

# SPRECHFUNKVERFAHREN FÜR DEN BEWEGLICHEN FLUGFUNKDIENST

## RADIO COMMUNICATION PROCEDURES FOR THE AERONAUTICAL MOBILE SERVICE



## 1 EINLEITUNG

Die Phraseologien in diesem Handbuch wurden zum Zweck der Gewährleistung einheitlicher Sprechfunkverfahren niedergeschrieben. Es gibt natürlich nicht für jede Situation die passende Phraseologie.

Durch Anwendung von Standardphraseologie werden jedoch Missverständnisse im Sprechfunkverkehr auf ein Minimum reduziert.

Zusätzlich zur Verwendung korrekter Phraseologie ist zu beachten, dass die verwendete Sprache im Sprechfunkverkehr oft nicht die Muttersprache des Empfängers oder des Übermittlers ist. Eine Berücksichtigung dieser Tatsache sollte ebenfalls zur sicheren Kommunikation beitragen.

Wenn es notwendig ist, Klartext zu verwenden, sollte dieser kurz, prägnant und eindeutig übermittelt werden.

Ausreichende Sprachbefähigung der jeweils gesprochenen Sprache ist vorgeschrieben (Vorschriften dazu sind im ICAO Annex 10, Vol II und Annex 1 – Personnel Licensing zu finden).

Übermittlungen sollten langsam und deutlich erfolgen. Direkte Aussagen („halten Sie 250 Knoten“, „melden Sie Seibersdorf“) sind leichter zu verstehen als ungenaue Anweisungen, Umgangssprache oder Slang (z.B. „maintain high speed“, „call me Seibersdorf“).

ICAO Phraseologien sind im Annex 10, Vol II (Communication Procedures including those with PANS status) und im Doc 4444 PANS-ATM veröffentlicht.

In diesem Dokument haben folgende Wörter die Bedeutung:

- a) MUSS: einer Forderung muss nachgekommen werden
- b) SOLL, SOLLTE: ist eine Empfehlung
- c) KANN, DARF: ist eine Möglichkeit, der nachgekommen werden kann.

## 2 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

### 2.1 RICHTLINIEN FÜR DIE ÜBERMITTLUNG

Für die Übermittlung von Meldungen im Sprechfunkverkehr muss die dafür vorgesehene Standard-Phraseologie verwendet werden. Nur wenn es für eine bestimmte Situation keine Standardphraseologie gibt, darf Klartext verwendet werden.

Bei der Durchführung des Sprechfunkverkehrs ist auf die Einhaltung von Funkdisziplin zu achten.

Höflichkeitsfloskeln sollten vermieden werden.

Es ist zu berücksichtigen, dass unterschiedliche Sprechweisen und Akzente die Verständlichkeit einer Meldung beeinflussen können.

## 1 INTRODUCTION

The phraseologies detailed in this manual have been established for the purpose of ensuring uniformity in RTF communications. Obviously, it is not practicable to detail phraseology examples suitable for every situation which may occur. However, if standard phrases are adhered to when composing a message, any possible ambiguity will be reduced to a minimum.

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. When it is necessary to use plain language, it should be clear, concise and unambiguous. Sufficient proficiency in the language being used is also required. (ICAO language proficiency requirements are found in ICAO Annex 10, Volume II and Annex 1 – Personnel Licensing.

Transmissions should be slow and clear. Direct statements which avoid idiomatic expressions (i.e. “maintain 250 kts“, “report Seibersdorf“) are easier to understand than indirect statements or colloquialisms or slang (i.e. “maintain high speed“, “call me Seibersdorf“).

ICAO phraseologies are published in Annex 10, Volume II (Communication Procedures including those with PANS status) and in Doc 4444 (PANS-ATM).

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.

## 2 GENERAL

### 2.1 GUIDELINES FOR TRANSMISSION

ICAO standardised phraseology shall be used in all situations for which it has been specified. Only when standardized phraseology cannot serve an intended transmission, plain language may be used.

In all communications the highest standard of discipline shall be observed at all times.

The use of courtesies should be avoided.

In all communications, the consequences of human performance which could affect the accurate reception and comprehension of messages should be taken into consideration.

Die Übermittlung von Meldungen im beweglichen Flugfunkdienst, die nicht in „Art und Rangfolge der Meldungen“ festgelegt sind, müssen vermieden werden, wenn der feste Flugfernmeldedienst zur Verfügung steht.

The transmission of messages, other than those specified in “categories of messages”, on aeronautical mobile frequencies when the aeronautical fixed service is able to serve the intended purpose, shall be avoided.

## 2.2 ÜBUNGSSPRECHFUNK

## 2.2 RTF COMMUNICATION TRAINING

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

Radiotelephony shall normally only be exercised by a person who is

1. Inhaber der entsprechenden von der österreichischen Fernmeldebehörde ausgestellten Berechtigung ist, oder die
2. Inhaber eines ausländischen Funkerzeugnisses ist, das durch eine entsprechende Verordnung anerkannt wurde.

1. holder of the Austrian radiotelephony license
2. holder of a foreign radiotelephony license which has been accepted by the appropriate Austrian regulation.

Davon ausgenommen ist die kurzfristige **Benutzung einer Luftfahrzeugfunkstelle, wenn der Betrieb durch den Inhaber einer entsprechenden Berechtigung unmittelbar beaufsichtigt wird und sofern keine Bedenken hinsichtlich der Sicherheit der Luftfahrt bestehen.**

Excluded 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.**

Wenn es die Verkehrslage zulässt und durch den vorgesehenen Übungs-Sprechfunkverkehr die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt wird, dürfen Zivilluftfahrer und Flugschüler schon vor Ablegung der praktischen Prüfung im Sinne der ZLPV bei Flügen in Flugplatznähe mit Zustimmung der Flugplatzkontrollstelle Übungs-Sprechfunkverkehr durchführen.

If permitted by the traffic situation and provided the intended exercise radiotelephony communication does not compromise the safety of aviation, civil aviators and flight students are allowed - before passing the practical test within the meaning of ZLPV - for flights in the vicinity of airports with the approval of ATC to exercise radiotelephony communication.

Das Ersuchen ist jeweils **vor Abflug** zu stellen.

Requests for radiotelephony exercises are to be made **prior to departure.**

## 2.3 ART UND RANGFOLGE DER MELDUNGEN

## 2.3 CATEGORIES OF MESSAGES

Für die nachfolgend angeführten Meldungen ist die angegebene Reihenfolge bei der Vorrangbehandlung maßgebend.

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:

Im **beweglichen Flugfunkdienst** sind folgende Meldungen zulässig:

Art der Meldung in der Reihenfolge ihrer Priorität	Notsignal	Message category and order of priority	Radiotelephony signal
1) Flugnotmeldungen, Notverkehr	MAYDAY	1) distress calls, distress messages and distress traffic	MAYDAY
2) Dringlichkeitsmeldungen, Dringlichkeitsverkehr, auch Ambulanzflüge*) betreffend	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) communication relating to direction finding	-
4) Flugsicherheitsmeldungen	-	4) flight safety messages	-
5) Wettermeldungen	-	5) meteorological messages	-
6) Flugbetriebsmeldungen	-	6) flight regularity messages	-

Anmerkung \*):

Unter den in Punkt 2) angeführten Ambulanzflügen sind medizinische Transporte in Übereinstimmung mit den Genfer Konventionen 1949 und den dazugehörigen Protokollen zu verstehen.

Note \*):

The term “medical transports” is defined in the 1949 Geneva Conventions and Additional Protocols and refers to “any means of transportation by land, water or air, whether military or civilian, permanent or temporary, assigned exclusively to medical transportation and under the control of a competent authority of a Party to the conflict”.

*Anmerkung:*

*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.*

Meldungen derselben Priorität werden in der Reihenfolge ihres Einlangens behandelt.

### 2.3.1 FLUGNOT- UND DRINGLICHKEITSMELDUNGEN

Notverkehr und Dringlichkeitsverkehr umfassen alle Meldungen, die sich auf „Flugnot-Umstände“ beziehen.

*Anmerkung:*

*Flugnot- und Dringlichkeitsfunkverkehr sowie Peilfunkmeldungen werden im Kapitel 6 SONDERFÄLLE IM SPRECHFUNKVERKEHR beschrieben.*

### 2.3.2 FLUGSICHERHEITSMELDUNGEN

Unter Flugsicherheitsmeldungen fallen folgende Meldungen:

1. Flugplanbewegungsmeldungen und Kontrollmeldungen:
  - a) Flugplanbewegungsmeldungen:
    - Aufgegebene Flugplanmeldungen
    - Verspätungsmeldungen
    - Änderungsmeldungen
    - Flugplanstreichungsmeldungen
    - Abflugmeldungen
    - Landemeldungen
  - b) Koordinationsmeldungen
  - c) zusätzliche Meldungen, die den Flugplan betreffen
  - d) AIDC Meldungen
  - e) Kontrollmeldungen:
    - Freigabemeldungen
    - Air Traffic Flow Management Meldungen
    - Positionsmeldungen und andere Meldungen von Luftfahrzeugen
2. Meldungen, die von einem Luftverkehrsunternehmen oder einem Luftfahrzeug ausgehen und von unmittelbarer Bedeutung für ein Luftfahrzeug im Flug sind.
3. Wetternachrichten von unmittelbarer Bedeutung für Luftfahrzeuge im Flug oder vor dem Abflug, (insbesondere SIGMET, SPECIAL und AIRMET Meldungen).
4. andere Meldungen, die Luftfahrzeuge im Flug oder vor dem Abflug betreffen.

### 2.3.3 WETTERMELDUNGEN

Sonstige Wettermeldungen von Luftfahrzeugen oder an Luftfahrzeuge gerichtet, die nicht unter „Flugsicherheitsmeldungen 3)“ fallen.

*Note:*

*Messages concerning acts of unlawful interference constitute a case of exceptional circumstances which may preclude the use of recognised communication procedures used to determine message category and priority.*

Messages having the same priority should, in general, be transmitted in the order in which they are received for transmissions.

### 2.3.1 DISTRESS MESSAGES AND URGENCY MESSAGES

Distress and urgency traffic shall comprise all RTF messages relative to the distress and urgency respectively.

*Note:*

*communication regarding distress, urgency and direction finding is found in chapter 6 COMMUNICATION IRREGULARITIES.*

### 2.3.2 FLIGHT SAFETY MESSAGES

Flight safety messages shall comprise the following:

1. Movement and control messages:
  - a) movement messages:
    - filed flight plan messages
    - delay messages
    - modification messages
    - flight plan cancellation messages
    - departure messages
    - arrival messages
  - b) coordination messages
  - c) supplementary messages
  - d) AIDC messages
  - e) control messages:
    - clearance messages
    - flow control messages
    - position report and air report messages
2. messages originated by an aircraft operating agency or by an aircraft, of immediate concern to an aircraft in flight.
3. meteorological advice of immediate concern to an aircraft in flight or about to depart individually communicated or for broadcast.
4. other messages concerning aircraft in flight or about to depart.

### 2.3.3 METEOROLOGICAL MESSAGES

Meteorological messages shall comprise meteorological information to or from aircraft, other than those referred to in “flight safety messages 3)”.

### 2.3.4 FLUGBETRIEBSMELDUNGEN

Flugbetriebsmeldungen sind:

- Meldungen über den Betrieb oder die Wartung von Einrichtungen, die für die Sicherheit oder die Regelmäßigkeit des Flugbetriebes wichtig sind
- Meldungen über die Wartung von Luftfahrzeugen
- 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
- Meldungen über außerplanmäßige Landungen von Luftfahrzeugen
- Meldungen über dringend benötigte Luftfahrzeugteile und Material
- Meldungen über Änderungen in den Flugbetriebsplänen für Luftfahrzeuge

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 eventuell notwendige Folgemaßnahmen verantwortlich.

## 3 VERFAHREN

### 3.1 ALLGEMEINES

#### 3.1.1 ZU VERWENDEnde SPRACHE

Der Sprechfunkverkehr ist in der Sprache der Bodenstation durchzuführen. Vorzugsweise ist in Österreich die englische Sprache zu verwenden. Die deutsche Sprache kann verwendet werden, wenn die betreffende Frequenz dafür zugelassen ist.

Eine Luftfahrzeugfunkstelle auf Frequenzen von Bodenfunkstellen auf internationalen Flughäfen und Luftstraßen kann jederzeit auf Kommunikation in englischer Sprache bestehen.

Sprachvoraussetzungen sind in den ICAO Annexen 10, Volume II und Annex 1 (Personenlizenzen) zu finden.

### 2.3.4 FLIGHT REGULARITY MESSAGES

Flight regularity messages shall comprise the following:

- messages regarding the operation or maintenance of facilities essential for the safety or regularity of aircraft operation
- messages concerning the servicing of aircraft
- 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.
- messages concerning non-routine landing to be made by the aircraft
- messages concerning aircraft parts and materials urgently required
- messages concerning changes in aircraft operating schedules

Air traffic service 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.

## 3 PROCEDURES

### 3.1 GENERAL

#### 3.1.1 LANGUAGE TO BE USED

The RTF communications shall be conducted in the language normally used by the station on the ground. In Austria the English language shall be used preferably. The German language may be used if such use is approved at the ATS unit.

The English language shall be available, on request from any aircraft station, at all stations on the ground serving designated airports and routes used by international air services.

Specific language proficiency requirements are contained in ICAO Annex 10, Volume II and Annex 1 (Personnel Licensing).

### 3.1.2 SPRACHKENNTNISSE

Die im Sprechfunk angewandten Sprachkenntnisse müssen in regelmäßigen Abständen nachgewiesen werden.

Wird bei der Sprachprüfung nicht Stufe 6 erreicht (Expertenstufe - unbegrenzt), ist Folgendes vorgesehen:

- a) Wird Stufe 4 erreicht, muss die Überprüfung alle drei Jahre erfolgen.
- b) Wird Stufe 5 erreicht, erfolgt die Überprüfung alle sechs Jahre.

*Anmerkung 1:  
Details dazu finden Sie in den entsprechenden ACG-Publikationen.*

*Anmerkung 2:  
Eine Sprachüberprüfung ist nicht notwendig für Luftfahrer, die die Expertenstufe erreichen (z.B. Muttersprachler und Nichtmuttersprachler mit ausgezeichneten Sprachkenntnissen).*

In Flugnotfällen kann jede Sprache verwendet werden, die von allen Beteiligten ausreichend beherrscht wird.

### 3.2 ÜBERMITTLUNG VON ZAHLEN

#### 3.2.1 Deutsche Aussprache von Zahlen

Ziffer oder Zeichen	Aussprache	Numeral or numeral element	Pronunciation
0	NULL	0	ZE-RO
1	EIN(S)	1	WUN
2	ZWO	2	TOO
3	DREI	3	TREE
4	VIER	4	FOW-er
5	FÜNF	5	FIFE
6	SECHS	6	SIX
7	SIEBEN	7	SEV-en
8	ACHT	8	AIT
9	NEUN	9	NIN-er
100	HUNDERT	100	HUN-dred
1000	TAUSEND	1000	TOU-SAND
,	KOMMA	,	DAY-SEE-MAL
/	SCHRÄGSTRICH	/	DIAGONAL

*Anmerkung:  
Nicht anwendbar*

### 3.1.2 LANGUAGE PROFICIENCY

Aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications to the level specified in the language proficiency requirements in Appendix 1 of ICAO Annex 1.

The language proficiency of the persons listed above who demonstrate proficiency below the expert level (level 6) shall be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level, as follows:

- a) those demonstrating language proficiency at the operational level (level 4) shall be evaluated at least once every three years; and
- b) those demonstrating language proficiency at the extended level (level 5) shall be evaluated at least once every six years.

*Note 1:  
See more details in Austro Control documents.*

*Note 2:  
Formal evaluation is not required for applicants who demonstrate expert language proficiency, e.g. native and very proficient non-native speakers with a dialect or accent intelligible to the international aeronautical community.*

In case of emergency any language may be used provided that it is sufficiently known by all stations involved.

### 3.2 TRANSMISSION OF NUMBERS

#### 3.2.1 English pronunciation of numbers

*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.*

Alle Zahlen, ausgenommen ganze Hunderter, ganze Tausender und Kombinationen von Tausendern und ganzen Hunderten, sind durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln.

Ganze Hunderter und ganze Tausender sind zu übermitteln, 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 Hunderten 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.

In Verbindung mit EINHUNDERT UND EINTAUSEND ist die Zahl EINS als EIN auszusprechen.

All numbers, except information which contains whole hundreds, whole thousands and combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

All numbers which contain 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.

<b>LFZ-Rufzeichen</b>	<b>wird übermittelt als</b>	<b>aircraft call sign</b>	<b>transmitted as</b>
AUA 123 DLH 546	AUSTRIAN EINS ZWO DREI LUFTHANSA FÜNF VIER SECHS	AUA 123 DLH 546	AUSTRIAN ONE TWO THREE LUFTHANSA FIVE FOUR SIX
<b>Flugfläche</b>	<b>wird übermittelt als</b>	<b>flight level</b>	<b>transmitted as</b>
FL 180 FL 200	FLUGFLÄCHE EINS ACHT NULL FLUGFLÄCHE ZWO HUNDERT	FL 180 FL 200	FLIGHT LEVEL ONE EIGHT ZERO FLIGHT LEVEL TWO HUNDRED
<b>Steuerkurs</b>	<b>wird übermittelt als</b>	<b>heading</b>	<b>transmitted as</b>
100 Grad 080 Grad QDM 200 QDR 060	STEUERKURS EIN HUNDERT STEUERKURS NULL ACHT NULL QDM ZWO HUNDERT QDR NULL SECHS NULL	100 degrees 080 degrees QDM 200 QDR 060	HEADING ONE HUNDRED HEADING ZERO EIGHT ZERO QDM TWO HUNDRED QDM ZERO SIX ZERO
<b>Windrichtung u. - geschwindigkeit</b>	<b>wird übermittelt als</b>	<b>wind direction and wind speed</b>	<b>transmitted as</b>
200/30  060/18G30	WIND ZWO HUNDERT GRAD DREI NULL KNOTEN WIND NULL SECHS NULL GRAD EINS ACHT KNOTEN BÖEN DREI NULL KNOTEN	200/30  060/18G30	WIND TWO HUNDRED DEGREES THREE ZERO KNOTS WIND ZERO SIX ZERO DEGREES ONE EIGHT KNOTS GUSTING THREE ZERO KNOTS
<b>Transponder Code</b>	<b>wird übermittelt als</b>	<b>transponder code</b>	<b>transmitted as</b>
2400  4203	SQUAWK ZWO TAUSEND VIER HUNDERT SQUAWK VIER ZWO NULL DREI	2400  4203	SQUAWK TWO THOUSAND FOUR HUNDRED SQUAWK FOUR TWO ZERO THREE
<b>Piste</b>	<b>wird übermittelt als</b>	<b>runway</b>	<b>transmitted as</b>
27 30	PISTE ZWO SIEBEN PISTE DREI NULL	27 30	RUNWAY TWO SEVEN RUNWAY THREE ZERO
<b>Höhenmesser- einstellung</b>	<b>wird übermittelt als</b>	<b>altimeter setting</b>	<b>transmitted as</b>
1010 1000	QNH EINS NULL EINS NULL QNH EIN TAUSEND	1010 1000	QNH ONE ZERO ONE ZERO QNH ONE THOUSAND
<b>Höhe/ Sink- und Steigrate</b>	<b>wird übermittelt als</b>	<b>altitude/ vertical rate</b>	<b>transmitted as</b>
800 ft 3400 ft  12000 ft 1500 ft/min	ACHT HUNDERT FUSS DREI TAUSEND VIER HUNDERT FUSS EINS ZWO TAUSEND FUSS EIN TAUSEND FÜNF HUNDERT FUSS PRO MINUTE	800 ft 3400 ft  12000 ft 1500 ft/min	EIGHT HUNDRED FEET THREE THOUSAND FOUR HUNDRED FEET ONE TWO THOUSAND FEET ONE THOUSAND FIVE HUNDRED FEET PER MINUTE
<b>Wolkenhöhe</b>	<b>wird übermittelt als</b>	<b>cloud height</b>	<b>transmitted as</b>
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	SICHT EIN TAUSEND METER	1000 m	VISIBILITY ONE THOUSAND METRES
700 m	SICHT SIEBEN HUNDERT METER	700 m	VISIBILITY SEVEN HUNDRED METRES
200 ft	VERTIKALSICHT 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

Ausgenommen von den oben genannten Regeln sind:

- Richtungsangaben und Verkehrsinformationen nach Stellung des Stundenzeigers der Uhr, die als ZEHN, ELF und ZWÖLF UHR zu übermitteln sind.
- Luftfahrzeugtypen, die als in der Luftfahrt gebräuchliche Abkürzungen anzusehen sind, wie zum Beispiel DC 10 (DC ZEHN)
- Rufzeichen, die zwei oder drei gleiche Zahlen hintereinander enthalten, können als DOUBLE (Zahl) oder TRIPLE (Zahl) übermittelt werden, kein Missverständnis vorausgesetzt.

Exceptions from the regulations above:

- Traffic information or directions in terms of clock-reference are transmitted as TEN, ELEVEN or TWELVE O'CLOCK
- A 360°-circle is called "THREE SIXTY"
- Aircraft type abbreviations used in aviation, e.g. DC 10 (DEE CEE TEN)
- Flight identifications containing identical numbers may be transmitted as DOUBLE (number) or TRIPLE (number) provided it does not cause confusion.

### 3.3 ÜBERMITTLUNG VON SPRECHFUNKFREQUENZEN

Bei der Übermittlung von UKW-Frequenzen müssen im Sprechfunkverkehr alle sechs Ziffern gesprochen werden. Sind die fünfte und die sechste Stelle (zweite und dritte Stelle nach dem Komma) Nullen, müssen im Sprechfunkverkehr nur die ersten vier Ziffern gesprochen werden.

### 3.3 TRANSMISSION OF RTF FREQUENCIES

When transmitting any VHF channel in radio communications all six digits shall be pronounced, except in case of both the fifth and sixth digits (second and third digit after the decimal point) being zeros, in which case the first four digits shall be pronounced.

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 NINER DECIMAL EIGHT EIGHT ZERO

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.

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.

### 3.4 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.

### 3.4 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.



Ein Uhrenvergleich muss Stunde, Minute und Sekunde, gerundet auf die nächste halbe Minute, enthalten.

A time check shall consist of hour, minute and second. The time shall be rounded to the nearest half minute.

### 3.5 ÜBERMITTLUNG VON FLUGHÖHEN

### 3.5 TRANSMISSION OF LEVELS

Flughöhen sind entsprechend der Einstellung des Höhenmessers zu melden.

Levels shall be reported according altimeter settings.

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

Altitudes based on QNH or QFE values shall be followed by the measurement unit (FEET).

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

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

### 3.6 ÜBERMITTLUNG VON BUCHSTABEN

### 3.6 WORD SPELLING IN RADIOTELEPHONY

A	ALFA	<b>AL FA</b>	A	ALFA	<b>AL FAH</b>
B	BRAVO	<b>BRA WO</b>	B	BRAVO	<b>BRAH VHO</b>
C	CHARLIE	<b>TSCHAR LI</b> oder <b>SCHAR LI</b>	C	CHARLIE	<b>CHAR LEE</b> or <b>SHAR LEE</b>
D	DELTA	<b>DEL TA</b>	D	DELTA	<b>DELL TAH</b>
E	ECHO	<b>E CKO</b>	E	ECHO	<b>ECK OH</b>
F	FOXTROTT	<b>FOX TROTT</b>	F	FOXTROTT	<b>FOKS TROT</b>
G	GOLF	<b>GOLF</b>	G	GOLF	<b>GOLF</b>
H	HOTEL	<b>HO TELL</b>	H	HOTEL	<b>HO TELL</b>
I	INDIA	<b>IN DJA</b>	I	INDIA	<b>IN DEE AH</b>
J	JULIETT	<b>DSCHUL JETT</b>	J	JULIETT	<b>JEW LEE ETT</b>
K	KILO	<b>KI LO</b>	K	KILO	<b>KEY LOH</b>
L	LIMA	<b>LI MA</b>	L	LIMA	<b>LEE MAH</b>
M	MIKE	<b>MAIK</b>	M	MIKE	<b>MIKE</b>
N	NOVEMBER	<b>NO VEMM BA</b>	N	NOVEMBER	<b>NO VEM BER</b>
O	OSKAR	<b>OSS KA</b>	O	OSKAR	<b>OSS CAH</b>
P	PAPA	<b>PA PAH</b>	P	PAPA	<b>PAH PAH</b>
Q	QUEBEC	<b>KI BECK</b>	Q	QUEBEC	<b>KEH BECK</b>
R	ROMEO	<b>ROH MIO</b>	R	ROMEO	<b>ROW ME OH</b>
S	SIERRA	<b>SJ ER RA</b>	S	SIERRA	<b>SEE AIR RAH</b>
T	TANGO	<b>TÄN GO</b>	T	TANGO	<b>TANG GO</b>
U	UNIFORM	<b>JU NI FORM</b> oder <b>U NI FORM</b>	U	UNIFORM	<b>YOU NEE FORM</b> or <b>OO NEE FORM</b>
V	VIKTOR	<b>WIK TOR</b>	V	VIKTOR	<b>VIK TAH</b>
W	WHISKEY	<b>WISS KI</b>	W	WHISKEY	<b>WISS KEY</b>
X	X-RAY	<b>EX RE</b>	X	X-RAY	<b>ECKS RAY</b>
Y	YANKEE	<b>JÄN KI</b>	Y	YANKEE	<b>YANG KEY</b>
Z	ZULU	<b>SU LU</b>	Z	ZULU	<b>ZOO LOO</b>
<i>Anmerkung: Die zu betonenden Silben sind fettgedruckt.</i>			<i>Note: Syllables to be emphasised are bold-typed.</i>		

Für die Übermittlung von Eigennamen, Dienstabkürzungen, Luftfahrzeug-Rufzeichen und Wörter, über deren Aussprache Zweifel bestehen, ist das ICAO-Buchstabieralphabet zu verwenden.

When proper names, service abbreviations, aircraft call signs and words of which the spelling is doubtful are spelled out in RTF the spelling alphabet shall be used.

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

Dies gilt nicht für bestimmte Buchstabengruppen (Abkürzungen), die wegen ihres allgemeinen Gebrauchs in der Luftfahrt als unmissverständlich anzusehen sind, wie z.B.: DME, ETA, FIR, ILS, IMC, NDB, OCA, RVR, UTC, VDF, VHF, VIP, VMC oder Q-Gruppen, wie z.B.: QNH, QFE, QDR, QDM, QTE, QUJ.

Für solche Abkürzungen wird das normale phonetische Alphabet benützt.

### 3.7 ÜBERMITTLUNGSTECHNIK

Übermittlungen müssen kurz und klar und in umgangssprachlichem Tonfall erfolgen.

Die Übermittlungstechnik soll die höchstmögliche Verständlichkeit für jede Meldung gewährleisten. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden:

- ist jedes einzelne Wort klar und vernehmlich auszusprechen
- ist eine konstante Sprechgeschwindigkeit von nicht mehr als 100 Worten in der Minute beizubehalten. Eine Meldung, die vom Piloten mitgeschrieben wird, ist entsprechend langsamer zu übermitteln. Kurze Pausen vor und nach Zahlengruppen erleichtern die Verständlichkeit.
- ist ein konstanter Stimmaufwand beizubehalten
- ist es notwendig, einen gleichmäßigen Abstand zum Mikro einzuhalten, vor allem wenn ein Handmikrofon verwendet wird.
- während des Starts und in der Landephase dürfen - außer aus Sicherheitsgründen - keine Meldungen an ein Luftfahrzeug übermittelt werden, da es die Besatzung während der höchsten Arbeitsbelastung im Cockpit ablenken könnte.

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 verstanden oder erhalten wurden, wiederholen zu lassen.

Approved ICAO abbreviations contained in messages to be transmitted to aircraft stations should normally be converted into the unabbreviated words or phrases which these abbreviations represent in the language used, except for 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.

DME, ETA, FIR, ILS, IMC, NDB, OCA, RVR, UTC, VDF, VHF, VIP, VMC or Q-Groups, e.g. QNH, QFE, QDR, QDM, QTE, QUJ.

### 3.7 TRANSMITTING TECHNIQUE

Transmissions shall be conducted concisely in a normal conversation tone.

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:

- enunciate each word clearly and distinctly
- 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.
- maintain the speaking volume at a constant level.
- 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.
- Except for reasons of safety no transmission shall be directed to an aircraft during take off, or landing as it may be distracting to the pilot at a time when the cockpit workload is at its highest.

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.

**4 STANDARD-REDEWENDUNGEN****4 STANDARD WORDS AND PHRASES**

Die nachfolgenden Redewendungen sind in der angegebenen Bedeutung zu verwenden:

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 einzelnen Teilen der Meldungen an.“	BREAK	“I hereby indicate the separation between portions of the message.” (To be used where there is no clear distinction between the text and other portions of the message.)
TRENNUNG TRENNUNG	„Ich zeige hiermit die Trennung zwischen Meldungen an, die bei starkem Verkehr 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 zuvor übermittelte Freigabe ist aufgehoben.“	CANCEL	“Annul the previously transmitted clearance.”
ÜBERPRÜFEN SIE	„Überprüfen Sie ein System oder Verfahren“ (normalerweise wird keine Antwort erwartet)	CHECK	“Examine a system or procedure.” (Not to be used in any other context. No answer is normally expected.)
FREI	„Freigabe, um gemäß den angegebenen Auflagen zu verfahren.“	CLEARED	“Authorised to proceed under the conditions specified.”
BESTÄTIGEN SIE	„Habe ich/Haben Sie die folgende Meldung richtig verstanden?“	CONFIRM	“I request verification of: (clearance, instruction, information, action).”
RUFEN SIE	„Nehmen Sie Funkverbindung auf mit...“	CONTACT	“Establish radio contact with...” “Establish communications with...”
KORREKT	„Das ist richtig.“	CORRECT	“True” or “Accurate”
BERICHTIGUNG	„Bei der Übermittlung (oder in der angegebenen Meldung) 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	„Betrachten Sie die Meldung als nicht übermittelt.“	DISREGARD	“Ignore”
KOMMEN*)	„Setzen Sie ihre Meldung ab.“	GO AHEAD*)	“Transmit your message.”
WIE VERSTEHEN SIE MICH?	„Wie ist die Verständlichkeit meiner Übermittlung?“	HOW DO YOU READ?	“What is the readability of my transmission?”
ICH WIEDERHOLE	„Ich wiederhole zur Klarstellung oder Betonung.“	I SAY AGAIN	“I repeat for clarity or emphasis.”
BLEIBEN SIE	„Fahren Sie unter Einhaltung der gegebenen Auflagen fort“ oder wörtlich zu verstehen, 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 mit auf (Frequenz).“	MONITOR	“Listen out on (frequency).”

NEGATIV	„Nein“ oder „Erlaubnis nicht erteilt“ oder „Das ist nicht richtig.“	NEGATIVE	“No” or “Permission not granted” or “That is not correct” or “Not capable”.
WIEDERHOLEN SIE WÖRTLICH	„Wiederholen Sie meine Meldung oder den bezeichneten Teil meiner Meldung wörtlich.“	READ BACK	“Repeat all, or specified part, of this message back to me exactly as received.”
FREIGABEÄNDERUNG	„Die zuletzt erhaltene Freigabe wird hiermit abgeändert. Diese Änderung ersetzt Ihre vorherige Freigabe zur Gänze oder in den angeführten Teilen.“	RECLEARED	“A change has been made to your last clearance and this new clearance supersedes your previous clearance or part thereof.”
MELDEN SIE	„Übermitteln Sie mir folgende Informationen...“	REPORT	“Pass me the following information...”
ERBITTE	„Ich möchte wissen/Ich möchte (folgendes) erhalten...“	REQUEST	“I should like to know...” or “I wish to obtain...”
VERSTANDEN ***)	„Ich habe Ihre letzte Meldung vollständig erhalten.“	ROGER ***)	“I have received all of your last transmission.”
WIEDERHOLEN SIE	„Wiederholen Sie Ihre gesamte Meldung oder den nachfolgenden Teil Ihrer Meldung.“	SAY AGAIN	“Repeat all or the following part of your last transmission.”
SPRECHEN SIE LANGSAMER	„Verringern Sie Ihre Sprechgeschwindigkeit.“	SPEAK SLOWER	“Reduce your rate of speech.”
STAND BY****)	„Warten Sie, ich werde Sie rufen.“	STANDBY****)	“Wait and I will call you.” <i>Note: The caller would normally re-establish contact if the delay is lengthy. STANDBY is not an approval or denial.</i>
STAND BY FOR	„Seien Sie hörbereit auf (Frequenz)“	STAND BY FOR	“Wait to be called on (frequency)”
NICHT MÖGLICH*****)	„Ich kann dem aufgetragenen Verfahren oder der aufgetragenen Freigabe nicht Folge leisten.“	UNABLE*****)	“I cannot comply with your request, instruction, or clearance.”
ÜBERPRÜFEN SIE	„Überprüfen Sie (und bestätigen Sie mit dem Aufgeber)“	VERIFY	“Check (and confirm with originator)”
WILCO	„Ich habe Ihre Meldung verstanden 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 Wortgruppe doppelt. Als Information: Da die Verständigung schwierig ist, sende ich jedes Wort oder jede Wortgruppe in dieser Meldung doppelt.	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.”

Anmerkung\*):

Wird im UKW-Sprechfunk üblicherweise nicht verwendet.

Anmerkung\*\*):

Wird im UKW-Sprechfunk üblicherweise nicht verwendet.

Anmerkung \*\*\*):

Diese Redewendung darf nicht verwendet werden, wenn ein wortwörtliches Zurücklesen der Meldung oder eine direkte Zustimmung (POSITIV) oder Ablehnung (NEGATIV) erforderlich ist.

Note\*):

No ICAO standard phrase – GO AHEAD is not a clearance to “proceed”.

Note\*\*):

Normally not used in VHF communications.

Note\*\*\*):

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).

*Anmerkung\*\*\*\*):*  
Üblicherweise wird die rufende Station nach einer längeren Zeitspanne versuchen, den Funkkontakt neu aufzunehmen. STAND BY ist weder eine Zustimmung noch eine Ablehnung.

*Anmerkung\*\*\*\*\*):*  
Auf NICHT MÖGLICH folgt normalerweise eine Begründung.

*Note\*\*\*\*):*  
The caller would normally re-establish contact if the delay is lengthy. STANDBY is not an approval or denial.

*Note\*\*\*\*\*)*  
UNABLE is normally followed by a reason.

## 5 SPRECHFUNKVERFAHREN

## 5 RTF COMMUNICATION PROCEDURES

### 5.1 RUFZEICHEN

### 5.1 CALL SIGNS

#### 5.1.1 RUFZEICHEN FÜR BODENFUNKSTELLEN

#### 5.1.1 RADIOTELEPHONY CALL SIGNS FOR AERONAUTICAL STATIONS

Das Rufzeichen einer Bodenfunkstelle setzt sich zusammen aus:

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

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

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

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

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

Rufzeichen	Verfügbarer Dienst	Call sign suffix	Unit/service available
TURM	Flugplatzkontrollstelle	TOWER	Aerodrome control
ROLLKONTROLLE	Flugplatzkontrollstelle, wenn die Bodenkontrolle (Rollkontrolle auf den Manövrierflächen) von einer eigenen Kontrollposition durchgeführt wird	GROUND	Aerodrome control unit responsible for surface movement control on manoeuvring areas
DELIVERY	Station, die Flugverkehrskontrollfreigaben an abfliegende Luftfahrzeuge übermittelt	DELIVERY	Station issuing routing clearances to departing aircraft
ANFLUGKONTROLLE	Anflugkontrollstelle bei Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes ohne Radar	APPROACH	Non-radar approach control unit
CONTROL*)	Bezirkskontrollstelle, bei Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes ohne Radar	CONTROL*)	Non-radar area control unit
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
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
PRECISION**)	Anflugkontrollstelle bei der Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes für den Endanflug mittels Präzisionsradar	PRECISION**)	Approach control unit operating with PAR
RADIO*)	Bodenfunkstelle im Sprechfunknetz	RADIO*)	Aeronautical station
HOMER*)	Funkpeilstelle	HOMER*)	Direction-finding station
INFORMATION	Station bei der Ausübung von Flugverkehrsinformationsdienst innerhalb einer FIR	INFORMATION	Flight information service
FLUGPLATZ***)	Flugplatzhalter innerhalb Österreichs	AERODROME***)	Aerodrome operator within Austria
VORFELD*)	Flugplatzhalter zur Ausübung der Kontrolle von Abstellflächen	APRON*)	Apron control
FLUGDIENST	Flugdienst von Luftbeförderungsunternehmen	DISPATCH	Company dispatch
DEPARTURE/ ARRIVAL INFORMATION***)	Automatische Ausstrahlung von Ab- und/oder Anfluginformationen	DEPARTURE/ ARRIVAL INFORMATION***)	ATIS transmission broadcasting arrival and/or departure information
NATIONAL VOLMET WIEN AUSTRIA***)	Wetterrundsendungen des internationalen VOLMET	NATIONAL VOLMET WIEN AUSTRIA***)	Weather broadcast of the international VOLMET

Anmerkung\*):

Wird in Österreich derzeit nicht verwendet.

Anmerkung\*\*):

Wird in Österreich für zivile Luftfahrzeuge normalerweise nicht ausgeübt.

Anmerkung\*\*\*):

Kein ICAO-Rufzeichen

Note\*):

Currently not used in Austria

Note\*\*):

Normally not executed for civil aircraft in Austria

Note\*\*\*):

No ICAO call sign

### 5.1.2 RUFZEICHEN VON LUFTFAHRZEUGFUNKSTELLEN

### 5.1.2 RADIOTELEPHONY CALL SIGNS FOR AIRCRAFT STATIONS

Folgende Arten von Rufzeichen und Abkürzungen sind zulässig:

An aircraft radiotelephony call sign shall be one of the following types:

Rufzeichen	Beispiel		Call sign	Example
Kennzeichnung des Luftfahrzeuges im Luftfahrzeugregister (Registrierung)	OE-ABC OE-1234 OE-HOO1	<b>A</b>	The characters corresponding to the registration marking of the aircraft	OE-ABC OE-1234 OE-HOO1
Zulässige Abkürzung: Das erste Zeichen gefolgt von mindestens den beiden letzten Zeichen	O-BC oder O-ABC O-34 oder O-234 O-01 oder O-001		Abbreviation: the first character of the registration and at least the last two characters of the call sign	O-BC or O-ABC O-34 or O-234 O-01 or O-001
Das Rufzeichen des Luftfahrtunternehmens gefolgt von den letzten vier Zeichen der Registrierung	AUSTRIAN-ELDA LUFTHANSA-ABVY	<b>B</b>	The telephony designator of the aircraft operating agency, followed by the last four characters of the registration marking of the aircraft	AUSTRIAN-ELDA LUFTHANSA-ABVY
Zulässige Abkürzung: Das Rufzeichen des Luftfahrtunternehmens gefolgt von mindestens den beiden letzten Zeichen der Registrierung	AUSTRIAN-LDA AUSTRIAN-DA LUFTHANSA-LFG LUFTHANSA-FG		Abbreviation: The telephony designator of the aircraft operating agency, followed by at least the last two characters of registration	AUSTRIAN-LDA AUSTRIAN-DA LUFTHANSA-LFG LUFTHANSA-FG

Das Rufzeichen des Luftfahrtunternehmens gefolgt von der Flugnummer	AUSTRIAN 123 AUSTRIAN 457X LUFTHANSA 5407	<b>C</b>	The telephony designator of the aircraft operating agency, followed by the flight identification	AUSTRIAN 123 AUSTRIAN 457X LUFTHANSA 5407
Keine Abkürzung zulässig			No abbreviation allowed	
Der Name des Luftfahrzeugherstellers oder die Type des Luftfahrzeuges gefolgt von der Registrierung	CITATION OE-GDA CESSNA OE-DGU	<b>D</b>	The name of the aircraft manufacturer or of the aircraft model followed by the registration	CITATION OE-GDA CESSNA OE-DGU
Zulässige Abkürzungen: Der Name des Luftfahrzeugherstellers oder die Type des Luftfahrzeuges gefolgt von mindestens den letzten beiden Zeichen der Registrierung	CITATION DA CITATION GDA CESSNA GU CESSNA DGU		Abbreviation: The name of the aircraft manufacturer or of the aircraft model followed by at least the last two digits of the registration	CITATION DA CITATION GDA CESSNA GU CESSNA DGU
Militärische Rufzeichen	EAGLE 02	<b>E</b>	Military call signs	EAGLE 02
Keine Abkürzung zulässig			No abbreviation allowed	
Rufzeichen für besondere öffentliche Zwecke	RESCUE 1 SAREX 2	<b>F</b>	Call signs used for flight on special missions	RESCUE 1 SAREX 2
Keine Abkürzung zulässig			No abbreviation allowed	

Besteht ein Rufzeichen aus gleichen aufeinanderfolgenden Buchstaben oder Ziffern können diese mit der Phrase DOPPEL oder TRIPLE zusammengefasst werden.

OE-BBB OSCAR ECHO TRIPLE BRAVO

Alle diese vorgenannten Rufzeichen dürfen im Feld 7 des ICAO Flugplans (Luftfahrzeugkennung) eingetragen werden.

Abgekürzte Rufzeichen dürfen erst nach dem Zustandekommen einer zufriedenstellenden Sprechfunkverbindung angewendet werden und nur dann, wenn Verwechslungen nicht möglich sind. Eine Luftfahrzeugfunkstelle darf erst dann ihr abgekürztes Rufzeichen verwenden, wenn es mit diesem von der Bodenfunkstelle angesprochen worden ist.

### 5.1.3 PLATZIERUNG DES LUFTFAHRZEUGRUFZEICHENS

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

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

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

**Bei Luftfahrzeugen der Wirbelschleppenkategorie HEAVY** ist bei der Erstaufnahme der Sprechfunkverbindung dem Rufzeichen das Wort HEAVY anzufügen. Für Airbus 380-800 wird SUPER HEAVY angefügt.

Flight identifications containing identical numbers or letters may be transmitted as "DOUBLE (number/letter)" or "TRIPLE (number/letter)" provided it does not cause confusion.

OE-BBB OSCAR ECHO TRIPLE BRAVO

Any of the foregoing call signs may be inserted in field 7 of the ICAO flight plan as the aircraft identification.

Abbreviated RTF call signs shall be used only after satisfactory communication has been established and provided that no confusion is likely to arise. An aircraft station shall use its abbreviated call sign only after it has been addressed in this manner by the aeronautical station.

### 5.1.3 WHERE TO PLACE THE AIRCRAFT CALL SIGN

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

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

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

**Aircraft in the heavy wake turbulence category** shall include the word HEAVY immediately after the aircraft call sign in the initial contact between such aircraft and ATS units. For Airbus 380-800 aircraft the expression SUPER HEAVY shall be included.

### 5.1.4 ÄNDERUNG VON LUFTFAHRZEUGRUFZEICHEN

Eine Luftfahrzeugfunkstelle darf ihr Rufzeichen nicht während des Fluges ändern, außer es besteht die Möglichkeit einer Verwechslung mit ähnlich lautenden Rufzeichen. In diesem Fall kann die Flugverkehrskontrollstelle im Interesse der Sicherheit vorübergehend ein anderes Rufzeichen zuweisen.

Redewendung:

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

Eine solche Änderung soll zeitlich begrenzt sein und darf nur innerhalb des betroffenen Luftraums angewendet werden.

Um Verwechslungen auszuschließen, muss die betreffende Luftfahrzeugfunkstelle zusätzlich mit der Höhe und/oder der Position angesprochen werden.

Sofern die Änderung nicht mit der entsprechenden Stelle koordiniert wurde, ist vor der Übergabe an eine andere Kontrollstelle die Luftfahrzeugfunkstelle anzuweisen, wieder das ursprüngliche Rufzeichen zu verwenden.

Redewendung:

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

## 5.2 HERSTELLEN DER SPRECHFUNKVERBINDUNG

### 5.2.1 ERSTANRUF

Flugfunkverkehr muss mit einem Erstanruf und einer Bestätigung desselben begonnen werden.

Bei einem Erstanruf ist immer das vollständige Rufzeichen zu verwenden.

Folgendes Verfahren ist bei einem Erstanruf einer Luftfahrzeugfunkstelle anzuwenden:

- Rufzeichen der gerufenen Funkstelle
- Rufzeichen der rufenden Funkstelle

L: WIEN TURM, OE-ABC

Die Antwort der gerufenen Funkstelle muss folgende Teile enthalten:

- Rufzeichen der rufenden Funkstelle
- Rufzeichen der gerufenen Funkstelle

B: OE-ABC, WIEN TURM

Nachdem eine Bodenfunkstelle gerufen wurde, sollte eine Zeitspanne von mindestens 10 Sekunden verstreichen, bevor man einen zweiten Ruf tätigt. Dadurch soll

- a) unnötige Frequenzbelastung vermieden werden und
- b) der Bodenfunkstelle Zeit gegeben werden, um sich für die Antwort auf den Erstanruf vorzubereiten.

### 5.1.4 CHANGE OF AIRCRAFT CALL SIGNS

An aircraft station shall not change its call sign during flight except there is a likelihood that confusion may occur because of similar call signs; in such cases, an aircraft station may be instructed by an air traffic control unit to change its call sign temporarily.

Phraseology:

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

Any such change to the 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 aircraft station which will be instructed to change its call sign shall be addressed by referring to its position and/or level.

When a call sign of an aircraft is being changed, the aircraft station shall be advised to revert to the call sign indicated by the flight plan when it is transferred to another ATC unit, except the call sign change has been coordinated with the unit concerned.

Phraseology:

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

## 5.2 ESTABLISHMENT OF RADIOTELEPHONY COMMUNICATIONS

### 5.2.1 INITIAL CALLS

Communications shall commence with a call and a reply when it is desired to establish contact.

Full RTF call signs shall always be used when establishing communication.

The calling procedure of an aircraft station establishing communication shall be as follows:

- designation of the unit called
- designation of the station calling

G: WIEN TOWER, OE-ABC

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

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

- a) unnecessary transmissions while
- b) the aeronautical station is getting ready to reply to the initial call.



Wird bei einem Anruf das Rufzeichen der rufenden Funkstelle nicht verstanden, ist der Anruf wie folgt zu beantworten.

B/L: STATION DIE (Rufzeichen der angerufenen Funkstelle) RUFT, WIEDERHOLEN SIE IHR RUFZEICHEN

Empfängt eine Bodenfunkstelle gleichzeitig mehrere Rufe, liegt es im Ermessen dieser, die Reihenfolge festzulegen, in der sie mit den Luftfahrzeugfunkstellen kommuniziert.

Nach Herstellen der Sprechfunkverbindung kann, wenn eine Verwechslung ausgeschlossen ist, die Übermittlung des Rufzeichens der Bodenfunkstelle unterbleiben.

### 5.2.1.1 ERSTANRUF FÜR INSTRUMENTENFLÜGE

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 nur folgende Meldungsteile zu übermitteln:

- Rufzeichen des Luftfahrzeuges
- gegenwärtige Flughöhe oder Flugfläche
- freigegebene Flughöhe bei Steig- oder Sinkflug

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

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

### 5.2.1.2 BESTIMMUNGEN FÜR SICHTFLÜGE

- a) **Nach dem Erstanruf** bei WIEN INFORMATION (Fluginformationszentrale Wien) sind folgende Meldungsteile zu übermitteln (=erweiterte Standortmeldung):
- Rufzeichen und Type des Luftfahrzeuges
  - Flugregeln
  - Abflug- und Zielflugplatz, eventuell beabsichtigte Flugstrecke
  - **Positionsmeldung:**
    - **Position (mit Überflugszeitpunkt der gemeldeten Position, wenn der aktuelle Standort nicht mit der gemeldeten Position übereinstimmt)**
    - **Flughöhe oder -fläche**
  - geschalteter SSR-Code, falls vorhanden
- b) Nach dem Erstanruf **auf allen anderen ATS-Frequenzen** müssen folgende Teile übermittelt werden:
- Rufzeichen des Luftfahrzeuges
  - Positionsmeldung
  - ATIS Kennbuchstabe bei Landung und Start (falls vorhanden)
  - Grund der Meldung (z.B. „zur Landung“)

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 (call sign of the station called) SAY AGAIN YOUR CALL SIGN

When an aeronautical station is called simultaneously by several aircraft stations, the aeronautical station shall decide the order in which aircraft stations shall communicate.

After contact has been established, continuous two-way communication shall be permitted without further transmission of the aeronautical station's call sign until termination of the contact.

### 5.2.1.1 INITIAL CALLS FOR IFR FLIGHTS

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:**

- aircraft call sign
- current level
- cleared level, when in descent or climb

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

### 5.2.1.2 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
  - departure and destination aerodrome; route, if applicable
  - **position report:**
    - **position (and relevant time overhead if aircraft is not overhead reported position)**
    - **level or altitude**
  - SSR-code, if available
- b) After establishing communications with **any other ATS unit** following details shall be transmitted:
- aircraft call sign
  - position report
  - ATIS INFORMATION designator if available
  - reason of call (e.g. "for landing")

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/zwei/einer Minute(n)“ „STOCKERAU, in drei/zwei/einer Minute(n)“. Zeitangaben jenseits der drei Minuten sind wenig aussagekräftig, weshalb besser ein anderer Ort als Bezugspunkt angegeben werden sollte.*

### 5.3 BORD-BORD FUNKVERKEHR

Die Benützer der Bord-Bord Frequenz haben sicherzustellen, dass auf den zugewiesenen ATS-Frequenzen und allen anderen aufgetragenen Frequenzen die entsprechende Hörbereitschaft eingehalten wird.

Der Bord-Bord Funkverkehr für betriebliche Zwecke muss auf dem vorgesehenen Bord-Bord Kanal (123.450 MHz) entweder als Direktanruf an eine bestimmte Luftfahrzeugfunkstelle oder durch einen allgemeinen Anruf hergestellt werden.

Da Luftfahrzeugfunkstellen auf mehr als einer Frequenz hörbereit sein können, muss der Erstanruf die Angabe der Bord-Bord Frequenz und/oder die eindeutige Kanalbezeichnung „INTERPILOT“ beinhalten.

AUSTRIAN 123 - LUFTHANSA 234 - INTERPILOT - HÖREN  
SIE MICH  
oder  
OE-ABC - OE-AYC - INTERPILOT - HÖREN SIE MICH  
oder  
AN ALLE LUFTFAHRZEUGE ÜBER SOLLENAU - NIKI 401 -  
INTERPILOT

### 5.4 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.

AUSTRIAN 123 - TYROLEAN 456 - LUFTHANSA 7890 -  
MONITOR SIE ATIS INFORMATION C

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.*

### 5.3 INTERPILOT COMMUNICATION

The user of the air-to-air VHF communication channel shall ensure that adequate watch is maintained on designated ATS frequencies and any other mandatory watch frequencies.

Interpilot air-to-air communication shall be established on the air-to-air channel (123.450 MHz) by either a directed call to a specific aircraft station or a general call, taking into account conditions pertaining to use this channel.

As the aircraft station may be guarding more than one frequency, the initial call shall include the distinctive channel identification “INTERPILOT”.

AUSTRIAN 123 - LUFTHANSA 234 - INTERPILOT - DO  
YOU READ  
or  
OE-ABC - OE-AYC - INTERPILOT - DO YOU READ  
or  
ALL AIRCRAFT ABOVE SOLLENAU - NIKI 401 -  
INTERPILOT

### 5.4 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.

AUSTRIAN 123 - TYROLEAN 456 - LUFTHANSA 7890 -  
MONITOR ATIS INFORMATION C

## 5.5 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)

## 5.6 ÜBERPRÜFEN VON FUNKANLAGEN

Ein Funktest zur Überprüfung einer Funkanlage oder zur Durchführung einer Verständigungsprobe darf nicht länger als zehn Sekunden dauern.

Übermittlungen zum Überprüfen einer bestimmten Funkanlage müssen Folgendes enthalten:

- Rufzeichen der rufenden Funkstelle
- Die Redewendung FUNKTEST
- Die verwendete Frequenz

## 5.7 VERSTÄNDIGUNGSPROBE

Eine Verständigungsprobe soll folgendermaßen vorgenommen werden:

1. Rufzeichen der gerufenen Funkstelle
2. Rufzeichen der rufenden Funkstelle
3. Die Redewendung FUNKTEST
4. Die verwendete Frequenz

Die Antwort auf eine Verständigungsprobe soll Folgendes beinhalten:

1. Rufzeichen der rufenden Funkstelle
2. Rufzeichen der gerufenen Funkstelle
3. Angabe der Verständlichkeit

## 5.8 VERSTÄNDLICHKEIT

Die Verständlichkeit wird in folgenden Stufen angegeben:

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

L: WIEN ROLLKONTROLLE, OE-ABC, FUNKTEST EINS ZWO EINS KOMMA SECHS  
B: OE-ABC, WIEN ROLLKONTROLLE, VERSTEHE SIE VIER

## 5.5 GENERAL CALL

Stations having the 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)

## 5.6 TEST PROCEDURES - 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.

To check a specified radio installation, the transmission shall contain the following:

- call sign of the called station
- the phrase RADIO CHECK
- the frequency being used

## 5.7 TEST TRANSMISSION

The form of test transmission should be as follows:

1. identification of the station being called
2. identification of the station calling
3. the phrase RADIO CHECK
4. the frequency being used

The reply to a test transmission should be as follows:

1. identification of the station calling
2. identification of the station replying
3. information regarding the readability of the transmission

## 5.8 READABILITY

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

- |   |                               |
|---|-------------------------------|
| 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

## 5.9 MELDUNGSAAUSTAUSCH

Meldungsaustausch muss prägnant und eindeutig erfolgen und Standardphraseologie muss, wenn verlaublich, verwendet werden.

### 5.9.1 EMPFANGSBESTÄTIGUNG

Vor Abgabe einer Meldungsbestätigung hat sich die empfangende Stelle zu vergewissern, dass die Meldung richtig empfangen wurde.

Die Empfangsbestätigung durch eine Luftfahrzeugfunkstelle muss das eigene Rufzeichen beinhalten und soweit erforderlich, durch Redewendungen wie VERSTANDEN oder WILCO ergänzt werden.

Eine Flugzeugbesatzung muss alle sicherheitsrelevanten Meldungsteile einer Flugverkehrskontrollfreigabe oder -anweisung zurücklesen. **Folgende Meldungen oder Teile davon müssen wortwörtlich wiederholt werden:**

1. ATC-Streckenfreigaben
2. Anflugfreigaben
3. jede Anweisung eine Piste betreffend (Landung, Start, Kreuzen, Zurückrollen, Anhalten, usw.) und jede damit verbundene Auflage
4. Rollanweisungen
5. Betriebspiste, Höhenmessereinstellungen, SSR Codes, Frequenzen, Peilfunkangaben, Höhenanweisungen, Steuerkursanweisungen, Geschwindigkeitsanweisungen, Übergangsfläche, entweder von ATS-Stellen übermittelt oder in einer ATIS-Ausstrahlung enthalten.

Andere Freigaben oder Anweisungen müssen ebenfalls zurückgelesen oder so bestätigt werden, dass kein Zweifel darüber besteht, dass diese richtig verstanden und ausgeführt werden.

Um Falschübermittlungen beim Zurücklesen von Freigaben und Anweisungen zu vermeiden, muss das Rufzeichen des Luftfahrzeuges, auf das sich die Freigabe oder Anweisung bezieht, immer mitübermittelt werden.

**Eine Luftfahrzeugfunkstelle muss die Wiederholung des Meldungstextes mit der Nennung ihres Rufzeichens abschließen.**

Der Fluglotse muss das Zurücklesen überprüfen und im Falle eines Fehlers diesen sofort korrigieren.

Zu Überprüfungszwecken kann jede erhaltene Meldung von der empfangenden Funkstelle wortwörtlich wiederholt werden.

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.

## 5.9 EXCHANGE OF COMMUNICATIONS

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

### 5.9.1 ACKNOWLEDGEMENT OF RECEIPT

The receiving operator shall make certain that the message has been received correctly before acknowledging receipt.

When transmitted by an aircraft station, the acknowledgement of receipt of a message shall comprise the call sign of that aircraft and, if necessary, the words ROGER or WILCO.

The flight crew shall read back safety-related parts of ATC clearances or instructions which are transmitted by ATC. **The following items shall always be read back:**

1. ATC route clearances
2. approach clearances
3. clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway, including the condition of a conditional clearance
4. taxi instructions
5. runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, frequencies, direction-finding information, level instructions, heading and speed instructions, transition level, either issued by the controller or automatic terminal information service (ATIS) broadcasts.

Other clearances or instructions shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.

In order to avoid any possible confusion, when issuing and reading back ATC clearances the call sign of the aircraft to which the clearance applies shall always be comprised.

**When transmitted by an aircraft station, the read back of a message shall be terminated with the call sign of that aircraft.**

The controller shall listen to the read back and shall take immediate action to correct any discrepancies revealed by the read back.

It is permissible for verification for the receiving station to read back the message as an additional acknowledgement of receipt.

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.

Bodenfunkstellen bestätigen den Empfang einer Meldung, die von einer Luftfahrzeugfunkstelle erhalten wurde, durch die Übermittlung des Rufzeichens der Luftfahrzeugfunkstelle und gegebenenfalls gefolgt vom eigenen Rufzeichen.

When acknowledgement of receipt is transmitted by an aeronautical station to an aircraft station it shall comprise the call sign of the aircraft, followed if considered necessary by the call sign of the aeronautical station.

### 5.9.2 BEENDIGUNG EINER FUNKVERBINDUNG

### 5.9.2 END OF COMMUNICATION

Eine Funkverbindung muss mit dem Rufzeichen der empfangenden Funkstelle beendet werden.

A radiotelephony communication shall be terminated by the receiving station using its own call sign.

### 5.9.3 BERICHTIGUNGEN UND WIEDERHOLUNGEN

### 5.9.3 CORRECTIONS AND REPETITIONS

Ist bei einer Übermittlung ein Fehler unterlaufen, so ist die Übertragung zu unterbrechen, die Phrase BERICHTIGUNG auszusprechen, der letzte richtige Teil zu wiederholen, und der berichtigte Teil zu übermitteln.

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.

Wird eine Berichtigung durch Wiederholen der gesamten Meldung vorgenommen, soll diese mit der Redewendung BERICHTIGUNG, ICH WIEDERHOLE eingeleitet werden. Wenn voraussichtlich 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.

If a correction can best be made by repeating the entire message, the operator shall use the phrase CORRECTION, I SAY AGAIN before transmitting the message a second time. When an operator transmitting a message considers that reception is likely to be difficult, he should transmit the important elements of the message twice using the words I SAY AGAIN.

Wenn Zweifel darüber bestehen, ob eine Meldung richtig erhalten wurde, muss eine Wiederholung der ganzen Meldung oder des unklaren Teils verlangt werden.

If the receiving operator is in doubt as to the correctness of the message received, he shall request repetition either in full or in part.

Wenn es notwendig ist, die gesamte Meldung zu wiederholen, soll die Redewendung WIEDERHOLEN SIE verwendet werden.

If repetition of an entire message is required, the words SAY AGAIN shall be spoken.

Wenn nur ein Teil der Meldung wiederholt werden soll, ist die Redewendung WIEDERHOLEN SIE durch folgende Zusätze zu ergänzen:

If repetition of a portion of a message is required, the operator shall state SAY AGAIN, followed by:

1. ALLES VOR (erstes ausreichend verstandenes Wort)
2. [VON] letztes ausreichend verstandenes Wort) BIS (erstes ausreichend verstandene Wort nach dem versäumten Teil)
3. ALLES NACH (letztes ausreichend verstandenes Wort)
4. Bestimmte Teile, die nicht verstanden wurden sollen entsprechend verlangt werden, zum Beispiel WIEDERHOLEN SIE WIND.

1. ALL BEFORE (first word satisfactorily received)
2. [FROM] word before missing portion TO (word after missing portion)
3. ALL AFTER (last word satisfactorily received)
4. Specific items should be requested, as appropriate, such as SAY AGAIN WIND.

Werden bei Überprüfung der Richtigkeit von Wiederholungen des Meldungstextes unrichtige Meldungsteile festgestellt, ist die Redewendung NEGATIV [ICH WIEDERHOLE] zu sprechen, gefolgt von der richtigen Version der betreffenden Angaben.

If, in checking the correctness of a read back, an operator notices incorrect items, he shall transmit the words NEGATIVE [I SAY AGAIN] at the conclusion of the read back followed by the correct version of the items concerned.

## 5.10 GEWÄHRLEISTUNG DER FUNKVERBINDUNG/ZU VERWENDEDE FREQUENZEN

## 5.10 ASSURANCE OF RTF COMMUNICATION/ FREQUENCIES TO BE USED

Luftfahrzeugfunkstellen müssen die entsprechenden Funkfrequenzen verwenden.

Aircraft stations shall operate on the appropriate radio frequencies.

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

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

### 5.10.1 HÖRBEREITSCHAFT

Luftfahrzeugfunkstellen müssen auf zugewiesenen Frequenzen ständig hörbereit sein. Bei einer Unterbrechung der Hörbereitschaft ist die Bodenfunkstelle zu informieren. Handelt es sich bei der Bodenfunkstelle um eine Flugverkehrskontrollstelle, ist vor der Unterbrechung der Hörbereitschaft eine Genehmigung einzuholen. Ausgenommen davon sind Unterbrechungen der Hörbereitschaft aus Sicherheitsgründen.

### 5.10.1 COMMUNICATIONS WATCH

During flight, aircraft stations shall maintain watch as required or when advised by an aeronautical station and shall not cease watch, except for reasons of safety, without informing of the aeronautical station(s) concerned. To cease watch of an air traffic control station an approval from that station is required.

Wenn es für eine Luftfahrzeugfunkstelle aus irgendeinem Grund notwendig ist, die Hörbereitschaft zu unterbrechen, muss diese, wenn möglich, andere betroffene Stellen darüber in Kenntnis setzen und eine Zeit angeben, zu welcher die Hörbereitschaft wieder aufgenommen wird. Die Luftfahrzeugfunkstelle muss die anderen Stationen von der Wiederaufnahme der Hörbereitschaft informieren.

When it is necessary for an aircraft station 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 is resumed. When operation is resumed, other stations concerned shall be so informed.

## 5.11 ÜBERGABE DER SPRECHFUNKVERBINDUNG

Eine Luftfahrzeugfunkstelle muss gemäß den festgesetzten Verfahren von der entsprechenden Bodenfunkstelle angewiesen werden, von einer Funkfrequenz zu einer anderen zu wechseln.

## 5.11 TRANSFER OF RTF COMMUNICATIONS

An aircraft station shall be advised by the appropriate aeronautical station to transfer from one radio frequency to another in accordance with agreed procedures.

Eine Luftfahrzeugfunkstelle darf eine Kontrollfrequenz nur dann verlassen, wenn es von der Flugverkehrskontrollstelle dazu aufgefordert wurde oder eine Genehmigung dafür erhalten hat. Eine Flugverkehrskontrollstelle kann eine Luftfahrzeugfunkstelle dazu anhalten, auf der zugewiesenen Frequenz hörbereit zu bleiben.

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.

Wird eine Sprechfunkverbindung mit einer Luftfahrzeugfunkstelle von einer Flugverkehrsdienststelle an eine andere übergeben, so ist der Luftfahrzeugfunkstelle das Rufzeichen der zu rufenden Flugverkehrsdienststelle und die Funkfrequenz, die zu schalten ist, mitzuteilen.

When communications are transferred from an air traffic service unit to another, this message shall contain the unit call sign and the frequency.

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

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

Eine Flugverkehrsdienststelle kann einer Luftfahrzeugfunkstelle mit der Redewendung CALL SIGN ONLY auftragen, die für den Erstanruf üblichen Meldungsteile bis auf das Rufzeichen auszulassen.

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.

Eine Flugverkehrsdienststelle kann einer Luftfahrzeugfunkstelle mit der Redewendung STAND BY auftragen, abzuwarten, gerufen zu werden und mit der Redewendung MONITOR auftragen, eine Frequenz abzuhören, auf der Flugrundsendungen verbreitet werden.

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.

## 5.12 SILENT TRANSFER OF COMMUNICATION

Dieses Verfahren ist derzeit nur für Anflüge auf Wien (LOWW) vorgesehen.

Bei einem Notfall oder einem anderen Anflug unter außergewöhnlichen Umständen kann das Verfahren des „Silent Transfer of Communication“ angewendet werden.

### Verfahren:

Ist es dem Piloten noch zumutbar, soll die Luftfahrzeugfunkstelle auf eine dafür vorgesehene Frequenz geschickt werden, andernfalls soll es auf der Frequenz verbleiben, auf der der Notfall deklariert wurde. Die zugewiesene Frequenz soll auf allen betroffenen Stellen verfügbar sein.

Die Piloten sollen darüber informiert werden,

1. dass sie sich auf einer eigenen Frequenz befinden und
2. keinen weiteren Frequenzwechsel zu erwarten haben

Redewendung:

G: SIE SIND NUN AUF EINER EIGENEN FREQUENZ,  
ERWARTEN SIE KEINEN WEITEREN  
FREQUENZWECHSEL

## 6 SONDERFÄLLE IM SPRECHFUNKVERKEHR

### 6.1 FLUGNOT UND DRINGLICHKEIT

**Flugnot** ist eine Lage, in der eine Bedrohung durch eine ernste und/oder unmittelbare Gefahr vorliegt und die sofortige Hilfe erfordert.

**Dringlichkeit** ist das Vorliegen von Umständen, die die Sicherheit eines Luftfahrzeuges, eines anderen Fahrzeuges oder einer Person an Bord oder im Sicherheitsbereich betreffen, die jedoch nicht sofortige Hilfe erfordern.

Die erste Flugnotmeldung muss mit dem Notsignal MAYDAY und die erste Dringlichkeitsmeldung mit dem Dringlichkeitssignal PAN PAN angekündigt werden. Die Verwendung des Notsignals und des Dringlichkeitssignals sind auch für nachfolgende Meldungen zulässig, wenn dies für zweckmäßig erachtet wird.

Flugnotfunkverkehr und Dringlichkeitsfunkverkehr wird in der Regel auf der Frequenz fortgesetzt, auf der er begonnen wurde. Wenn es aber für notwendig erachtet wird, kann der Funkverkehr auf einer anderen Frequenz geführt werden. Die Notfrequenz (121.500 MHz) kann entsprechend verwendet werden.

Nachrichten an eine Luftfahrzeugfunkstelle in Flugnot müssen so kurz und prägnant wie möglich gehalten werden. Wenn die von der in Flugnot befindlichen Luftfahrzeugfunkstelle gerufene Funkstelle nicht antwortet, müssen andere Funkstellen Hilfe leisten.

## 5.12 SILENT TRANSFER OF COMMUNICATION

This procedure is currently provided for approaches to Wien (LOWW) only.

In case of emergency or any other approach under exceptional circumstances “silent transfer of communication” may be applied.

### Procedure:

As far as possible the aircraft station concerned shall be transferred to a designated frequency, otherwise the aircraft shall remain on the current frequency. The assigned frequency shall be available at all stations concerned.

Pilots shall be informed that

1. they transmit on a special frequency
2. no further frequency changes are necessary

Phrase:

G: YOU ARE NOW ON A SPECIAL FREQUENCY, EXPECT  
NO MORE FREQUENCY CHANGES

## 6 CONTINGENCY PHRASEOLOGY

### 6.1 DISTRESS AND URGENCY

**Distress:** A condition of being threatened by serious and/or imminent danger and of requiring immediate assistance.

**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.

The RTF distress signal MAYDAY and the RTF 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 RTF distress and urgency signals.

Distress and urgency communication shall normally be maintained on the frequency on which such communication 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.

The originator of messages addressed to an aircraft stations in distress shall restrict to the minimum the number and volume and content of such messages as required by the condition. If no acknowledgement of the distress or urgency message is made by the station addressed by the aircraft station, other stations shall render assistance.

*Anmerkung:*

*Unter „andere Funkstellen“ ist jede andere Funkstelle gemeint, die die Notmeldung gehört und realisiert hat, dass diese Meldung von der gerufenen Funkstelle nicht beantwortet worden ist.*

*Der Sprechfunkverkehr muss in Notfällen klar und deutlich geführt werden, um die Übermittlung zu erleichtern.*

**6.1.1 VORGEHENSWEISE FÜR DIE LUFTFAHRZEUGFUNKSTELLE, DIE SICH IN FLUGNOT ODER IN EINER DRINGLICHKEIT BEFINDET:**

Eine Flugnotmeldung oder eine Dringlichkeitsmeldung soll auf der verwendeten Sprechfunkfrequenz übermittelt werden und soll, zusätzlich zum vorgesehenen Notsignal MAYDAY oder dem Dringlichkeitssignal PAN PAN vorzugsweise dreimal gesprochen, soweit wie möglich, folgende Angaben in der angeführten Reihenfolge enthalten:

- Rufzeichen der gerufenen Stelle (soweit die Umstände es zulassen)
- Rufzeichen des Luftfahrzeuges
- Art der Notlage/Dringlichkeitslage
- Die vom Piloten beabsichtigte weitere Flugdurchführung
- Standort, Flughöhe und Steuerkurs des sich in Not befindlichen Luftfahrzeuges
- Weitere für die Hilfeleistung wichtige Informationen

*Anmerkung 1:*

*Diese Vorschriften können durch folgende Maßnahmen ergänzt werden:*

- a) *Die Notmeldung jeder in Flugnot geratenen Luftfahrzeugfunkstelle 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 Luftfahrzeugfunkstelle in Flugnot kann verbreitet werden, wenn dies Zeit und Umstände erlauben.*
- c) *Die Luftfahrzeugfunkstelle 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 Luftfahrzeugfunkstelle in Flugnot zu helfen.*

**6.1.2 DIE VON DEM IN FLUGNOT BEFINDLICHEN LUFTFAHRZEUG GERUFENE BODENFUNKSTELLE, DIE DIE NOTMELDUNG BESTÄTIGT, MUSS:**

1. sofort die Notmeldung bestätigen
2. die Leitung des Sprechfunkverkehrs übernehmen oder diese Verantwortung in eindeutiger Weise an eine genau bezeichnete andere Funkstelle übertragen, wobei die Luftfahrzeugfunkstelle davon zu unterrichten ist

*Note:*

*“Other stations” is intended to refer to any other station which has received the distress or urgency message and has become aware that it has not been acknowledged by the station addressed.*

*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.*

**6.1.1 ACTION BY THE AIRCRAFT STATION IN DISTRESS OR URGENCY:**

In addition to being preceded by the RTF signal MAYDAY or the urgency signal PAN PAN preferably spoken three times, the distress message to be sent by an aircraft in distress shall normally be on the frequency used at the time and consist of as many as possible of the following elements spoken distinctly and, if possible, in the following order:

- name of the unit addressed (time and circumstances permitting)
- the identification of the aircraft
- the nature of the distress/urgency condition
- intention of the pilot in command
  
- present position, level (i.e. flight level, altitude, etc., as appropriate) and heading
- any other useful information

*Note 1:*

*The foregoing provisions may be supplemented by the following measures:*

- a) *the distress message of an aircraft station in distress being made on the emergency frequency 121.500 MHz or another aeronautical mobile frequency, if considered necessary or desirable. Not all aeronautical stations maintain a continuous guard on the emergency frequency;*
- b) *the distress message of an aircraft station in distress being broadcasted, if time and circumstances make this course preferable;*
- c) *the aircraft station 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;*

**6.1.2 THE AERONAUTICAL STATION ADDRESSED BY AIRCRAFT IN DISTRESS, ACKNOWLEDGING THE DISTRESS MESSAGE SHALL:**

1. immediately acknowledge the distress message
2. take control of the communications or specifically and clearly transfer that responsibility, advising the aircraft station if a transfer is made



- |   |   |
|---|---|
| <p>3. sofort alle geeigneten Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass alle notwendigen Informationen sobald wie möglich den betroffenen Flugverkehrsdienststellen und dem Luftverkehrsunternehmen oder dessen Beauftragtem zur Verfügung stehen.<br/><i>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.</i></p> <p>4. soweit zweckmäßig andere Stationen warnen, um zu verhindern, dass anderer Verkehr auf die Frequenz übergeben wird, auf der der Notfunkverkehr abgewickelt wird.</p> | <p>3. take immediate action to ensure that all necessary information is made available, as soon as possible, to the ATS units concerned and the aircraft operating agency concerned, or its representative, in accordance with pre-established arrangements.</p> <p><i>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.</i></p> <p>4. warn other stations, as appropriate, in order to prevent the transfer of traffic to the frequency of the distress communication.</p> |
|---|---|

Jede andere Funkstelle, die die Notmeldung als erste empfängt, soll den Möglichkeiten entsprechend nach Punkten 1 bis 4 verfahren.

Whenever possible, any other station addressed by an aircraft in distress or urgency should apply the provisions 1 to 4 above.

Die in Flugnot befindliche Funkstelle oder die den Notverkehr leitende Funkstelle kann allen im Empfangsbereich der Notsendung liegenden oder anderen, den Notverkehr störenden Funkstellen Funkstille auferlegen. Dieser muss entweder als allgemeiner Anruf AN ALLE oder, wenn erforderlich als Einzelanruf, unter Verwendung der folgenden Redewendung erfolgen:

The station in distress or the station 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 other station which interferes with the distress traffic. It shall address these instructions to ALL STATIONS or to one station only, according to circumstances. In either case, it shall use:

#### HALTEN SIE FUNKSTILLE – MAYDAY

Der Gebrauch dieser Redewendung ist ausschließlich für die Luftfahrzeugfunkstelle in Flugnot und die den Notverkehr leitende Funkstelle zulässig.

#### STOP TRANSMITTING – MAYDAY

The use of those signals shall be reserved for the aircraft station in distress and for the station controlling the distress traffic

### 6.1.3 MASSNAHMEN FÜR ANDERE FUNKSTELLEN

Notfunkverkehr hat absoluten Vorrang gegenüber allen anderen Meldungen und eine Funkstelle darf auf der durch den Notverkehr betroffenen Frequenz nicht senden, außer:

- die Flugnot ist aufgehoben oder der Notfunkverkehr ist beendet
- der gesamte Notfunkverkehr wurde auf eine andere Frequenz verlagert
- die den Notverkehr leitende Funkstelle stimmt zu
- sie hat selbst Hilfe zu leisten

### 6.1.3 ACTION BY ALL OTHER STATIONS

The distress communications have absolute priority over all other communications, and a station aware of them shall not transmit on the frequency concerned, unless:

- the distress is cancelled or the distress communication is terminated
- all distress communication has been transferred to other frequencies
- the station controlling gives permission
- it has itself to render assistance

Jede Funkstelle, die Kenntnis von einer Luftfahrzeugfunkstelle in Flugnot erhält und die der sich in Flugnot befindlichen Funkstelle nicht selbst Hilfe leisten kann, muss trotzdem solange hörbereit bleiben bis durch eine andere Funkstelle Hilfe geleistet wird.

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

Ist die Flugnot einer Luftfahrzeugfunkstelle beendet, muss eine entsprechende Meldung zur Aufhebung der Flugnotverfahren übermittelt werden. Über die Beendigung der Flugnotlage müssen sobald wie möglich folgende Stellen informiert werden:

When an aircraft is no longer in distress, it shall transmit a message cancelling the distress condition. When the station which has controlled the distress 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:

- betroffene ATS-Stellen
- das Luftverkehrsunternehmen oder dessen Beauftragter

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

Wenn der Notfunkverkehr beendet ist oder die Aufrechterhaltung der Funkstille auf der in Betracht kommenden Funkfrequenz nicht mehr notwendig ist, hat die den Notverkehr leitende Funkstelle auf der verwendeten Frequenz den Notverkehr mit folgender Redewendung zu beenden: NOTVERKEHR BEENDET

*Anmerkung:*

*Das Dringlichkeitssignal PAN PAN MEDICAL kündigt an, dass sich nachfolgende Meldung auf einen Ambulanzflug entsprechend den Bestimmungen der Genfer Konventionen 1949 und den dazugehörigen Protokollen bezieht.*

## 6.2 WIDERRECHTLICHER EINGRIFF

Die gerufene Funkstelle oder die erste Funkstelle, die eine Meldung über einen widerrechtlichen Eingriff erhält, muss jede erdenkliche Hilfe leisten und die zuständigen ATS-Stellen oder andere betreffende Stellen informieren.

Spezielle Phraseologie dafür ist nicht vorgesehen.

## 6.3 ORIENTIERUNGSVERLUST

**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
- QUJ: rechtweisender Steuerkurs zur Peilfunkstelle ohne Windeinfluss
- QDR: missweisende Peilung
- QDM: missweisender Steuerkurs zur Peilfunkstelle ohne Windeinfluss

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, auf Verlangen Genauigkeit:  
Klasse A: +/- 2 Grad  
Klasse B: +/- 5 Grad  
Klasse C: +/- 10 Grad  
Klasse D: geringer als Klasse C
4. Beobachtungszeitpunkt, wenn notwendig

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 station controlling the communications.

*Note:*

*The use of the signal PAN PAN MEDICAL shall indicate that the message which follows concerns a protected medical transport pursuant to the 1949 Geneva Conventions and Additional Protocols.*

## 6.2 ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE

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.

No special phraseologies are determined.

## 6.3 LOSS OF NAVIGATION

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

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 (Q- abbreviation)
2. bearing or heading in degrees in relation to the direction-finding station, sent as three figures
3. class of bearing, when requested accuracy of 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. time of observation, if necessary

## **6.4 AUSFALL DER SPRECHFUNKVERBINDUNG**

### **6.4.1 AUSFALL DER BORD-BODEN SPRECHFUNKVERBINDUNG**

Ist eine Luftfahrzeugfunkstelle nicht in der Lage, mit der Bodenfunkstelle auf der dafür bestimmten Frequenz Funkverbindung herzustellen, muss sie vorerst versuchen, die Funkverbindung auf der vorigen Frequenz, oder wenn nicht erfolgreich, auf einer anderen geeigneten Frequenz herzustellen. Schlägt auch dieser Versuch fehl, muss die Luftfahrzeugfunkstelle versuchen, mit anderen Luftfahrzeugen oder anderen Bodenfunkstellen auf den der Flugstrecke entsprechenden Frequenzen Verbindung aufzunehmen und mitteilen, dass auf der zugewiesenen Frequenz keine Verbindung hergestellt werden konnte.

Ergeben die oben angeführten Maßnahmen keinen Erfolg, muss die Luftfahrzeugfunkstelle ihre Meldung zweimal auf der/den zugewiesenen Frequenz(en) absetzen und dies jeweils mit der Sprechgruppe BLINDÜBERMITTLUNG ankündigen. Soweit notwendig, ist/sind der/die Empfänger, für den/die diese Meldung bestimmt ist/sind, anzugeben.

#### **6.4.1.1 EMPFÄNGER AUSFALL**

Wird der Ausfall der Sprechfunkverbindung durch Empfängerausfall verursacht, muss die Luftfahrzeugfunkstelle zu den vorgesehenen Zeiten oder über den vorgesehenen Standorten die diesbezüglichen Meldungen unter Voranstellung der Sprechgruppe BLINDÜBERMITTLUNG WEGEN EMPFÄNGER AUSFALL absetzen.

Die Luftfahrzeugfunkstelle muss die beabsichtigte Meldung übermitteln und sie anschließend zur Gänze wiederholen. Dabei muss auch der Zeitpunkt der nächsten Übermittlung bekanntgeben. Eine Luftfahrzeugfunkstelle, für die Flugverkehrsdienst ausgeübt wird, muss darüber hinaus die weiteren Absichten hinsichtlich der Fortführung des Fluges mitteilen.

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

## **6.4 COMMUNICATION FAILURE**

### **6.4.1 AIR-TO-GROUND COMMUNICATION FAILURE**

When an aircraft station fails to establish contact with the aeronautical station on the designated frequency it shall attempt to establish contact on the previous channel used and, if not successful, on another channel appropriate to the route. If these attempts fail, the aircraft station shall attempt to establish communication with other aeronautical stations or other aircraft using all available means and advise the aeronautical station that contact on the assigned channel could not be established.

If the above mentioned procedures fail, the aircraft station shall transmit its message twice on the designated frequency (-ies), preceded by the phrase TRANSMITTING BLIND and, if necessary, include the addressee(s) for which the message is intended.

#### **6.4.1.1 RECEIVER FAILURE**

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

The aircraft station shall transmit the intended message, following this by a complete repetition. During this procedure, the aircraft shall also advise the time of its next intended transmission. An aircraft station which is provided with air traffic control service shall additionally transmit information regarding the intention of the pilot-in-command with respect to the continuation of the flight of the aircraft.

When an aircraft station 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.

### 6.4.1.2 SENDERAUSFALL

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

### 6.4.1.2 TRANSMITTER FAILURE

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

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

bei Dunkelheit		during the hours of darkness	
Luftfahrzeug in der Luft	durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder, wenn das Luftfahrzeug nicht mit Landescheinwerfern ausgerüstet ist, der Positionslichter	aircraft in the air	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
Luftfahrzeug am Boden	durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder, wenn das Luftfahrzeug nicht mit Landescheinwerfern ausgerüstet ist, der Positionslichter	aircraft on 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

### 6.4.2 AUSFALL DER BODEN-BORD SPRECHFUNKVERBINDUNG

Ist eine Bodenfunkstelle, nachdem sie die Luftfahrzeugfunkstelle mehrmals auf der vermuteten Frequenz gerufen hat, nicht in der Lage, mit der Luftfahrzeugfunkstelle Verbindung aufzunehmen, muss sie, wenn notwendig:

1. andere Bodenfunkstellen ersuchen, sie bei Anruf und Meldungsübermittlung zu unterstützen;
2. andere Luftfahrzeugfunkstellen auf den in Betracht kommenden Flugstrecken ersuchen, mit dem betreffenden Luftfahrzeug Verbindung herzustellen und die Weiterleitung der Meldung zu übernehmen.

Diese Maßnahmen sind auch anzuwenden:

1. auf Verlangen der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle
2. wenn innerhalb eines bestimmten Zeitraumes eine von einer Luftfahrzeugfunkstelle erwartete Meldung nicht empfangen wurde und ein Ausfall der Sprechfunkverbindung vermutet wird.

### 6.4.2 GROUND-TO-AIR COMMUNICATION FAILURE

When an aeronautical station has been unable to establish contact with an aircraft station after calls on the frequencies on which the aircraft is believed to be listening, it shall:

1. request other aeronautical stations to render assistance by calling the aircraft and relaying messages, if necessary;
2. request other aircraft stations on the appropriate route to attempt to establish communication with the aircraft and relay messages, if necessary

Those provisions shall also be applied

1. on request of the air traffic service unit concerned
2. When an expected communication from an aircraft station has not been received within the time period such that the occurrence of a communication failure is suspected.

Bleiben die angeführten Bemühungen ohne Erfolg, sollte die Bodenfunkstelle an die betreffende Luftfahrzeugfunkstelle gerichtete Meldungen - ausgenommen Flugverkehrskontrollfreigaben - in Form von Blindübermittlungen auf einer Frequenz auf der die Luftfahrzeugfunkstelle vermutet wird, übermitteln.

If the above mentioned 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.

Blindübermittlungen von Flugverkehrskontrollfreigaben dürfen nicht durchgeführt werden, außer auf ausdrückliches Bestehen der Bodenfunkstelle.

Blind transmission of air traffic control clearances shall not be delivered, except on specific request of the originator.

Die in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststellen sowie der Luftfahrzeughalter sind sobald wie möglich vom Ausfall der Sprechfunkverbindung zu verständigen.

The appropriate air traffic service unit and the aircraft operating agency shall be notified of any communication failure as soon as possible.

## 6.5 BLOCKIERTE FREQUENZ

## 6.5 BLOCKED FREQUENCY

Wenn eine Kontrollfrequenz unbeabsichtigterweise von einer Luftfahrzeugfunkstelle blockiert wird, sollten folgende Schritte unternommen werden:

If the control frequency is inadvertently blocked by an aircraft station, the following actions should be taken:

- a) Es soll versucht werden, die Frequenz blockierende Luftfahrzeugfunkstelle zu identifizieren.
- b) Nach erfolgreicher Identifizierung soll versucht werden, diese Funkstelle zu erreichen, entweder auf der Notfrequenz 121.500 MHz oder mittels SELCAL oder über die Frequenz des Luftfahrtunternehmens, wenn vorhanden, oder auf anderen Frequenzen, die von Flugzeugbesatzungen verwendet werden, oder am Boden durch direkten Kontakt.
- c) Hat man eine Sprechfunkverbindung hergestellt, muss die entsprechende Besatzung darauf hingewiesen werden, die unbeabsichtigten Übermittlungen zu beenden.

- a) attempt to identify the frequency blocking aircraft station;
- b) if the aircraft station blocking the frequency is identified, attempts should be made to establish communication with that aircraft station, either on the emergency frequency 121.500 MHz, or SELCAL, or the aircraft operating agency's frequency, if applicable, or any VHF frequency designated for air-to-air use by flight crews or, if the aircraft is on ground, by direct contact;
- c) if communication is established with the aircraft concerned, the flight crew shall be to stop inadvertent transmissions on the frequency concerned.

## 6.6 UNZULÄSSIGE BENUTZUNG VON ATC FREQUENZEN

## 6.6 UNAUTHORIZED USE OF ATC FREQUENCIES

Im Fall von falschen und irreführenden Übermittlungen, die die Sicherheit eines LFZ betreffen könnten, sollte die betreffende ATC-Unit:

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:

- a) Die falschen oder irreführenden Übermittlungen korrigieren.
- b) Alle Luftfahrzeugfunkstellen auf der betroffenen Frequenz über die Falschübermittlungen informieren.
- c) Alle Luftfahrzeugfunkstellen auf der betroffenen Frequenz auffordern, Freigaben und Anweisungen zu verifizieren, bevor ihnen Folge geleistet wird.
- d) Luftfahrzeugfunkstellen auf eine andere Frequenz zu schicken, wenn dies sinnvoll erscheint.
- e) Alle Luftfahrzeugfunkstellen informieren, wenn die unzulässige Benutzung der Frequenz beendet ist.

- a) correct any false or deceptive instructions or clearances which have been transmitted;
- b) advise all aircraft stations on the affected frequency(-ies) that false and deceptive instructions or clearances are being transmitted;
- c) instruct all aircraft stations on the affected frequency(-ies) to verify instructions and clearances before taking action to comply;
- d) if practical, instruct aircraft stations to change to another frequency; and
- e) if possible, advise all aircraft stations affected when the false and deceptive instructions or clearances are no longer being transmitted.

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.

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.

## 6.7 TRANSPONDERCODES IM NOTFALL

Folgende SSR-Codes sind, wenn möglich, im entsprechenden Fall zu schalten.

7700 Notfall  
7600 Funkausfall  
7500 Widerrechtlicher Eingriff

## 6.7 TRANSPONDER CODES IN CASE OF EMERGENCY

If possible, following SSR codes are to be selected, as appropriate:

7700 emergency  
7600 radio communication failure  
7500 acts of unlawful interference

# 7 REDEWENDUNGEN

# 7 PHRASES

## 7.1 ANWENDUNG

## 7.1 APPLICATION

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. Für die Bewegung von Fahrzeugen auf den Manövrierflächen wird die gleiche Phraseologie verwendet wie für Luftfahrzeuge, ausgenommen sind Rollanweisungen. In diesem Fall wird die Redewendung „ROLLEN SIE“ durch „FAHREN SIE“ oder „FREI BIS/ZUM/ZUR“ ersetzt.
  5. Fettgedruckte Teile der Sprechgruppen sind grundsätzlich anzuwendende Standardsprechgruppen.
  6. Wörter in eckigen Klammern [...] sind, wenn notwendig oder sinnvoll, zusätzlich zu verwenden.
  7. Die Wörter in runden Klammern (...) sind durch die entsprechenden Angaben (Höhe, Ort oder Zeit) zu ersetzen
1. All phrases shall be used in conjunction with call signs (aircraft, ground vehicle, ATC or other) though as appropriate. In order that the phraseologies are easily readable call signs have been omitted.
  2. This chapter includes phrases for use by pilots, ATS personnel and other ground 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. 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" or "CLEARED TO" shall be substituted for the word "TAXI" when communicating with vehicles.
  5. Bold-typed parts of phraseologies are to be used as mandatory standards.
  6. Words in square parentheses [...] indicate optional additional words or information that may be necessary in specific instances.
  7. 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.

- |  |   |
|--|---|
| <p>8. Folgende Abkürzungen werden verwendet:<br/>L: Luftfahrzeugfunkstelle<br/>B: Bodenfunkstelle</p>  | <p>8. Following abbreviations are used:<br/>A: Aircraft radio station<br/>G: Ground radio station</p>   |
| <p>9. 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.</p> <p>Spezielle Redewendungen für Instrumentenflüge finden Sie in den jeweiligen Abschnitten.</p>  | <p>9. VFR and IFR phraseologies can't be strictly separated from each other. Most of the phraseologies are in English. German phraseologies indicate that these parts are also applicable for VFR flights.</p> <p>Special phraseologies for IFR flights may be found in the relevant chapters.</p>  |
| <p>10. 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.</p> | <p>10. 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.</p>         |
| <p>11. Folgende Wörter können ausgelassen werden, vorausgesetzt, es entsteht dadurch kein Missverständnis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) BODEN in Bezug zu Bodenwind</li> <li>b) DEGREES in Bezug auf Radarsteuerkurse</li> <li>c) SICHT, WOLKEN und HÖHE in Wetterberichten</li> <li>d) HEKTOPASKALS bei Übermittlung von Höhenmessereinstellungen</li> </ul>   | <p>11. Following words may be omitted provided no misunderstanding exists:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) SURFACE in regard to surface wind</li> <li>b) DEGREES in regard to radar headings</li> <li>c) VISIBILITY, CLOUDS and ALTITUDES in metreports</li> <li>d) HECTOPASCALS in regard to altimeter settings</li> </ul> |
| <p>12. Zurücklesepflichtige Redewendungen und Phrasen müssen mit dem Rufzeichen der wiederholenden Funkstelle beendet werden, das gilt auch für die Streckenfreigabe.</p>  | <p>12. Read backs shall be terminated by the aircraft's call sign. This is valid also for the standard routing clearance.</p>   |
| <p>13. Beim Zurücklesen von Freigaben und Anweisungen erwartet ATC die sofortige Durchführung, was durch Verwendung des Gerundiums angezeigt wird:</p> <p>B: STEIGEN/SINKEN SIE AUF FL 180<br/>L: STEIGE/SINKE AUF FL 180<br/>B: FLIEGEN SIE STEUERKURS 230<br/>B: FLIEGE STEUERKURS 230</p>   | <p>13. Upon read back ATC expects immediate execution of the clearance which shall be indicated by read back in gerund form:</p> <p>G: CLIMB/DESCEND FL180<br/>A: CLIMBING/DESCENDING FL 180<br/>G: TURN LEFT/RIGHT HEADING 230<br/>A: TURNING LEFT/RIGHT HEADING 230</p>   |
| <p>14. Die Anweisung</p> <p>B: RUFEN SIE WIEN TURM 118.100 wird mit</p> <p>L: RUFEN SIE WIEN TURM 118.100 beantwortet; das sofortige Umschalten wird erwartet.</p>   | <p>14. The instruction</p> <p>G: CONTACT WIEN TOWER 118.100 is answered by<br/>A: CONTACT WIEN TOWER 118.100 and immediate change of frequency is expected.</p>   |

15. 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.*
16. 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
17. 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.
18. Auf Deutsch nicht relevant, da Anweisungen zur  
Änderung von Flughöhen immer folgendermaßen  
übermittelt werden.
- STEIGEN/SINKEN SIE AUF 2000 FUSS  
STEIGEN/SINKEN SIE AUF FLUGFLÄCHE 110
19. 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
15. 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.*
16. 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
17. The word TAKE OFF may only be used to transmit  
the take off clearance or to cancel the take off  
clearance respectively. In all other situations  
regarding the take off the word DEPARTURE shall  
be transmitted.
18. Instructions to change levels are normally  
transmitted as follows:
- CLIMB/DESCEND [TO] 2000 FEET  
CLIMB/DESCEND [TO] FLIGHT LEVEL 110  
In cases of misunderstandings of flight levels  
however, the word TO must be transmitted.
19. Parallel runways are specified as  
e.g. 03 LEFT, 03 CENTER or 03 RIGHT
- G: OE-ABC... RUNWAY 03 CENTER CLEARED  
TO LAND



## BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1. **Beweglicher Flugfunkdienst:**  
Ist ein Funkdienst zwischen Bodenfunkstellen und Luftfahrzeugfunkstellen untereinander, an dem auch Funkstellen von Rettungsfahrzeugen teilnehmen können, ebenso wie selbsttätige Notsender auf den dafür bezeichneten Frequenzen.
2. **Bodenfunkstelle:**  
Ist eine ortsfeste Funkstelle des beweglichen Flugfunkdienstes. In bestimmten Fällen kann sich eine Bodenfunkstelle zum Beispiel an Bord eines Schiffes oder auf einer Plattform auf dem Meer befinden.
3. **Luftfahrzeugfunkstelle:**  
Ist eine Funkstelle des beweglichen Flugfunkdienstes an Bord eines Luftfahrzeuges, die nicht Funkstelle eines Rettungsfahrzeuges ist.
4. **Flugfunkverkehr:**  
Ist ein Zweiwegverkehr zwischen Luftfahrzeugfunkstellen und Bodenfunkstellen.
5. **Boden-Bord Funkverkehr:**  
Ist ein Einwegverkehr zwischen Bodenfunkstellen und Luftfahrzeugfunkstellen.
6. **Bord-Bord Funkverkehr: (INTERPILOT)**  
Ist ein Zweiwegverkehr zwischen Luftfahrzeugfunkstellen auf einem dafür besonders festgelegten Bord-Bord Kanal, um Luftfahrzeugfunkstellen über dem Ozean und entlegenen Gegenden, außerhalb der Reichweite von UKW-Bodenstationen, den Austausch notwendiger betrieblicher Informationen und der Behebung betrieblicher Probleme zu ermöglichen.

## 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 from aircraft stations to 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.

## Inhaltsverzeichnis/ Contents

1. Kontrollierte Flugplätze/ Controlled aerodromes	Seite/page 34
2. Flugplätze ohne Flugverkehrskontrolle/ Aerodromes without air traffic control	Seite/page 48
3. Diverse Flugplatzphraseologie/ Miscellaneous aerodrome phraseology	Seite/page 50
4. Allgemeine Phraseologie für die Flugabwicklung/ General flight handling phraseology	Seite/page 56
5. Zusätzliche Phraseologie für Instrumentenflüge und Radardienste/ Additional phraseologies for IFR flights and radar services	Seite/page 72
6. Sonderfälle im Sprechfunk/ Contingency phraseology	Seite/page 88
7. Military phraseology	Seite/page 92

## PHRASEOLOGIE

### 1 KONTROLLIERTE FLUGPLÄTZE

#### 1.1 AM BODEN

##### 1.1.1 Zeitvergleich und Flugplatzdaten für abfliegende LFZ

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

##### 1.1.1.1 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 Rollinformationen (VFR) übermittelt werden - bzw. beim Einholen der Streckenfreigabe, wenn diese von einer anderen Stelle (z.B. WIEN DELIVERY) übermittelt wird.

##### 1.1.2 Schleppzugverfahren

L: **ERBITTE SCHLEPP** [(Luftfahrtgesellschaft)] (LFZ-Type) **VON** (Position) **ZU** (Position)  
B: **SCHLEPP GENEHMIGT ÜBER** (Strecke)  
B: **HALTEN SIE POSITION**  
B: **STAND BY**

##### 1.1.3 bleibt frei

##### 1.1.4 bleibt frei

## PHRASEOLOGY

### 1 CONTROLLED AERODROMES

#### 1.1. ON GROUND

##### 1.1.1 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]

##### 1.1.1.1 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.

##### 1.1.2 Towing procedures

A: **REQUEST TOW** [(company name)] (a/c type) **FROM** (location) **TO** (location)  
G: **TOW APPROVED VIA** (specific routing to be followed)  
G: **HOLD POSITION**  
G: **STAND BY**

##### 1.1.3 Starting procedures

A: [(a/c location)] **REQUEST START UP, INFORMATION** (ATIS designator)  
G: **START UP APPROVED**  
G: **STAND BY FOR START UP** (reason)  
G: **NEGATIVE START UP** (reason)  
G: [**EXPECT**] **START UP AT** (time)/**IN** (number) **MINUTES**  
G: [**EXPECT DEPARTURE AT** (time)/**IN** (number) **MINUTES**] **START UP AT OWN DISCRETION**  
G: **REPORT READY FOR START UP**

##### 1.1.4 Pushback/power back procedures

G: [**ARE YOU**] **READY FOR PUSH BACK/POWER BACK**  
A: **READY FOR PUSH BACK/POWER BACK**  
A: [(a/c location)] **REQUEST PUSHBACK/POWER BACK**  
G: **PUSHBACK/POWER BACK APPROVED**  
G: **NEGATIVE PUSH BACK/POWER BACK**  
G: **STAND BY**  
G: **EXPECT** (number) **MINUTES DELAY** [DUE TO (reason)]  
A: **COMMENCING PUSH BACK/POWER BACK**  
A: **PUSH BACK/POWER BACK COMPLETED**  
G: **STOP PUSH BACK/POWER BACK**

## 1.1.5 Rollverfahren

- 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 DEN]
- **ERSTEN/ZWEITEN/PASSENDEN ROLLWEG**
  - [SCHARF/HALB] **LINKS/RECHTS**
  - **GERADEAUS**
- B: **ROLLEN SIE** [VON (Standort)] **ZU** (Standort) [ÜBER (Strecke)]
- B: **ROLLEN SIE ÜBER** (Strecke)
- B: **ROLLEN SIE VORSICHTIG**
- B: **BESCHLEUNIGEN SIE ROLLEN** (Begründung)
- L: **BESCHLEUNIGE**
- B: [VORSICHT] **ROLLEN SIE LANGSAMER** (Begründung)
- L: **ROLLE LANGSAMER**
- B: **FOLGEN SIE DEM EINWINKER** [FAHRZEUG]

## 1.1.5.1 Hubschrauber

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

## 1.1.5.2 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 und Position des Verkehrs)
- L: **VERKEHR** (LFZ-Type) **IN SICHT**
- B: **ROLLEN SIE HINTER** (Beschreibung und Position des Verkehrs)
- B: **WENN FREI VON** (Beschreibung und Position des Verkehrs)

## 1.1.5.3 Zurückrollen

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

## 1.1.5.4 Halten am Boden/auf den Manövrierflächen

- 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.

## 1.1.5 Taxi procedures

- 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 (specific route to be followed)]
- 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 WITH CAUTION**
- G: **EXPEDITE TAXI** (reason)
- A: **EXPEDITING**
- G: [CAUTION] **TAXI SLOWER** (reason)
- A: **SLOWING DOWN**
- G: **FOLLOW MARSHALLER** [CAR]

## 1.1.5.1 For helicopter operations

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

## 1.1.5.2 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)

## 1.1.5.3 Backtrack

- A: **REQUEST BACKTRACK RUNWAY** (number)
- G: **BACKTRACK RUNWAY** (number) **APPROVED**
- G: **BACKTRACK RUNWAY** (number)

## 1.1.5.4 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.

## 1.1.5.5 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]  
 B: **ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE** (Nummer), **ÜBER** (Strecke), **ÜBERQUEREN SIE PISTE** (Nummer)  
 L: [HABE] **PISTE** [(Nummer)] **VERLASSEN**

## 1.1.6 Vor dem Abflug: Abfluganweisungen

## 1.1.6.1 VFR-Streckenfreigabe

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

## 1.1.6.2 bleibt frei

## 1.1.6.3 Zusätzliche Anweisungen

- B: **FREI** [GEGEBEN] **NACH** (Freigabegrenze) [ÜBER (Strecke)]

## 1.1.6.4 Anweisungen für nach dem Start, übermittelt vor dem Abflug

- L: **ERBITTE RECHTS/LINKS KURVE** [NACH DEM ABFLUG]  
 B: **NACH DEM ABFLUG** (Anweisungen)  
 B: **NACH DEM ABFLUG FLIEGEN SIE STEUERKURS** (drei Ziffern)  
 B: **NACH DEM ABFLUG DREHEN SIE RECHTS/LINKS** (Anweisungen)  
 B: **LINKS/RECHTS KURVE NACH DEM ABFLUG**  
 B: **NACH DEM ABFLUG STEIGEN SIE** (Anweisungen)  
 B: [NACH DEM ABFLUG] **RECHTS/LINKS KURVE STEUERKURS** (drei Ziffern)  
 B: [NACH DEM ABFLUG] **BLEIBEN SIE IN PISTENRICHTUNG**

## 1.1.7 Rollen zum Abflugpunkt

- B: **ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Nummer) [DORT HALTEN]  
 B: **ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Nummer), **BEREITHALTEN FÜR SOFORTABFLUG**

## 1.1.7.1 Mehrfaches Rollen zum Abflugpunkt

- B: **ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Nummer), **KREUZUNG** (Nummer) **DORT HALTEN** (zu beachtender Verkehr)

## 1.1.5.5 To cross a runway

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

## 1.1.6 Prior departure: departure instructions

## 1.1.6.1 VFR departure clearance

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

## 1.1.6.2 IFR departure route clearance:

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

Note: For detailed information about standard instrument departure route clearances see 5.1.1.1

## 1.1.6.3 Additional instructions

- 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**

## 1.1.6.4 Turn or climb instructions after departure, transmitted before departure

- A: **REQUEST RIGHT/LEFT TURN** [AFTER DEPARTURE]  
 G: **AFTER DEPARTURE** (instructions)  
 G: **AFTER DEPARTURE FLY HEADING** (three digits)  
 G: **AFTER DEPARTURE TURN RIGHT/LEFT** (instructions)  
 G: **LEFT/RIGHT TURN AFTER DEPARTURE**  
 G: **AFTER DEPARTURE CLIMB** (instructions)  
 G: [AFTER DEPARTURE] **TURN RIGHT/LEFT HEADING** (three digits)  
 G: [AFTER DEPARTURE] **CONTINUE RUNWAY HEADING**

## 1.1.7 Clearance to enter runway

- G: **LINE UP RUNWAY** (number) [AND WAIT]  
 G: **LINE UP RUNWAY** (number) **PREPARE FOR IMMEDIATE DEPARTURE**

## 1.1.7.1 Multiple line up

- G: **LINE UP RUNWAY** (number) **AND WAIT INTERSECTION** (number), (essential traffic information)



## 1.1.8 Konditionelle Freigaben

- 1.1.8.1 Eine konditionelle Freigabe darf nur übermittelt werden, wenn Flugzeugbesatzung und Fluglotse das die konditionelle Freigabe verursachende LFZ oder Fahrzeug sehen. Dieses muss als erstes vor dem LFZ, das die konditionelle Freigabe erhält, passieren.

Eine konditionelle Freigabe muss folgende Elemente in der angegebenen Reihenfolge enthalten:

1. LFZ-Kennung
2. Bedingung
3. Freigabe, und
4. kurze Wiederholung der Bedingung

- B: **HINTER** (Beschreibung des Verkehrs) (Position des Verkehrs) **ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Nummer) [KREUZUNG (Nummer)] **DAHINTER** [DORT HALTEN] [VORSICHT TRIEBWERKSSTRAHL/PROPELLERSTRAHL]
- B: **HINTER** (Beschreibung des Verkehrs) (Position des Verkehrs) **ÜBERQUEREN SIE PISTE** (Nummer) **DAHINTER** [VORSICHT TRIEBWERKSSTRAHL/PROPELLERSTRAHL]
- B: **HINTER** (Beschreibung des Verkehrs) (Position des Verkehrs) **ÜBERQUEREN SIE PISTE** (Nummer), **KREUZUNG** (Nummer) **DAHINTER**

## 1.1.8.2 Zurücklesen einer konditionellen Freigabe

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

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

## 1.1.8.3 Bestätigung einer (konditionellen) Freigabe

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

## 1.1.9 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)

## 1.1.10 Abflug von einer Kreuzung

- L: **ERBITTE ABFLUG VON PISTE** (Nummer) **KREUZUNG** (Nummer)
- B: **GENEHMIGT, ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE** (Nummer), **KREUZUNG** (Nummer)
- B: **NEGATIV, ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE** (Nummer), [KREUZUNG (Nummer)]
- B: **MELDEN SIE OB ABFLUG VON PISTE** (Nummer) **KREUZUNG** (Nummer) **MÖGLICH IST**
- B: **VERKÜRZTE VERFÜGBARE STARTLAUFSTRECKE PISTE** (Nummer) **VON KREUZUNG** (Nummer), (Zahl) **METER**

## 1.1.11 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.

## 1.1.8 Conditional clearances

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

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

1. a/c identification
2. condition
3. clearance, and
4. brief reiteration of the condition

G: **BEHIND** (description of traffic) (position of traffic) **LINE UP RUNWAY** (number) [INTERSECTION (number)]  
**BEHIND** [AND WAIT] [CAUTION JET BLAST/PROPELLER SLIPSTREAM]

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

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

## 1.1.8.2 Acknowledgement of a conditional clearance

A: **BEHIND** (description of traffic) (position of traffic) **LINING UP RUNWAY** (number) [INTERSECTION (number)]  
**BEHIND**

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

## 1.1.8.3 Confirmation or otherwise of the read back of (conditional) clearance

G: [CLEARANCE] **CORRECT**

G: [THAT IS] **CORRECT**

G: **NEGATIVE** [I SAY AGAIN] (as appropriate)

## 1.1.9 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)

## 1.1.10 Intersection take off

A: **REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY** (number) **INTERSECTION** (number)

G: **APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY** (number) **INTERSECTION** (number)

G: **NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY** (number), [INTERSECTION (number)]

G: **ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY** (number) **INTERSECTION** (number)

G: **REDUCED TAKE OFF RUN AVAILABLE RUNWAY** (number) **FROM INTERSECTION** (number), (number)  
**METRES**

## 1.1.11 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.

## 1.1.11.1 Wenn der Startfreigabe noch nicht nachgekommen wurde

- B: **STARTEN SIE SOFORT ODER VERLASSEN SIE DIE PISTE** [(Anweisungen)]  
 L: **STARTE** [SOFORT]  
 L: **VERLASSE PISTE** [ÜBER (Strecke)]  
 B: **STARTEN SIE SOFORT ODER HALTEN SIE AM ROLLHALT**  
 L: **HALTE** [AM ROLLHALT]

## 1.1.11.2 Streichen einer Startfreigabe

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

## 1.1.11.3 Startabbruch, nachdem ein LFZ den Startlauf bereits begonnen hat

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

## 1.1.12 Abflug für Hubschrauber

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

## 1.2 NACH DEM ABFLUG/IN DER LUFT

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

## 1.2.1 Anweisungen für Steigen und Richtungsänderungen nach dem Abflug

- L: **ERBITTE RECHTS/LINKS KURVE**  
 B: **LINKS/RECHTS KURVE GENEHMIGT/NEGATIV**  
 B: **WARTEN SIE AUF LINKS/RECHTS KURVE**  
 L: **LINKS/RECHTS KURVE NICHT MÖGLICH**  
 B: **NACH ÜBER/DURCH FLIEGEN VON** (Höhe, Position) (Anweisungen)  
 B: **BLEIBEN SIE IN PISTENRICHTUNG** (Anweisungen)  
 B: **STEIGEN SIE GERADEAUS** (Anweisungen)  
 B: **STEIGEN SIE IN PISTENRICHTUNG** (Anweisungen)  
 B: **FREIGEgeben ÜBER** (Strecke)  
 B: **FREIGEgeben NACH** (Freigabegrenze) [ÜBER (Strecke)]

## 1.2.2 Einflug in/Durchflug durch die Kontrollzone/den kontrollierten Luftraum/SRA

- L: [(LFZ-Type)] [VFR] (Standort)(Höhe) **INFORMATION** (ATIS-Kennbuchstabe) **ZUR LANDUNG/ZUM TIEFANFLUG/ZUM AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN**  
 B: **FLIEGEN SIE IN DIE KONTROLLZONE** [SONDERSICHTFLUG/NACHTSICHTFLUG] **ÜBER** [VFR] (Strecke) [(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 KONTROLLIERTEN LUFTRAUM/SRA ÜBER** (Strecke) [(Höhe)]  
 B: **FLIEGEN SIE IN/DURCH DIE KONTROLLZONE/DEN KONTROLLIERTEN LUFTRAUM/SRA** [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 verpflichtend das ATIS abzuhören.

1.1.11.1 When take off clearance has not been complied with

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

1.1.11.2 To cancel a take off clearance

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

1.1.11.3 To stop a take off after an a/c has commenced take off roll

- G: **STOP IMMEDIATELY** [(repeat a/c call sign) STOP IMMEDIATELY]  
 A: **STOPPING**

1.1.12 Departure for helicopter operations

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

1.2 AFTER DEPARTURE/IN AIR

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

1.2.1 Turn or climb instructions after take off

- A: **REQUEST RIGHT/LEFT TURN**  
 G: **LIFT/RIGHT TURN APPROVED/NEGATIVE**  
 G: **STAND BY FOR LEFT/RIGHT TURN**  
 A: **UNABLE LEFT/RIGHT TURN**  
 G: **AFTER OVERFLYING/PASSING** (altitude, position) (instructions)  
 G: **CONTINUE RUNWAY HEADING** (instructions)  
 G: **CLIMB STRAIGHT AHEAD** (instructions)  
 G: **CLIMB ON RUNWAY HEADING** (instructions)  
 G: **CLEARED VIA** (route)  
 G: **CLEARED TO** (clearance limit) [VIA (route)]

1.2.2 Entering/crossing control zone/controlled airspace/SRA

- 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/SRA VIA** (route) [(level)]  
 G: **ENTER/CROSS CONTROL ZONE/CONTROLLED AIRSPACE/SRA** [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.

## 1.2.3 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)]**

## 1.2.4 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**

## 1.2.5 Verzögerungs-/Warteverfahren

B: **KREISEN SIE ÜBER DEM FLUGPLATZ**B: **KREISEN SIE RECHTS/LINKS [ÜBER GEGENWÄRTIGER POSITION] (Grund)**B: **WARTEN SIE ÜBER (Position) (Grund [IN (Zahl) FUSS oder FLUGFLÄCHE (Zahl)]) [ERWARTEN SIE FREIGABE UM (Zeit) UHR/IN (Ziffer(n)) MINUTE[N]]**B: **MACHEN SIE EINEN VOLLKREIS [NACH RECHTS/LINKS]((Grund))**B: **FLIEGEN SIE NOCH EINE [RECHTS] PLATZRUNDE**L: **WARTE**

## 1.2.6 Meldungen in der Platzrunde

B: **MELDEN SIE**

- [ÜBER] (Position)
- [RECHTEN] GEGENANFLUG
- [RECHTEN] QUERANFLUG
- KURZEN/LANGEN ENDANFLUG
- DREI MEILEN ENDANFLUG

L: [POSITION] (Position)

- [RECHTER] GEGENANFLUG
- [RECHTER] QUERANFLUG
- KURZER/LANGER ENDANFLUG
- DREI MEILEN ENDANFLUG

## 1.2.7 Freigaben zum Aufsetzen und Durchstarten, Tiefanflug, tiefen Vorbeiflug

L: **ERBITTE AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN/TIEFANFLUG/TIEFEN VORBEIFLUG [(Grund)]**L: **ERBITTE ABBRUCH (Grund)**B: **WIND (Zahl) GRAD (Zahl) KNOTEN PISTE (Nummer) FREI ZUM AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN/TIEFANFLUG/TIEFEN VORBEIFLUG [(Anweisungen)]**B: **FREI ZUM ABBRUCH [(Anweisungen)]**

## 1.2.8 Identifizierung

B: **SCHALTEN SIE LANDESCHEINWERFER EIN**B: **BESTÄTIGEN SIE DURCH BEWEGEN DER QUERRUDER/DES SEITENRUDERS**B: **BESTÄTIGEN SIE DURCH WACKELN**B: **BESTÄTIGEN SIE DURCH BLINKEN MIT DEN LANDESCHEINWERFERN**

## 1.2.3 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)]

## 1.2.4 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 MISSED APPROACH]G: **CONTINUE** [RIGHT [HAND]] **DOWNWIND/BASE/FINAL**G: **TURN** [RIGHT [HAND]] **BASE/FINAL**

## 1.2.5 Delaying manoeuvres

G: **CIRCLE THE AERODROME**G: **ORBIT RIGHT/LEFT** [FROM PRESENT POSITION] (reason)G: **HOLD OVER** (position) (reason) [IN (number) FEET or LEVEL (number)] [EXPECT FURTHER CLEARANCE AT/IN (number) MINUTE[S]]G: **MAKE A THREE SIXTY** [TURN RIGHT/LEFT (reason)]G: **MAKE ANOTHER** [RIGHT [HAND]] [TRAFFIC] **CIRCUIT**A: **HOLDING**

## 1.2.6 Reports in the traffic circuit

G: **REPORT**

- [OVER] (position)
- [RIGHT [HAND]] **DOWNWIND**
- [RIGHT [HAND]] **BASE**
- **SHORT/LONG FINAL**
- **THREE MILES FINAL**

A: [POSITION] (position)

- [RIGHT [HAND]] **DOWNWIND**
- [RIGHT [HAND]] **BASE**
- **SHORT/LONG FINAL**
- **THREE MILES FINAL**

## 1.2.7 Clearances for touch and go, low approach, low pass

A: **REQUEST TOUCH AND GO/LOW APPROACH/LOW PASS** [(reasons)]A: **REQUEST BRAKE OFF** (reasons)G: **WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS RUNWAY** (number) **CLEARED TOUCH AND GO/LOW APPROACH/LOW PASS** [(instructions)]G: **CLEARED BRAKE OFF** [(instructions)]

## 1.2.8 Identification of aircraft

G: **SHOW LANDING LIGHTS**G: **ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS/RUDDER**G: **ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS**G: **ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS**

## 1.2.9 Landeeinteilung

- B: **LANDENUMMER** (Nummer) **HINTER** (LFZ-Type) (Standort) (Höhe)  
 B: **LANDENUMMER** (Nummer) **FOLGEN SIE** (LFZ Type und Position)  
 B: **VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN** [VON GERADE STARTENDER/LANDENDER (LFZ-Type)]  
 B: **HALTEN SIE SELBST ABSTAND**

## 1.2.10 Landefreigabe

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

## 1.2.10.1 Für Hubschrauber

- B: **WIND** (Zahl) **GRAD** (Zahl) **KNOTEN PISTE** (Nummer)/**HELIPAD** (Standort) **LANDUNG FREI**  
 B: **WIND** (Zahl) **GRAD** (Zahl) **KNOTEN** (Standort) **LANDUNG NACH EIGENEM ERMESSEN**

## 1.2.11 Fehlanflug

- B: **STARTEN SIE DURCH** [(Anweisungen)] (Grund)  
 L: **STARTE DURCH** [(Anweisungen)]  
 B: **SETZEN SIE ANFLUG FORT** [ERWARTEN SIE EINEN MÖGLICHEN ABBRUCH]

## 1.3 NACH DER LANDUNG

## 1.3.1 Verlassen der Piste

- B: **VERLASSEN SIE PISTE** [(Nummer)] [**ÜBER** (Strecke)]  
 L: **VERLASSE PISTE** [(Nummer)]  
 B: **MELDEN SIE PISTE VERLASSEN**  
 L: [**HABE**] **PISTE** [(Nummer)] **VERLASSEN**  
 B: **BESCHLEUNIGEN SIE DAS VERLASSEN** [PISTE (Nummer)] [(Begründung)]  
 L: **BESCHLEUNIGE**  
 B: **ROLLEN/DREHEN/VERLASSEN SIE ERSTE(N)/ZWEITE(N)/PASSENDE(N) NACH LINKS/RECHTS**  
 B: **RUFEN SIE** (Name der Bodenfunktelle) **ROLLKONTROLLE** (Frequenz)  
 B: **NACH VERLASSEN DER PISTE RUFEN SIE** (Name der Bodenfunktelle) **ROLLKONTROLLE** (Frequenz)  
 B: **ROLLEN SIE**
  - **ZUM TERMINAL** [(Nummer)]
  - **ZUR PARKPOSITION** (Nummer)
  - **ZUM ABSTELLPLATZ** (Nummer)
  - **ZUR ALLGEMEINEN LUFTFAHRT**
  - **ZU** (Position)
 L: **ERBITTE LANDEZEIT**  
 B: **LANDEZEIT** (Zeit)

## 1.2.9 Landing sequences

- G: **NUMBER** (number) **BEHIND** (type of a/c) (position) (level)  
 G: **NUMBER** (number) **FOLLOW** (a/c type and position)  
 G: **CAUTION WAKE TURBULENCE** [FROM ARRIVING/DEPARTING] (type of a/c)  
 G: **MAINTAIN OWN SEPARATION**

## 1.2.10 Landing clearance

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

## 1.2.10.1 For helicopters

- G: **WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS RUNWAY** (number)/**HELIPAD** (location on aerodrome) **CLEARED TO LAND**  
 G: **WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS** (position) **LAND OWN DISCRETION**

## 1.2.11 Missed approach

- G: **GO AROUND** [(instructions)] (reason)  
 A: **GOING AROUND** [(instructions)]  
 G: **CONTINUE APPROACH** [PREPARE FOR POSSIBLE MISSED APPROACH]

## 1.3 AFTER LANDING

## 1.3.1 Runway vacating

- G: **VACATE RUNWAY** [(number)] [VIA (route)]  
 A: **VACATING RUNWAY** [(number)]  
 G: **REPORT RUNWAY VACATED**  
 A: **RUNWAY** [(number)] **VACATED**  
 G: **EXPEDITE VACATING** [RUNWAY (number)] [(reason)]  
 A: **EXPEDITING**  
 G: **TAKE/TURN/VACATE FIRST/SECOND/CONVENIENT LEFT/RIGHT**  
 G: **CONTACT** (designator) **GROUND** (frequency)  
 G: **WHEN VACATED CONTACT** (designator) **GROUND** (frequency)  
 G: **TAXI TO**
  - **TERMINAL** [(number)]
  - **POSITION** (number)
  - **STAND/GATE** (number)
  - **GENERAL AVIATION AREA** (position)
  - (position)
 A: **REQUEST LANDING TIME**  
 G: **LANDING TIME** (time)/**ON GROUND** (time)



## 2 FLUGPLÄTZE OHNE FLUGVERKEHRSKONTROLLE

### 2.1 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 Positionsmeldungen dienen auch als Unterstützung für andere Piloten - um den Flugverkehr in der Nähe des nicht kontrollierten Flugplatzes ausmachen und beobachten zu können.

#### 2.1.1 Rollen

L: **ERBITTE ROLLINFORMATION** [VON HALLE/ABSTELLPLATZ][ZU HALLE/ABSTELLPLATZ]  
B: **ROLLEN SIE ÜBER** (Strecke)

#### 2.1.2 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)

#### 2.1.3 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**

#### 2.1.4 Verlassen der Frequenz

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

#### 2.1.5 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**  
B: **ERBITTE LANDEZEIT**  
B: **LANDEZEIT** (Zeit)

## 2 AERODROMES WITHOUT AIR TRAFFIC CONTROL

### 2.1 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.

#### 2.1.1 Taxiing

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

#### 2.1.2 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)]

#### 2.1.3 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**

#### 2.1.4 Leaving frequency

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

#### 2.1.5 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)

### 3 DIVERSE FLUGPLATZPHRASEOLOGIE

#### 3.1 WETTERERSCHEINUNGEN UND FLUGPLATZZUSTAND

##### 3.1.1 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**  
A: **ERBITTE FLUGPLATZWETTER** (Ort)  
B: **DERZEITIGES WETTER** (Informationen)  
B: **MET REPORT** (Ort) (Zeit) (Angaben)  
B: **NOSIG/KEINE MARKANTE ÄNDERUNG**

##### 3.1.2 Wind

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

##### 3.1.3 Sicht

- B: **SICHT** (Ziffern) **METER/KILOMETER** [(Richtung)]  
B: **VERTIKALSICHT** (Zahl) **FUSS**

Anmerkung: 9999 wird übermittelt als:

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

##### 3.1.4 Wolken

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

Anmerkung: CAVOK wird als KAV-O-KEI ausgesprochen.

##### 3.1.5 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)

### 3 MISCELLANEOUS AERODROME PHRASEOLOGY

#### 3.1 WEATHER AND AERODROME CONDITIONS

##### 3.1.1 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**

##### 3.1.2 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**

##### 3.1.3 Visibility

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

Note: 9999 is transmitted as follows:

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

##### 3.1.4 Clouds

- G: [CLOUD] (amount [(type)] and height of base)
  - FEW: **FEW**
  - SCT: **SCATTERED**
  - BKN: **BROKEN**
  - OVC: **OVERCAST**
  - NSC: **NIL SIGNIFICANT CLOUDS**
  - or:
  - SKC: **SKY CLEAR**
- G: **CAVOK**

Note: CAVOK pronounced CAV-O-KAY.

##### 3.1.5 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)

## 3.1.6 Pistensichtweite

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

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

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

## 3.1.7 Pistenzustand

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

## 3.1.7.1 Belag

- B: **PISTE/ROLLWEGE** (Nummer)  
**TROCKEN**  
**NASS**  
**FEUCHT**  
**ÜBERFLUTET** [(Tiefe)]  
**SCHNEE/EIS GERÄUMT** [(geräumte Länge und Weite, wenn notwendig)]  
**GLATT**  
**GESTREUT**  
**GESPRÜHT**  
**BEHANDELT**  
**GESPERRT**  
**AUFGEWEICHT**  
**UNEVEN**  
**BEDECKT MIT** [FLECKEN VON]  
**TROCKENEM SCHNEE**  
**NASSEM SCHNEE**  
**GEPRESSTEM SCHNEE**  
**MATSCH**  
**GEFRORENEM MATSCH**  
**PFÜTZEN**  
**EIS**  
**DARUNTER EIS**  
**EIS UND SCHNEE**  
**SCHNEEWEHEN**  
**GEFRORENEN RILLEN UND HÖCKERN**  
 B: (Teil der Bewegungsfläche) **FEUCHT/NASS/ÜBERFLUTET/SAUBER UND TROCKEN/GLATT**  
 B: **PFÜTZEN AUF** (Teil der Bewegungsfläche)  
 B: **SCHNEEWÄLLE** (Höhenangabe) [LINKS/RECHTS VON] (Teil der Bewegungsfläche)  
 B: **SPRÜHEN IM GANG**  
 B: **BEDECKUNG** (Nummer) **PROZENT**  
 B: **PISTENBEFEUERUNG VERDECKT**  
 B: **GEREINIGTE LÄNGE/BREITE** (Nummer) **METER**  
 B: **MITTLERE BELAGSSTÄRKE BIS** (Nummer) **MILLIMETER**

## 3.1.6 Runway visual range

- G: **RUNWAY VISUAL RANGE/RVR RUNWAY** (number) (distance) **METRES**  
 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**

## 3.1.7 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)

## 3.1.7.1 Surface contamination

- G: **RUNWAY/TAXIWAY** (number)  
**DRY**  
**WET**  
**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**  
**COMPACTED SNOW**  
**SLUSH**  
**FROZEN SLUSH**  
**WATER PATCHES**  
**ICE**  
**ICE UNDERNEATH**  
**ICE AND SNOW**  
**SNOWDRIFTS**  
**FROZEN RUTS AND RIDGES**  
 G: (part of movement area) **DAMP/WET/FLOODED/CLEAR AND DRY/SLIPPERY**  
 G: **WATER PATCHES ON** (part of movement area)  
 G: **SNOW WALLS** (height as applicable) [LEFT/RIGHT OF] (part of movement area)  
 G: **SPRAYING IN PROGRESS**  
 G: **CONTAMINATION** (number) **PERCENT**  
 G: **RUNWAY LIGHTS OBSCURED**  
 G: **CLEANED LENGTH/WIDTH** (number) **METERS**  
 G: **MEAN DEPTH UP TO** (number) **MILLIMETRES**

## 3.1.7.2 Bremswirkung

- B: **BREMSWIRKUNG GUT/MITTEL BIS GUT/MITTEL/MITTEL BIS SCHLECHT/SCHLECHT** [BREMSKOEFFIZIENT (Messgerät und Wert)]
- B: **BREMSWIRKUNG GEMELDET VON** (LFZ-Type oder andere Informationsquelle) **UM** (Zeit) **GUT/MITTEL/SCHLECHT**
- B: **BREMSWIRKUNG** [(Ort)] [(verwendetes Messgerät)] **PISTE** (Nummer) [TEMPERATUR [[MINUS]] (Zahl)] **WAR**(Wert) **UM** (Zeit)
- B: **BREMSKOEFFIZIENT UM** (Zeit) **PISTE** (Nummer) (Wert) **MESSUNG DURCH** [(verwendetes Messgerät)]

## 3.2 VERSCHIEDENES

## 3.2.1 Bauarbeiten

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

## 3.2.2 Betriebszustand von Sicht- und anderen Anflughilfen

- B: (Beschreibung der Sicht- oder anderer Anflughilfe) **PISTE** (Nummer) (Beschreibung der Mängel)
- B: (Art) **BEFEUERUNG** (Betriebszustand)
- B: **PISTENMITTELLINIENBEFEUERUNG**  
**AUFSETZZONENBEFEUERUNG**  
**PISTENRANDBEFEUERUNG**  
**ERSTER/ZWEITER/DRITTER TEIL DER PISTENRANDBEFEUERUNG**  
**ROLLWEGRANDBEFEUERUNG**  
**ROLLWEGMITTELLINIENBEFEUERUNG**  
**UMGRENZUNGSMARKERBEFEUERUNG**  
**AUSGEFALLEN**
- B: **NOTSTROM NICHT VERFÜGBAR**

## 3.2.3 bleibt frei

## 3.2.4 Warnungen

## 3.2.4.1 Allgemeine Warnung

- B: **VORSICHT** (nähere Angaben)

## 3.2.4.2 Vögel

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

## 3.2.4.3 Wirbelschleppen; Abgasstrahl auf Vorfeld oder Rollweg; Propellerstrahl; Windscherung

- B: **VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN** [VON ANFLIEGENDER/M/GESTARTETER/M (LFZ-Type)] (zusätzliche Information)
- B: **VORSICHT ABGASSTRAHL**
- B: **VORSICHT PROPELLERSTRAHL**
- B: **VORSICHT WINDSCHERUNG** [IM ENDANFLUG]

## 3.1.7.2 Braking action

- G: **BRAKING ACTION GOOD/MEDIUM TO GOOD/MEDIUM/MEDIUM TO POOR/POOR/UNRELIABLE** [BRAKING COEFFICIENT (equipment and number)]
- G: **BRAKING ACTION REPORTED BY** (a/c type or source of information) **AT** (time) **GOOD/MEDIUM/POOR**
- G: **BRAKING ACTION** [(location)] [(measuring equipment used)] **RUNWAY** (number), [TEMPERATURE [(MINUS)] (number) **WAS** (reading) **AT** (time)]
- G: **BRAKING COEFFICIENT AT** (time) **RUNWAY** (number) **MEASURED BY** [(measuring equipment used)]

## 3.2 MISCELLANEOUS

## 3.2.1 Construction work

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

## 3.2.2 Operational status of visual and non-visual aids

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

## 3.2.3 GNSS service status

- G: **GNSS REPORTED UNRELIABLE** (or GNSS) **MAY NOT BE AVAILABLE** [DUE TO INTERFERENCE]; **IN THE VICINITY OF** (location) (radius) [BETWEEN (levels)]; **IN THE AREA OF** (description) (or IN (name) FIR) [BETWEEN (levels)];
- G: **BASIC GNSS** (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**

## 3.2.4 Warnings

## 3.2.4.1 General warning

- G: **CAUTION** (details)

## 3.2.4.2 Birds

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

## 3.2.4.3 Wake turbulence; jet blast on apron or taxiway; propeller-driven a/c slipstream; windshear

- G: **CAUTION WAKE TURBULENCE** [FROM ARRIVING/DEPARTING (type of a/c)] (additional information as required)
- G: **CAUTION JET BLAST**
- G: **CAUTION SLIPSTREAM**
- G: **CAUTION WINDSHEAR** [ON FINAL]



## 4 ALLGEMEINE PHRASEOLOGIE FÜR DIE FLUGABWICKLUNG

### 4.1.1 Flugverkehrskontrollfreigaben

#### 4.1.1.1 Flugverkehrskontrollfreigaben müssen folgende Angaben in der folgenden Reihenfolge enthalten:

1. LFZ- Rufzeichen
2. Freigabegrenze
3. Flugstrecke
4. Flughöhe für die gesamte Strecke oder ein Teilstück und Flughöhenänderungen, wenn notwendig
5. Jede weitere Information, die benötigt wird, zum Beispiel:
  - SSR Transponder Code
  - Abflug- oder Anflugverfahren
  - Frequenzen
  - Ende der Gültigkeit der Freigabe

#### 4.1.1.2 Übermittlung einer Freigabe

Anmerkung: Für die Übermittlung einer Abflugfreigabe siehe Kapitel 1.6.1.1, 5.1.1

B: **FREI BIS** (Freigabegrenze) [DIREKT] [ÜBER] (Strecke)

B: (Name der freigebenden Stelle) **GIBT** (Rufzeichen) **FREI**

B: **FREI VON** (Position) **BIS** (Position);

wenn nötig gefolgt von:

- **DIREKT**
- **ÜBER** (Strecke und/oder markante Punkte)
- **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** (Zeit)

B: **FREIGABE GÜLTIG VON** (Zeit) **BIS** (Zeit)

B: **FREIGABE ENDET UM** (Zeit)

B: [FREIGABE] **KORREKT**

B: **LESEN SIE** [FREIGABE] **ZURÜCK**

#### 4.1.1.3 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)

#### 4.1.2 Übergabe der Kontrollverantwortlichkeit und 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** (Rufzeichen) (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)

B: **STAND BY FÜR** (Rufzeichen der Bodenfunkstelle) (Frequenz)

L: **STAND BY FÜR** (Rufzeichen der Bodenfunkstelle) (Frequenz)

## 4 GENERAL FLIGHT HANDLING PHRASEOLOGY

### 4.1.1 ATC clearances

#### 4.1.1.1 Clearances shall contain the following in the order listed:

1. Aircraft identification
2. Clearance limit
3. Route of flight
4. Level(s) of flight for the entire route or part thereof and changes of levels if required
5. Any other necessary instructions or information on other matters such as
  - an SSR transponder operation
  - approach or departure manoeuvres
  - communications
  - clearance expiry time

#### 4.1.1.2 Issuance of a clearance

Note: How to issue a departure clearance: see chapters 1.6.1.1, 5.1.1

G: **CLEARED TO** (destination) [DIRECT] [VIA] (route)

G: (name of unit) **CLEAR** (a/c call sign)

G: **CLEARED FROM** (location) **TO** (location);

followed as necessary by:

- **DIRECT**
- **VIA** (route and/or significant points)
- **VIA FLIGHT PLANNED ROUTE**

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

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

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

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)]

#### 4.1.1.3 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)

### 4.1.2 Transfer of control and 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** (unit call sign) (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** (call sign) (frequency)

A: **MONITORING** (call sign) (frequency)

G: **STAND BY FOR** (unit call sign) (frequency)

A: **STANDING BY FOR** (unit call sign) (frequency)

4.1.3 Änderung des Funkrufzeichens

4.1.3.1 Eine Luftfahrzeugfunkstelle anweisen, ihr Rufzeichen zu ändern

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

4.1.3.2 Um zum Rufzeichen laut Flugplan wieder zurück zu kehren

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

4.1.4 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)]

4.1.4.1 bleibt frei

4.1.4.2 bleibt frei

4.1.4.3 bleibt frei

4.1.5 bleibt frei

## 4.1.3 Change of call sign

## 4.1.3.1 To instruct an aircraft station to change its call sign

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

## 4.1.3.2 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)]

## 4.1.4 Holding in air

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

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

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

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

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

## 4.1.4.1 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)

## 4.1.4.2 Published holding procedure over a facility or fix:

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

**HOLD** (direction) **AS PUBLISHED EXPECT APPROACH CLEARANCE/FURTHER CLEARANCE AT** (time)

## 4.1.4.3 Detailed holding instructions

A: **REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS**

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

## 4.1.5 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)

## 4.1.6 Flugplan

- L: **ICH STREICHE [MEINEN] FLUGPLAN**  
 B: **FLUGPLAN GESTRICHEN UM** (Zeit)  
 L: **ICH SCHLIESSE [MEINEN] FLUGPLAN**  
 B: **FLUGPLAN GESCHLOSSEN UM** (Zeit)  
 L: **FLUGPLANÄNDERUNG** (Angaben)  
 L: **ERBITTE FLUGPLANABGABE**  
 B: **ÜBERMITTELN SIE IHREN FLUGPLAN**  
 B: **FLUGPLAN WURDE AUFGENOMMEN**

## 4.1.7 NO ATA (nur in Österreich möglich)

- L: **ERBITTE NO ATA/FLIEGE NO ATA**  
 B: **VERSTANDEN**  
 B: **NO ATA NICHT MÖGLICH** (Grund)

Anmerkung: Die Redewendung „ICH SCHLIESSE MEINEN FLUGPLAN“ kann als synonyme Phrase zu NO ATA verwendet werden.

## 4.1.8 Flugregeln

## 4.1.8.1 bleibt frei

## 4.1.8.2 bleibt frei

## 4.1.8.3 Sonder-/Nachtsichtflug

- B: **FLIEGEN SIE NACHTSICHTFLUG**  
 B: **FLIEGEN SIE SONDERSICHTFLUG**

## 4.1.9 8.33 KHZ Kanalabstand

Anmerkung: nicht anwendbar

## 4.1.9.1 Um die 8.33 KHZ Ausrüstung des Luftfahrzeugs zu erfahren

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

## 4.1.9.2 Um die 8.33 KHZ Ausrüstung des Luftfahrzeugs zu bestätigen

- L: **BESTÄTIGE ACHT KOMMA DREI DREI**

## 4.1.9.3 Um das Fehlen der 8.33 KHZ Ausrüstung des Luftfahrzeugs mitzuteilen

- L: **NEGATIV ACHT KOMMA DREI DREI**

## 4.1.9.4 Um UHF Ausrüstung zu erfahren

- B: **BESTÄTIGEN SIE UHF**

## 4.1.9.5 Um UHF Ausrüstung zu bestätigen

- L: **BESTÄTIGE UHF**

## 4.1.9.6 Um das Fehlen der UHF Ausrüstung mitzuteilen

- L; **NEGATIV UHF**

## 4.1.9.7 Um die Ausnahmegenehmigung der 8.33 KHZ Ausrüstung des Luftfahrzeugs zu ermitteln

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

## 4.1.9.8 Um mitzuteilen, dass das Luftfahrzeug eine Ausnahmegenehmigung der 8.33 KHZ Ausrüstung hat

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

## 4.1.6 Flight plan

- A: **CANCELLING FLIGHT PLAN**  
 G: **FLIGHT PLAN CANCELLED AT** (time)  
 A: **CLOSING 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**

## 4.1.7 NO ATA (within Austria only)

- A: **REQUEST NO ATA/FLYING NO ATA**  
 G: **ROGER**  
 G: **NEGATIVE NO ATA/NO ATA NOT POSSIBLE** (reason)

Note: The phrase "CLOSING FLIGHT PLAN" may be used as synonymic phrase to NO ATA.

## 4.1.8 Flight rules

## 4.1.8.1 Change from IFR to VFR

- A: **CANCELLING IFR**  
 G: **IFR CANCELLED AT** (time)

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

## 4.1.8.2 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)]

## 4.1.8.3 Special/night VFR

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

## 4.1.9 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".

## 4.1.9.1 To request confirmation of 8.33 KHZ capability

- G: **CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE**

## 4.1.9.2 To indicate 8.33 KHZ capability

- A: **AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE**

## 4.1.9.3 To indicate lack of 8.33 KHZ capability

- A: **NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE**

## 4.1.9.4 To request UHF capability

- G: **CONFIRM UHF**

## 4.1.9.5 To indicate UHF capability

- A: **AFFIRM UHF**

## 4.1.9.6 To indicate lack of UHF capability

- A: **NEGATIVE UHF**

## 4.1.9.7 To request status in respect of 8.33 KHZ exemption

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

## 4.1.9.8 To indicate 8.33 KHZ exempted status

- A: **AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED**

4.1.9.9 Um mitzuteilen, dass das Luftfahrzeug (k)eine Ausnahmegenehmigung der 8.33 KHZ Ausrüstung hat

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

4.1.9.10 Zur Klarstellung, dass die Freigabe erteilt wurde, um ein nicht ausgerüstetes LFZ am Einflug in ausrüstungspflichtigen Luftraum zu hindern

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

4.1.10 Verkehrsinformationen und Ausweichempfehlungen

4.1.10.1 Verkehrsinformationen müssen folgende Elemente enthalten, wenn anwendbar:

1. Rufzeichen des Luftfahrzeugs, an das die Information übermittelt wird.
2. Die Worte „VERKEHR [IST]“ oder „ZUSÄTZLICHER VERKEHR [IST]“
3. Beschreibung des Verkehrs, die die Erkennung des Verkehrs für den Piloten erleichtert, z.B.: Type, Geschwindigkeitskategorie, Farbe, Art des Fahrzeugs etc.
4. Position des Verkehrs, z.B.: relative Richtung und Distanz des Verkehrs, aktuelle oder voraussichtliche Position in Bezug zu einem geografischen Punkt, etc.
5. (Offensichtliche) Richtung des Verkehrs
6. Flughöhe (wenn bekannt)

Anmerkung 1: Die Reihenfolge der oben angeführten Punkte ist nicht verpflichtend festgelegt.

Anmerkung 2: Umstände können es erfordern, dass zur Vermeidung von Kollisionen einzelne Elemente vor anderen als in der angegebenen Reihenfolge übermittelt werden.

4.1.10.2 Art des Verkehrs

B:

- [MILITÄR] **HELIKOPTER**
- **MILITÄRISCHER VERKEHR**
- [MILITÄR] [HELIKOPTER] **FORMATION**
- **SEGELFLUG/PARAGLEITER**
- **MODELLFLUG**
- **UNBEMANNTES LUFTFAHRZEUG**
- **FALLSCHIRMABSPRÜNGE ÜBER/IM GEBIET**
- **KUNSTFLUG**
- **BANNERSCHLEPP**
- **SEGELSCHLEPP**
- [UN] **BEMANNTE[R] FREIBALLON[E]**

B: [ZUSÄTZLICHER] **VERKEHR [IST]** (Details)

B: [ZUSÄTZLICHER] **VERKEHR RICHTUNG** [OSTEN/WESTEN/SÜDEN/NORDEN] (LFZ-Type) (Höhe) **WIRD IN/UM** (Position) **SEIN**

B: **KEIN GEMELDETER/BEOBACHTETER VERKEHR**

L: **HALTE AUSSCHAU**

B: **MELDEN SIE VERKEHR IN SICHT**

L: **KEIN [SICHT] KONTAKT [(Grund)]**

L: **VERKEHR (LFZ-Type) IN SICHT**

B: **FREI VON VERKEHR**

4.1.10.3 Position des Verkehrs

B: (LFZ-Type) (Position) **MACHT ABSCHLUSSLANDUNG/DURCHSTARTÜBUNG/ TIEFANFLUG/ZIELLANDEÜBUNG**

B: (LFZ-Type) (Position) **ENTGEGENGESETZTE RICHTUNG/KREUZT VON LINKS NACH RECHTS/RECHTS NACH LINKS/GLEICHE RICHTUNG/ÜBERHOLEND/KREISEND**

B: (LFZ-Type) **FLIEGT AB VON/LANDET AUF PISTE** (Nummer)

B: (LFZ-Type) **IM ANFLUG VON/IM ABFLUG NACH** (Richtung) [ABGEFLOGEN VOR (Ziffer(n)) MINUTE(N)]

B: (LFZ-Type) **ÜBER** (Ort) (Zeit) **IN** (Höhe) **IN RICHTUNG**(Himmelsrichtung)/**AUF KURS NACH** (Ortsangabe)/**KURS** (drei Ziffern oder Himmelsrichtung [SÜD, OST, SÜDOST...])

4.1.9.9 To indicate 8.33 KHZ non-exempted status

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

4.1.9.10 To indicate that a certain clearance is given because otherwise a non-equipped and/or non-exempted aircraft would enter airspace of mandatory carriage

G: (clearance or instruction) **DUE [TO] EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT**

4.1.10 Traffic information and avoiding

4.1.10.1 Traffic information shall include the following elements of information as applicable:

1. Identification of the aircraft to which the information is transmitted
2. The words "TRAFFIC [IS]" or "ADDITIONAL TRAFFIC [IS]"
3. Description of the traffic in terms that will facilitate recognition by the pilot, e.g. type, speed, category, colour, type of vehicle etc.
4. Position of the traffic as applicable in the circumstances, e.g. relative bearing and distance, actual or estimated position in relation to a well-known geographical point, etc.
5. (Apparent) direction of movement of the traffic
6. Level of the traffic (if applicable)

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

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.

4.1.10.2 Type of traffic

G:

- [MILITARY] **HELICOPTER**
- **MILITARY TRAFFIC**
- [MILITARY] [HELICOPTER] **FORMATION**
- [HANG] **GLIDER**
- **MODEL FLYING**
- **UNMANNED AERIAL VEHICLE**
- **PARACHUTE JUMPING OVER/AREA**
- **AEROBATICS**
- **BANNER TOW**
- **GLIDER TOW**
- [UN] **MANNED FREEBALLOON[S]**

G: [ADDITIONAL] **TRAFFIC [IS]** (details)

G: [ADDITIONAL] **TRAFFIC [EAST/WEST/SOUTH/NORTH] BOUND** (type of a/c) (level) **ESTIMATED/OVER** (significant point) **AT** (time)

G: **NO REPORTED/OBSERVED TRAFFIC**

A: **LOOKING OUT**

G: **REPORT TRAFFIC IN SIGHT**

A: **NEGATIVE CONTACT [(reason)]**

A: **TRAFFIC (a/c type) IN SIGHT**

G: **CLEAR OF TRAFFIC**

4.1.10.3 Position of traffic

G: (a/c type) (position) **FOR FULL STOP LANDING/TOUCH AND GO/LOW APPROACH/SPOT LANDING**

G: (a/c type) (position) **OPPOSITE/CROSSING LEFT TO RIGHT/RIGHT TO LEFT/SAMEDIRECTION/OVERTAKING/CIRCLING**

G: (a/c type) **DEPARTING/LANDING ON RUNWAY** (number)

G: (a/c type) **APPROACHING FROM/DEPARTING TO** (direction) [DEPARTED (number) MINUTES AGO]

G: (a/c type) **OVER/PASSED** (location) (time) **AT** (level) **IN DIRECTION TO/HEADING TO** (location)/**HEADING** (three digits, or point of compass [SOUTH, EAST, SOUTHEAST...])



## 4.1.10.4 Verkehrsinformation mit Radarunterstützung

B: [UNBEKANNTER/ZUSÄTZLICHER] **VERKEHR** (LFZ-Type)  
 (Ziffer(n)) **UHR**  
 (Entfernung) **MEILE(N)**  
 (Flugrichtung)

- **KREUZT VON RECHTS NACH LINKS/VON LINKS NACH RECHTS**
- **VON VORNE/GLEICHE RICHTUNG**

(weitere Informationen):

- **ÜBERHOLT**
- **KOMMT NÄHER**
- **STEIGT/SINKT**
- **HÖHE UNBEKANNT/HÖHE NICHT ÜBERPRÜFT**
- **LANGSAM/SCHNELL [FLIEGEND]**

## 4.1.10.5 Ohne Radarunterstützung

B: **VERKEHR IST**  
**UNBEMANNTE[R] FREIBALLON[E]/(LFZ-Type) WAR[EN]** [oder IST/SIND ERWARTET] **ÜBER** (Ort) **UM** (Zeit)  
**GEMELDETE FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/**FLUGHÖHE** (Ziffern) **FUSS** [oder HÖHE UNBEKANNT]  
**[FLIEGT] IN RICHTUNG/AUF KURS NACH** (Himmelsrichtung)  
**VORAUSSICHTLICH ÜBER** (Position) **UM** (Zeit)

## 4.1.10.6 Ausweichempfehlung

L: **ERBITTE AUSWEICHEMPFEHLUNG**

B: **EMPFEHLE [SOFORT] LINKS/RECHTS KURVE** (Ziffern) **GRAD/[AUF] STEUERKURS** (Ziffern)

B: **FREI VON VERKEHR** [(Anweisungen)]

4.1.11 bleibt frei

4.1.12 Positionsmeldungen

4.1.12.1 bleibt frei

4.1.12.2 Positionsmeldungen 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/zwei/einer Minute(n)“ „STOCKERAU in drei/zwei/einer Minute(n)“. Zeitangaben jenseits der drei Minuten sind wenig aussagekräftig; deshalb sollte besser ein anderer Ort als Bezugspunkt angegeben werden.

## 4.1.10.4 Traffic information with use of RADAR

G: [UNKNOWN/UNIDENTIFIED/ADDITIONAL] **TRAFFIC** (a/c type)  
 (number) **O’CLOCK**  
 (distance) **MILES**  
 (direction of flight):

- **CROSSING RIGHT TO LEFT/LEFT TO RIGHT**
- **OPPOSITE/SAME DIRECTION**

(any other pertinent information):

- **OVERTAKING**
- **CLOSING**
- **CLIMBING/DESCENDING**
- **LEVEL UNKNOWN/LEVEL** (number) **NOT VERIFIED**
- **SLOW/FAST** [MOVING]

## 4.1.10.5 Without radar

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

## 4.1.10.6 Avoiding action

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

G: **CLEAR OF TRAFFIC** [(appropriate instructions)]

## 4.1.11 left blank

## 4.1.12 Position reporting

## 4.1.12.1 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**

## 4.1.12.2 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. level or altitude
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.

## 4.1.12.3 Um eine Meldung vom gegenwärtigen Standort zu erhalten

- B: **MELDEN SIE POSITION**  
 L: [QUERAB](Position) (Höhe) [SQUAWK (Zahl)]  
 B: **MELDEN SIE (GNSS oder DME) ENTFERNUNG VON** (markante Position oder DME Station)  
 L: (Zahl) **MEILEN (GNSS oder DME) VON** (Name der DME Station oder markante Position)

Beispiele:

- B: **MELDEN SIE SEMMERING**  
 L: **WERDE SEMMERING MELDEN**  
 L: **SEMMERING 8000 FEET**  
 L: **SEMMERING VOR EINER MINUTE 8000 FEET**  
 L: **SEMMERING IN ZWEI MINUTEN 8000 FEET**

## 4.1.12.4 Um eine Meldung von einer bestimmten Position oder Entfernung zu erhalten

- B: **MELDEN SIE QUERAB/ÜBERFLIEGEN VON** (markante Position)  
 L: **WERDE QUERAB/ÜBERFLIEGEN VON** (Position) **MELDEN**  
 B: **MELDEN SIE RADIAL** (drei Ziffern) **VON** (Name des VOR) **VOR**  
 B: **MELDEN SIE** (Entfernung) **MEILEN (GNSS oder DME) VON** (Name der DME Station oder markante Position)  
 L: (Zahl) **MEILEN (GNSS oder DME) VON** (Name der DME Station oder markante Position)  
 B: **MELDEN SIE FLUGPLATZ** (Beschreibung)/**ZIELFLUGPLATZ IN SICHT**  
 L: **WERDE FLUGPLATZ** (Beschreibung)/**ZIELFLUGPLATZ IN SICHT MELDEN**

## 4.1.12.5 Um eine Luftfahrzeugfunkstelle anzuweisen, Standortmeldungen bis zu einer bestimmten Position zu unterlassen

- B: **NÄCHSTE MELDUNG [BEI]** (markanter Punkt)  
 B: **POSITIONSMELDUNGEN NUR ÜBER** (markante/r Punkt/e) **ERFORDERLICH**

## 4.1.13 Flughöhen

Anmerkung: bleibt frei

- B: **FLUGFLÄCHE** (Ziffern)  
 B: (Ziffern) **FUSS**  
 B: **MELDEN SIE FLUGFLÄCHE/FLUGHÖHE**  
 B: **ÜBERPRÜFEN SIE FLUGFLÄCHE/FLUGHÖHE**  
 L: **ERBITTE FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/(Ziffern) **FUSS**

## 4.1.13.1 Beibehalten von Flughöhen

- B: **HALTEN SIE FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/(Ziffern) **FUSS [BIS (markanter Punkt)]**  
 B: **HALTEN SIE FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/(Ziffern) **FUSS BIS ZUM ÜBERFLUG VON** (markanter Punkt)  
 B: **HALTEN SIE FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/(Ziffern) **FUSS (Minuten) BIS NACH ÜBERFLUG VON** (markanter Punkt)  
 B: **HALTEN SIE FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/(Ziffern) **FUSS BIS (Zeit)**  
 B: **HALTEN SIE FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/(Ziffern) **FUSS BIS AUF WEITERES**  
 B: **HALTEN SIE FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/(Ziffern) **FUSS IM KONTROLLIERTEN LUFTRAUM**  
 B: **BLEIBEN SIE ZWISCHEN FLUGFLÄCHE(Ziffern)/(Ziffern) FUSS UND FLUGFLÄCHE(Ziffern)/(Ziffern) FUSS**

## 4.1.13.2 Genaue Angaben von Reiseflughöhen

- B: **ÜBERFLIEGEN SIE** (Position) **IN** (Höhe) **ODER HÖHER/TIEFER**  
 B: **ÜBERFLIEGEN SIE** (Position) **UM** (Zeit) **ODER SPÄTER/FRÜHER IN** (Höhe)  
 B: **ÜBERFLIEGEN SIE** (Zahl) **MEILEN [GNSS/DME] [(Richtung)] VON** (Name der DME Station) **ODER** (Entfernung) [(Richtung)] **VON** (markanter Punkt) **IN** (Höhe) **ODER HÖHER/TIEFER**

## 4.1.12.3 To request a report of present position

G: **REPORT POSITION**

A: [ABEAM] (significant point) (level) [SQUAWK (number)]

G: **REPORT** (GNSS or DME) **DISTANCE FROM** (significant point or name of DME station)A: (distance) **MILES** (GNSS or DME) **FROM** (name of DME station) (or significant point)

Examples:

G: **REPORT SEMMERING**A: **WILL REPORT SEMMERING**A: **SEMMERING 8000 FEET**A: **SEMMERING 1 MINUTE AGO 8000 FEET**A: **SEMMERING IN 2 MINUTES 8000 FEET**

## 4.1.12.4 To request a report at a specified place or distance

G: **REPORT ABEAM/PASSING** (significant point)A: **WILL REPORT ABEAM/PASSING** (significant point)G: **REPORT PASSING** (three digits) **RADIAL** (name of VOR) **VOR**G: **REPORT** (distance) **MILES** (GNSS or DME) **FROM** (name of DME station) (or significant point)A: (distance) **MILES** (GNSS or DME) **FROM** (name of DME station) (or significant point)G: **REPORT AERODROME** (designator) **DESTINATION [AERODROME] IN SIGHT**A: **WILL REPORT AERODROME** (designator) **DESTINATION [AERODROME] IN SIGHT**

## 4.1.12.5 To omit position reports until a specified position

G: **NEXT REPORT [AT]** (significant point)G: **REPORTS REQUIRED ONLY AT** (significant point(s))

## 4.1.13 Level instructions

Note. The word "level" in parentheses (...) indicates that specific level information (**FLIGHT LEVEL** (number) or (number) **FEET**) must be inserted to complete the phrase.

G: **FLIGHT LEVEL** (number)G: (number) **FEET**G: **REPORT FLIGHT LEVEL/ALTITUDE**G: **VERIFY FLIGHT LEVEL/ALTITUDE**A: **REQUEST FLIGHT LEVEL** (level)/(number) **FEET**

## 4.1.13.1 Maintenance of specified levels

G: **MAINTAIN** (level) [TO (significant point)]G: **MAINTAIN** (level) **UNTIL PASSING** (significant point)G: **MAINTAIN** (level) **UNTIL** (minutes) **AFTER PASSING** (significant point)G: **MAINTAIN** (level) **UNTIL** (time)G: **MAINTAIN** (level) **UNTIL FURTHER ADVISED**G: **MAINTAIN** (level) **WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE**G: **MAINTAIN BLOCK** (level) **TO** (level)

## 4.1.13.2 Specification of cruising levels

G: **CROSS** (significant point) **AT/ABOVE/BELOW** (level)G: **CROSS** (significant point) **AT** (time) **OR LATER/BEFORE AT** (level)G: **CROSS** (distance) **MILES** [GNSS/DME] [(direction)] **OF** (name of DME station) **OR** (distance) [(direction)] **OF** (significant point) **AT/ABOVE/BELOW** (level)

## 4.1.14 Änderung von Flughöhen, Steig-/Sinkraten

L: **ERBITTE STEIGEN/SINKEN** [UM (Zeit)]B: **STEIGEN/SINKEN SIE**

gefolgt bei Bedarf von:

- **AUF** (Höhe)
- **UND BLEIBEN SIE ZWISCHEN** (Höhe) **UND** (Höhe)
- **SO DASS SIE** (Höhe) **UM** (Zeit)/**ÜBER** (markanter Punkt) **ERREICHEN**
- **MELDEN SIE VERLASSEN/PASSIEREN/ERREICHEN VON FLUGFLÄCHE** (Ziffern)/(Ziffern) **FUSS**
- **MIT** (Zahl) **FUSS PRO MINUTE** [ODER MEHR/WENIGER]

B: **BEENDEN SIE STEIGEN/SINKEN IN** (Höhe)B: **STEIGEN/SINKEN SIE WEITER BIS** (Höhe)B: **BESCHLEUNIGEN SIE STEIGEN/SINKEN** [BIS PASSIEREN VON (Höhe)]B: **MELDEN SIE MINIMALE/MAXIMALE STEIG/SINK RATE**B: **STEIGEN/SINKEN SIE MIT MINIMALER/MAXIMALER STEIG/SINKRATE**B: **SINKEN/STEIGEN SIE MIT NORMALER SINK/STEIGRATE**B: **MELDEN SIE VERLASSEN/ERREICHEN/PASSIEREN VON** (Höhe)B: **WENN BEREIT STEIGEN/SINKEN SIE AUF** (Höhe)B: **NACH ÜBERFLIEGEN VON** (markanter Punkt) **STEIGEN/SINKEN SIE AUF** (Höhe)B: **UM/ÜBER** (Zeit oder markanter Punkt) **STEIGEN/SINKEN SIE AUF** (Höhe)

## 4.1.14.1 bleibt frei

## 4.1.14.2 Wenn Zweifel darüber bestehen, ob eine Luftfahrzeugfunkstelle 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)

## 4.1.14.3 Wenn ein Pilot einer Freigabe oder Anweisung nicht Folge leisten kann

L: **NICHT MÖGLICH**L: **ÜBERFLIEGEN VON** (Position) **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/Position)**NACH ÜBERFLIEGEN VON****IN** (Zahl) **MINUTEN**

## 4.1.15 Geschwindigkeit

B: **MELDEN SIE GESCHWINDIGKEIT**B: **MELDEN SIE ANGEZEIGTE GESCHWINDIGKEIT/WAHRE FLUGGESCHWINDIGKEIT**L: **GESCHWINDIGKEIT** (Zahl) **KNOTEN/MACH** (Zahl)B: **HALTEN SIE** (Zahl) **KNOTEN/MACH** [ODER MEHR/WENIGER] [BIS (markanter Punkt)]B: **HALTEN SIE DERZEITIGE GESCHWINDIGKEIT**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: **REDUZIEREN SIE AUF MINDESTANFLUGGESCHWINDIGKEIT**B: **GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG AUFGEHOBEN**B: **KEINE** [ATC] **GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG**

## 4.1.14 Level changes, reports and rates

A: **REQUEST CLIMB/DESCENT** [AT (time)]G: **CLIMB/DESCEND**

followed as necessary by:

- [TO] (level)
- **TO AND MAINTAIN BLOCK** (level) **TO** (level)
- **TO REACH** (level) **AT/BY** (time or significant point)
- **REPORT LEAVING/PASSING/REACHING/**(level)
- **AT** (number) **FEET PER MINUTE** [OR GREATER/LESS]

G: **STOP CLIMB/DESCENT AT** (level)G: **CONTINUE CLIMB/DESCENT** [TO] (level)G: **EXPEDITE CLIMB/DESCENT** [UNTIL PASSING (level)]G: **REPORT MINIMUM/MAXIMUM RATE OF CLIMB/DESCENT**G: **CLIMB/DESCEND WITH MINIMUM/MAXIMUM RATE OF CLIMB/DESCENT**G: **RESUME NORMAL RATE OF DESCENT/CLIMB**G: **REPORT LEAVING/REACHING/PASSING** (level)G: **WHEN READY CLIMB/DESCEND** [TO] (level)G: **AFTER PASSING** (significant point) **CLIMB/DESCEND** [TO] (level)G: **AT** (time or significant point) **CLIMB/DESCEND** [TO] (level)

## 4.1.14.1 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)

## 4.1.14.2 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**

## 4.1.14.3 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 position)**AFTER PASSING** (position)**IN** (number) **MINUTES**

## 4.1.15 Speed

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: **DO NOT EXCEED** (number) **KNOTS/MACH** (number)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: **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**G: **NO** [ATC] **SPEED RESTRICTIONS**

## 4.1.16 Warnungen über freigabepflichtigen Luftraum

- B: **SIE FLIEGEN IN LUFTRAUM CHARLIE/DELTA EIN**  
B: **SIE FLIEGEN IN EINEN BEREICH MIT SONDERREGELUNGEN EIN**  
B: **VERLASSEN SIE LUFTRAUM CHARLIE/DELTA RICHTUNG/STEUERKURS (Kurs) IN (Ziffern) FUSS**  
(Begründung)  
L: **VERLASSE LUFTRAUM CHARLIE/DELTA RICHTUNG/STEUERKURS (Kurs) IN (Ziffern) FUSS**  
B: **SIE VERLASSEN LUFTRAUM CHARLIE/DELTA**

## 4.1.17 Warnungen über anderen Luftraum

- B: **BEACHTEN SIE GEFAHRENGEBIET** (Beschreibung)  
B: **VERMEIDEN SIE FLUGBESCHRÄNKUNGSGBIET** (Beschreibung)  
B: **BLEIBEN SIE FREI VON** (Luftraum, Gebiet)  
B: **BESTÄTIGEN SIE DAS FREIBLEIBEN VON** (Luftraum, Gebiet)  
B: **SIE NÄHERN SICH LUFTRAUM** (Klasse)

## 4.1.18 Peilfunkmeldungen

- L: **ERBITTE QDM/QDR/QTE**  
B: **QDM/QDR/QTE** (Wert)  
B: **PEILER AUSGEFALLEN**  
B: **SENDEN SIE FÜR PEILUNG**  
L: **SENDE FÜR PEILUNG**

## 4.1.19 Militärbegleitung

- B: **ERWARTEN SIE MILITÄRBEGLEITUNG** [KÖNNEN SIE AKZEPTIEREN]

## 4.1.20 Abfangen

- B: **SIE WERDEN ABGEFANGEN** (Information) **MINDESTSTAFFELUNGSWERTE WERDEN NICHT ANGEWENDET**

## 4.1.16 Warnings about controlled airspace

G: **YOU ARE ENTERING AIRSPACE CHARLIE/DELTA**  
G: **YOU ARE ENTERING SPECIAL RULES AREA**  
G: **LEAVE AIRSPACE CHARLIE/DELTA DIRECTION/HEADING (digits) AT (level)**

A: **LEAVING AIRSPACE CHARLIE/DELTA/SRA DIRECTION/HEADING (digits)**  
G: **YOU ARE LEAVING AIRSPACE CHARLIE/DELTA**

## 4.1.17 Warnings about other airspace

G: **MIND DANGER AREA (description)**  
G: **AVOID RESTRICTED AREA (description)**  
G: **STAY CLEAR OF (airspace, area)**  
G: **CONFIRM YOU WILL STAY CLEAR OF (airspace, area)**  
G: **YOU ARE APPROACHING AIRSPACE (class)**

## 4.1.18 Direction finding

A: **REQUEST QDM/QDR/QTE**  
G: **QDM/QDR/QTE (DF value)**  
G: **DF OUT OF SERVICE**  
G: **TRANSMIT FOR DF**  
G: **TRANSMITTING FOR DF**

## 4.1.19 Military escort

G: **EXPECT MILITARY [HONOUR] ESCORT [CAN YOU ACCEPT]**

## 4.1.20 Interception

G: **YOU WILL BE INTERCEPTED (information) SEPARATION MINIMA WILL NOT BE APPLIED**



## **5 ZUSÄTZLICHE PHRASEOLOGIE FÜR INSTRUMENTENFLÜGE UND RADARDIENSTE**

### **5.1 BLEIBT FREI**

## 5 ADDITIONAL PHRASEOLOGIES FOR IFR FLIGHTS AND RADAR SERVICES

### 5.1 GENERAL

#### 5.1.1 Departing aircraft

##### 5.1.1.1 Standard routing 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. Initial level, except when this element is included in the SID description
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: The read back of the standard routing clearance shall contain the same items as listed above and shall be terminated with the aircraft's call sign.

##### 5.1.1.2 Clearance to cancel level restriction(s) of the vertical profile of a SID during climb

G: **CLIMB** [TO] (level) [LEVEL RESTRICTION(S) (SID designator) CANCELLED (or) LEVEL RESTRICTION(S) (SID designator) AT (point) CANCELLED]

#### 5.1.2 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 TO EXPIRED SLOT APPLY FOR A NEW SLOT**

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

G: **UNABLE TO APPROVE START UP DUE TO SLOT** (time)

#### 5.1.3 Degradation of aircraft navigation performance

A: **UNABLE/NEGATIVE RNP** (specify type)/**RNAV** [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM/RAIM ALERT) EQUIPMENT]

#### 5.1.4 Parallel offset

##### 5.1.4.1 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)] [IMMEDIATELY] [UNTIL (significant point or time)]

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

G: **READ BACK**

G: [CLEARANCE] **CORRECT**

#### 5.1.5 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** [TO] **TURBULENCE/EQUIPMENT**

G: **REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM**

G: **CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM**

A: **READY TO RESUME RVSM**

## 5.2 BLEIBT FREI

## 5.1.6 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**

## 5.1.7 TCAS climb/descent

5.1.7.1 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**G: **ROGER**

5.1.7.2 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)

5.1.7.3 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)

5.1.7.4 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 RESOLUTION ADVISORY**G: **ROGER**

## 5.2 INSTRUMENT APPROACHES

5.2.1 Standard clearances for **arriving** aircraft shall contain the following items, if applicable:

1. aircraft identification
2. designator of the assigned STAR
3. runway-in-use, except when part of the STAR description
4. initial level except when this element is included in the STAR description and
5. any other necessary instructions or information not contained in the STAR description, e.g. change of communication

5.2.1.1 Clearance to cancel level restriction(s) of the vertical profile of a STAR during descent

G: **DESCEND** [TO] (level) [LEVEL RESTRICTION[S] (STAR designator) CANCELLED/ (or) LEVEL RESTRICTION[S] (STAR designator) AT (point) CANCELLED]

5.2.2 Type of approach

G: **CLEARED/PROCEED VIA** (designator) **ARRIVAL**G: **CLEARED TO** (clearance limit) **VIA** (designator) **ARRIVAL**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 GNSS APPROACH RUNWAY** (number)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)]A: **REQUEST** (MLS/RNAV plain language designator)G: **CLEARED** (MLS/RNAV plain language designator)G: **ARE YOU FAMILIAR WITH** (name) **APPROACH PROCEDURE RUNWAY** (number)

5.2.3 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)

## 5.3 PHRASEOLOGIE FÜR FLUGVERKEHRSDIENSTE MIT RADAR

### 5.3.1 Transponder/ADS-B

#### 5.3.1.1 Vorhandensein von Transponder

- B: **MELDEN SIE TRANSPONDER MODUS**  
B: **HABEN SIE TRANSPONDER**  
L: **TRANSPONDER** (Angabe wie im Flugplan)  
L: **TRANSPONDER NEGATIV**

#### 5.3.1.2 Vorhandensein von ADS-B Ausrüstung

- B: **MELDEN SIE ADS-B MODUS**  
L: **ADS-B SENDER** (Datenlink)  
L: **ADS-B EMPFÄNGER** (Datenlink)  
L: **ADS-B NEGATIV**

#### 5.3.1.3 Transpondereinstellung

- B: **FÜR DEN ABFLUG SQUAWK** (Ziffern)  
B: **[NACH DEM ABFLUG] SQUAWK** (Ziffern)

#### 5.3.1.4 Transponder neu einstellen

- B: **SCHALTEN SIE NEU SQUAWK** [(Mode)] (Ziffern)  
L: **SCHALTE NEU** [(Mode)] (Ziffern)

#### 5.3.1.5 Neu einstellen von LFZ Identifizierung

- B: **GEHEN SIE NEU EIN** [ADS-B oder MODE S] **LUFTFAHRZEUG IDENTIFIZIERUNG**  
B: **GEBE NEU EIN** [MODE S] **IDENTIFIZIERUNG**

#### 5.3.1.6 Bestätigung des Transpondercodes

- B: **BESTÄTIGEN SIE SQUAWK** (Ziffern) **GESCHALTET**  
L: **SQUAWKING** (Ziffern)

## 5.2.4 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 ADJACENTAPPROACH] (further instructions).

## 5.2.5 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**

## 5.2.6 VIS APP

## 5.2.6.1 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)]

## 5.2.6.2 To ask if a pilot is able to accept a visual approach

- G: **ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY** (number)

## 5.2.6.3 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]

## 5.3 PHRASEOLOGY FOR AIR TRAFFIC SERVICES WITH RADAR

## 5.3.1 Transponder/ADS-B

## 5.3.1.1 To request the capability of the SSR equipment

- G: **ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY**  
 G: **ARE YOU TRANSPONDER EQUIPPED**  
 A: **TRANSPONDER** (as shown in the flight plan)  
 A: **NEGATIVE TRANSPONDER**

## 5.3.1.2 To request the capability of the ADS-B equipment

- G: **ADVISE ADS-B CAPABILITY**  
 A: **ADS-B TRANSMITTER** (data link)  
 A: **ADS-B RECEIVER** (data link)  
 A: **NEGATIVE ADS-B**

## 5.3.1.3 To instruct setting of transponder

- G: **FOR DEPARTURE SQUAWK** (code)  
 G: [AFTER DEPARTURE] **SQUAWK** (code)

## 5.3.1.4 To request the pilot to reselect the assigned mode and code

- G: **RESET SQUAWK** [(mode)] (code)  
 G: **RESETTING** [(mode)] (code)

## 5.3.1.5 To request reselection of a/c identification

- G: **RE ENTER** [ADS-B or MODE S] **AIRCRAFT IDENTIFICATION**  
 G: **RESET MODE S IDENTIFICATION**

## 5.3.1.6 To request the pilot to confirm the code selected on the a/c's transponder

- G: **CONFIRM SQUAWK** (code)  
 A: **SQUAWKING** (code)

## 5.3.1.7 Drücken von „Ident“

B: **SQUAWK** [(Ziffern)] **IDENT**  
 L: **SQUAWKING** [(Ziffern)] **IDENT**  
 B: **ÜBERMITTELN SIE ADS-B IDENT**

## 5.3.1.8 Vorübergehendes Ausschalten des Transponders

B: **SQUAWK STANDBY**

## 5.3.1.9 Ausschalten des Transponders

B: **STOPP SQUAWK** [SENDEN SIE NUR ADS-B]  
 L: **STOPP SQUAWK**  
 B: **STOPP ÜBERMITTLUNG ADS-B** [NUR SQUAWK (Code)]

## 5.3.1.10 Notfalleinstellung

B: **SQUAWK MAYDAY** [SIEBEN SIEBEN NULL NULL]

## 5.3.1.11 Überprüfen der Höhenübermittlung

B: **ÜBERPRÜFEN SIE HÖHENMESSEREINSTELLUNG UND BESTÄTIGEN SIE FLUGHÖHE**

## 5.3.1.12 Einschalten der Höhenübermittlung

B: **SQUAWK CHARLIE**  
 B: **ÜBERMITTELN SIE ADS-B HÖHE**

## 5.3.1.13 Ausschalten der Höhenanzeige wegen Falschübermittlung

B: **STOPP SQUAWK CHARLIE, FALSCHE ANZEIGE**  
 B: **STOPP ÜBERMITTLUNG ADS-B HÖHE** [FALSCHE ANZEIGE (oder Grund)]

## 5.3.1.14 Bestätigen der Flughöhe

B: **BESTÄTIGEN SIE** (Höhe)

## 5.3.2 Identifizierung

B: **MELDEN SIE STEUERKURS** [UND FLUGFLÄCHE/FLUGHÖHE]  
 B: **DREHEN SIE LINKS/RECHTS** (Zahl) **GRAD**/[AUF] **STEUERKURS** (drei Ziffern) **ZUR IDENTIFIZIERUNG**  
 B: (Manöver, SQUAWK oder IDENT) **BEOBACHTET. POSITION**(Position des LFZ) [(Anweisungen)]  
 B: **SENDEN SIE FÜR IDENTIFIZIERUNG UND MELDEN SIE STEUERKURS**  
 B: **RADARKONTAKT** (Position)  
 B: **IDENTIFIZIERT** (Position)  
 B: **NICHT IDENTIFIZIERT** [(Grund)] [SETZEN SIE EIGENNAVIGATION FORT]  
 B: **POSITION** (Entfernung, Richtung) **VON** (Position)/**ÜBER/QUERAB** (Position)

## 5.3.3 Beendigung von Radardienst und/oder ADS-B Service

B: **BALDIGER VERLUST DER IDENTIFIZIERUNG** (Anweisungen oder Informationen)  
 B: **IDENTIFIZIERUNG VERLOREN** [(Grund) (Anweisungen)]  
 B: **SEKUNDÄRRADAR AUSGEFALLEN** (weitere Informationen, soweit notwendig)  
 B: **PRIMÄRRADAR AUSGEFALLEN** (weitere Informationen, soweit notwendig)  
 B: **ADS-B AUSGEFALLEN** (weitere Informationen, soweit notwendig)  
 B: **RADARKONTROLLE BEENDET** [WEGEN (Grund)]  
 B: **RADARDIENST/IDENTIFIZIERUNG BEENDET** (Anweisungen)

## 5.3.4 Radarkursführung

5.3.1.7 To request the operation of the ident feature

G: **SQUAWK** [(code)] [AND] **IDENT**  
A: **SQUAWKING** [(code)] **IDENT**  
G: **TRANSMIT ADS-B IDENT**

5.3.1.8 To request temporary suspension of transponder operation

G: **SQUAWK STANDBY**

5.3.1.9 To request termination of transponder and/or ads-b transmitter operation

G: **STOP SQUAWK** [TRANSMIT ADS-B ONLY]  
A: **STOPPING SQUAWK**  
G: **STOP ADS-B TRANSMISSION** [SQUAWK (code) ONLY]

5.3.1.10 To request emergency code

G: **SQUAWK MAYDAY** [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO]

5.3.1.11 To request pressure setting check and confirmation of level

G: **CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM** (level)

5.3.1.12 To request transmission of pressure altitude

G: **SQUAWK CHARLIE**  
G: **TRANSMIT ADS-B ALTITUDE**

5.3.1.13 To request termination of pressure altitude transmission because of faulty operation

G: **STOP SQUAWK CHARLIE, WRONG INDICATION**  
G: **STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION** [WRONG INDICATION (or reason)]

5.3.1.14 To request level check

G: **CONFIRM** (level)

5.3.2 Identification

G: **REPORT HEADING** [AND FLIGHT LEVEL/ALTITUDE]  
G: **FOR IDENTIFICATION TURN LEFT/RIGHT** (number) **DEGREES/HEADING** (three digits)  
G: (manoeuvre, SQUAWK or IDENT) **OBSERVED. POSITION** (position of aircraft) [(instructions)]  
G: **TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING**  
G: **RADAR CONTACT** (position)  
G: **IDENTIFIED** (position)  
G: **NOT IDENTIFIED** (reason), [RESUME/CONTINUE OWN NAVIGATION]  
G: **POSITION** (distance, direction) **OF** (significant point)/**OVER/ABEAM** (significant point)

5.3.3 Termination of radar and/or ADS-B service

G: **WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION** (appropriate instructions or information)  
G: **IDENTIFICATION LOST** [(reasons) (instructions)]  
G: **SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE** (appropriate information as necessary)  
G: **PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE** (appropriate information as necessary)  
G: **ADS-B OUT OF SERVICE** (appropriate information as necessary)  
G: **RADAR CONTROL TERMINATED** [DUE TO (reason)]  
G: **RADAR SERVICE/IDENTIFICATION TERMINATED** (instructions)

5.3.4 Vectoring

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

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



5.3.4.1 bleibt frei

5.3.4.2 bleibt frei

5.3.4.2.1 bleibt frei

5.3.4.3 Anweisungen und Informationen zur Radarkursführung

B: **VERLASSEN SIE** (markanter Punkt) **STUEKURS** (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] **STUEKURS** (drei Ziffern) (Grund)

5.3.4.4 bleibt frei

5.3.4.5 Beendigung der Radarkursführung

B: **ÜBERNEHMEN SIE EIGENNAVIGATION, POSITION** (Position) [(Anweisungen)]

B: **ÜBERNEHMEN SIE EIGENNAVIGATION** [DIREKT] **NACH** (Position) [KURS (drei Ziffern) ENTFERNUNG (Zahl) MEILEN]

B: **EMPFEHLE** (Empfehlung)

B: **EMPFEHLE** [LINKS/RECHTS] **STUEKURS** (drei Ziffern)

B: **BLEIBEN SIE IN VMC**

B: **RADARDIENST BEENDET** [(Grund)]

## 5.3.4.1 Vectoring for approach

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

## 5.3.4.2 Vectoring for ILS and other pilot-interpreted aids

- G: **POSITION** (number) **MILES FROM** (position)/**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**

## 5.3.4.2.1 When a pilot wishes to be positioned a specific distance from touchdown

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

## 5.3.4.3 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)
- G: **CONTINUE PRESENT HEADING**
- G: **FLY HEADING** (three digits)
- G: **TURN LEFT/RIGHT** (number) **DEGREES** (reason)
- G: **TURN LEFT/RIGHT HEADING** (three digits) (reason)

## 5.3.4.4 Manoeuvres

- G: **STOP TURN HEADING** (three digits)
- G: **WHEN ABLE PROCEED DIRECT** (position)
- 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**

## 5.3.4.5 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** (suggestion)
- G: **SUGGEST** [LEFT/RIGHT] **HEADING** (three digits)
- G: **MAINTAIN VMC**
- G: **RADAR SERVICE TERMINATED** [(reason)]

## 5.4 BLEIBT FREI

## 5.4 INSTRUCTIONS WITH RADAR IN APPROACH CONTROL SERVICE

### 5.4.1 Transition

- G: **CLEARED** (designator) **TRANSITION**
- G: **CLEARED** (designator) **TRANSITION AND PROFILE**
- G: **CLEARED DIRECT** [WAYPOINT] (designator, i.e.WS123)

### 5.4.2 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]

#### 5.4.2.1 Elevation

- G: **COMMENCE DESCENT NOW** [TO MAINTAIN A (number) DEGREE GLIDE PATH]

#### 5.4.2.2 Position

- G: (distance) **FROM TOUCHDOWN ALTITUDE/HEIGHT SHOULD BE** (numbers and unit)
- G: (distance) **FROM TOUCHDOWN**

#### 5.4.2.3 Checks

- G: **CHECK GEAR DOWN AND LOCKED**
- G: **CHECK MINIMUM DESCENT ALTITUDE**
- G: **OVER THRESHOLD**

#### 5.4.2.4 Completion of APP

- G: **REPORT RUNWAY** [LIGHTS] **IN SIGHT**
- G: **APPROACH COMPLETED** [CONTACT (unit)]
- G: **CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND** [(missed approach instructions)]

### 5.4.3 PAR APP

#### 5.4.3.1 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)

#### 5.4.3.2 Communications

- G: **DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSION**
- G: **REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE INSTRUCTIONS**

#### 5.4.3.3 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: (number) **METRES/MILES LEFT/RIGHT OF TRACK**
- G: **TURN LEFT/RIGHT HEADING** (digits) [STEEP TURN]
- G: **TURN FURTHER LEFT/RIGHT HEADING** (digits)
- G: **STOP TURN HEADING** (digits)



## 5.4.3.4 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 FINAL APPROACH FIX** [TO INTERCEPT GLIDE PATH]  
 G: **ON GLIDE PATH**  
 G: **INTERCEPTING GLIDE PATH COMMENCE DESCENT NOW CHECK DECISION ALTITUDE**  
 G: **SLIGHTLY/WELL/GOING ABOVE/BELOW GLIDE PATH**  
 G: [STILL] (number) **FEET TOO HIGH/TOO LOW**  
 G: **ADJUST RATE OF DESCENT**  
 G: **COMING BACK** [SLOWLY/QUICKLY] **TO THE GLIDE PATH**  
 G: **RESUME NORMAL RATE OF DESCENT**  
 G: **OBSERVING YOU LEVELLING OFF**  
 G: **ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE** (appropriate instructions)  
 G: (distance) **FROM TOUCHDOWN. ALTITUDE/HEIGHT SHOULD BE** (numbers and unit)  
 G: **AT DECISION HEIGHT/ALTITUDE**

## 5.4.3.5 Position

- G: (distance) **FROM TOUCHDOWN**  
 G: **OVER APPROACH LIGHTS**  
 G: **OVER THRESHOLD**

## 5.4.3.6 Checks

- G: **CHECK GEAR DOWN AND LOCKED**  
 G: **CHECK DECISION ALTITUDE/HEIGHT**

## 5.4.3.7 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)]

## 5.4.3.8 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**

## 5.4.4 Low visibility procedures

## 5.4.4.1 RVR

- G: **RUNWAY VISUAL RANGE/RVR** [RUNWAY (number)] (distance) **METRES**  
 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/NO INDICATION** [STOP END] (distance) **METRES**  
 G: **RVR ABOVE** (number) **METRES**  
 G: **OBSERVATION BY OBSERVER**



## 5.4.4.2 For multiple RVR observation

**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.

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**

## 5.4.5 Radar equipment degradation

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



## 6 SONDERFÄLLE IM SPRECHFUNKVERKEHR

### 6.1 ALLGEMEINES

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

### 6.2 FUNKVERBINDUNGS AUSFALL

#### 6.2.1 Ausfall

B: [FALLS] **FUNKVERBINDUNG UNTERBROCHEN** (Anweisungen)

B: **FALLS KEINE SENDUNG EMPFANGEN INNERHALB** (Ziffer(n)) **MINUTE[N]/SEKUNDEN** (Anweisung)

B: **ANTWORT NICHT EMPFANGEN** (Anweisungen)

B: **BLINDÜBERMITTLUNG** (Anweisungen)

#### 6.2.1.1 Verdacht auf Verbindungsausfall

B: **FALLS SIE HÖREN BESTÄTIGEN SIE DURCH WACKELN/EINSCHALTEN DER LANDESCHWEIFER**

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**

### 6.3 BLEIBT FREI

### 6.4 BLEIBT FREI

### 6.5 ABLASSEN VON TREIBSTOFF IM FLUG

B: [AN ALLE] **VORSICHT TREIBSTOFFABLAß WIRD/WURDE DURCHGEFÜHRT VON** (LFZ-Type) **ÜBER** (Position, Richtung), **VERMEIDEN SIE LUFTRAUM UNTER/ÜBER FLUGFLÄCHE** (Ziffer)/(Ziffer) **FUSS**

B: **VERMEIDEN SIE LUFTRAUM ZWISCHEN** (Höhe) und (Höhe)

B: **VERMEIDEN SIE LUFTRAUM** (Beschreibung) **BIS** (Zeit) [UHR]

B: [AN ALLE] **TREIBSTOFFABLAß BEENDET KEINE WEITEREN BESCHRÄNKUNGEN**

### 6.6 ÜBERPRÜFUNG DES FAHRWERKS

L: **HABE STÖRUNG AM FAHRWERK**

B: **FAHRWERK SCHEINT AUSGEFAHREN**

B: **RECHTES/LINKES/BUG FAHRWERK SCHEINT EIN/AUSGEFAHREN**

B: **FAHRWERK SCHEINT EINGEFAHREN**

B: **RECHTES/LINKES/BUG FAHRWERK SCHEINT NICHT EIN/AUSGEFAHREN**

### 6.7 DIVERSES

B: **SIE SCHEINEN TREIBSTOFF/ÖL ZU VERLIEREN**

B: **IHR LUFTFAHRZEUG HAT EINE RAUCHFAHNE**

B: **IHR SCHLEPPSEIL/BANNER HAT SICH NICHT GELÖST**

## 6 CONTINGENCY PHRASEOLOGY

### 6.1 GENERAL

G: **SQUAWK MAYDAY** [CODE SEVEN SEVEN ZERO ZERO]

### 6.2 AIRCRAFT COMMUNICATIONS FAILURE (RADIO FAILURE)

#### 6.2.1 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)

#### 6.2.1.1 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**

### 6.3 LOW ALTITUDE WARNING

G: **LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS** (number) [unit(s)]. [MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (level)]

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

### 6.4 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)

### 6.5 FUEL DUMPING

G: [ALL STATIONS] **CAUTION FUEL DUMPING** [HAS BEEN] **IN PROGRESS BY** (type of a/c) **AT** (position, direction) **AVOID AIRSPACE** (description) **BELOW/ABOVE** (level) **AND** (level)

G: **AVOID AIRSPACE BETWEEN** (level) **AND** (level)

G: **AVOID AIRSPACE** (description) **UNTIL** [TIME] (time)

G: [ALL STATIONS] **FUEL DUMPING TERMINATED NO FURTHER RESTRICTIONS**

### 6.6 VISUAL INSPECTION OF LANDING GEAR

A: **HAVE LANDING GEAR TROUBLE**

G: **LANDING GEAR APPEARS DOWN**

G: **RIGHT/LEFT/NOSE WHEEL APPEARS UP/DOWN**

G: **WHEELS APPEAR UP**

G: **RIGHT/LEFT/NOSE WHEEL DOES NOT APPEAR UP/DOWN**

### 6.7 MISCELLANEOUS

G: **IT SEEMS YOU ARE LOSING FUEL/OIL**

G: **YOUR AIRCRAFT IS TRAILING SMOKE**

G: **YOUR ROPE/BANNER DID NOT DETACH**

**6.8 NAVIGATIONSPROBLEME (VFR-FLÜGE)**

- L: **POSITION UNGEWISS/HABE ORIENTIERUNGSVERLUST ERBITTE UNTERSTÜTZUNG** [NACH (Position)]  
B: **SENDEN SIE FÜR PEILUNG**  
L: **SENDE FÜR PEILUNG**  
B: **QDM** (Wert)  
B: **BLEIBEN SIE IN VMC**  
B: **NAVIGATIONSUNTERSTÜTZUNG BEENDET, ÜBERNEHMEN SIE EIGENNAVIGATION, POSITION** (Position)  
B: **MELDEN SIE VERBLEIBENDE FLUGZEIT**  
B: **KÖNNEN SIE NACH SICHT WEITERFLIEGEN**  
B: **EMPFEHLE** (Ziffern) **GRAD NACH LINKS/RECHTS ZU DREHEN**  
B: **EMPFEHLE STEUERKURS** (Ziffern)

**6.8 LOSS OF POSITION (VFR FLIGHTS)**

A: **LOSS/UNAWARE OF POSITION REQUEST ASSISTANCE** [TO (position)]

G: **TRANSMIT FOR DF**

A: **TRANSMITTING FOR DF**

G: **QDM** (DF value)

G: **MAINTAIN VMC**

G: **NAVIGATION ASSISTANCE TERMINATED RESUME OWN NAVIGATION, POSITION** (position of aircraft)

G: **REPORT REMAINING FLYING TIME**

G: **ADVISE ABLE TO CONTINUE VISUALLY**

G: **SUGGEST TO TURN LEFT/RIGHT** (number) **DEGREES**

G: **SUGGEST HEADING** (number)

## **7 BLEIBT FREI**

## 7 MILITARY PHRASEOLOGY

### 7.1 GENERAL

A: **REQUEST FORMATION SPLIT**

A: **REQUEST PRIORITY ALPHA/BRAVO**

G: **CONTACT** (name of unit) **CHANNEL** (designator)

### 7.2 FOR SST (=SUPER SONIC TRANSPORT) AIRCRAFT

G: **REPORT STARTING ACCELERATION/DECELERATION**

### 7.3 MILITARY NIGHT VFR FLIGHTS

#### 7.3.1 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)

#### 7.3.2 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.

### 7.4 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**

### 7.5 JET PHRASEOLOGY

#### 7.5.1 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.



## 7.5.2 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**

## 7.5.3 Formation split

- A: **REQUEST FORMATION SPLIT**  
G: **ADVISE CALL SIGN OF THE SECOND AIRCRAFT**  
G: **REPORT WHEN/ARE YOU READY FOR SPLIT**  
A: **READY FOR SPLIT**  
G: (c/s formation) **EXECUTE FORMATION SPLIT [NOW]**

## 7.6 EUROFIGHTER

## 7.6.1 Supersonic

- A: **REQUEST SUPERSONIC**  
G: **SUPERSONIC APPROVED/NOT APPROVED**

## 7.6.2 Interval take off

- A: **EXPECT INTERVAL TAKE OFF**

## 7.6.3 Landing releasing the brake chute

- A: **EXPECT BRAKE CHUTE LANDING**

## 7.6.4 General break off

- A: [FORMATION] (position) **FOR BREAK OFF**  
G: **REPORT INITIAL ESTIMATE RUNWAY** (number)  
G: **CLEARED/APPROACH INITIAL 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**

## 7.6.5 Jet intercept

- G: **CLEARED AIRPOWER PROCEDURE**

Note: For PAR APP phraseologies: see chapter 5.4.3.



## ERLÄUTERUNGEN ZUM INHALT

Da es notwendig wurde, das Dokument aeronautical mobile service/Sprechfunkverfahren vollständig neu zu überarbeiten, kann hier nicht jedes einzelne geänderte Detail zur Version AIC B02/03 angeführt werden. In dieser Liste sind aber die wichtigsten Änderungen enthalten.

### ALLGEMEINES:

#### Kapitel:

- 2.3 Art und Rangfolge der Meldungen:**  
Flugnot-, Dringlichkeits- und Peilfunkmeldungen wurden ins Kapitel 6 SONDERFÄLLE IM SPRECHFUNKVERKEHR verschoben.
- 2.3.2 Flugsicherheitsmeldungen:** Neugliederung, Ergänzung
- 3.1.1 Sprache:** neues Kapitel
- 3.1.2 Sprachkenntnisse:** neues Kapitel
- 3.2.1 Aussprache von Zahlen/Tabelle:**  
Wind: 16012G35KT wird ausgesprochen als:  
**ONE SIX ZERO DEGREES ONE TWO KNOTS GUSTING TO THREE FIVE KNOTS;  
EINS SECHS NULL GRAD EINS ZWO KNOTEN BÖEN DREI FÜNF KNOTEN**
- 3.6 Übermittlung von Buchstaben:**  
C CHARLIE wird ausgesprochen als **CHAR LEE/TSCHAR LI** or **SHARLEE/SCHARLI**  
U UNIFORM wird ausgesprochen als **YOU NEE FORM/JU NI FORM** or **OO NEE FORM/U NI FORM**
- 4 Standardredewendungen:** neu: **STAND BY FOR**  
Entfernt: ~~KOMMEN/OVER ENDE/OUT~~
- 5.1.2 Rufzeichen von Luftfahrzeugfunkstellen:**  
Zwei oder drei gleiche Zahlen oder Buchstaben hintereinander können als DOUBLE (Zahl oder Buchstabe) oder TRIPLE (Zahl oder Buchstabe) übermittelt werden.
- 5.1.3 Platzierung des Luftfahrzeugrufzeichens:**  
Nach dem Zurücklesen einer Meldung am Ende (gilt auch für Streckenfreigabe), sonst am Beginn einer Übermittlung.  
**Bei Luftfahrzeugen der Wirbelschleppenategorie HEAVY** ist bei der Erstaufnahme der Sprechfunkverbindung dem Rufzeichen immer das Wort HEAVY anzufügen. (alt: nur bei Flugplatzkontrollstellen und APP)  
A380 = SUPER HEAVY
- 5.2.1 Erstanrufe:**  
GO AHEAD/KOMMEN wurde beim **Erstanruf gestrichen**. Das C/S der rufenden Funkstelle gefolgt vom C/S der gerufenen Funkstelle genügt als Aufforderung an die rufende Funkstelle, seine Meldung abzusetzen. (OEABC, WIEN TOWER)
- 5.2.1.1 Erstanruf für Instrumentenflüge:** neu überarbeitet
- 5.2.1.2 Bestimmungen für Sichtflüge:** neu überarbeitet
- 5.9.2 Beendigung einer Funkverbindung:**  
Eine Funkverbindung muss mit dem Rufzeichen der empfangenden Funkstelle beendet werden.
- 5.11 Übergabe der Sprechfunkverbindung:**  
Das Wort **FREQUENZ/FREQUENCY** wird nicht mehr ausgesprochen. CONTACT GRAZ TOWER 118.100
- 6 Sonderfälle im Sprechfunkverkehr:** neue Kapitel  
6.1 Flugnot und Dringlichkeit,

- 6.2 Widerrechtlicher Eingriff,
- 6.3 Orientierungsverlust,
- 6.4 Ausfall der Sprechfunkverbindung,
- 6.5 Blockierte Frequenz,
- 6.6 Unzulässige Benutzung von ATC-Frequenzen,
- 6.7 Transpondercodes im Notfall

## 7 Redewendungen:

- 11. Folgende Wörter können bei der Übermittlung ausgelassen werden, vorausgesetzt es entsteht dadurch kein Missverständnis:
  - a) SURFACE in Bezug zu Bodenwind und Geschwindigkeit
  - b) DEGREES in Bezug auf Radarsteuerkurse
  - c) SICHT, WOLKEN und HÖHE in Wetterberichten
  - d) HECTOPASKALS bei Übermittlung von Höhenmessereinstellungen
- 15. Die Anweisung  
B: **VERLASSEN DER FREQUENZ GENEHMIGT**  
wird beantwortet mit  
L: **VERLASSEN DER FREQUENZ GENEHMIGT** oder  
L: **VERLASSE FREQUENZ**
- 16. **MELDEN SIE [ABFLUG] BEREIT**  
**REPORT [~~WHEN~~] READY [FOR DEPARTURE]**
- 17. 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.
- 19. neu: parallele Pisten werden z.B. als 03 CENTER oder 03 RECHTS bezeichnet

## PHRASEOLOGIE:

### Kapitel:

- 1.1.5 Windübermittlung bei Rollfreigaben entfällt
- 1.1.5.4 Grundsätzlich wird in der deutschen Sprache das Wort „**HALTEN**“ nur am **Boden** verwendet – das Wort „**WARTEN**“ in der **Luft**.
- 1.1.6 ff Das Wort „**ABHEBEN**“ wird grundsätzlich durch das Wort „**ABFLUG**“ ersetzt.
- 1.1.6.1 **3500 OR BELOW** wird auf Deutsch übermittelt als:  
**3500 FUSS ODER TIEFER – NICHT NIEDRIGER**
- 1.1.8.3 **KORREKT** statt **RICHTIG**
- 1.1.11.1 neu: **REPORT ROLLING**
- 1.1.12 Helikopter: Reihenfolge der Startfreigabe korrigiert:  
**WIND** (number) **DEGREES** (number) **KNOTS RUNWAY** (number) **CLEARED FOR TAKE OFF**
- 1.2.2, 1.2.3  
Verpflichtender Wind aufgehoben bei Einflug in die Platzrunde und Durchflug durch die Kontrollzone
- 1.2.4 **REPORT ON DOWNWIND/BASELEG/FINAL**  
~~REPORT VISUAL~~ entfernt
- 1.2.7 **Reihenfolge in Freigaben** zur Landung, zum landungslosen Überflug, zum Aufsetzen und Durchstarten wurden angeglichen: WIND, RWY, CLEARED TO LAND/FOR LAPP/FOR TGL.

- 2.1.3** neu: **FLIEGE AN ZUM BANNER/SEILABWURF**  
**APPROACHING FOR BANNER/ROPE DROP**
- 3.1.3** 9999 im Metreport wird ausgesprochen als: **VISIBILITY ONE ZERO KILOMETRES OR MORE/SICHT EINS**  
**NULL KILOMETER ODER MEHR**
- 3.2.1** **CAUTION** statt ~~USE CAUTION/LOOK OUT FOR~~  
**VORSICHT** statt ~~ACHTUNG/ACHTEN SIE AUF – LOOK OUT FOR~~
- 3.2.3, 4.1.12.3, 4.1.12.4, 5.2.2**  
GNSS Phraseologie: neu
- 4.1.1.1** ATC clearances - Text geändert
- 4.1.1.3, 4.1.14.3**  
**UNABLE TO COMPLY**
- 4.1.6** ~~ICH HEBE MEINEN FLUGPLAN AUF – FLUGPLAN AUFGEHOBE~~ UM wird ersetzt durch  
**ICH STREICHE MEINEN FLUGPLAN – FLUGPLAN GESTRICHEN UM**
- 4.1.9** 8.33 KHZ Kanalabstand: deutsche Phraseologie neu
- 4.1.10.1** Traffic information and avoiding: Text geändert
- 4.1.10.2** ~~LOOK OUT FOR~~ wurde gestrichen – richtig ist: **TRAFFIC IS...** oder **CAUTION**  
jedoch: vom LFZ gesprochenes **LOOKING OUT** noch gültig
- 4.1.10.4** UNKNOWN/UNIDENTIFIED TRAFFIC... beides möglich
- 4.1.10.5** Verkehrsinformation auf Deutsch: **GLEICHE RICHTUNG** (NICHT „SELBE“)
- 4.1.12** Positionsmeldungen: Unterschied zwischen IFR und VFR neu  
Zeit wird nur mehr in bestimmten Fällen gemeldet!
- 4.1.16** Warnings about controlled airspace: neu
- 5.1.1** Standard routing clearances for departing aircraft:  
~~EXPECT LEVEL CHANGE ON ROUTE~~ wurde entfernt.
- 5.2.4** Manoeuvre during independent and dependent parallel approaches: neu
- 5.4.3** PAR APP: ergänzt
- 5.4.3.8** Missed approach: ~~PULL UP~~ und ~~DISCONTINUE APPROACH~~ entfernt
- 5.4.4.2** **Low visibility procedures:** STAGE ONE/TWO IN OPERATION ersetzt ~~CAT II/III IN OPERATION~~
- 7** **Military phraseology:** ergänzt

## ÄNDERUNGEN BETREFFEND WETTER:

METARS: (Liste von Beispielwetterberichten neu im Ebooklet)

**WIND VARIABLE VARYING**

ABER:

Wind beim MET REP (= im abgekürzten plain text): VRB05KT MAX 17 MNM 2

TEMPO in Wetterberichten wird in deutscher Sprache als „**VORÜBERGEHEND**“ ausgesprochen. Alt: ~~ZEITWEISE~~