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** (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 RNAV APPROACH RUNWAY** (number)
- A: **UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT**
- A: **NEGATIVE RNAV**
- G: **REPORT ESTABLISHED** [ON [ILS] LOCALIZER/GLIDE PATH]
- G: **REPORT ESTABLISHED ON FINAL APPROACH TRACK**
- 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. RNAV approaches, when procedure does not lead to a particular runway

- G: **CLEARED RNAV APPROACH** (name of aerodrome)

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** [GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE]. **TURN LEFT/RIGHT IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER** [GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE];
- G: **ILS/MLS RUNWAY** (number) **LEFT/RIGHT LOCALIZER/MLS 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) **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: STANDBY FOR VISUAL APPROACH [RUNWAY (number)] [(reason)]
	5.7.8.8.2. To request if a pilot is able to accept a visual approach
	G: [ADVISE] 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. PHRASEOLOGIES FOR AIR TRAFFIC SERVICES WITH RADAR
5.7.9.1. Transponder/ADS-B	5.7.9.1. Transponder/ADS-B
5.7.9.1.1. Vorhandensein von Transponder	5.7.9.1.1. To request the capability of the SSR equipment
B: MELDEN SIE TRANSPONDER MODUS	G: ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY
B: HABEN SIE TRANSPONDER	G: ARE YOU TRANSPONDER EQUIPPED
L: TRANSPONDER (Angabe wie im Flugplan)	A: TRANSPONDER (as shown in the flight plan)
L: TRANSPONDER NEGATIV	A: NEGATIVE TRANSPONDER
5.7.9.1.2. Vorhandensein von ADS-B Ausrüstung	5.7.9.1.2. To request the capability of the ADS-B equipment
B: MELDEN SIE ADS-B MODUS	G: ADVISE ADS-B CAPABILITY
L: ADS-B SENDER (Datenlink)	A: ADS-B TRANSMITTER (data link)
L: ADS-B EMPFÄNGER (Datenlink)	A: ADS-B RECEIVER (data link)
L: ADS-B NEGATIV	A: NEGATIVE ADS-B
5.7.9.1.3. Transpondereinstellung	5.7.9.1.3. To instruct setting of transponder
B: FÜR DEN ABFLUG SQUAWK (Ziffern)	G: FOR DEPARTURE SQUAWK (code)
B: [NACH DEM ABFLUG] SQUAWK (Ziffern)	G: [AFTER DEPARTURE] SQUAWK (code)
5.7.9.1.4. Transponder neu einstellen	5.7.9.1.4. 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)
5.7.9.1.5. Neu einstellen von LFZ Identifizierung	5.7.9.1.5. 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: RESET MODE S IDENTIFICATION
5.7.9.1.6. Bestätigung des Transpondercodes	5.7.9.1.6. To request the pilot to confirm the code selected on the A/C's transponder
B: BESTÄTIGEN SIE SQUAWK (Ziffern) GESCHALTET	G: CONFIRM SQUAWK (code)
L: SQUAWKING (Ziffern)	A: SQUAWKING (code)
5.7.9.1.7. Drücken von „Ident“	5.7.9.1.7. 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
B: ÜBERMITTELN SIE ADS-B IDENT	G: TRANSMIT ADS-B IDENT
5.7.9.1.8. Vorübergehendes Ausschalten des Transponders	5.7.9.1.8. To request temporary suspension of transponder operation
B: SQUAWK STANDBY	G: SQUAWK STANDBY

5.7.9.1.9. Ausschalten des Transponders	5.7.9.1.9. To request termination of transponder and/or ADS-B transmitter operation
B: STOPP SQUAWK [SENDEN SIE NUR ADS-B]	G: STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY]
L: STOPPE SQUAWK	A: STOPPING SQUAWK
B: STOPP ÜBERMITTLUNG ADS-B [NUR SQUAWK (Code)]	G: STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY]
5.7.9.1.10. Notfalleinstellung	5.7.9.1.10. To request emergency code
B: SQUAWK MAYDAY [SIEBEN SIEBEN NULL NULL]	G: SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO]
5.7.9.1.11. Überprüfen der Höhenübermittlung	5.7.9.1.11. To request pressure setting check and confirmation of level
B: ÜBERPRÜFEN SIE HÖHENMESSEREINSTELLUNG UND BESTÄTIGEN SIE (Höhe)	G: CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level)
5.7.9.1.12. Einschalten der Höhenübermittlung	5.7.9.1.12. To request transmission of pressure altitude
B: SQUAWK CHARLIE	G: SQUAWK CHARLIE
B: ÜBERMITTELN SIE ADS-B HÖHE	G: TRANSMIT ADS-B ALTITUDE
5.7.9.1.13. Ausschalten der Höhenanzeige wegen Falschübermittlung	5.7.9.1.13. To request termination of pressure altitude transmission because of faulty operation
B: STOPP SQUAWK CHARLIE, FALSECHE ANZEIGE	G: STOP SQUAWK CHARLIE, WRONG INDICATION
B: STOPP ÜBERMITTLUNG ADS-B HÖHE [FALSECHE ANZEIGE (oder Grund)]	G: STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [WRONG INDICATION (or reason)]
5.7.9.1.14. Bestätigen der Flughöhe	5.7.9.1.14. To request level check
B: BESTÄTIGEN SIE (Höhe)	G: CONFIRM (level)
5.7.9.2. Identifizierung	5.7.9.2. Identification
B: MELDEN SIE STEUERKURS [UND FLUGFLÄCHE/FLUGHÖHE]	G: REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL/ALTITUDE]
B: DREHEN SIE LINKS/RECHTS (Zahl) GRAD/[AUF] STEUERKURS (drei Ziffern) ZUR IDENTIFIZIERUNG	G: FOR IDENTIFICATION TURN LEFT/RIGHT (number) DEGREES/HEADING (three digits)
B: (Manöver, SQUAWK oder IDENT) BEOBACHTET. POSITION (Position des LFZ) [(Anweisungen)]	G: (manoeuvre, SQUAWK or IDENT) OBSERVED. POSITION (position of aircraft) [(instructions)]
B: SENDEN SIE FÜR IDENTIFIZIERUNG UND MELDEN SIE STEUERKURS	G: TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING
B: RADARKONTAKT (Position)	G: RADAR CONTACT (position)
B: IDENTIFIZIERT (Position)	G: IDENTIFIED (position)
B: NICHT IDENTIFIZIERT [(Grund)] [SETZEN SIE EIGENNAVIGATION FORT]	G: NOT IDENTIFIED (reason), [RESUME/CONTINUE OWN NAVIGATION]
B: POSITION (Entfernung, Richtung) VON (Position)/ ÜBER/QUERAB (Position)	G: POSITION (distance, direction) OF (significant point)/ OVER/ABEAM (significant point)
5.7.9.3. Beendigung von Radardienst und/oder ADS-B Service	5.7.9.3. Termination of radar and/or ADS-B service
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)]
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: ADS-B AUSGEFALLEN (weitere Informationen, soweit notwendig)	G: ADS-B OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary)
B: RADARKONTROLLE BEendet [WEGEN (Grund)]	G: RADAR CONTROL TERMINATED [DUE TO (reason)]
B: RADARDIENST/IDENTIFIZIERUNG BEendet (Anweisungen)	G: RADAR SERVICE/IDENTIFICATION TERMINATED (instructions)

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

5.7.9.4.1. Radarsteuerkursführung für den Anflug

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.9.4. Vectoring instructions

Note:

When it is necessary to specify a reason for vectoring or for the manoeuvres below, the following phrasologies shall be used:

- a) DUE TO TRAFFIC
- b) FOR SPACING
- c) FOR DELAY
- d) FOR DOWNWIND/BASE/FINAL
- e) FOR SHORTCUT
- f) FOR DEVIATION

5.7.9.4.2. Radarsteuerkursführung für ILS und andere Funknavigationsanlagen

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.9.4.1. Vectoring for approach

- G: **VECTORING FOR** (type of pilot interpreted aid)
APPROACH RUNWAY (number)
- G: **VECTORTING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY** (number), **REPORT FIELD/RUNWAY IN SIGHT**
- G: **VECTORTING FOR** (positioning in the circuit)
- G: **VECTORTING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY** (number)
- G: **VECTORTING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY** (number)
- G: (type) **APPROACH NOT AVAILABLE DUE** (reason)
(alternative instructions)

5.7.9.4.2. Vectoring for ILS and other pilot-interpreted aids

- G: **POSITION** (number) **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** (radio aid or track) (distance)
FROM (significant point)/**TOUCH DOWN**

5.7.9.4.2.1. Ersuchen eines Piloten zur Positionierung auf eine bestimmte Distanz zum Aufsetzpunkt

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.9.4.2.1. When a pilot wishes to be positioned a specific distance from touchdown

- A: **REQUEST** (distance) **FINAL**

5.7.9.4.3. Radarkursführung und Information

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.9.4.3. Vectoring instructions and information

- G: **REPORT ESTABLISHED ON [ILS]**
LOCALIZER/GBAS/SBAS/MLS APPROACH COURSE
- G: **CLOSING FROM LEFT/RIGHT [REPORT ESTABLISHED]**
- G: **TURN LEFT/RIGHT HEADING** (three digits) [**TO INTERCEPT/REPORT ESTABLISHED**]
- G: **EXPECT VECTOR ACROSS** (localizer course or radio aid) (reason)
- G: **THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH** (localizer course or radio aid) (reason)
- G: **TAKING YOU THROUGH** (localizer course or radio aid)
- G: **MAINTAIN** (altitude) **UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION**
- G: **REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH**
- G: **INTERCEPT** (localizer course or radio aid) [**REPORT ESTABLISHED**]
- G: **LEAVE** (significant point) **HEADING** (three digits)
[**INBOUND**] [**AT** (time)]
- G: **CONTINUE HEADING** (three digits)

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)

- 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. Manöver

Nur in Englisch vorgesehen

5.7.9.4.4. Manoeuvres

- G: STOP TURN HEADING (three digits)
 G: WHEN ABLE PROCEED DIRECT (position)
 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]
 B: EMPFEHLE (Details)
 B: EMPFEHLE [LINKS/RECHTS] STEUERKURS (drei
 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]
 G: SUGGEST (details)
 G: SUGGEST [LEFT/RIGHT] HEADING (three 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)

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 APP

G: **REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT**

G: **APPROACH COMPLETED [CONTACT (unit)]**

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

5.7.10.3. PAR APP

5.7.10.3.1. 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)

5.7.10.3.2. Communications

G: **DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER**
TRANSMISSIONS

G: **REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE**
INSTRUCTIONS

5.7.10.3.3. Azimuth

G: **CLOSING** [SLOWLY/QUICKLY) [FROM THE

LEFT/FROM THE RIGHT]

G: **HEADING IS GOOD**

G: **COMING ON TRACK**

G: **ON TRACK**

G: **SLIGHTLY/WELL/GOING LEFT/RIGHT OF TRACK**

G: **TURN LEFT/RIGHT HEADING** (digits) [STEEP TURN]

G: **TURN FURTHER LEFT/RIGHT HEADING** (digits)

G: **STOP TURN HEADING** (digits)

5.7.10.3.4. 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 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: **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 unit)

G: **AT DECISION HEIGHT/ALTITUDE**

5.7.10.3.5. Position

G: **(distance) FROM TOUCHDOWN**

G: **OVER APPROACH LIGHTS**

G: **OVER THRESHOLD**

5.7.10.3.6. Checks

G: **CHECK GEAR DOWN AND LOCKED**

G: **CHECK DECISION ALTITUDE/HEIGHT**

5.7.10.3.7. 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)]

5.7.10.3.8. Missed approach

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

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

G: **ARE YOU GOING AROUND**

G: **IF GOING AROUND** (appropriate instructions)

A: **GOING AROUND**

5.7.10.4. Low visibility procedures

5.7.10.4.1. 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**

5.7.10.4.2. 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**

5.7.10.5. Radar equipment degradation

- G: **SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE** (appropriate information as necessary)
- G: **PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE** (appropriate information as necessary)

5.8. SONDERFÄLLE IM SPRECHFUNKVERKEHR

5.8.1. ALLGEMEINES

G: **SQUAWK MAYDAY** [CODE SIEBEN SIEBEN NULL NULL]

5.8.2. FUNKVERBINDUNGSausfall

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: **BLINDSENDUNG** (Anweisungen)

5.8.2.1.1. Verdacht auf Verbindungs ausfall

B: **FALLS SIE HÖREN BESTÄTIGEN SIE DURCH WACKELN/EINSCHALTEN DER LANDESCHEINWERFER**
B: **FALLS SIE HÖREN DREHEN SIE LINKS/RECHTS STEUERKURS** (Ziffern) **FÜR** (Ziffer(n), 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

Nur in Englisch vorgesehen

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

G: **LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE/FLIGHTLEVEL IMMEDIATELY, [QNH IS (number)] [unit(s)]. [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (level)]**
G: **LOW ALTITUDE WARNING, CLIMB IMMEDIATELY [TO] (altitude/level) [QNH IS (number)] [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE/LEVEL IS (altitude)]**
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.)
G: **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	5.8.5. FUEL DUMPING	
B: [AN ALLE (Rufzeichen der sendenden Funkstelle)] VORSICHT KRAFTSTOFFABLASS WIRD/WURDE DURCHGEFÜHRT VON (LFZ-Type) ÜBER (Position, Richtung), VERMEIDEN SIE LUFTRAUM UNTER (Höhe)	G: [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)	
B: VERMEIDEN SIE LUFTRAUM ZWISCHEN (Höhe) und (Höhe)	G: AVOID AIRSPACE BETWEEN (level) AND (level)	
B: VERMEIDEN SIE LUFTRAUM (Beschreibung) BIS (Zeit) [UHR]	G: AVOID AIRSPACE (description) UNTIL [TIME] (time)	
B: [AN ALLE (Rufzeichen der sendenden Funkstelle)] KRAFTSTOFFABLASS BEENDET KEINE WEITEREN BESCHRÄNKUNGEN	G: [ALL STATIONS (c/s of calling station)] FUEL DUMPING COMPLETED NO FURTHER RESTRICTIONS	
5.8.6. ÜBERPRÜFUNG DES FAHRWERKS	5.8.6. VISUAL INSPECTION OF LANDING GEAR	
L: HABE STÖRUNG AM FAHRWERK	A: HAVE LANDING GEAR TROUBLE	
B: FAHRWERK SCHEINT AUSGEFAHREN	G: LANDING GEAR APPEARS DOWN	
B: RECHTES/LINKES/BUG FAHRWERK SCHEINT EIN/AUSGEFAHREN	G: RIGHT/LEFT/NOSE WHEEL APPEARS UP/DOWN	
B: FAHRWERK SCHEINT EINGEFAHREN	G: WHEELS APPEAR UP	
B: RECHTES/LINKES/BUGFAHRWERK SCHEINT NICHT EIN/AUSGEFAHREN	G: RIGHT/LEFT/NOSE WHEEL DOES NOT APPEAR UP/DOWN	
5.8.7. DIVERSES	5.8.7. MISCELLANEOUS	
B: SIE SCHEINEN KRAFTSTOFF/ÖL ZU VERLIEREN	G: IT SEEMS YOU ARE LOSING FUEL/OIL	
B: IHR LUFTFAHRZEUG HAT EINE RAUCHFAHNE	G: YOUR AIRCRAFT IS TRAILING SMOKE	
B: IHR SCHLEPPSEIL/BANNER HAT SICH NICHT GELÖST	G: YOUR ROPE/BANNER DID NOT DETACH	
L: KRAFTSTOFFMINDESTMENGE	A: MINIMUM FUEL	
B: VERSTANDEN [KEINE VERZÖGERUNG ERWARTET/ ERWARTEN SIE (Information zur Verzögerung)]	G: ROGER [NO DELAYEXPECTED/EXPECT (delay information)]	
5.8.8. NAVIGATIONSPROBLEME (VFR-FLÜGE)	5.8.8. LOSS OF POSITION (VFR FLIGHTS)	
L: POSITION UNGEWEISS/HABE ORIENTIERUNGSVERLUST ERBITTE UNTERSTÜTZUNG [NACH (Position)]	A: LOSS/UNAWARE OF POSITION REQUEST ASSISTANCE [TO (position)]	
B: SENDEN SIE FÜR PEILUNG	G: TRANSMIT FOR DF	
L: SENDE FÜR PEILUNG	A: TRANSMITTING FOR DF	
B: QDM (Wert)	G: QDM (DF value)	
B: BLEIBEN SIE IN VMC	G: MAINTAIN VMC	
B: NAVIGATIONSUNTERSTÜTZUNG BEendet, ÜBERNEHMEN SIE EIGENNAVIGATION, POSITION (Position)	G: NAVIGATION ASSISTANCE TERMINATED RESUME OWN NAVIGATION, POSITION (position of aircraft)	
B: MELDEN SIE VERBLEIBENDE FLUGZEIT	G: REPORT REMAINING FLYING TIME	
B: KÖNNEN SIE NACH SICHT WEITERFLIEGEN	G: ADVISE ABLE TO CONTINUE VISUALLY	
B: EMPFEHLE (Ziffern) GRAD NACH LINKS/RECHTS ZU DREHEN	G: SUGGEST TO TURN LEFT/RIGHT (number) DEGREES	
B: EMPFEHLE STEUERKURS (Ziffern)	G: SUGGEST HEADING (number)	

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) INCHES
- 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 RWY (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 RWY** (designator), **CLEARED FOR TAKE OFF**

5.9.5. JET PHRASEOLOGIES

5.9.5.1. Traffic circuit

A: **REQUEST DIRECT APPROACH**

Note:

This phrase denotes that the pilot requests to enter the standard traffic circuit.

- G: **MAKE DIRECT APPROACH** [JOIN (position in traffic circuit)]
G: **FLY CLOSE CIRCUIT[S] RUNWAY** (designator)

Note:

The words CLOSE CIRCUIT mean that the legs of the standard traffic circuit will be shortened. CLOSED TRAFFIC means successive operations involving take offs and landings or low approaches where the aircraft does not exit the traffic pattern.

5.9.5.2. Formation join up

A: **REQUEST JOIN UP**

G: (c/s 1st element) (heading/level instructions)

G: (c/s 2nd element) (heading/level instructions)

G: **JOIN UP APPROVED**

A: **JOINING UP**

G: **REPORT WHEN IN FORMATION**

A: **IN FORMATION**

G: (c/s 2nd element) **SQUAWK STANDBY/STOP SQUAWK**

5.9.5.3. Formation split

A: **REQUEST FORMATION SPLIT**

G: **ADVISE CALL SIGN [AND SQUAWK] OF THE SECOND AIRCRAFT**

G: **REPORT WHEN/ARE YOU READY FOR SPLIT**

A: **READY FOR SPLIT**

G: (c/s formation) **EXECUTE FORMATION SPLIT [NOW]**

5.9.6. EUROFIGHTER

5.9.6.1. Supersonic/High speed

A: **REQUEST HIGH SPEED 2000FT SEPARATION**

A: **REQUEST HIGH SPEED 3000 FT SEPARATION**

G: **HIGH SPEED 2000/3000 FT SEPARATION**

APPROVED/NOT APPROVED

5.9.6.2. Interval take off

A: **EXPECT INTERVAL TAKE OFF**

5.9.6.3. Landing releasing the brake chute

A: **EXPECT BRAKE CHUTE LANDING**

5.9.6.4. 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**

5.9.6.5. Jet intercept

- G: **PROCEDURE INTERVENE APPROVED**

5.9.6.6. Ice free approach

- A: **REQUEST RADAR VECTORS FOR ICE FREE APPROACH ILS/RNAV 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 RNAV Final benötigt (bank bis zu 60° möglich).

Anfluggeschwindigkeit FL 120: M 0.9
 FL 100: 475 KT
 8000 FT: 465 KT

For PAR APP phraseologies: see chapter 5.7.10.3.

Anlage 1

Ansteuern von Luftfahrzeugen

- a) 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 Flugverkehrsdieststelle 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 Flugverkehrsdieststelle 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 Flugverkehrsdieststelle 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	<p>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.</p> <p><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></p> <p><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</i></p>	<p>Sie wurden angesteuert. Folgen Sie mir.</p>	<p>Bei TAG und NACHT — Wechselweise Betätigung der Querruder, in unregelmäßigen Zeitabständen wiederholtes Ein- und Ausschalten der Positionslichter und folgen.</p>	<p>Verstanden, Anweisung wird befolgt.</p>

	<i>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.

- b) 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.
- c) 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.
- d) Falls Sprechfunkverbindung während des Ansteuerns 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	<u>DI</u> - <u>ßEND</u>	Beginnen Sie Sinkflug zur Landung.			
			CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Unmöglich, die Anweisung zu befolgen.
YOU LAND	<u>YOU</u> <u>LÄND</u>	Landen Sie auf diesem Flugplatz.	REPEAT	<u>RE</u> - <u>PIET</u>	Wiederholen Sie Ihre Anweisung.
			AM LOST	<u>ÄM</u> <u>LOSST</u>	Standort unbekannt.
PROCEED	<u>PRO</u> - <u>ßIED</u>	Sie können weiterfliegen.			
			MAYDAY	<u>MÄ</u> -DEEI	Bin in Not.
			HIJACK ⁽³⁾	<u>HI</u> -JACK	Werde entführt.
			LAND (Flugplatzangabe)	<u>LÄND</u> (Flugplatzangabe)	Erbitte Landung in (Flugplatzangabe).
			DESCEND	<u>DI</u> - <u>ßEND</u>	Erbitte Sinkflug.

⁽¹⁾ Die Codeworte sind wie unterstrichen zu betonen.
⁽²⁾ Das Rufzeichen ist anzugeben, das im Sprechfunkverkehr mit den Flugverkehrsamtstellen benutzt wird und der Angabe der Luftfahrzeugkennung im Flugplan entspricht.
⁽³⁾ Die Verwendung des Codeworts „HIJACK“ kann unter Umständen nicht möglich oder angeraten sein.

- e) Sobald eine Flugverkehrsamtstelle 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 Flugverkehrsdieststellen, die für benachbarte Fluginformationsgebiete zuständig sind, falls zu vermuten ist, dass das Luftfahrzeug von benachbarten Fluginformationsgebieten aus vom Kurs abgekommen ist.
- f) Sobald eine Flugverkehrsdieststelle Kenntnis davon erhält, dass ein Luftfahrzeug außerhalb ihres Zuständigkeitsbereich angesteuert wird, hat sie diejenigen der folgenden Maßnahmen zu treffen, die unter den gegebenen Umständen angezeigt sind:
1. Information an die Flugverkehrsdieststelle, die für den Luftraum zuständig ist, in dem das Ansteuern erfolgt, Übermittlung verfügbarer Informationen, die der Identifizierung des Luftfahrzeug dienen, an diese Stelle und Ersuchen um Ergreifung der Maßnahmen nach Buchstabe e);
 2. Weitergabe von Meldungen zwischen dem angesteuerten Luftfahrzeug und der zuständigen Flugverkehrsdieststelle, der die Ansteuerung leitenden Kontrollstelle oder dem ansteuernden Luftfahrzeug.

Appendix 1

Interception

- a) 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	INTERCEPTED 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>	You have been intercepted. Follow me.	DAY or NIGHT — Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.	Understood, will comply.
2	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.	You may proceed.	DAY or NIGHT — Rocking the aircraft.	Understood, will comply.

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.

- b) 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.
- c) 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.
- d) 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	KOL SA-IN	What is your call sign?	CALL SIGN (call sign) ⁽²⁾	KOL SA-IN	My call sign is (call sign).
FOLLOW	FO-LO	Follow me.	WILCO	VILL-KO	Understood, will comply.
DESCEND	DEE-SEND	Descend for landing.			

			CAN NOT	KANN NOTT	Unable to comply.
YOU LAND	<u>YOU LAAND</u>	Land at this aerodrome.	REPEAT	RE- <u>PEET</u>	Repeat your instruction.
			AM LOST	<u>AM LOSST</u>	Position unknown.
PROCEED	PRO- <u>SEED</u>	You may proceed.			
			MAYDAY		I am in distress.
			HIJACK ⁽³⁾	<u>HI-JACK</u>	I have been hijacked.
			LAND (place name)	LAAND (place name)	I request to land at (place name).
			DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	I require descent.

(1) In the second column, syllables to be emphasised are underlined.
(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.
(3) Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase 'HIJACK'.

- e) 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.
- f) 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 Rettungsfahrzeugs ist.
4. **Flugfunkverkehr:**
Der Zweiwegverkehr 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 Zweiwegverkehr 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 bezeichneter 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

- rollende Luftfahrzeuge und Fahrzeuge anhalten und warten müssen, sofern sie von der Flugplatzkontrollstelle nur bis zu dieser Freigabegrenze freigegeben wurden.
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)
13. Gebiet mit Funkkommunikationspflicht (RMZ):
Ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem das Mitführen und der Betrieb von Funkkommunikationsausrüstung vorgeschrieben ist.
- taxiing aircraft and vehicles shall stop and hold, unless otherwise authorised by the aerodrome control tower.
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)
13. Radio mandatory zone (RMZ):
Means an airspace of defined dimensions wherein the carriage and operation of radio equipment is mandatory.

Anlage 3 / Appendix 3

ÄNDERUNGSVERZEICHNIS / LIST OF AMENDMENTS

Ein Überblick zu den wichtigsten Änderungen zu AIC B 4/12 / An overview of the most relevant changes to AIC B 4/12:

Kapitel / Chapter:

Anlage 2 (Begriffsbestimmungen) / Appendix 2 (Definitions)

Neue/geänderte Begriffe / New/changed definitions:

3. LUFTFUNKSTELLE statt / instead of LUFTFAHRZEUGFUNKSTELLE
7. KRAFTSTOFF statt / instead of TREIBSTOFF
8. BEWEGUNGSFLÄCHE / MOVEMENT AREA
9. ROLLBAHN statt / instead of ROLLWEG
10. ROLLFELD statt / instead of MANÖVRIERFLÄCHEN
11. ZWISCHENHALTEPOSITION / INTERMEDIATE HOLDING POSITION
12. NACHGELAGERTE FREIGABE / DOWNSTREAM CLEARANCE
13. GEBIET MIT FUNKKOMMUNIKATIONSPFLICHT (RMZ) / RADIO MANDATORY ZONE (RMZ)

2. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN / GENERAL:

2.2.1. Befugnis / Authorization:

Text angepasst und neu aus Funkerzeugnisgesetz 1998 (BGBl. I Nr. 26/1999) / Text new and adapted to Funkerzeugnisgesetz 1998 (BGBl. I Nr. 26/1999)

2.3.3. Flugsicherheitsmeldungen / Flight safety messages gekürzt / shortened

2.3.4.1. neu / new: Luftfahrzeugbeobachtungen und Meldungen im Sprechfunkverkehr / Aircraft observations and reports by voice communications

2.5. geändert / adapted: Sprache / Language

2.6. Übermittlung von Zahlen / Transmission of numbers: 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.... / All numbers used in the transmission of aircraft call sign, headings, runway, wind direction and speed shall be transmitted by pronouncing each digit separately...

2.6.1. Tabelle 3

LFZ Rufzeichen / aircraft call sign wird übermittelt als / transmitted as

DLH1000 LUFTHANSA EINS NULL NULL NULL / LUFTHANSA ONE ZERO ZERO ZERO

OE 9200 OSCAR ECHO NEUN ZWO NULL NULL / OSCAR ECHO NINE TWO ZERO ZERO

Steuerkurs / heading wird übermittelt als / transmitted as:

100 Grad STEUERKURS EINS NULL NULL statt STEUERKURS EINHUNDERT GRAD

QDM 200 QDM ZWO NULL NULL statt QDM ZWO HUNDERT

100 degrees HEADING ONE ZERO ZERO instead of HEADING ONE HUNDRED

QDM 200 QDM TWO ZERO ZERO instead of QDM TWO HUNDERT

Windrichtung und Geschwindigkeit werden übermittelt als / Wind direction and speed are transmitted as:

200/100 WIND ZWO NULL NULL GRAD EINS NULL NULL KNOTEN statt WIND ZWO HUNDERT
GRAD EINHUNDERT KNOTEN
WIND TWO ZERO ZERO DEGREES ONE ZERO ZERO KNOTS instead of WIND TWO
HUNDRED DEGREES ONE HUNDRED KNOTS

160/18G30 WIND EINS SECHS NULL GRAD EINS ACHT KNOTEN MAXIMUM DREI NULL KNOTEN
statt WIND EINS SECHS NULL GRAD BÖEN DREI NULL KNOTEN
WIND ONE SIX ZERO DEGREES ONE EIGHT KNOTS GUSTING THREE ZERO KNOTS

Transpondercode wird übermittelt als / transponder code transmitted as:

2400 SQUAWK ZWO VIER NULL NULL / SQUAWK TWO FOUR ZERO ZERO

7000 **SQUAWK SIEBEN TAUSEND / SEVEN THOUSAND**

Kommazahlen werden übermittelt als / **decimals** transmitted as

100.3 **EINS NULL NULL KOMMA DREI DREI / ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE**

38 143.9 **ACHT EINS VIER DREI KOMMA NEUN / THREE EIGHT ONE FOUR THREE DECIMAL**

2.7. Übermittlung von Sprechfunkfrequenzen:

Absatz 1 umformuliert laut SERA

Entfernt:

für Benutzer von 5-stelligen UKW Funkanlagen gilt:

bei Zuweisung einer Funkfrequenz mit 6 Stellen sind die ersten 5 Stellen zu schalten

Bei Zuweisung einer 4-stelligen Funkfrequenz sind die 4 Stellen und eine zusätzliche null als fünfte Stelle zu schalten

Transmission of RTF frequencies:

Paragraph 1 adapted according SERA

Deleted:

for flight crews using a 5 digit VHF COM box:

when assigned a channel including 6 digits, tune in the first 5 digits

When assigned a channel including only 4 digits, tune in the 4 digits and add a zero as the fifth digit.

2.8. Zeitvergleiche müssen mindestens auf eine Minute genau sein / time checks shall be given at least to the nearest minute.

neu / new: Tabelle 5 / table 5

2.9. neu / new: Tabelle 6 / table 6

2.10.2. neu / new: Grundsätze für die Angabe von anderen ATS-Strecken als Standardabflug- und –anflugstrecken / Principles governing the identification of ATS routes other than standard departure and arrival routes

2.10.3. neu / new: signifikante Punkte / significant points

2.10.4. neu / new: Verwendung der Kennungen für Standardinstrumentenabflug- und –anflugstrecken / Use of designators for standard instrument departure and arrival routes

3.1. Standardredewendungen: Liste an SERA adaptiert / list was adapted to SERA:

KOMMEN/OVER, ENDE/OUT;

BLEIBEN SIE/BEHALTEN SIE BEI/MAINTAIN

Entfernt / deleted: KOMMEN/GO AHEAD - keine ICAO/SERA Phrase / not an ICAO/SERA phrase

Entfernt / deleted: STAND BY FOR/STAND BY FOR wird in Österreich nicht angewendet / not used in Austria

Anmerkung **, ***, ****, ***** entfernt / notes**, ***, ****, ***** deleted

3.2.1. Rufzeichen für Bodenfunkstellen: Tabelle getrennt / table separated

Entfernt / deleted:

DEPARTURE/ARRIVAL INFORMATION

NATIONAL VOLMET WIEN AUSTRIA

3.2.2. Rufzeichen von LFZ Funkstellen / Radiotelephony call signs for aircraft:

Kategorien A bis E / categories A to E

Entfernt (nicht ICAO/SERA konform):

Rufzeichen, die zwei oder drei gleiche Zahlen hintereinander enthalten, können als DOUBLE (Zahl) oder TRIPLE (Zahl) übermittelt werden OE-BBB OSCAR ECHO TRIPLE BRAVO

Deleted (not compliant with ICAO/SERA): Flight identifications containing identical numbers may be transmitted as DOUBLE (number) or TRIPLE (number) OE-BBB OSCAR ECHO TRIPLE BRAVO

3.2.4. A388 = SUPER statt / instead SUPER HEAVY

3.3. neu / new: Herstellen der Sprechfunkverbindung / Establishment of radiotelephony communications

Für die Übergabe des Sprechfunkverkehrs innerhalb einer Flugverkehrsdienststelle kann das Rufzeichen der Flugverkehrsdienststelle ausgelassen werden / For transfers of communication within one ATS unit, the call sign of the ATS unit may be omitted

3.3.1.1. Erstanrufe für Instrumentenflüge / Initial calls for IFR flights:

Neue Anmerkung / new note: Piloten haben die Flughöhe mit den nächsten vollen 30 m oder 100 ft gemäß der

Anzeige des Höhenmessers des Piloten anzugeben / Pilots shall provide level information at the nearest full 30m or 100 ft as indicated on the pilot's altimeter.

- 3.3.1.1.a) Meldungsteile ergänzt / added information
- 3.4. c) neue Bord-Bord Kanäle 122.540 und 130.430 MHZ
~~entfernt und nicht mehr als Quasselfrequenz benützbar: 123.450 MHZ /~~
new air-to-air channels: 122.540 and 130.430 MHZ
The chatting frequency 123.450 MHZ does no longer exist.
- 3.7. Testverfahren / Test procedures: adaptiert / adapted
- 3.7.2. RADIO CHECK statt FUNKTEST
- 3.8. Austausch von Meldungen / Exchange of communications ergänzt / added
- 3.8.1. 3. Peilfunkmeldungen / direction finding entfernt / deleted (according SERA)
- 3.8.1.a) Wenn von einem Luftfahrzeug die Bestätigung des Empfangs einer Meldung übermittelt wird, muss die Bestätigung das Rufzeichen dieses Luftfahrzeugs umfassen. ~~(durch Redewendungen wie VERSTANDEN oder WILCO ergänzt werden)~~ entfernt. / When transmitted by an aircraft....of that aircraft, and, if necessary, the words ROGER or WILCO deleted
- 3.8.3. Berichtigungen und Wiederholungen / Corrections and repetitions adaptiert / adapted
- 3.9.1. Hörbereitschaft/Dienstzeiten / Communications watch/hours of service ergänzt / added
- 4.1. Sprechfunkverfahren für Not- und Dringlichkeitsverkehr / Distress and urgency communication procedures adaptiert / adapted
- 4.4.1. Bord-Boden, Verwenden von Blindsendungen / Air-ground, use of blind transmission: alt / old:
~~BLINDÜBERMITTLUNG~~
- 4.7. neu / new: Kraftstoffmindestmenge und Kraftstoffnotfall / Minimum fuel and fuel emergency
- 4.8. Transpondercodes im Notfall / Transponder codes in case of emergency adaptiert / adapted
- 5.2.15. Der Ausdruck TORA, ausgesprochen TOR-AH, wird für die Angabe der verfügbaren Startlaufstrecke verwendet / The expression TORA, pronounced TOR-AH may be used to indicate take-off run available.

PHRASEOLOGIE:

- 5.3.1.1. Der Zeitvergleich vor dem Start hat über das sich im LFZ befindliche luft zugelassene GPS (korrigiert auf UTC) zu erfolgen. Sollte dies nicht möglich sein, hat der Pilot die Flugplatzkontrollstelle zu informieren und die Uhrzeit zu erfragen. ERBITTE ZEITVERGLEICH statt ERBITTE UHRZEIT
- 5.3.1.5. neu / new: Sprechfunk zwischen Boden- und Cockpitmannschaft / Ground crew/flight crew phraseologies
- 5.3.1.6.6. neu / new: Rollen zur Zwischenhalteposition / taxi to intermediate holding position
- 5.3.1.11. VERKÜRZTE TORA PISTE (Nummer) statt VERKÜRZTE VERFÜGBARE STARTLAUFSTRECKE PISTE
~~REDUCED TORA RUNWAY~~ (number) statt RECLUCED TAKE OFF RUN AVAILABLE
- 5.3.2.2. SRA (SPECIAL RULES AREA) entfernt / deleted
- 5.3.2.4. PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND statt /instead of PREPARE FOR POSSIBLE MISSED APPROACH
- 5.5.1.2. Wind: [BODEN] WIND (Zahl) GRAD (Zahl) KNOTEN MAXIMUM (Zahl) KNOTEN statt / instead of: [BODEN] WIND (Zahl) GRAD (Zahl) KNOTEN BÖEN (Zahl) KNOTEN
- 5.5.1.7.1. neu / new: STEHENDES WASSER/STANDING WATER
NASSES EIS/WET ICE
- 5.5.1.7.2. REIBUNGSKoeffizient/FRICTION COEFFICIENT statt / instead of BREMSKoeffizient/BRAKING COEFFICIENT
- 5.5.2.2. neu / new: ROLLBAHNBEFEUERUNG (Beschreibung des Defekts) / TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency)
ROLLBAHN RANDBEFEUERUNG statt ROLLWEG RANDBEFEUERUNG
ROLLBAHN MITTELLINIENBEFEUERUNG/TAXIWAY CENTRE LINE LIGHTING statt / instead of

**ROLLWEGMITTELLINIENBEFEUERUNG/TAXIWAY CENTER LIGHTING
RUNWAY CENTRE LINE LIGHTING** statt / instead of **RUNWAY CENTER LIGHTING**

5.5.4.2.4. neu / new: **ABWEICHUNG WEGEN WETTER ERFORDERLICH/WEATHER DEVIATION REQUIRED**

5.6.1.1. Inhalt von Freigaben adaptiert / contents of clearances adapted

5.6.2. entfernt / deleted:

STAND BY FOR (unit) (frequency)

STANDING BY FOR (unit) (frequency)

5.6.6. Flugplan / Flight plan

neu / new: **ICH SCHLIESSE MEINEN FLUGPLAN / CLOSING MY FLIGHT PLAN**

entfernt / deleted:

ICH STREICHE [MEINEN] FLUGPLAN

FLUGPLAN GESTRICHEN UM (Zeit)

CANCELLING FLIGHT PLAN

FLIGHT PLAN CANCELLED AT (time)

neu / new: Anmerkung / Note

entfernt / deleted: **NO ATA**

5.6.7. neu / new: **Flüge in Zonen mit Funkkommunikationspflicht (RMZ) / Flights into radio mandatory zones (RMZ)**

5.6.8.1. **CANCELLING MY IFR FLIGHT** statt / instead of **CANCELLING IFR**

IFR FLIGHT CANCELLED statt / instead of **IFR CANCELLED**

new: *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 VICINTY OF (location)

5.6.11.5. neu / new: **UNTERLASSEN SIE POSITIONSMELDUNGEN/OMIT POSITION REPORTS**

5.6.12. **Issuance of a clearance:**

CLEARED VIA FLIGHT PLANNED ROUTE

CLEARED VIA (distance) DME ARC (direction) OF (name of DME station)

5.6.12.1. Beibehalten von Flughöhen / Maintenance of specified levels

BLEIBEN SIE IN FLUGFLÄCHE (Ziffern)/... statt HALTEN SIE FLUGFLÄCHE (Ziffern)/...

5.6.14. **Geschwindigkeit:**

neu / new:

FLIEGEN SIE MIT (Zahl) KNOTEN/MACH / FLY (number) KNOTS/MACH

FLIEGEN SIE WIEDER MIT VERLAUTBARER GESCHWINDIGKEIT / RESUME PUBLISHED SPEED

5.7.1. **departing aircraft:** adaptiert / adapted (z.B. **CLIMB VIA SID TO**)

5.7.8. **instrument approaches:** adaptiert / adapted (z.B. **DESCEND VIA STAR/TRANSITION (designator) ARRIVAL/TRANSITION TO**)

5.7.8.4. Type of approach:

CLEARED RNAV APPROACH RUNWAY (number) statt / instead of CLEARED GNSS APPROACH RUNWAY (number)

neu / new: **UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT**

NEGATIVE RNAV

5.7.8.4.1. neu / new: RNAV approaches, when procedure does not lead to a particular runway

CLEARED RNAV APPROACH (name of aerodrome)

5.7.10.1. **CLEARED (designator) TRANSITION AND PROFILE** gestrichen / deleted

5.7.10.3.3. **Azimuth:**

METRES/MILES LEFT OF entfernt, findet in Österreich keine Anwendung / deleted; not used in Austria

5.7.10.3.4. **Elevation:**

(number) **MILES TO INTERCEPT FINAL APPROACH FIX GLIDE PATH**

[**STILL**] (number) **FEET TOO HIGH/TOO LOW** entfernt – findet in Österreich keine Anwendung / deleted; not used in Austria

5.8.2.1. **Funkverbindungsausfall: BLINDSENDUNG** (Anweisungen) statt **BLINDÜBERMITTLUNG** (Anweisungen)

- 5.8.3. **low altitude warning:** neu: **LOW ALTITUDE WARNING, CLIMB IMMEDIATELY [TO] (altitude/level) [QNH IS (number)] [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE/LEVEL IS (altitude)]**
- 5.8.7 **Diverses / Miscellaneous:**
L: **KRAFTSTOFFMINDESTMENGE**
G: **VERSTANDEN** [KEINE VERZÖGERUNG ERWARTET/ERWARTEN SIE (Verzögerungsinformation)]
A: **MINIMUM FUEL**
G: **ROGER** [NO DELAY EXPECTED/EXPECT (delay information)]
- 5.9.5.3 **formation split:**
new: **ADVISE CALL SIGN [AND SQUAWK] OF THE SECOND AIRCRAFT**
- 5.9.6.1 **supersonic/high speed**
REQUEST HIGH SPEED 2000F/3000 FT SEPARATION statt / instead of **REQUEST SUPERSONIC HIGH SPEED 2000/3000 FT SEPARATION APPROVED/NOT APPROVED** statt / instead of **SUPERSONIC APPROVED/NOT APPROVED**
- 5.9.6.5 **jet intercept:**
PROCEDURE INTERVENE APPROVED statt / instead of **CLEARED AIRPOWER PROCEDURE**
- 5.9.6.6 neu: **ice free approach**

Entfernt / deleted:
SPRACHKENNTNISSE / LANGUAGE PROFICIENCY
SILENT TRANSFER OF COMMUNICATION

NEU / NEW: ANLAGEN 1 BIS 6 / APPENDICES 1 TO 6

Anlage 4 / Appendix 4

A-1 ABKÜRZUNGEN ZUR ÜBERMITTLUNG VON WETTERMELDUNGEN/ABBREVIATIONS FOR TRANSMISSIONS OF MET MESSAGES

**A-1.1 Nachfolgende Abkürzungen sind ICAO DOC 8400, 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/TRI, NINE/NINER...

A-1.1 The abbreviations in this appendix are part of ICAO DOC 8400, DOC 9377, ICAO Annex 3 and AIP Austria, 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/TRI, NINE/NINER...

Tabelle AA-1

Table AA-1

A		
A	Kennung für QNH in Zoll in METAR/ SPECI	<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 anzugeben; 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 (<i>Meldungskennung</i>)	AIR REPORT (<i>message type indicator</i>)
ARP	FLUGHAFENBEZUGSPUNKT	AERODROME REFERENCE POINT
ARS	SPECIAL AIR REPORT (<i>Meldungskennung</i>)	SPECIAL AIR REPORT (<i>message type indicator</i>)
AS	ALTOSTRATUS	ALTOSTRATUS
AT	UM (<i>Zeit</i>)	AT (<i>time</i>)
AUTO	AUTOMATISCHE MELDUNG	AUTOMATIC
ASHTAM	<i>Spezielle Serie von NOTAM in einem bestimmten Format, Änderung der Aktivität eines Vulkan, eine Eruption und/oder einer Vulkanaschewolke, die für den Flugbetrieb von Bedeutung ist</i>	<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	BREMSWIRKUNG	BRAKING ACTION
BASE	WOLKENUNTERGRENZE	BASE (<i>cloud base</i>)
BCFG	NEBELSCHWADEN	FOG PATCHES
BECMG	ÄNDERUNG	BECOMING
BFR	VOR	BEFORE

BKN	STARK BEWÖLKT	BROKEN
BL..	TREIBEN (<i>gefolgt von DU, SA, SN</i>)	BLOWING (<i>followed by DU, SA, SN</i>)
BLO	UNTERHALB VON WOLKEN	BELOW CLOUDS
BLW	UNTERHALB	BELOW
BR	FEUCHTER DUNST	MIST
BTL	ZWISCHEN WOLKENSCHICHTEN	BETWEEN LAYERS
BTN	ZWISCHEN	BETWEEN
C		
C	CELSIUSGRADE	DEGREES CELSIUS (<i>centigrade</i>)
CAT	TURBULENZ IM WOLKENFREIEN RAUM,	CLEAR AIR TURBULENCE,
	KATEGORIE	CATEGORY
CAVOK*	KAV-OH-KAY (<i>Sicht, Bewölkung und gegenwärtiges Wetter, besser als vorgeschriebene Werte oder Bedingungen</i>)	KAV-OH-KAY (<i>Visibility, cloud and present weather better than prescribed values or conditions</i>)
CB	CEE BEE	CEE BEE
CC	CIRROCUMULUS	CIRROCUMULUS
CI	CIRRUS	CIRRUS
CLD	WOLKE/N	CLOUD/S
CLRD	GEREINIGT	CLEANED
CLSD	GESCHLOSSEN	CLOSED
CM	ZENTIMETER	CENTIMETRE
CONS	UNUNTERBROCHEN	CONTINUOUS
CS	CIRROSTRATUS	CIRROSTRATUS
CU	CUMULUS	CUMULUS
CUF	CUMULIFORM	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	ABSINKEND (<i>Tendenz in RVR während der vorherigen 10 Minuten</i>)	DOWNDWARD (<i>tendency in RVR during previous 10 minutes</i>)
DENE	Entnebelungsverfahren	Fog dispersal operations
DIF	DIFFUS, UNSCHARF	DIFFUSE
DP	TAUPUNKT	DEW POINT
DR..	FEGEN (<i>gefolgt von DU, SA, SN</i>)	LOW DRIFTING (<i>followed by DU, SA, SN</i>)
DRSA	SANDFEGEN	DRIFTING SAND
DRSN	SCHNEEFEGEN	DRIFTING SNOW
DRDU	STAUBFEGEN	DRIFTING DUST
DS	STAUBSTURM	DUSTSTORM
DTRT	VERSCHLECHTERN/D	DETORIATE/ING
DU	STAUB	DUST
DUC	DICHE 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 (anzuwenden um die Intensität der Wettererscheinungen aufzuzeigen, statische Wirbelsturmstörungen usw., FBL RA = leichter Regen)	LIGHT (<i>used to indicate the intensity of weather phenomena, interference or static reports, e.g. FBL RA = light rain</i>)
FC	TRICHTERWOLKEN (Wirbelsturm oder Wasserhose)	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	TROCKNER 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
ISOL	ATMOSPHÄRE	ATMOSPHERE
	VEREINZELT	ISOLATED
J		
JTST	STRAHLSTROM	JETSTREAM
L		
L	TIEFDRUCKGEBIET/ TIEFDRUCKZENTRUM	LOW PRESSURE AREA/ CENTRE OF LOW PRESSURE
LCA	LOKAL/ÖRTLICH/ORT/GELEGEN	LOCAL/LY or 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, gefolgt von Zahlen in METAR, SPECI)	MINIMUM (RVR, followed by figures in METAR, SPECI)
M...	MINUS (Temperatur in METAR, SPECI)	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 abgekürztem Klartext</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. aufzuzeigen, 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>Rau Eis 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 GEMESSEN (<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	NIL/ I HAVE NOTHING TO SEND TO YOU
NOSIG	KEINE MARKANTE ÄNDERUNG (zur <i>Verwendung in TREND-</i> <i>Landewettervorhersagen</i>)	NO SIGNIFICANT CHANGE (<i>used in</i> <i>trend-type landing forecasts</i>)
NML	NORMAL	NORMAL
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 (von Windgeschwindigkeit oder RVR, gefolgt von Zahlen in METAR/SPECI)	ABOVE/MORE THAN (value of wind speed or RVR (<i>followed by figures in</i> <i>METAR/SPECI</i>)
PIREP	PILOTENMELDUNG	PILOTS REPORT
PL	EISKÖRNER	ICE PELLETS
PO	STAUB- ODER SANDWIRBEL	DUST/SAND WHIRLS
PRFG	FLUGPLATZ TEILWEISE MIT NEBEL	AERODROME PARTIALLY COVERED WITH FOG
PROB	BEDECKT	PROBABILITY
PS	WAHRSCHEINLICHKEIT PLUS	PLUS
Q		
Q	QNH (Kennung für QNH in Hektopascal in METAR/SPECI)	QNH (<i>Indicator for QNH in</i> <i>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 (Luftdruck in Flugplatzhöhe (oder an der Pistenstufe))	QFE (<i>Atmospheric pressure at</i> <i>aerodrome elevation (or at runway</i> <i>threshold)</i>)
R		
R	Kennung für RVR in METAR oder SPECI	<i>Indicator for RVR in METAR/SPECI</i>
R..	PISTE (gefolgt von Zahlen in METAR/SPECI)	RUNWAY (<i>followed by figures in</i> <i>METAR/SPECI</i>)
R88	ALLE PISTEN	ALL RUNWAYS
RA	REGEN	RAIN
RAG	ZERRISSEN	RAGGED
RDOACT	RADIOAKTIV	RADIOACTIVE
RE	VOR KURZEM (anzuwenden, um Wettererscheinungen der letzten Stunde näher zu bestimmen, z.B. RERA = vor kurzem Regen)	RECENT (<i>used to qualify weather</i> <i>phenomena during the last hour the</i> <i>e.g. RERA = RECENT RAIN</i>)
REP	MELDUNG, GEMELDET, MELDEPUNKT	REPORT/ED REPORTING POINT
RMK	ANMERKUNG	REMARK
ROFOR	Streckenwettervorhersage verschlüsselt	<i>Route forecast (code form)</i>
RTD	VERSÄPÄTET (verwendet zur Bezeichnung verspäteter Wettermeldungen; Meldungskennung)	DELAYED (<i>used to indicate delayed</i> <i>meteorological message; message</i> <i>type designator</i>)

RVR	PISTENSICHTWEITE	RUNWAY VISUAL RANGE
S		
S	SÜD/EN, SÜDLICHE BREITE	SOUTH/ERN LATITUDE
S	SONDERBEZOCHTUNGEN	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	MARKANT	SIGNIFICANT
SIGMET	Meldungen über Wettererscheinungen auf der Strecke, welche sich auf die Sicherheit von Flugbewegungen auswirken können	Information concerning enroute weather and other phenomena in the atmosphere that may affect the safety of aircraft operations
SKC	WOLKENLOS	SKY CLEAR
SN	SCHNEE	SNOW
SNOCLO	GESCHLOSSEN WEGEN SCHNEE	CLOSED DUE TO SNOW
SNOWTAM	Eine besondere NOTAM-Serie, die unter Verwendung eines hierfür vorgesehenen Vordruckes Auskunft gibt über das Vorhandensein oder die Beseitigung gefährlicher Zustände, verursacht durch Schnee, Eis, Matsch oder stehendes Wasser in Verbindung mit Schnee, Matsch und Eis auf den Bewegungsflächen	Special series NOTAM notifying the presence or removal of hazardous conditions due to snow, ice, slush or standing water associated with snow, slush and ice on the movement area, by means of a specific format
SPECI	SPECI (Sonderflugwettermeldung im METAR Format zur internationalen Verbreitung)	SPECI (Aerodrome special meteorological report in METAR code for international dissemination)
SPECI COR	CORRECTED SPECI (korrigierte Sonderflugmeldung im METAR Format (verschlüsselt) zur internationalen Verbreitung)	CORRECTED SPECI (Aerodrome special meteorological report in METAR code for international dissemination)
SPECIAL	SPECIAL Sonderflugwettermeldung in Klartext (MET REPORT Format) zur nationalen Verbreitung	SPECIAL Local special meteorological report in abbreviated plain language (MET REPORT Format) for national dissemination
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 (<i>gefolgt von Zahlen in TAF</i>)	MINIMUM TEMPERATURE (<i>followed by figures in TAF</i>)
TOP	WOLKENBERGRENZE	CLOUD TOP
TREND	TREND (<i>Landewettervorhersage</i>)	TREND (<i>Landing forecast</i>)
TS..	GEWITTER (<i>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</i>)	THUNDERSTORM (<i>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</i>)
TURB	TURBULENZ/EN	TURBULENCE
TSUNAMI	TSUNAMI (<i>verwendet in Flugplatzwarnungen</i>)	TSUNAMI (<i>used in aerodrome warnings</i>)
TX	MAXIMALTEMPERATUR (<i>gefolgt von Zahlen in TAF</i>)	MAXIMUM TEMPERATURE (<i>followed by figures in TAF</i>)
TYPH	TAIFUN	TYphoon
U		
U	ANSTEIGEND (<i>Tendenz in RVR während der vorherigen 10 Minuten</i>)	UPWARD (<i>tendency in RVR during previous 10 minutes</i>)
UNL	UNBEGRENZT	UNLIMITED
UP	NICHT DEFINIERTER NIEDERSCHLAG (<i>verwendet in automatischen METAR/SPECI</i>)	UNIDENTIFIED PRECIPITATION (<i>used in automated METAR/SPECI</i>)
V		
..V..	VARIABEL (<i>gefolgt von und vorangestellt vor Zahlen in METAR/SPECI, z.B. 350V070</i>)	VARYING (<i>preceded and followed by figures in METAR/SPECI, e.g. 350V070</i>)
VA	VULKANASCHE	VOLCANIC ASH
VAL	IN TÄLERN	IN VALLEYS
VC	(IN DER) UMGBUNG (<i>des Flugplatzes, gefolgt durch FG - Nebel, PO - Staub/Sandwirbel, BLDU = Staubauftrieben, BLSA = Sandtreiben oder BLSN = Schneetreiben, DS = Staubsturm, TS = Gewitter oder VA = Vulkanasche, z.B. VCFG - Nebel in der Umgebung</i>)	(IN) VICINITY (<i>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</i>)
VCY	(IN DER) UMGBUNG	VICINITY
VER	VERTIKAL	VERTICAL
VIS	SICHT	VISIBILITY
VOLMET	Wetterinformation für Luftfahrzeuge im Flug	Meteorological information for aircraft in flight
VRB	VARIABEL	VARIABLE
VV...	VERTIKALSICHT (<i>gefolgt von Zahlen in METAR/SPECI</i>)	VERTICAL VISIBILITY (<i>followed by figures in METAR/SPECI</i>)
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
WINTEM	<i>Höhenwind- und Temperaturvorhersage für die Luftfahrt</i>	<i>Forecast upperwind and temperature for aviation</i>
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	ATMOSPHÄRISCHE STÖRUNGEN	ATHMOSPHERICS
XX	NICHT MESSBAR (<i>nicht messbar in SNOWTAM/ Spalte G bei Höhe des Belags</i>)	NOT MEASURED
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 ANSTEIGEND	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	HEAVY, WELL DEVELOPED
-	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 00000 1200 BR OVC010	ÄNDERUNG VON EINS VIER EINS NULL NULL NULL BIS EINS VIER EINS EINS NULL NULL WINDSTILLE SICHT EINTAUSEND ZWO HUNDERT METER DUNST WOLKENDECKE GESCHLOSSEN EINTAUSEND FUSS	BECOMING FROM ONE FOUR ONE ZERO ZERO ZERO TILL ONE FOUR ONE ONE ZERO ZERO CALM, VISIBILITY ONE THOUSAND TWO HUNDRED METRES MIST CLOUD OVERCAST ONE TOUSAND FEET
FM181800 +SNSH FEW008CB	FROM ONE EIGHT ONE EIGHT ZERO ZERO HEAVY SNOW SHOWERS, CLOUD FEW EIGHT HUNDRED FEET	VON EINS ACHT EINS ACHT NULL NULL STARKE SCHNEESCHAUER LEICHT BEWÖLK T 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 VISBLITY 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 VISBLITY 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 //012 BKN300 04/02 Q1020
R08/19/69

METAR INNSBRUCK EINS EINS FÜNF NULL WIND VARIABEL ZWO KNOTEN SICHT FÜNF KILOMETER LEICHT
BEWÖLKT FÜNF HUNDERT FUSS BEWÖLKUNG EIN TAUSEND ZWO HUNDERT FUSS BEWÖLKUNGSGRAD
NICHT VERFÜGBAR STARK BEWÖLKT DREI TAUSEND FUSS TEMPERATUR VIER TAUPUNKT ZWO QNH EINS
NULL ZWO NULL PISTENBERICHT PISTE NULL ACHT: FEUCHT,
KONTAMINIERUNG MEHR ALS FÜNF EINS PROZENT, MITTLERE TIEFE NICHT GEMESSEN,
REIBUNGSKoeffizient NULL KOMMA SECHS NEUN

METAR INNSBRUCK ONE ONE FIVE ZERO: WIND VARIABLE TWO KNOTS VISIBILITY FIVE KILOMETRES CLOUD
FEW FIVE HUNDRED FEET CLOUD ONE THOUSAND TWO HUNDRED FEET CLOUD AMOUNT NOT AVAILABLE
BROKEN THREE ZERO THOUSAND FEET TEMPERATURE FOUR DEW POINT TWO QNH ONE ZERO TWO ZERO
RUNWAY REPORT RUNWAY ZERO EIGHT: DAMP CONTAMINATION MORE THAN FIVE ONE PERCENT MEAN
DEPTH NOT MEASURED FRICTION COEFFICIENT POINT SIX NINE

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 WOLKENART NICHT VERFÜGBAR 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 CLOUD TYPE NOT AVAILABLE TEMPERATURE ONE SIX
DEWPOINT ONE ZERO QNH ONE ZERO TWO ZERO NOSIG

EGKK 031250Z 20011KT 350 0500NE SCT018 OVC020 VV/// M05/01 Q1014

METAR GATWICK EINS ZWO FÜNF NULL WIND ZWO NULL NULL GRAD EINS EINS KNOTEN SICHT DREI FÜNF
NULL METER MINIMUM SICHT FÜNF HUNDERT FUSS NACH NORDOSTEN LEICHT BEWÖLKT EINTAUSEND
ACHTHUNDERT FUSS WOLKENDECKE GESCHLOSSEN ZWO TAUSEND FUSS VERTIKALSICHT NICHT
VERFÜGBAR TEMPERATUR MINUS FÜNF TAUPUNKT 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 CLOUD SCATTERED ONE
THOUSAND EIGHT HUNDRED FEET OVERCAST TWO THOUSAND FEET VERTICAL VISIBILITY NOT AVAILABLE
TEMPERATURE MINUS FIVE DEW POINT 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 abgekürztem Klartext*

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 BEWÖLK FÜNFHUNDERT FUSS PISTE ZWO SECHS LEICHT
BEWÖLK 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 RUNDWAY 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 EINGEBETTE GEWITTER BEOBECHTET 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

WOLKENOBERGRENZE 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 TWO ZERO NORTH ZERO ONE SIX THREE FIVE TOPS
 FLIGHT LEVEL THREE FIVE ZERO MOVING WEST NORTHWEST NO CHANGE

A-1.5.4 TAF

TAF UUWW 031050Z 0312/0412 20007MPS 4000 BR BKN007 TX11/1400 TN01/0400 TEMPO 0312/0318
 1000 BR OVC004 TEMPO 0318/0406 0500 FG OVC003 TEMPO 0406/0412 1500
 BR SHRA BKN007 BKN015CB=

TAF KIEF BEOBACHTUNGSZEITPUNKT EINS NULL FÜNF NULL GÜLTIG VOM DRITTEN EINS ZWO NULL NULL
 BIS VIERTEL EINS ZWO NULL NULL. WIND ZWO NULL NULL GRAD SIEBEN METER PRO SEKUNDE SICHT VIER
 TAUSEND METER DUNST STARK BEWÖLKT
 SIEBEN HUNDERT FUSS MAXIMALTEMPERATUR EINS EINS UM EINS VIER NULL NULL MINIMUM TEMPURATUR
 EINS UM NULL VIER NULL NULL VORÜBERGEHEND VON EINS ZWOI NULL NULL BIS EINS ACHT NULL NULL
 SICHT EINTAUSEND METER DUNST 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 DUNST MÄSSIGER REGENSCHAUER
 STARK BEWÖLKT SIEBENHUNDERT FUSS STARK BEWÖKT 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 TEMPURATUR ONE ONE
 AT ONE FOUR ZERO ZERO MINIMUM TEMPURATUR 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 SNOWTAM

(SNOWTAM 0116 A) LOWI B) 01261125 C) 08 F) 1/1/1 G) XX/XX/XX H) 5/5/4 N) 1
 R) 1 T) CONTAMINATION RWY08 100/100/100 PERCENT)

SNOWTAM INNSBRUCK EINS EINS ZWO FÜNF PISTE NULL ACHT FEUCHT MITTLERE TIEFE NICHT GEMESSEN
 BREMSWIRKUNG ERSTES DRITTEL GUT ZWEITES DRITTEL GUT LETZTES DRITTEL MITTEL BIS GUT
 ROLLBAHN FEUCHT VORFELD FEUCHT KONTAMINIERUNG PISTE NULL ACHT EINHUNDERT PROZENT

SNOWTAM INNSBRUCK ONE ONE TWO FIVE RUNWAY ZERO EIGHT DAMP MEAN DEPTH NOT MEASURED,
 BRAKING ACTION FIRST THIRD GOOD SECOND THIRD GOOD LAST THIRD MEDIUM TO GOOD, TAXIWAY DAMP
 APRON DAMP CONTAMINATION RUNWAY ZERO EIGHT ONE HUNDRED PERCENT

(SNOWTAM 0089 A) LOWW B) 01251625
 C) 09 F) 6/6/6 G) 07/07/07 H) 3/3/2
 C) 11 F) 67/67/67 G) 08/08/08 H) 3/3/3
 N) NIL R) 7 T) RWY 09 AND 11 CONT 100 PERCENT ICE ON RWY SIDES 3MM. APRONS CONT 10 PERCENT ICE
 3MM. APRONS SANDED

SNOWTAM WIEN EINS SECHS ZWO FÜNF PISTE NULL NEUN MATSCH MITTLERE TIEFE SIEBEN MILLIMETER,
 BREMSWIRKUNG ERSTES DRITTEL MITTEL ZWEITES DRITTEL MITTEL DRITTES DRITTEL MITTEL BIS
 SCHLECHT PISTE EINS EINS MATSCH UND EIS MITTLERE TIEFE ACHT MILLIMETER BREMSWIRKUNG MITTEL
 VORFELDER EIS PISTE NULL NEUN UND PISTE EINS EINS KONTAMINIERUNG EINHUNDERT PROZENT EIS AN
 PISTENRÄNDERN DREI MILLIMETER VORFELDER KONTAMINIERT EINS NULL PROZENT MIT EIS DREI
 MILLIMETER VORFELDER SANDGESTREUT

**SNOWTAM VIENNA ONE SIX TWO FIVE RUNWAY ZERO NINE SLUSH MEAN DEPTH SEVEN MILLIMETERS
BRAKING ACTION FIRST THIRD MEDIUM SECOND THIRD MEDIUM THIRD MEDIUM TO POOR RUNWAY
ONE ONE SLUSH AND ICE MEAN DEPTH EIGHT MILLIMETERS BRAKING ACTION MEDIUM APRONS ICE
RUNWAY ZERO NINE AND RUNWAY ONE ONE CONTAMINATION ONE HUNDRED PERCENT ICE ON RUNWAY
SIDES THREE MILLIMETERS APRONS CONTAMINATED ONE ZERO PERCENT WITH ICE THREE MILLIMETERS
APRONS SANDED**

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 5

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 (Luftfahrzeugkennung)	
	2	Standort POSITION (Breite und Länge) OVER (Streckenpunkt) ABEAM (Streckenpunkt) (Streckenpunkt) (Richtung) (Entfernung)	
	3	Zeit (Zeit)	
	4	Flughöhe FLIGHT LEVEL (Zahl) oder (Zahl) METRES oder FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL (Zahl) oder (Zahl) METRES oder FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL (Zahl) oder (Zahl) METRES oder FEET	
	5	Nächster Standort und voraussichtliche Überflugzeit (Standort) (Zeit)	
	6	Nachfolgender Streckenpunkt (Standort) NEXT	
Abschnitt 2	7	Voraussichtliche Ankunftszeit (Flugplatz) (Zeit)	
	8	Höchstflugdauer ENDURANCE (Stunden und Minuten)	
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.

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.

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.

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).
21.7.2016 L 196/36 Amtsblatt der Europäischen Union DE

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. Ungegurtete 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. Ungegurtete 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 Flugverkehrsdienssten und dem Luftfahrzeugbetreiber zu übergeben.

3. WEITERLEITUNG VON IM SPRECHFUNKVERKEHR ÜBERMITTELTEN METEOROLOGISCHEN INFORMATIONEN

Besondere Flugmeldungen hat die Flugverkehrsdieststelle 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.

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.

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 Flugverkehrsdieststelle so bald wie

praktisch möglich zu informieren, sofern der verantwortliche Pilot nicht Kenntnis davon hat, dass die jeweilige Flugverkehrsdieststelle 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 Flugverkehrsdiesten 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 5

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	(aircraft identification)
	2 Position	POSITION (<i>latitude and longitude</i>) OVER (<i>significant point</i>) ABEAM (<i>significant point</i>) (<i>significant point</i>) (<i>bearing</i>) (<i>distance</i>)
	3 Time	(time)
	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	(position) (time)
	6 Ensuing significant point	(position) NEXT
Section 2	7 Estimated time of arrival	(aerodrome) (time)
	8 Endurance	ENDURANCE (<i>hours and minutes</i>)
Section 3	9 Phenomenon encountered or observed prompting a special air-report: — Moderate turbulence — Severe turbulence — Moderate icing — Severe icing — Severe mountain wave — Thunderstorms without hail — Thunderstorms with hail — Heavy dust/sandstorm — Volcanic ash cloud — Pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption	TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUNTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD 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.

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.

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.

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.

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.

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 6 / Appendix 6

QUELLENVERZEICHNIS/SOURCES

Dieses Dokument wurde auf Basis folgender Quellen erstellt:
This document is based on following sources:

AIP AUSTRIA

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2016/1185 der Kommission

Funkerzeugnisgesetz (BGBl. I Nr.26/1999) in der geltenden Fassung

ICAO Annex 3, 19th edition, July 2016

ICAO Annex 10, 7th edition, July 2016

ICAO Annex 15, 16th edition, July 2018

ICAO DOC 4444, 16th edition, 10. Nov. 2016

ICAO DOC 7030, 5th edition 2008

ICAO DOC 8400, 9th edition, 10. Nov 2016

ICAO DOC 9377, 6th edition, 2014

ICAO DOC 9432, 4th edition, 2007