

BEKANNTMACHUNG ÜBER DIE SPRECHFUNKVERFAHREN

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

Soweit nicht anders bestimmt,

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

Hinweis:

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

Inhalt

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

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

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

1. ALLGEMEINES (SERA.14001)

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

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

2. UHRZEIT (SERA.3401a))

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

3. MELDUNGSARTEN (SERA.14005)

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

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

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

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

4. FLUGSICHERHEITSMELDUNGEN (SERA.14010)

Flugsicherheitsmeldungen umfassen Folgendes:

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

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

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

6. BUCHSTABIEREN IM SPRECHFUNKVERKEHR (SERA.14020)

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

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

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

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

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

a.) Verwendung von ATS-Strecken Kennungen im Funkverkehr

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

i.) K – KOPTER

ii.) U – UPPER

iii.) S – SUPERSONIC

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

8. SIGNIFIKANTE PUNKTE (SERA.14026)

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

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

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

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

a.) Übermitteln von Zahlen

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

Beispiele:

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

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

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

Beispiele:

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

- ii.) Die Höhenmessereinstellung ist durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer bei einer Einstellung von 1 000 hPa, die als ‚EIN TAUSEND‘/‚ONE THOUSAND‘ zu übermitteln ist.

Beispiele:

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

- iii.) Alle Zahlen, die bei der Übermittlung von Transpondercodes verwendet werden, sind durch getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer dass Transpondercodes, die aus ganzen

Tausendern bestehen, zu übermitteln sind, indem die Ziffer in der Tausenderzahl ausgesprochen und das Wort ‚TAUSEND‘/‚THOUSAND‘ hinzugefügt wird.

Beispiele:

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

- Alle Zahlen, die bei der Übermittlung anderer als der in Buchstabe a.) Nummer 1. Ziffer i.) genannten Informationen verwendet werden, sind durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer dass alle Zahlen, die ganze Hunderter und ganze Tausender beinhalten, zu übermitteln sind, indem jede einzelne Ziffer in der Zahl der Hunderter oder Tausender ausgesprochen und jeweils das Wort ‚HUNDERT‘/‚HUNDRED‘ oder ‚TAUSEND‘/‚THOUSAND‘ hinzugefügt wird. Kombinationen von Tausendern und ganzen Hunderten sind zu übermitteln, indem jede einzelne Ziffer in der Zahl der Tausender ausgesprochen und das Wort ‚TAUSEND‘/‚THOUSAND‘ hinzugefügt wird, danach die Zahl der Hunderter, gefolgt von dem Wort ‚HUNDERT‘/‚HUNDRED‘.

Beispiele:

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

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

- Ist eine Klärung, dass die übermittelte Zahl aus ganzen Tausendern und/oder ganzen Hundertern besteht, erforderlich, ist die Zahl durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln.
- Bei der Übermittlung von Informationen über die Richtung zu einem Objekt oder zu Verkehr nach Uhrzeigerstellung ist die Information durch Aussprache der Ziffern zusammen, z.B. ‚ZEHN UHR‘/, ‚TEN O‘CLOCK‘, ‚ELF UHR‘/, ‚ELEVEN O‘CLOCK‘, zu übermitteln.
- Zahlen mit Dezimalkomma/Dezimalpunkt sind wie in Buchstabe a.) Nummer 1. vorgeschrieben zu übermitteln, wobei das Dezimalkomma/der Dezimalpunkt an der betreffenden Stelle durch das Wort ‚KOMMA‘/, ‚DECIMAL‘ anzugeben ist.

Beispiele:

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

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

Beispiele:

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

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

11. AUSSPRACHE VON ZAHLEN (SERA.14040)

Zahlen sind unter Verwendung der Aussprache wie folgt zu übermitteln:

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

12. VERFAHREN DER ÜBERMITTLUNG (SERA.14045)

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

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

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

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

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

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

a.) Vollständige Rufzeichen

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

b.) Abgekürzte Rufzeichen

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

folgt zu bilden:

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

Beispiele:

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

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

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

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

14. SPRECHFUNKVERFAHREN (SERA.14055)

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

b.) Herstellen der Sprechfunkverbindung

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

Ergänzende Festlegung:

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

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

Beispiele:

Verfahren für Anrufe im Sprechfunkverkehr

	Type a)
Bezeichnung der gerufenen Funkstelle	NEW YORK RADIO
Bezeichnung der rufenden Funkstelle	GABCD
	Type b)
Bezeichnung der gerufenen Funkstelle	NEW YORK RADIO
Bezeichnung der rufenden Funkstelle	SPEEDBIRD ABCD
	Type c)
Bezeichnung der gerufenen Funkstelle	NEW YORK RADIO
Bezeichnung der rufenden Funkstelle	AEROFLOT 321

Verfahren für Antworten im Sprechfunkverkehr

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

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

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

c.) Nachfolgende Übermittlungen im Sprechfunkverkehr

1. Abgekürzte Rufzeichen im Sprechfunkverkehr gemäß Punkt 13 Buchstabe b dürfen nur verwendet werden, nachdem ein Funkkontakt erfolgreich hergestellt wurde und eine Verwechslung unwahrscheinlich ist. Ein Luftfahrzeug darf sein abgekürztes Rufzeichen erst verwenden, nachdem es die Bodenfunkstelle bereits verwendet hat.
2. Bei der Erteilung von Freigaben der Flugverkehrskontrolle und der Wiederholung solcher Freigaben haben Lotsen und Piloten stets das Rufzeichen des Luftfahrzeugs zu verwenden, für das die Freigabe gilt. Bei Mitteilungen aus anderen Anlässen sind, nachdem der Kontakt hergestellt wurde, kontinuierliche Zweiweg-Übermittlungen bis zur Beendigung des Kontakts ohne weitere Identifizierung oder einen weiteren Anruf zulässig.

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

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

Ergänzende Festlegung:

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

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

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

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

Hinweis:

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

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

Ergänzende Festlegung:

Meldung des nächsten Wegpunktes.

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

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

Anmerkung:

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

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

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

c.) Erstanruf der Flugplatzkontrollstelle

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

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

Hinweis:

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

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

Ergänzende Festlegung:

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

17. TESTVERFAHREN (SERA.14070)

a.) Testübermittlungen müssen in folgender Form erfolgen:

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

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

1. Kennung der Funkstelle, die den Funktest anfordert;

2. Kennung der antwortenden Funkstelle;
3. Angaben zur Verständlichkeit der Funkstelle, die den Funktest anfordert.

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

Verständlichkeitsskala

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

18. AUSTAUSCH VON MELDUNGEN (SERA.14075)

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

1. Wenn von einem Luftfahrzeug die Bestätigung des Empfangs einer Meldung übermittelt wird, muss die Bestätigung das Rufzeichen dieses Luftfahrzeugs umfassen.
2. Wenn von einer Flugverkehrsdienststelle die Bestätigung des Empfangs an ein Luftfahrzeug übermittelt wird, muss die Bestätigung das Rufzeichen des Luftfahrzeugs, falls erforderlich gefolgt vom Rufzeichen dieser Flugverkehrsdienststelle, umfassen.

b.) Gesprächsbeendigung

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

c.) Berichtigungen und Wiederholungen

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

richtige Wortlaut zu übermitteln.

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

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

19. HÖRBEREITSCHAFT/DIENSTZEITEN (SERA.14080)

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

Ergänzende Festlegung:

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

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

nicht erlauben.

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

Hinweis:

Derzeit existieren keine entsprechenden Vorschriften des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung.

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

20. VERWENDEN VON BLINDSENDUNGEN (SERA.14085)

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

FAILURE' zu beginnen. Das Luftfahrzeug hat:

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

Hinweis:

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

21. BESONDERE SPRECHFUNKVERFAHREN (SERA.14090)

a.) Bodenfahrzeugbewegungen

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

b.) Flugverkehrsberatungsdienst

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

c.) Angabe der Wirbelschleppenategorie HEAVY

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

Hinweis:

Die Einstufung von Luftfahrzeugen kann der „Bekanntmachung von

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

d.) Verfahren bei Abweichung wegen Wetter

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

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

a.) Allgemeines

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

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

b.) Sprechfunk-Notverkehr

1. Maßnahmen des Luftfahrzeugs in Not

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

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

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

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

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

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

3. Anordnen von Funkstille

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

4. Maßnahmen aller anderen Flugverkehrsdienststellen/Luftfahrzeuge

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

D) Die betreffende Funkstelle selbst Hilfe zu leisten hat.

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

5. Beenden des Notverkehrs und der Funkstille

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

A) Die betroffenen Flugverkehrsdienststellen;

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

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

Ergänzende Festlegung:

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

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

c.) Sprechfunk-Dringlichkeitsverkehr

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

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

- i. Auf der zum betreffenden Zeitpunkt verwendeten Flugfunkfrequenz erfolgen;
- ii. Aus so vielen der folgenden Meldungsteile wie erforderlich bestehen, die deutlich zu sprechen und nach Möglichkeit in folgender Reihenfolge anzugeben sind:

A) Name der gerufenen Flugverkehrsdienststelle;

B) Kennung des Luftfahrzeugs;

C) Art der Dringlichkeitslage;

D) Absicht des verantwortlichen Piloten;

E) Aktueller Standort, Flughöhe und Kurs.

F) Jede weitere nützliche Information.

2. Maßnahmen der gerufenen Flugverkehrsdienststelle oder der ersten Flugverkehrsdienststelle, die die Dringlichkeitsmeldung bestätigt

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

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

A) Der betreffenden Flugverkehrsdienststelle;

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

iii. Falls erforderlich, den Verkehr steuern.

3. Maßnahmen aller anderen Flugverkehrsdienststellen/ Luftfahrzeuge

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

4. Maßnahmen eines für Sanitätstransporte verwendeten Luftfahrzeugs

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

Die Meldung muss folgende Angaben umfassen:

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

(SSR-)Modi und -Codes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a.) Inhalt von Freigaben

In der Flugverkehrskontrollfreigabe sind anzugeben:

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

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

b.) Wiederholung von Freigaben und sicherheitsrelevanten Informationen

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

c.) Änderungen der Freigabe bezüglich Streckenführung oder Flughöhe

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

der Freigabe genau anzugeben.

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

d.) Konditionelle Freigaben

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

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

26. KOMMUNIKATION (SERA.8035 a))

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

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

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

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

28. ARTEN VON LUFTFAHRZEUGBEOBACHTUNGEN (SERA.12001)

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

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

29. BESONDERE LUFTFAHRZEUGBEOBACHTUNGEN (SERA.12005)

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

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

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

Hinweis:

Keine weiteren Bedingungen derzeit festgeschrieben.

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

30. SONSTIGE NICHT ROUTINEMÄßIGE LUFTFAHRZEUGBEOBACHTUNGEN (SERA.12010)

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

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

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

32. AUSTAUSCH VON FLUGMELDUNGEN (SERA.12020)

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

33. FLUGALARMDIENST (SERA.10001)

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

Hinweis:

Derzeit existieren keine anderweitigen Vorschriften des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung.

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

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

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

1. Eine Bezirkskontrollstelle oder eine Fluginformationszentrale trägt in der Regel den Namen einer nahegelegenen Stadt, eines geografischen Merkmals oder Gebiets als Kennung.

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

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

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

c.) *Ergänzende Festlegung:*

- (1) *Einspeiser – DIRECTOR – DIREKTOR*

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