

Text 1

AIP VFR ENR .1-5/6 (Absatz 5) Stand: 19 NOV 1998

ENGLISCH

Pilots can gather information on the current status of these classes of airspace prior to entering this airspace by enquiring at the competent FIS units or at the ground stations of the aerodromes concerned.

Pilots who fail to enquire shall consider such airspace as constantly active and shall observe the regulations pertaining to it. If regulations of the air, e.g. the observance of visual flight rules or the necessity of an air traffic control clearance in Airspace D, permit the use of a specific airspace in a deactivated condition only, pilots shall maintain constant listening watch during the flight within this airspace so that they can be informed about short-term changes to the status.

DEUTSCH

Piloten können sich vor Einflug in diese Lufträume durch Anfrage bei den zuständigen FIS-Stellen oder bei den Bodenstellen der, betreffenden Flugplätze über den aktuellen Status dieser Lufträume informieren.

Piloten, die auf diese Anfrage verzichten, haben solche Lufträume als ständig aktiv zu betrachten und die damit verbundenen Regeln einzuhalten.

Lassen luftverkehrsrechtliche Bestimmungen, z. B. die Einhaltung der Sichtflugregeln oder das Erfordernis einer Flugverkehrskontrollfreigabe im Luftraum D, die Nutzung eines bestimmten Luftraums nur im deaktivierten Zustand zu, haben Piloten während des Fluges innerhalb dieses Luftraums dauernde Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten, damit sie über kurzfristige Statusänderungen benachrichtigt werden können.

Text 2

AIP VFR ENR 1-7 (Absatz 1) Stand: 1 JUN 2000

ENGLISCH

Authorized of VFR flights in airspace C below FL 100 are:

- Private pilots of aero planes, helicopters, and motor glider pilots holding an IFR or a CVFR rating,
- as well as pilots with a higher license,
- Pilots with comparable military licenses.

Aircraft must additionally be equipped with: VHF radio telephony set, VOR receiver, transponder A/4096 with Mode C or with Mode S technique. If pilots of non-powered aircraft have none of the prescribed ratings, or if these aircraft are not equipped adequately, clearances to enter this airspace will be issued only in exceptional cases.

DEUTSCH

Zu VFR-Flügen im Luftraum C unter FL 100 sind berechtigt:

- Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer und Motorseglerführer, die eine IFR- oder
- CVFR-Berechtigung besitzen,
- sowie Lfz-Führer im Besitz einer höherwertigen Erlaubnis,
- Lfz-Führer mit vergleichbaren militärischen Erlaubnissen.

Lfz müssen zusätzlich ausgerüstet sein mit: UKW-Sprechfunkgerät, VOR-Empfänger, Transponder A/4096 mit Modus C oder mit Mode S-Technik. Haben Lfz-Führer von nicht motorgetriebenen Lfz keine der vorgeschriebenen Berechtigungen, oder sind diese Lfz nicht entsprechend ausgerüstet, werden Freigaben zum Einflug in diesen Luftraum nur in Ausnahmefällen erteilt.

Text 3

AIP VFR ENR 1-9 (Absatz 1 und 3 (bis 3.3)) Stand: 2 JUL 1998

ENGLISCH

For pilots and aircraft equipment the same prerequisites apply as to VFR flights in Airspace C below FL 100 around international airports (see ENR 1-7).

Radio communication is performed in the English language. The published phrases shall be applied.

Radio contact shall be established with the competent FIS in due time prior to entering the airspace concerned.

The following flight data shall be transmitted to FIS in the sequence listed below:

- aircraft identification
- type of aircraft
- speed
- position
- destination aerodrome
- route related to radio navigation facilities
- flight level.

DEUTSCH

Für Luftfahrzeugführer und Luftfahrzeugausrüstung gelten die gleichen Voraussetzungen wie für VFR-Flüge im Luftraum C unter FL 100 in der Umgebung von Verkehrsentfällt.

Sprechfunkverkehr wird in englischer Sprache durchgeführt. Die veröffentlichten Sprechgruppen sind anzuwenden.

Mit dem zuständigen Fluginformationsdienst (FIS) ist rechtzeitig vor Einflug in den betreffenden Luftraum Sprechfunkverbindung aufzunehmen.

FIS sind folgende Flugdaten in nachstehender Reihenfolge zu übermitteln:

- Luftfahrzeugkennung
- Luftfahrzeugmuster
- Geschwindigkeit
- Position
- Zielflugplatz
- Flugstrecke, bezogen auf Funk-Nav.-Anlagen
- Flugfläche.

Text 4

(AIP VFR ENR 1-10 (Sonder-VFR-Flüge in Kontrollzonen bis Absatz 3) Stand: 26 AUG 1999)

ENGLISCH

An ATC clearance for a special VFR flight will be issued by ATC only if

- a) traffic conditions permit,
- b) the ground visibility is not less than 1500 m, for helicopters not less than 800 m,
- c) the ceiling is not less than 500 ft.

If the ceiling is below 500 ft, an ATC clearance for a special VFR flight will be issued only if the pilot indicates that he has exceptional permission to fly below the minimum safe height.

If the conditions listed above do not prevail, an ATC clearance for a special VFR flight will be issued for flights obviously conducted in accordance with LuftVO §34 or LuftVG §30.

DEUTSCH

Eine Flugverkehrskontrollfreigabe für einen Sonder-VFR-Flug wird von der Flugverkehrskontrolle nur dann erteilt, wenn

- a) die Verkehrsverhältnisse es zulassen,
- b) die Bodensicht nicht unter 1500 m, für Hubschrauber nicht unter 800 m, liegt,
- c) die Hauptwolkenuntergrenze mindestens 500 ft beträgt

Liegt die Hauptwolkenuntergrenze unter 500 Fuß, wird eine Flugverkehrskontrollfreigabe für einen Sonderflug nach Sichtflugregeln nur erteilt, wenn der Luftfahrzeugführer zum Ausdruck bringt, dass er im Besitz einer Ausnahmegenehmigung zum Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe ist.

Eine Flugverkehrskontrollfreigabe für einen Sonderflug nach Sichtflugregeln wird ohne Einhaltung der oben aufgeführten Bedingungen erteilt für Flüge, die offenkundig gem. LuftVO §34 oder LuftVG §30 durchgeführt werden.

Text 5

AIP VFR ENR 1-11 (Voraussetzungen... Absatz 1 (1.1 bis 1.3)) Stand: 23 MAR 2000

ENGLISCH

Clearances for these flights will be granted as far as the traffic situation and air navigation capacity make this possible.

Granting of an ATC clearance for powered aircraft to enter Airspace D (non-control zone) will generally be made to depend on the switching on of a transponder. The transponder must be equipped for interrogation Mode A with 4096 responder codes and for interrogation Mode C with automatic altitude transmission, or it must use Mode S technology.

In exceptional cases, clearances can also be granted if aircraft are not equipped with the fully functional air navigation equipment prescribed in the FSAV for VFR flights.

DEUTSCH

Freigaben für diese Flüge werden erteilt, sofern Verkehrslage und Flugsicherungskapazität dies gestatten.

Die Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe für motorgetriebene Luftfahrzeuge zum Einflug in den Luftraum D (nicht Kontrollzone) wird grundsätzlich von der Schaltung eines Sekundärradar-Antwortgerätes (Transponder) abhängig gemacht. Der Transponder muss für den Abfragemodus A mit 4096 Antwortcodes und für den Abfragemodus C mit automatischer Höhenübermittlung ausgestattet sein oder Mode S-Technik verwenden.

In Ausnahmefällen können Freigaben auch erteilt werden, wenn Luftfahrzeuge nicht mit der in der FSAV für Flüge nach Sichtflugregeln vorgeschriebenen funktionstüchtigen Flugsicherungsausrüstung ausgestattet sind.

Text 6

AIP VFR ENR 1-13/14 (Absatz 2 (bis 2.3)) Stand: 28 JUN 2001

ENGLISCH

The ATC clearance is considered granted to VFR flights at night within uncontrolled airspace. Insofar as the planned flight route in uncontrolled airspace requires penetration of an activated night low-flying route segment, the flight shall generally be planned in such a way that this route segment can be overflown in controlled airspace after obtaining an ATC clearance.

If safe overflying of the route section is not possible for meteorological reasons, and if an ATC clearance to penetrate the section within controlled airspace cannot be granted, the night low-flying system may be underflown in uncontrolled airspace if the pilot-in-command adheres to the following conditions:

The route section shall be underflown at a maximum height of 700 ft GND, whereby:

- the minimum safe height of 500 ft GND,
 - the geographical structure of the terrain and
 - the availability of emergency landing areas
- shall be observed.

DEUTSCH

Die ATC-Freigabe gilt für VFR-Flüge bei Nacht im unkontrollierten Luftraum als erteilt. Sofern die geplante Flugstrecke im unkontrollierten Luftraum das Durchfliegen eines aktivierten Nachttiefflugstreckenabschnittes erforderlich macht, ist der Flug grundsätzlich so zu planen, dass dieser Streckenabschnitt nach Einholung einer Flugverkehrskontrollfreigabe im kontrollierten Luftraum überflogen werden kann.

Ist ein sicheres Überfliegen des Streckenabschnittes aus Wettergründen nicht möglich und kann eine ATC-Freigabe zum Durchfliegen des Abschnittes im kontrollierten Luftraum nicht erteilt werden, kann das Nachttiefflugsystem im unkontrollierten Luftraum unterflogen werden, wenn der Luftfahrzeugführer die folgenden Auflagen einhält:

Der Streckenabschnitt ist in einer maximalen Flughöhe von 700 ft GND zu unterfliegen, dabei ist

- die Sicherheitsmindesthöhe von 500 ft GND
 - die geographische Geländestruktur und
 - die Erreichbarkeit von Notlandeflächen
- zu beachten.

Text 7

AIP VFR ENR 1-14 (Absatz 3 (bis 3.3)) Stand: 28 JUN 2001

ENGLISCH

VFR flights at night within controlled airspace shall maintain constant listening watch on the established radio frequency of the competent ATC unit.

The necessary ATC clearance includes the following, where applicable:

- clearance limit (destination aerodrome or fix point or airspace boundary)
- route
- level or level band
- other instructions (e.g. transponder code).

VFR flights at night within controlled airspace will generally be treated as IFR flights by ATC. They will be separated from IFR flights, safety distances will be maintained to the activated route segments of the night low-flying System.

DEUTSCH

VFR-Flüge bei Nacht im kontrollierten Luftraum haben eine dauernde Hörbereitschaft auf der festgelegten Funkfrequenz der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufrecht zu erhalten.

Die erforderliche ATC-Freigabe beinhaltet, soweit zutreffend:

- a) Freigabegrenze (Zielflugplatz oder Fixpunkt oder Luftraumgrenze) Strecke
- b) Flughöhe bzw. Höhenband
- c) Sonstige Anweisungen (z.B. Transponder-Code)

VFR-Flüge bei Nacht im kontrollierten Luftraum werden von der Flugverkehrskontrolle grundsätzlich wie Flüge nach Instrumentenflugregeln behandelt. Sie werden zu IFR-Flügen gestaffelt, zu den aktivierten Streckensegmenten des Nachttiefflugsystems werden Sicherheitsabstände eingehalten.

Text 8

NfL I -43/00

ENGLISCH

Radio telephony will be conducted in English and German, whereby the phrases published shall be used accordingly.

Radio telephony communication shall be established with the competent ATC as follows:

- 5 minutes prior to entering this airspace at the latest;
- when departing from an aerodrome below this airspace, as soon as possible after take-off.

The following flight data shall be transmitted by the pilot-in-command in order to conduct these VFR flights:

- a) aircraft identification;
- b) type of aircraft;
- c) position;
- d) flight route;
- e) altitude.

DEUTSCH

Der Sprechfunk wird in englischer und deutscher Sprache durchgeführt. Dabei sind die veröffentlichten Sprechgruppen entsprechend anzuwenden. Mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle ist Sprechfunkverbindung wie folgt aufzunehmen:

- spätestens 5 Minuten vor Einflug in diesen Luftraum;
- beim Abflug von einem Flugplatz unterhalb dieses Luftraumes sobald wie möglich nach dem Start.

Zur Durchführung dieser VFR-Flüge sind vom Luftfahrzeugführer folgende Flugdaten zu übermitteln:

- a) Luftfahrzeugkennung;
- b) Luftfahrzeugmuster;
- c) Position;
- d) Flugstrecke;
- e) Flughöhe.

Text 9

AIP VFR ENR 1-16 (Absatz 1 u. 2) Stand: 2 JUL 1998

ENGLISCH

Aircraft shall not be flown below the minimum safe height except when necessary for takeoff and landing. Minimum safe height is the height at which neither unnecessary noise disturbance pursuant to § 1 para (2) LuftVO nor unnecessary hazard to persons and property in the event of an emergency landing are to be feared; however, over cities, other densely populated areas, and assemblies of persons, this height shall be at least 300 m (1000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m, and elsewhere at least 150 m (500 ft) above ground or water. Gliders, hang- gliders and paragliders may be operated below a height of 150 m, if necessary for the kind of operation, and if danger to persons and property is not to be feared.

Aircraft shall not be flown below bridges and similar constructions nor below overhead lines and antennas.

DEUTSCH

Die Sicherheitsmindesthöhe darf nur unterschritten werden, soweit es bei Start und Landung notwendig ist. Sicherheitsmindesthöhe ist die Höhe, bei der weder eine unnötige Lärmbelästigung im Sinne des §1 Abs. 2 LuftVO noch im Falle einer Notlandung eine unnötige Gefährdung von Personen und Sachen zu befürchten ist, mindestens jedoch über Städten, anderen dichtbesiedelten Gebieten und Menschenansammlungen eine Höhe von 300 m (1000 ft) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 600 m, in allen übrigen Fällen eine Höhe von 150 m (500 ft) über Grund oder Wasser. Segelflugzeuge, Hängegleiter und Gleitsegel können die Höhe von 150 m auch unterschreiten, wenn die Art ihres Betriebes dies notwendig macht und eine Gefahr für Personen und Sachen nicht zu befürchten ist.

Brücken und ähnliche Bauten sowie Freileitungen und Antennen dürfen nicht unterflogen werden.

Text 10

AIP VFR ENR 1-16 (Absatz 3 u. 4) Stand: 2 JUL 1998

ENGLISCH

Cross-country flights according to VFR with power-driven aircraft shall be conducted at least 600 m (2000 ft) above ground or water, unless, for safety reasons according to para (1) sentence 2, a higher level has to be maintained. Cross-country flights below 600 m (2000 ft) above ground or water, taking into consideration the regulations under para (1) and (2), may be commenced and conducted if adherence to other rules and regulations according to the Luftverkehrs-Ordnung, in particular adherence to the airspace structure according to § 10 LuftVO, the VFR rules according to § 28 LuftVO or the ATC clearances, require a lower level. The local competent Aeronautical Authority of the Land may grant exceptions for special-purpose flights.

DEUTSCH

Überlandflüge nach Sichtflugregeln mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen sind in einer Höhe von mindestens 600 m (2000 Fuß) über Grund oder Wasser durchzuführen, soweit nicht aus Sicherheitsgründen nach Absatz 1 Satz 2 eine größere Höhe einzuhalten ist. Überlandflüge in einer geringeren Höhe als 600 m (2000 Fuß) über Grund oder Wasser dürfen unter Beachtung der Vorschriften der Absätze 1 und 2 angetreten oder durchgeführt werden, wenn die Einhaltung sonstiger Vorschriften und Festlegungen nach dieser Verordnung, insbesondere die Einhaltung der Luftraumordnung nach §10 LuftVO, der Sichtflugregeln nach §28 LuftVO oder von Flugverkehrskontrollfreigaben, eine geringere Höhe erfordert. Für Flüge zu besonderen Zwecken kann die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes Ausnahmen zulassen.

Text 11

AIP VFR ENR 1-17 (Absatz 1 u. 2) Stand: 14 DEC 2000

ENGLISCH

On VFR flights with civil powered aircraft, the transponder shall be set unrequested i.e. without radio contact with ATC units as follows (except in Airspace C):

- on A/C 7000 above 5000 ft MSL or 3500 ft GND, whichever is higher.

When leaving this airspace (and the Federal Republic of Germany), the code shall be switched off unrequested.

On VFR flights with powered aircraft the transponder should be set unrequested i.e. without radio contact with ATC units

- on A/C 7000 up to 5000 ft MSL or 3500 ft GND.

In the vicinity of some aerodromes (see Aeronautical Chart ICAO 1:500 000), it is urgently recommended to switch the transponder likewise to A/C 7000 between the lower limits of controlled airspace (except Airspace D) up to the upper limit of 5000 ft. Switch-off/to this code as in item 1.

DEUTSCH

Bei VFR-Flügen mit zivilen, motorgetriebenen Luftfahrzeugen ist der Transponder unaufgefordert d. h. ohne Funkkontakt mit FS-Stellen wie folgt zu schalten (Luftraum C ausgenommen):

- auf A/C 7000 oberhalb 5000 ft MSL oder 3500 ft GND, wobei der höhere Wert maßgebend ist.

Bei Verlassen dieses Luftraums (und der Bundesrepublik Deutschland) ist der Code unaufgefordert abzuschalten.

Bei VFR-Flügen mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen sollte der Transponder unaufgefordert d.h. ohne Funkkontakt mit FS-Stellen geschaltet werden

- auf A/C 7000 bis 5000 ft MSL oder 3500 ft GND

In der Umgebung einiger Flugplätze (siehe Luftfahrtkarte ICAO 1:500 000) wird dringend empfohlen, ebenfalls den Transponder auf A/C 0021 zu schalten zwischen Untergrenze Kontrollierter Luftraum (ausgenommen Luftraum D) bis Obergrenze 5000 ft. Ab- bzw. Umschalten dieses Codes analog zu Ziff.1.

Text 12

AIP VFR ENR 1-19 (I. Flugplanaufgabe, Absatz 1) Stand: 26 JUL 2001

ENGLISCH

In the Federal Republic of Germany, a flight plan must be filed with an AIS unit of the DFS for the following VFR flights:

For Flights Crossing the Borders of the Federal Republic of Germany, with the following exceptions:

- a) For VFR-flights of civil aircraft from and to France, Belgium, Luxemburg, the Netherlands, Austria, and Denmark, a flight plan has to be filed only if the regulations of the country concerned require this and/or if during the flight, the territory or airspace of a country is affected which has not signed the Schengen Agreement.
- b) The same applies to civil VFR flights from and to Spain, Portugal, Greece, Italy, Sweden, Finland, Norway and Iceland if they fly into or out of the Federal Republic over the countries listed under a) without an intermediate landing.

DEUTSCH

In der Bundesrepublik Deutschland muss für folgende VFR-Flüge ein Flugplan bei einer Flugberatungsstelle (AIS) der DFS aufgegeben werden:

Für Flüge über die Grenzen der Bundesrepublik Deutschland, mit folgenden Ausnahmen:

- a) Für Flüge ziviler Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln von und nach Frankreich, Belgien, Luxemburg, Niederlande, Österreich und Dänemark muss nur dann ein Flugplan aufgegeben werden, wenn die Vorschriften des betroffenen Landes dies fordern und/oder während des Fluges das Gebiet oder der Luftraum eines Landes berührt wird, das nicht dem Schengener Abkommen beigetreten ist.
- b) Gleiches gilt für zivile VFR-Flüge von und nach Spanien, Portugal, Griechenland, Italien, Schweden, Finnland, Norwegen und Island, soweit sie ohne Zwischenlandung über die in a) genannten Länder in die Bundesrepublik ein- oder ausfliegen.

Text 13

AIP VFR ENR 1-24 (Absatz 8) Stand: 26 JUL 2001

ENGLISCH

The aerodrome of destination and the destination alternate aerodrome(s) are indicated by the ICAO location indicator. If no location indicator has been allocated, "ZZZZ" shall be entered and in the flight plan item 18 "Other Information". The aerodrome of destination with the identification group "DEST/" and/or the destination alternate aerodrome(s) "ALTN/" shall be indicated, if necessary in words with reference to the nearest locality designated on the ICAO Chart 1:500 000.

If no estimated location of landing can be indicated in the case of flights of manned free balloons, the word "unknown" shall be entered in Item 18 following the identification group "DEST/".

The total estimated elapsed time for VFR flights is the time necessary from take-off up to arrival over the aerodrome of destination. It shall be indicated by a four-digit number in hours and minutes.

DEUTSCH

Zielflugplatz und Zielausweichflugplatz/-plätze werden mit der ICAO-Ortskennung angegeben. Ist keine Ortskennung zugeteilt worden, dann ist „ZZZZ“ einzutragen und im Flugplanfeld 18 „Andere Angaben“ mit der Kenngruppe „DEST/“ der Zielflugplatz, bzw. „ALTN/Zielausweichflugplatz/-plätze, ggf. bezogen auf die nächstgelegene, in der ICAO-Karte 1:500 000 verzeichnete Ortschaft im Wortlaut anzugeben.

Bei Fahrten bemannter- Freiballone ist, sofern das voraussichtliche Landegebiet nicht angegeben werden kann, in Feld 18 nach der Kenngruppe „DEST/“ das Wort „unbekannt“ oder „unknown“ einzutragen.

Die voraussichtliche Gesamtflugdauer ist für VFR-Flüge die erforderliche Zeit vom Start bis zur Ankunft über dem Zielflugplatz. Sie ist mit einer vierstelligen Zahl in Stunden und Minuten anzugeben.

Text 14

AIP VFR ENR 1-38 (Absatz 1 u. 2) Stand: 28 JUN 2001

ENGLISCH

When making a position report on a VFR flight, the pilot shall transmit the following data in the sequence listed below:

- a) radio call sign of the aircraft,
- b) position,
- c) time of crossing.
- d) altitude.

The time of crossing according to c) may be omitted, provided that the position is reached at the time of position reporting.

When making a position report while flying the traffic circuit of an aerodrome, the pilot shall transmit the following data in the sequence listed below:

- a) radio call sign of the aircraft,
- b) position.

DEUTSCH

Der Luftfahrzeugführer hat auf einem Flug nach Sichtflugregeln bei der Übermittlung einer Standortmeldung folgende Angaben in der nachstehenden Reihenfolge zu machen:

- a) Funkrufzeichen des Luftfahrzeuges,
- b) Standort
- c) Überflugzeit,
- d) Flughöhe.

Die Zeitangabe nach c) kann entfallen, wenn der gemeldete Standort zum Zeitpunkt der Standortmeldung erreicht wird.

Bei der Übermittlung einer Standortmeldung in der Platzrunde eines Flugplatzes hat der Luftfahrzeugführer folgende Angaben in der nachstehenden Reihenfolge zu machen:

- a) Funkrufzeichen des Luftfahrzeuges,
- b) Standort.

Text 15

AIP VFR AD 1-1 (Absatz 1, 2 u. 3.1) Stand: 2 JUL 1998

ENGLISCH

Aerodrome Flight Information Service is provided for air traffic at an aerodrome or in its vicinity as well as for taxiing and vehicular traffic on the aerodrome maneuvering areas. Moreover, available flight information will also be supplied on request to aircraft flying outside the traffic circuit.

At aerodromes with a "Luftaufsichtsstelle", Aerodrome Flight Information Service is provided by the local "Luftaufsichtsstelle", at other aerodromes, by the local "Flugleitung".

At aerodromes without an ATC unit, Aerodrome Flight Information Service is provided to assist the pilot in aircraft operation with information and, as required, with specific instructions for the purpose of increasing the safety of air traffic and of reducing noise disturbance. The responsibilities of the pilot as participant in air traffic remain unaffected.

DEUTSCH

Der Flugplatzinformationsdienst wird für den Flugverkehr auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung sowie für den Rollverkehr und den Fahrzeugverkehr auf den Betriebsflächen des Flugplatzes durchgeführt. Darüber hinaus werden verfügbare Fluginformationen auf Ersuchen auch den außerhalb der Platzrunde fliegenden Luftfahrzeugen erteilt.

An Flugplätzen mit Luftaufsichtsstelle wird der Flugplatzinformationsdienst von der örtlichen Luftaufsichtsstelle, an sonstigen Flugplätzen von der örtlichen Flugleitung ausgeübt.

Der Flugplatzinformationsdienst an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle hat die Aufgabe, den Luftfahrzeugführer durch Informationen und — soweit erforderlich — durch gezielte Anweisungen bei der Betriebsdurchführung zu unterstützen, um die Sicherheit des Luftverkehrs zu erhöhen und die Fluglärmbelästigung zu mindern. Die Pflichten des Luftfahrzeugführers als Teilnehmer am Luftverkehr bleiben unberührt.

Text 16

AIP VFR AD 1-3 (Absatz 1 u.2) Stand: 16 NOV 2000

ENGLISCH

Aerodrome information service will be provided at uncontrolled aerodromes. The pilot-in-command is primarily responsible for safe and orderly conduct in aerodrome traffic. In case of immediate danger, ground station can also issue directions. The call sign of the air-ground communication station at uncontrolled aerodromes is "INFO". Call sign and frequency are depicted on the respective Visual Operation Charts. On approaches, radio telephony communication shall be established with the air-ground communication station on the INFO frequency published, not later than 5 minutes prior to reaching the aerodrome. In aerodrome traffic, listening watch shall be maintained.

DEUTSCH

An unkontrollierten Flugplätzen wird Flugplatzinformationsdienst vorgehalten. Für das sichere und geordnete Verhalten im Flugplatzverkehr ist in erster Linie der Luftfahrzeugführer verantwortlich. Bei unmittelbarer Gefahr kann die Bodenstelle auch Weisungen erteilen. Das Rufzeichen der Bodenfunkstelle an unkontrollierten Flugplätzen lautet "INFO". Rufzeichen und Frequenz sind auf den jeweiligen Sichtflugkarten dargestellt. Bei Anflügen ist spätestens 5 MIN vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit der Bodenfunkstelle auf der veröffentlichten INFO-Frequenz aufzunehmen. Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

Text 17

AIP VFR AD 1-3 (ab 2-Absatz Flugverfahren) Stand: 16 NOV 2000

ENGLISCH

The traffic circuits for powered airplanes, gliders and ultra-light planes (if necessary, also for other aeronautical sports products), depicted on the Visual Operation Charts, shall be flown. Entry will generally be performed on the downwind leg; departure on the crosswind leg. If necessary, additional information concerning entries into/ departures from the traffic circuit shall be observed.

Overflying of noise-sensitive areas, especially villages, shall be avoided as far as possible. Local restrictions of departures and landings shall be expected at aerodromes with mixed flight operations, e.g. additional glider operations. Information, whereby flight operations of powered aircraft and gliders are not permitted simultaneously, will be published at the aerodromes concerned.

DEUTSCH

Die auf den Sichtflugkarten dargestellten Platzrunden für Motorflugzeuge, Segelflugzeuge und Ultraleichtflugzeuge (ggf. auch für andere Luftsportgeräte) sind zu fliegen. Der Einflug erfolgt in der Regel in den Gegenanflug, der Ausflug aus dem Querabflug. Ggf. sind zusätzliche Hinweise auf Ein- und Ausflug in/aus der Platzrunde zu beachten.

Überflüge lärmempfindlicher Gebiete, insbesondere Ortschaften, sind möglichst zu vermeiden. An Flugplätzen mit Mischflugbetrieb, z.B. zusätzlicher Segelflugbetrieb, ist mit örtlichen Einschränkungen von Starts und Landungen zu rechnen. Angaben, nach denen Motor- und Segelflugbetrieb nicht gleichzeitig gestattet sind, werden bei den betroffenen Flugplätzen veröffentlicht.

Text 18

AIP VFR AD 1-4 (Nr. 1 und 2 (bis 2. Absatz)) Stand: 20 SEP 2001

ENGLISCH

At controlled aerodromes, air traffic control will be provided. The call sign of the air-ground communication station is "TOWER". Call sign and frequency are depicted on the respective Visual Operation Chart.

A clearance is required for taxiing as well as for take-offs, landings and movements connected with these (e.g. entry into the traffic circuit).

On approaches, radio telephony communication shall be established with the air-ground communication station on the TOWER frequency published, 5 minutes prior to reaching one of the reporting points depicted on the Visual Operation Chart.

In the case of aerodromes with several TOWER frequencies, the frequency on which the initial call in the case of VFR approaches is to be made, is printed in bold print on the Visual Operation Chart.

DEUTSCH

An kontrollierten Flugplätzen wird Flugverkehrskontrolle durchgeführt. Das Rufzeichen der Bodenfunkstelle lautet „TURM“. Rufzeichen und Frequenz sind auf der jeweiligen Sichtflugkarte dargestellt.

Für das Rollen sowie für Starts, Landungen und damit zusammenhängende Bewegungen (z.B. Einflug in die Platzrunde) ist eine Freigabe erforderlich.

Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen eines der auf der Sichtflugkarte dargestellten Meldepunkte Sprechfunkverbindung mit der Bodenfunkstelle auf der veröffentlichten TURM-Frequenz aufzunehmen.

Bei Flugplätzen mit mehreren TURM-Frequenzen ist die Frequenz, auf der bei VFR-Anflügen der Erstanruf erfolgen soll, in der Sichtflugkarte fett gedruckt.

Text 19

AIP GEN 3.1.-2 (Absatz 3) Stand: 25 JAN 2001

ENGLISCH

The AIS service of the DFS comprises the following functions:

- a) collecting, evaluating, preparing and publishing news and information necessary for the safe, orderly and efficient conduct of flights
- b) verifying, receiving and forwarding flight plans and flight plan associated messages
- c) assistance in pre-flight preparation
- d) providing pre-flight information
- e) monitoring the timely landings of flights at aerodromes without Air Traffic Control (ATC), for which a flight plan has been filed
- f) receiving and forwarding flight reports from pilots after the flight (Post Flight Information).

DEUTSCH

Die Dienstleistung „Flugberatung“ der DFS umfasst folgende Aufgabenbereiche:

- a) Sammlung, Auswertung, Aufbereitung und Bekanntmachung von Nachrichten und Informationen, die für eine sichere, geordnete und flüssige Durchführung von Flügen notwendig sind
- b) Prüfung, Entgegennahme und Weiterleitung von Flugplänen und Flugplanfolgemeldungen
- c) Beratung bei der Flugvorbereitung
- d) Erteilung einer Flugberatung
- e) Überwachung der zeitgerechten Landung bei Flügen zu Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrolle, für die ein Flugplan aufgegeben wurde
- f) Entgegennahme und Weiterleitung von Flugberichten der Luftfahrzeugführer nach dem. Flug (Post-Flight Informationen).

Text 20

AIP GEN 3.1.3 (Absatz 4.6.1) Stand: 25 JAN 2001

ENGLISCH

Pre-flight information will be provided verbally, in writing, via telephone, via telefax, by presenting pre-flight information documents for self-briefing or by means of other data transmitting facilities (e.g. connecting up of customer printers). In addition, pre-flight information may be retrieved to a limited extent via the Internet information an offer by the DFS.

Pre-flight information by means of documents in languages other than those used by AIS will generally be confined to the provision of these documents for self-briefing.

DEUTSCH

Die Flugberatung wird mündlich, schriftlich, fernmündlich, über Telefax, durch Vorlage von Beratungsunterlagen zur Selbstunterrichtung oder mittels anderer Datenübertragungseinrichtungen (z.B. Anschluss von Kundendruckern) erteilt. Darüber hinaus können Beratungsinformationen in begrenztem Umfang über das Internet- Informationsangebot der DFS abgerufen werden.

Eine Flugberatung mit Hilfe von Unterlagen, die nicht in einer der Betriebssprachen des Flugberatungsdienstes abgefasst sind, beschränkt sich grundsätzlich auf die Bereitstellung dieser Unterlagen zur Selbstunterrichtung.

Text 21

AIP GEN 3.1.3 (Absatz 4.6.2) Stand: 25 JAN 2001

ENGLISCH

Pre-flight information (Pre-flight Information Bulletin PIB) will generally be granted

- a) for flights departing from German aerodromes
- b) for flights abroad until the first destination airport, not, however, for parts of flights going beyond this.

The granting of pre-flight information also includes information on alternate aerodromes to be indicated on the flight plan in accordance with ICAO regulations. En-route information relating to these alternate aerodromes will, however, only be taken into consideration on request.

Pre-flight information will be given taking as a basis information (NOTAM, SNOWTAM and BIRDTAM) important for the flight profile concerned. In order not to impair the clarity of preflight information in the face of the great amount of information published, the allocation of NOTAM information, according to content, into pre-flight information will be determined by the following criteria:

- Factual Criteria
- Geographical Criteria
- Time-Orientated Criteria.

DEUTSCH

Eine Flugberatung (Pre flight Information Bulletin PIB) wird generell erteilt

- a) für Flüge mit Start von deutschen Flugplätzen
- b) für Flüge ins Ausland bis zum ersten Zielflughafen, nicht jedoch für weiterführende Flugabschnitte.

Die Erteilung der Flugberatung umfasst dabei auch Informationen für die gem. den Vorschriften der ICAO im Flugplan anzugebenden Ausweichflugplätze.

Streckeninformationen zu diesen Ausweichflugplätzen werden jedoch nur auf Anforderung berücksichtigt.

Eine Flugberatung wird unter Zugrundelegung der für das betroffene Flugprofil bedeutsamen Informationen (NOTAM, SNOWTAM und BIRDTAM) erteilt. Um angesichts der Vielzahl der veröffentlichten Informationen die Übersichtlichkeit von Flugberatungen nicht zu beeinträchtigen, wird die inhaltliche Zuordnung von NOTAM-Informationen in eine Flugberatung durch folgende Kriterien bestimmt:

- Sachliche Kriterien
- Geographische Kriterien
- Zeitliche Kriterien.

Text 22

AIP GEN 3.1-3 (Absatz 4.6.2 ab zeitliche Kriterien) Stand: 25 JAN 2001

ENGLISCH

At the time of compiling pre-flight information (above right-hand corner of the pre-flight information, data in UTC), the following NOTAM will be included as standard:

- NOTAM information which has been in force within the last 90 days, and
- NOTAM information which will be in force within the next 24 hours.

The above-mentioned factual and geographical criteria, as well as the time- oriented criteria, for the volume/contents of pre-flight information may be amended, expanded or restricted.

More detailed information on this can be requested from AIS.

For each pre-flight information made available, an update (PIB Update) may be requested at a later date by quoting the identification number (PIB-ID) entered on the cover sheet of each pre-flight information.

DEUTSCH

Zum Zeitpunkt der Erstellung einer Flugberatung (oberer rechter Rand einer Flugberatung, Angabe in UTC) werden standardmäßig die folgenden NOTAM mit einbezogen:

- NOTAM-Informationen, die innerhalb der letzten 90 Tage in Kraft getreten sind, und
- NOTAM-Informationen, die innerhalb der nächsten 24 Stunden in Kraft treten.

Die vorstehend angegebenen sachlichen, geographischen und zeitlichen Kriterien für den Umfang/Inhalt einer Flugberatung können verändert, erweitert oder eingeschränkt werden.

Nähere Informationen hierzu können beim Flugberatungsdienst erfragt werden.

Für jede zur Verfügung gestellte Flugberatung kann zu einem späteren Zeitpunkt eine Aktualisierung (PIB Update) unter Angabe der Identifikations-Nummer (PIB-ID), die auf dem Deckblatt jeder Flugberatung verzeichnet ist, angefordert werden.

Text 23

AIP GEN 3 1-5 (NR. 6) Stand: 25 JAN 2001

ENGLISCH

There is a possibility to retrieve pre-flight information for IFR and VFR flights, as well as to file flight plans and flight plan associated messages via Internet.

At present, pre-flight information is available for aerodromes and FIRs in the Federal Republic of Germany, Denmark, Poland, the Czech Republic, Austria, Switzerland, France (Reims and Paris FIRs) and the Benelux States (on the basis of standard criteria for PIB Aerodrome and PIB Area Type), as well as for the updates to the VFR Bulletin.

Information in the Internet will be updated daily from 0500 (0400) -2100 (2000) at intervals of 2 hours.

For more detailed information on the pre-flight information offer via Internet see under <http://www.dfs.de> under the heading "Flight Preparation"

DEUTSCH

Es besteht die Möglichkeit, über das Internet Flugberatungen für IFR und VFR Flüge abzurufen sowie Flugpläne und Flugplanfolgemeldungen aufzugeben.

Derzeit stehen Flugberatungen (auf der Basis der Standard-Kriterien für PIB Aerodrome und PIB Area Type) für die Flugplätze und Fluginformationsgebiete in der Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Polen, Tschechische Republik, Österreich, Schweiz, Frankreich (FIRs Reims und Paris), Benelux-Staaten, sowie für die Nachträge zum VFR-Bulletin zur Verfügung.

Der Informationsstand im Internet wird täglich in der Zeit von 0500 (0400) - 2100 (2000) im Rhythmus von 2 Stunden aktualisiert.

Nähere Informationen zum Internet Flugberatungsangebot unter <http://www.dfs.de> unter der Überschrift „Flight Preparation“.

Text 24

AIP GEN 3.4-9 (Nr. 6 bis Mitte Absatz 3) Stand: 1 JUN 2001

ENGLISCH

To obtain a precise, not misunderstandable and uniform method of transmission, the standard phrases and phraseologies contained in the attachments shall be used as far as possible.

1. The manner of speaking shall be distinct and in a normal conversational tone as well as at an even volume and rate of speech.

2. Irrelevant and improper remarks are not permitted.

Phrases such as "IMMEDIATELY" or "EXPEDITE" shall only be used if this is unavoidable. If for reasons of a safe conduct of flight an immediate execution is not possible, the instruction will be followed - as far as possible - and ATC advised accordingly.

As a rule the use of abbreviations in voice communications is not permitted. This does not apply to abbreviations which are generally understood in air traffic, as for example ATC, CTR.

DEUTSCH

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

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

2. Sachfremde und unsachliche Äußerungen sind nicht zulässig.

Redewendungen wie "SOFORT / IMMEDIATELY" oder "BESCHLEUNIGEN SIE / EXPEDITE" werden von der Flugverkehrskontrolle nur angewendet, wenn dies unumgänglich ist. Ist eine unmittelbare Ausführung aus Gründen der sicheren Flugdurchführung nicht möglich, ist der Anweisung - soweit möglich - zu folgen und die Flugverkehrskontrolle entsprechend zu unterrichten.

Abkürzungen im Sprechfunkverkehr sind grundsätzlich nicht zulässig. Das gilt nicht für im Flugverkehr gebräuchliche Abkürzungen wie z. B. ATC, CTR.

Text 25

25 AIP GEN 3.4-10 (Absatz 7 (1-3)) Stand: 26 JUL 2012

ENGLISCH

Radio contact shall be established as follows:

Initial Call:

Call sign of the radio station to be addressed;

Call sign of the calling radio station.

Reply:

Call sign of the radio station to be addressed;

Call sign of the replying radio station.

if it can be expected that the radio station called receives the call, a message may be sent immediately after the initial call.

For VFR flights this procedure may only be applied if air traffic control requests the aircraft to change frequency.

If the call sign of the calling station is not understood, the phrase SAY AGAIN YOUR CALL SIGN shall be used.

DEUTSCH

Die Sprechfunkverbindung ist wie folgt herzustellen:

Einleitungsanruf:

1. Rufzeichen der anzusprechenden Funkstelle;

2. Rufzeichen der rufenden Funkstelle.

Antwort:

1. Rufzeichen der anzusprechenden Funkstelle.

2. Rufzeichen der antwortenden Funkstelle.

Wenn zu erwarten ist, dass die gerufene Funkstelle den Anruf empfängt, kann eine Meldung unmittelbar im Anschluss an den Einleitungsanruf gesendet werden.

Dieses Verfahren darf bei Flügen nach Sichtflugregeln nur nach Aufforderung zum Frequenzwechsel durch die Flugverkehrskontrolle angewendet werden.

Wird bei einem Anruf das Rufzeichen der rufenden Funkstelle nicht verstanden, ist die Sprechgruppe WIEDERHOLEN SIE IHR RUFZEICHEN / SAY AGAIN YOUR CALL SIGN zu verwenden.

Text 26

AIP GEN 3.4-10 (Absatz 7 (5 u. 6)) Stand: 1 JUN 2001

ENGLISCH

A flight according to instrument flight rules shall, with every frequency change, state the level and, additionally during climb or descent, the cleared level. When changing from approach control to aerodrome control, the level announcement is not required. During approaches to aerodromes with parallel runways, the designator of the runway being approached shall be stated.

If a pilot is not able to establish radio contact on the prescribed frequency, he will try to establish radio contact on another frequency published for the flight route, e.g. the emergency frequency 121.5 MHz. If these efforts remain unsuccessful, he will try to establish radio contact with other aeronautical stations or aircraft. If this does not enable him to establish contact with the appropriate air traffic control either, the pilot will follow the lost communication procedures.

DEUTSCH

Bei jedem Frequenzwechsel hat der Luftfahrzeugführer auf einem Flug nach Instrumentenflugregeln die derzeitige Flughöhe und bei Steig- bzw. Sinkflug zusätzlich die freigegebene Flughöhe anzugeben. Bei einem Wechsel von der Anflugkontrolle zur Flugplatzkontrolle entfällt die Angabe der Flughöhe. Bei Anflügen zu Flughäfen mit Parallelpistensystem ist neben dem Rufzeichen des Luftfahrzeugs die Bezeichnung der angeflogenen Piste zu nennen.

Gelingt es einem Luftfahrzeugführer nicht, auf der vorgeschriebenen Funkfrequenz Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle aufzunehmen, so hat er zu versuchen, eine Sprechfunkverbindung auf anderen für die Flugstrecke festgelegten Funkfrequenzen herzustellen, z.B. der Notfrequenz 121,5 MHz. Bleiben auch diese Versuche erfolglos, hat er sich zu bemühen, eine Sprechfunkverbindung mit anderen Bodenfunkstellen oder Luftfahrzeugen aufzunehmen. Kommt auch über diese eine Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle nicht zustande, hat der Luftfahrzeugführer die Funkausfallverfahren zu befolgen.

Text 27

AIP GEN 3.4-11 (Absatz 11 (1-2)) Stand: 1 JUN 2001

ENGLISCH

If the pilot has tried in vain to establish radio contact with the appropriate air traffic control but has indications that his transmissions are received, he will, in addition to the provisions laid down in Item 7 chapter (6) transmit important messages blind. The message will commence with the phrase TRANSMITTING BLIND and will be repeated completely. In the message, time and/or position of the next transmission are announced and, in case of an intended frequency change, also the frequency to be changed to and the aeronautical station to be called.

If an aeronautical station is not able to establish radio contact with an aircraft on the frequencies the aircraft might be listening into, it shall, if necessary:

1. request assistance from other aeronautical stations to call the aircraft or to relay messages;
2. request aircraft in the vicinity to establish radio contact or to relay messages.

DEUTSCH

Wenn der Luftfahrzeugführer vergeblich versucht, hat eine Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle aufzunehmen, er aber Anzeichen dafür hat, dass seine Sendungen empfangen werden; so hat er über Vorschrift des Punkt 7. Absatz (6) hinaus wichtige Meldungen blind auszusenden. Die Meldung ist mit der Redewendung BLINDESENDUNG / TRANSMITTING BLIND zu beginnen und anschließend vollständig zu wiederholen. Dabei ist die Zeit und/oder Position anzugeben, zu der die nächste Sendung stattfinden wird, und, für den Fall eines beabsichtigten Frequenzwechsels, auch diese Funkfrequenz sowie die zu rufende Bodenfunkstelle.

Ist es einer Bodenfunkstelle nicht möglich, mit einem Luftfahrzeug Sprechfunkverbindung auf einer der Frequenzen, die das Luftfahrzeug möglicherweise abhört, herzustellen, soll sie:

1. andere Bodenfunkstellen um Hilfe bitten, das Luftfahrzeug zu rufen bzw. Meldungen weiterzuleiten, wenn nötig;
2. Luftfahrzeuge in der Nähe ersuchen, Funkverbindung herzustellen und Meldungen weiterzugeben, wenn nötig.

Text 28

AIP GEN 3.4-12 (Absatz 12 (1-3)) Stand: 1 JUN

ENGLISCH

A distress call shall be initiated by the emissions of the distress signal MAYDAY, preferably three times, and be transmitted on the frequency used or on the emergency frequency; it shall be addressed to a definite aeronautical station and contain the call sign of the aircraft in distress.

The distress message following the distress call shall contain the following data:

1. nature of distress;
2. intentions of the pilot;
3. 3. kind of assistance required:
4. 4. data concerning position, course and level.

The station in distress or controlling the distress traffic may impose silence on all or on certain radio stations interfering with the distress traffic with the instruction: STOP TRANSMITTING MAYDAY.

DEUTSCH

Ein Notanruf soll durch das vorzugsweise dreimalige Aussenden des Notsignals. MAYDAY eingeleitet und auf der benutzten Sprechfunkfrequenz oder auf der Notfrequenz übermittelt werden; er soll an eine bestimmte Bodenfunkstelle gerichtet sein und muss das Rufzeichen in Not befindlichen Luftfahrzeugs enthalten.

Die dem Notanruf folgende Notmeldung soll folgende Angaben enthalten:

- Art der Notlage;
- Absichten des Luftfahrzeugführers;
- Art der gewünschten Hilfe;
- Angaben über Standort, Kurs und Flughöhe.

Die in Not befindliche oder die den Notverkehr steuernde Funkstelle kann allen oder bestimmten, den Notverkehr störenden Funkstellen Funkstille mit der Anordnung HALTEN SIE FUNKSTILLE MAYDAY / STOP TRANSMITTING MAYDAY auferlegen.

Text 29

AIP GEN 3.4-41 (II: Flüge unter Sichtwetterbedingungen (1-2)) Stand: 1 JUN 2001

ENGLISCH

If the flight is conducted in VMC, the pilot shall - unless the continuation of the flight in visual meteorological conditions does not appear advisable or is not possible –

1. continue the flight in VMC,
2. land at the nearest suitable aerodrome and
3. report the termination of the flight immediately to the competent ATC unit.

An aircraft on a VFR flight may only enter a control zone if the pilot has previously received a corresponding ATC clearance or if, due to flight operational reasons, a landing at an aerodrome within the control zone is unavoidable. An IFR flight does not require this ATC clearance.

DEUTSCH

Findet der Flug unter Sichtwetterbedingungen statt, hat der Luftfahrzeugführer – ausgenommen der Fall, in dem die Fortsetzung des Fluges in Sichtwetterbedingungen nicht ratsam erscheint oder nicht möglich ist –

1. den Flug unter Sichtwetterbedingungen fortzusetzen.
2. auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz zu landen und
3. der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle unverzüglich die Beendigung des Fluges anzuzeigen.

Ein Luftfahrzeug darf nach Sichtflugregeln nur in eine Kontrollzone einfliegen, wenn der Luftfahrzeugführer vorher eine entsprechende Flugverkehrskontrollfreigabe erhalten hat oder eine Landung auf einem Flugplatz innerhalb der Kontrollzone aus flugbetrieblichen Gründen unumgänglich wird. Ein Flug nach Instrumentenflugregeln bedarf dieser Flugverkehrskontrollfreigabe nicht.

Text 30

AIP GEN 3.4-41 (II. Flüge unter Sichtwetterbedingungen (3)) Stand: 1 JUN 2001

ENGLISCH

If on a VFR flight radio communication fails prior to entering Class C Airspace, the pilot shall avoid this area, even if he has already received an entry clearance.

If radio communication failure occurs within Class C Airspace below FL 100, the pilot shall continue the flight in accordance with the ATC clearance received and acknowledged or, if this is not possible, shall leave this area on the shortest route, observing the minima pursuant to § 28 para 1 of the German Aviation Regulation.

If radio communication failure occurs within Class C Airspace at or above FL 100, the pilot shall leave this airspace by the shortest route, observing the minima pursuant to § 28 para 1 of the German Aviation Regulation.

DEUTSCH

Fällt bei einem Flug nach Sichtflugregeln die Funkverbindung vor dem Einflug in einen Luftraum der Klasse C aus, hat der Luftfahrzeugführer dieses Gebiet auch dann zu meiden wenn er bereits eine Einflugfreigabe erhalten hat.

Tritt der Funkausfall innerhalb des Luftraums der Klasse C unterhalb der Flugfläche 100 ein, hat der Luftfahrzeugführer den Flug nach der erhaltenen und bestätigten Flugverkehrskontrollfreigabe fortzusetzen oder, falls dies nicht möglich ist, dieses Gebiet unter Beachtung der Mindestwerte nach §28 Abs. 1 LuftVO auf dem kürzesten Weg zu verlassen.

Tritt der Funkausfall innerhalb des Luftraums der Klasse C in und oberhalb der Flugfläche 100 ein, hat der Luftfahrzeugführer diesen Luftraum unter Beachtung der Mindestwerte nach §28 Abs. 1 LuftVO auf dem kürzesten Weg zu verlassen.

Text 31

31 AIP GEN 3.5 (Aufgaben) Stand: 12 JAN 2012

ENGLISCH

The activities of the aeronautical meteorological service of the DWD are regulated in compliance with the provisions of the International Civil Aviation Organization (ICAO) and of the World Meteorological Organization (WMO).

The main functions are:

- a) to maintain a weather observing and reporting service meeting the requirements of air navigation;
- b) to provide aeronautical personnel with meteorological documentation and Briefing, including all meteorological information and forecasts necessary for flight planning and operation of aircraft;
- c) to provide air traffic services units with meteorological reports, forecasts and warnings required for the control of air traffic and for transmission to aircraft in flight;
- d) continuous aeronautical meteorological observation and dissemination of warnings;
- e) scientific work on aeronautical meteorological questions and provision of aeronautical climatological data.

DEUTSCH

Die Tätigkeit des Flugwetterdienstes wird entsprechend den Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und der Weltorganisation für Meteorologie (WMO) durchgeführt.

Die Hauptaufgaben des Flugwetterdienstes bestehen in:

- a) der Durchführung eines den Erfordernissen der Luftfahrt angepassten Wetterbeobachtungs- und Meldedienstes;
- b) der schriftlichen und mündlichen Wetterberatung des Luftfahrtpersonals einschließlich seiner Versorgung mit allen für die Planung und Durchführung des Flugverkehrs erforderlichen meteorologischen Informationen;
- c) der Versorgung der Flugverkehrsdienststellen mit Wettermeldungen, Vorhersagen und Warnungen, die diese für die Sicherung des Luftverkehrs sowie für die Übermittlung an Luftfahrzeuge im Fluge benötigen;
- d) der kontinuierlichen Flugwetterüberwachung und Ausgabe von Warnungen;
- e) der wissenschaftlichen Bearbeitung flugmeteorologischer Fragestellungen und Bereitstellung flugklimatologischer Daten.

Text 32

32 AIP GEN 3.5-25 (3) Stand: 12 JAN 2012

ENGLISCH

The following description is restricted to those weather elements whose acquisition, storage or transmission varies significantly from those listed under 1. (routine weather reports) or 2. (special weather reports). Otherwise, the data included in the routine or special weather reports apply to the weather information for take-off and landing.

The following elements will regularly be made available:

- wind speed,
- wind direction,
- variation in wind direction
(consisting of the two extreme directions between which the wind has varied) and
- gusts
(variations from the mean wind speed)

All values are updated in 10-second intervals.

The reported values of wind direction and wind speed are the average value of the past 2 minutes.

The indicated values of variation in wind direction and gusts are 3- second average values referring to the past 10 minutes preceding the report.

DEUTSCH

Die folgende Beschreibung beschränkt sich auf solche Wetterelemente, deren Erfassung, Speicherung oder Weitergabe von den unter 1, (Routinewettermeldungen) oder 2. (Sonderwettermeldungen) aufgeführten signifikant abweicht. Ansonsten gelten für die Wetterinformationen für Start und Landung die bei den Routine- bzw.

Sonderwettermeldungen getroffenen Festlegungen.

Es werden regelmäßig

- die Windgeschwindigkeit,
- die Windrichtung,
- die Schwankung der Windrichtung
(bestehend aus dem extremen Wert der Windrichtung entgegen dem Uhrzeigersinn und dem extremen Wert der Windrichtung im Uhrzeigersinn) und
- die Böen

(Abweichungen von der mittleren Windgeschwindigkeit)

zur Verfügung gestellt. Die Aktualisierung sämtlicher Werte erfolgt im 10-Sekunden-Takt.

Die übermittelten Werte der Windrichtung und der Windgeschwindigkeit stellen den Mittelwert der letzten 2 Minuten dar.

Die angezeigten Werte der Schwankung der Windrichtung und der Böen sind 3-Sekunden-Mittel und beziehen sich auf die letzten 10 Minuten vor der Übermittlung.

Text 33

AIP GEN 3.6-2 (Pkt. 2 u. 4) Stand: 2 NOV 2000

ENGLISCH

The Area Control Centres (ACCs) of the DFS will alert the appropriate Rescue Coordination Centre (RCC), if informed on an accident or emergency situation of an aircraft, unless the accident or the emergency situation has occurred in the immediate vicinity of the aerodrome, where the measures of the local alerting schedule are applied.

The Area Control Centres (ACCs) will determine which of the three emergency phases - uncertainty phase, alert phase or distress phase - is applicable, and forward appropriate notification together with all information available to the appropriate RCCs without delay. If required, the competent RCC will request the appropriate SAR agencies of neighbouring states or of the Allied Forces stationed in the Federal Republic to cooperate in SAR operations. Vice versa requests of these SAR agencies for assistance by the Search and Rescue Service of the Federal Republic of Germany will be directed to the appropriate German RCC

DEUTSCH

Die Bezirkskontrollstellen der DFS alarmieren die zuständige SAR- Leitstelle, wenn sie Kenntnis von dem Unfall oder der Notlage eines Luftfahrzeugs erhalten, es sei denn, der Unfall oder die Notlage hat sich innerhalb des unmittelbaren Flugplatzbereichs ereignet, in dem die Maßnahmen des Örtlichen Alarmplans Anwendung finden.

Die Bezirkskontrollstellen entscheiden, welche der drei Alarmstufen - Ungewissheits-

Bereitschafts- oder Notstufe - vorliegt, und übermitteln diese unverzüglich mit allen verfügbaren Angaben den zuständigen SAR-Leitstellen.

Im Bedarfsfall ersucht die zuständige SAR-Leitstelle die entsprechenden SAR-Dienststellen des benachbarten Auslandes bzw. der Stationierungstreitkräfte um deren Mitwirkung bei SAR-Maßnahmen. Umgekehrt werden Ersuchen dieser SAR-Dienststellen um Unterstützung durch den Such- und Rettungsdienst der Bundesrepublik Deutschland an die zuständige deutsche SAR-Leitstelle gerichtet.

Text 34

AIP GEN 4.1 BREMEN-3 (Pkt.3) Stand: 22 MÄR 2001

ENGLISCH

Domestic flights in the sense of para 2.1.1 are flights, the preceding departure of which has been effected from an aerodrome within the territory of the Federal Republic of Germany. International flights in the sense of para 2.1.1 are flights, the preceding departure of which has been effected from an aerodrome outside the territory of the Federal Republic of Germany.

Training flights in the sense of para 2.1.2 are flights during which a civil student pilot within the scope of his training at an approved training institution (flight training school), meets the requirements necessary for obtaining a civil pilot's licence or authorization pursuant to the "Prüfordnung für Luftfahrtpersonal" (order for the licensing of aviation personnel).

Instruction flights in the sense of para 2.1.2 are flights during which technical and flight instructions are given to civil pilots; the pilots to be instructed have to be in possession of the pilot's licence prescribed for the type of aircraft being flown; the instructor must be aboard the aircraft being used.

DEUTSCH

Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Nr. 2.1.1 sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist. Flüge im grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne von Nr. 2.1.1 sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

Schulflüge im Sinne von Nr. 2.1.2 sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge im Sinne von Nr. 2.1.2 sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

Text 35

AIP ENR 1.1-3 (§1) Stand: 2 NOV 2000

ENGLISCH

Each participant in air traffic shall act to guarantee that the safety and order of air traffic are guaranteed and no other person is endangered, injured or hampered, or bothered more than necessary according to the circumstances.

The noise caused by operating an aircraft shall not be louder than necessary for regular piloting or operating.

A person shall not pilot an aircraft or act as a crew member while unfit to attend to the duties of a pilot or of a crew member as a result of the consumption of alcoholic beverages or other intoxicating agents or due to mental or physical deficiencies.

DEUTSCH

Jeder Teilnehmer am Luftverkehr hat sich so zu verhalten, dass Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind und kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.

Der Lärm, der bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verursacht wird, darf nicht stärker sein, als es die ordnungsgemäße Führung oder Bedienung unvermeidbar erfordert.

Wer infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer, berauschender Mittel oder infolge geistiger oder körperlicher Mangel in der Wahrnehmung der Aufgaben als Führer eines Luftfahrzeugs oder sonst als Mitglied der Besatzung behindert ist, darf kein Luftfahrzeug führen und nicht als anderes Besatzungsmitglied tätig sein.

Text 36

AIP ENR 1.1-3 (§2, Absatz 1-3) Stand: 2 NOV 2000

ENGLISCH

The regulations of the Luftverkehrs-Ordnung (German Aviation Regulation) concerning the rights and duties of the pilot apply to the pilot-in- command, irrespective of whether he is operating the aircraft himself or not.

Aircraft shall be operated by pilot-, in-command during flight and on the ground. He shall take the seat of the pilot-in- command except during training, familiarization and test flights or, in the case of para 3, if the operator has decided differently.

If several pilots entitled to operate the aircraft are on board, he will be pilot-in- command who has been appointed as such. The appointment shall be made by the operator or his legal representative or, in the case of a legal person, by the authorized agent. On a par with persons liable according to sentence 2 are those charged with the management or supervision of the enterprise of another person or explicitly entrusted by the same person to take up on their own responsibility the appointment as specified in sentence 1.

DEUTSCH

Die Vorschriften dieser Verordnung über die Rechte und Pflichten des Luftfahrzeugführers gelten für den verantwortlichen Luftfahrzeugführer und unabhängig davon, ob er das Luftfahrzeug selbst bedient oder nicht.

Luftfahrzeuge sind während des Fluges und am Boden von dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer zu führen. Er hat dabei den Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers einzunehmen, ausgenommen bei Ausbildungs-, Einweisungs- und Prüfungsflügen oder im Falle des Absatzes 3, wenn der Halter etwas anderes bestimmt hat.

Sind mehrere zur Führung des Luftfahrzeugs berechnigte Luftfahrer an Bord, ist verantwortlicher Luftfahrzeugführer, wer als solcher bestimmt ist. Die Bestimmung ist vom Halter oder von seinem gesetzlichen Vertreter, bei einer Juristischen Person von dem vertretungsberechtigten Organ zu treffen. Den nach Satz 2 Verpflichteten steht gleich, wer mit der Leitung oder Beaufsichtigung des Unternehmens eines, anderen beauftragt oder von diesem ausdrücklich damit betraut ist, die Bestimmung nach Satz 1 in eigener Verantwortlichkeit zu treffen.

Text 37

AIP ENR 1.1-4 (§3a) Stand: 2 NOV 2000

ENGLISCH

When preparing the flight, the pilot shall familiarize himself with all information important for the safe conduct of the flight and he shall make certain that aircraft and cargo are in a condition ensuring operational safety of the aircraft, that the admissible all-up weight is not exceeded and the prescribed documents are available, and that the necessary details on the flight are entered into the log book in as far as it is to be kept.

For a flight exceeding the vicinity of the aerodrome of departure (cross-country flight) and prior to an IFR flight, the pilot shall obtain sufficient information on the available aeronautical weather reports and forecasts. Prior to a flight for which a flight plan has to be filed, preflight information shall be obtained from an AIS unit. This does not affect para (1).

A flight exceeds the vicinity of an aerodrome when the pilot can no longer observe flight operations in the traffic circuit.

DEUTSCH

Bei der Vorbereitung des Fluges hat der Luftfahrzeugführer sich mit allen Unterlagen und Informationen, die für die sichere Durchführung des Fluges von Bedeutung sind, vertraut zu machen und sich davon zu überzeugen, dass sich das Luftfahrzeug und die Ladung in verkehrssicherem Zustand befinden, die zulässige Flugmasse nicht überschritten wird, die vorgeschriebenen Ausweise vorhanden sind und die erforderlichen Angaben über den Flug im Bordbuch, soweit es zu führen ist, eingetragen werden.

Für einen Flug, der über die Umgebung des Startflugplatzes hinausführt (Überlandflug), und vor einem Flug nach Instrumentenflugregeln hat sich der Luftfahrzeugführer über die verfügbaren Flugwettermeldungen und -vorhersagen ausreichend zu unterrichten. Vor einem Flug, für den ein Flugplan zu übermitteln ist, ist eine Flugberatung bei einer Flugberatungsstelle einzuholen. Absatz 1 bleibt unberührt.

Ein Flug führt über die Umgebung eines Flugplatzes hinaus, wenn der Luftfahrzeugführer den Verkehr in der Platzrunde nicht mehr beobachten kann.

Text 38

AIP ENR1.1-12 (§§14 und 15) Stand: 2 NOV 2000

ENGLISCH

Cloud flights with gliders may be permitted by the German Air Navigation Services (DFS) if the safety of air traffic can be maintained by appropriate measures. Conditions may be attached to the permission. Cloud flights with flying sports products are not permitted. For take-offs and landings of aeroplanes, rotorcraft, airships, powered gliders, ultra-light aircraft, and gliders outside aerodromes authorized for them, permission from the local competent aeronautical authority of the Land is required. Such landings of powered gliders and gliders on a cross-country flight do not require permission. The competent authority may ask the applicant to produce evidence of the consent of the terrain owner or of other entitled parties.

DEUTSCH

Wolkenflüge mit Segelflugzeugen können von dem Flugsicherungsunternehmen erlaubt werden, wenn die Sicherheit der Luftfahrt durch geeignete Maßnahmen aufrechterhalten werden kann. Die Erlaubnis kann mit Auflagen verbunden werden. Wolkenflüge mit Luftsportgeräten sind nicht erlaubt. Starts und Landungen von Flugzeugen, Drehflüglern, Luftschiffen, Motorseglern, Ultraleichtflugzeugen und Segelflugzeugen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze bedürfen der Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes. Außenlandungen von Motorseglern und Segelflugzeugen, die sich auf einem Überlandflug befinden, bedürfen keiner Erlaubnis. Die zuständige Stelle kann von dem Antragsteller den Nachweis der Zustimmung des Grundstückseigentümers oder der sonstigen Berechtigten verlangen.

Text 39

AIP ENR 1.1-16 (§21 a, Absatz 1-3) Stand: 2 NOV 2000

ENGLISCH

For the handling of aerodrome traffic, special regulations may be established by the German, Air Navigation Services (DFS), if aerodromes with an ATC unit are concerned. In all other cases the regulations will be established by the Aeronautical Authority of the Land responsible for the approval of the aerodrome, based on an expert opinion by the German Air Navigation Services (DFS). The regulations will, be published in the "Nachrichten für Luftfahrer".

Aerodrome traffic is the traffic operating in, entering, or leaving the aerodrome traffic circuit as well as all traffic on the maneuvering area. The maneuvering area includes the runways as well as the other portions of an aerodrome used for take-off and landing, including the surrounding safety strips and the taxiways as well as all further parts of an aerodrome used for taxiing outside the apron; the apron is not part of the manoeuvring area.

Simultaneous aerodrome traffic consisting of flying Sports products and other aircraft requires permission from the competent Aviation Supervision Office or the Flugleitung.

DEUTSCH

Für die Durchführung des Flugplatzverkehrs können besondere Regelungen durch das Flugsicherungsunternehmen getroffen werden, wenn Flugplätze mit Flugverkehrskontrollstelle betroffen sind. In allen anderen Fällen werden die Regelungen von der für die Genehmigung des Flugplatzes zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes auf Grund einer gutachtlichen Stellungnahme des Flugsicherungsunternehmens getroffen. Die Regelungen werden in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

Flugplatzverkehr ist der Verkehr von Luftfahrzeugen, die sich in der Platzrunde befinden in diese einfliegen oder sie verlassen sowie der gesamte Verkehr auf dem Rollfeld. Rollfeld sind die Start- und Landebahnen sowie die weiteren für Start und Landung bestimmten Teile eines Flugplatzes einschließlich der sie umgebenden Schutzstreifen und die Rollbahnen sowie die weiteren zum Rollen bestimmten Teile eines Flugplatzes außerhalb des Vorfeldes; das Vorfeld ist nicht Bestandteil des Rollfeldes.

Gleichzeitiger Flugplatzverkehr von Luftsportgeräten und anderen Luftfahrzeugen bedarf der Zustimmung der zuständigen Luftaufsichtsstelle oder der Flugleitung.

Text 40

AIP ENR 1.8-7 (Absatz 1 bis 3) Stand: 2 NOV 2000

ENGLISCH

The operation of heavier aircraft will cause increased wake turbulence which may constitute considerable hazards to other aircraft, particularly if aircraft follow heavier aircraft during approach or departure, or if they cross the flight paths of heavier aircraft at the same altitude or with a vertical distance of less than 1000 ft (300 m) below this altitude.

The occurrence of hazards by wake turbulence cannot be predicted precisely. Therefore, ATC is neither in a position to accept responsibility that information on such hazards is provided at all times, nor to guarantee the accuracy of such information.

In order to avert possible hazards, the prescribed separation minima between aircraft to be separated by ATC will not be fallen short of.

DEUTSCH

Beim Betrieb von größeren Luftfahrzeugen treten in erhöhtem Maße Wirbelschleppen auf, die für andere Luftfahrzeuge zu einer nicht unerheblichen Gefahr werden können. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn Luftfahrzeuge größeren Luftfahrzeugen im An- oder Abflug folgen bzw. deren Flugweg kreuzen und dabei in der gleichen Höhe oder einem vertikalen Abstand von weniger als 1000 Fuß (300 m) unterhalb dieser Höhe fliegen.

Das Auftreten von Gefahren durch Wirbelschleppen lässt sich nicht genau vorhersagen. Die Flugverkehrskontrolle ist deshalb nicht in der Lage, die Verantwortung dafür zu übernehmen, jederzeit Hinweise auf solche Gefahren zu erteilen oder für deren Genauigkeit zu garantieren.

Zur Abwehr möglicher Gefahren werden zwischen Luftfahrzeugen, die von der Flugverkehrskontrolle zu staffeln sind, festgelegte Staffelungsmindestwerte nicht unterschritten.

Text 41

AIP ENR 1.8-7 (Absatz 4 bis 5.1) Stand: 2 NOV 2000

ENGLISCH

In cases where ATC does not influence the piloting of an aircraft (e.g. VFR flights), information on possible hazards from other aircraft will - as far as possible - be provided together with the specification of aircraft type, location and, if applicable, height, or by using the phrase "CAUTION WAKE TURBULENCE". Responsibility for avoiding wake turbulence remains with the pilot. At the request of the pilot-in-command ATC will, however, establish the corresponding minimum distances even in these cases.

Aircraft are classified into the following wake turbulence categories:

HEAVY: maximum certificated take-off mass of 136000 kg or more;

MEDIUM: maximum certificated take-off mass of less than 136000 kg and more than 7000 kg;

LIGHT: maximum certificated take-off mass of 7000 kg or less.

Aircraft of type B 757 are grouped into the category HEAVY because of their wake turbulence characteristics. Separation in front of and behind these aircraft will be provided according to the criteria for wake turbulence separation minima for aircraft of the category HEAVY.

DEUTSCH

In den Fällen, in denen die Flugverkehrskontrolle keinen Einfluss auf die Führung des Luftfahrzeuges nimmt (z. B. VFR-Flüge), werden - soweit möglich - Hinweise auf eventuelle Gefahren durch andere Luftfahrzeuge unter Angabe des Luftfahrzeugmusters, des Standortes und ggf. der Höhe oder durch die Sprechgruppen „VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN/CAUTION WAKE TURBULENCE“ erteilt. Die Verantwortung, Wirbelschleppen zu vermeiden, verbleibt beim Luftfahrzeugführer. Auf Antrag des Luftfahrzeugführers wird die Flugverkehrskontrolle allerdings auch in diesen Fällen entsprechende Mindestabstände erstellen.

Die Luftfahrzeuge sind in die folgenden Wirbelschleppenkategorien eingeteilt:

HEAVY: höchstzulässige Startmasse von 136000 kg oder mehr;

MEDIUM: höchstzulässige Startmasse von weniger als 136000 kg und mehr als 7000 kg;

LIGHT: höchstzulässige Startmasse von 7000 kg oder weniger.

Luftfahrzeuge des Musters B 757 werden auf Grund ihrer Wirbelschleppencharakteristik in die Kategorie HEAVY eingestuft. Die Erstellung von Staffelung zu diesen und für diese Luftfahrzeuge erfolgt nach den Kriterien für Wirbelschleppenstaffelungsminima für Luftfahrzeuge der Kategorie HEAVY.

Text 42

AIP ENR 1.10.1 (Nr. 1 Absatz 1, 2.1 und 2.2) Stand: 24 JAN 2002

ENGLISCH

The flight plan is a compilation of specified data to be submitted regarding a planned flight of an aircraft. Its purpose is to inform the competent ATC units, enabling them to supervise the flight within the scope of Air Traffic Control, as well as the Flight Information Service and the alerting service.

For each individual flight, for which the filing of a flight plan is mandatory or the aircraft operator would like to file a flight plan, an individual flight plan shall be filed. Flights, in which several aircraft take part in a formation, as well as every separate stage of a flight for flights with intermediate stops, shall also be regarded as an individual flight.

For several, however, at least ten IFR flights planned by the same aircraft operator, a repetitive flight plan may be filed provided that these flights are planned to be conducted regularly, in the same manner and at least once a week.

DEUTSCH

Der Flugplan ist die Zusammenstellung der zu übermittelnden, vorgeschriebenen Angaben über den beabsichtigten Flug eines Luftfahrzeugs. Diese Angaben dienen der Unterrichtung der zuständigen Flugverkehrskontrollstellen und ermöglichen die Überwachung des Fluges im Rahmen der Flugverkehrskontrolle sowie des Fluginformations- und des Flugalarmdienstes.

Für jeden einzelnen Flug, für den die Flugplanabgabe vorgeschrieben ist oder für den der Luftfahrzeugführer einen Flugplan übermitteln möchte, ist ein gesonderter Flugplan aufzugeben. Als einzelner Flug gelten hierbei sowohl Flugvorhaben, an denen mehrere Luftfahrzeuge im Verband teilnehmen, als auch die einzelnen Flugabschnitte für Flüge mit Zwischenlandungen.

Bei mehreren, mindestens aber zehn vom gleichen Luftfahrzeughalter beabsichtigten Flügen nach Instrumentenflugregeln kann ein Dauerflugplan aufgegeben werden, sofern diese Flüge regelmäßig, gleichartig und mindestens einmal in der Woche stattfinden sollen.

Text 43

AIP ENR 5.1-23 (Absatz 1 bis 4) Stand: 2 NOV 2000

ENGLISCH

The danger areas established by DFS Deutsche Flugsicherung GmbH are above the open sea outside the territory of the Federal Republic of Germany.

In danger areas, the following dangers to aviation shall be expected: artillery firing, antiaircraft firing, ground-to-air and air-to-ground firing, air-to-air firing, air combat exercises, controlled and uncontrolled military training flights. Generally, the dangers correspond to those in restricted areas.

Since penetration of danger areas is combined with considerable risks due to the dangers described, pilots are urgently requested to avoid these areas and/or prior to entry, to establish radio contact with the Air Traffic Services units given.

During times of activity, activities do not always take place in the individual danger areas. During these times, the competent ATC unit will grant clearances to IFR flights or instructions for penetration without an application by the pilot. VFR flights will receive clearances for penetration within the scope of FIS at the request of the pilot.

DEUTSCH

Die von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH festgelegten Gefahrengebiete liegen über der hohen See außerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland.

In Gefahrengebieten ist mit folgenden Gefahren für die Luftfahrt zu rechnen:

Artillerieschießen, Flakschießen, Boden/Luftschießen, Luft/Bodenschießen, Luft/Luftschießen, Luftkampf-Übungen, kontrollierte und unkontrollierte militärische Übungsflüge. Die Gefahren entsprechen grundsätzlich denen in Gebieten mit Flugbeschränkungen.

Da der Durchflug durch Gefahrengebiete wegen der beschriebenen Gefahren mit erheblichen Risiken verbunden ist, werden die Luftfahrzeugführer dringend ersucht, diese Gebiete zu meiden bzw. vor dem Einflug über Sprechfunk mit den angegebenen Stellen der Flugsicherung Kontakt aufzunehmen:

Während der zeitlichen Wirksamkeit finden in den einzelnen Gefahrengebieten nicht immer Aktivitäten statt. In diesen Zeiten erteilt die zuständige Flugverkehrskontrollstelle Flügen nach Instrumentenflugregeln (IFR) ohne Antrag des Luftfahrzeugführers Freigaben oder Anweisungen zum Durchflug. Flüge nach Sichtflugregeln (VFR) erhalten auf Anfrage des Luftfahrzeugführers im Rahmen des Fluginformationsdienstes (FIS) Freigaben zum Durchflug.

Text 44

AIP ENR 5.1-23 (Absatz 5 bis 7) Stand: 2 NOV 2000

ENGLISCH

Changes to the restrictions - as far as a reduction of the times of activity or the upper limit of the danger areas is concerned - will be announced by DFS Deutsche Flugsicherung GmbH by NOTAM if these changes remain valid for a longer period.

In the description of the danger areas, the coordinates are given in the geodetic reference System WGS 84 as a block of figures without the relevant signs for "degrees", "minutes", and "seconds" (e. g. N 50 40 30 corresponds to N 50; 40' 30").

Unless otherwise specified, the lower limit is sea level. Times are given as "Coordinated Universal Time (UTC)". The data in brackets refer to the period in which Central European Summer Time applies.

The times of activity of the danger areas extend - unless established separately - to times outside the legal holidays published in the GEN 2.1 part.

DEUTSCH

Änderungen der Beschränkungen - soweit eine Verringerung der zeitlichen Wirksamkeit oder der Obergrenze der Gefahrengebiete betroffen ist - werden durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit NOTAM bekannt gemacht, wenn diese Änderungen über einen längeren Zeitraum bestehen.

Bei der Beschreibung der Gefahrengebiete erfolgt die Angabe der Koordinaten im geodätischen Bezugssystem WGS 84 als Ziffernblock ohne Darstellung der entsprechenden Zeichen für „Grad“, „Minute“ und „Sekunde“ (z. B. N 50 40 30 entspricht N 50° 40' 30").

Wenn nicht besonders beschrieben, ist die untere Begrenzung der Meeresspiegel (sea level). Die Zeiten werden als „Koordinierte Weltzeit (UTC)“ angegeben. Die Werte in Klammern beziehen sich auf den Zeitraum, in dem die Mitteleuropäische Sommerzeit (MESZ) gültig ist.

Die zeitliche Wirksamkeit der Gefahrengebiete erstreckt sich - soweit nicht gesondert festgelegt auf Zeiten außerhalb der im Teil GEN 2.1 veröffentlichten gesetzlichen Feiertage.

Text 45

AIP VFR GEN 1-18 (die ersten beiden Absätze) Stand: 2 JUL1998

ENGLISCH

Far more than 100 distress signals radiated by emergency locator transmitters (ELT) on the frequencies 121.50 MHz and 243.00 MHz are registered annually. The majority of these emissions are test transmissions or unintentionally radiated signals. Of the 118 transmissions analysed, for the first half of 1986 alone, only 2 were genuine distress signals emitted from crashed aircraft.

In order to avoid costly alerting operations of the agencies involved in emergency measures and to counteract a general desensitization of the persons authorized to initiate search and rescue missions, international guidelines for the reduction of false alarms are now in preparation. For the time being, significant improvements can be achieved for the region of the Federal Republic of Germany if the following recommendations are observed:

DEUTSCH

Jährlich werden weit über 100 von Rettungsfunkgeräten (ELTs) auf den Frequenzen 121.50 MHz und 243.00 MHz abgestrahlte Notsignale registriert. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um Testsendungen oder unbeabsichtigt ausgestrahlte Signale. Bei 118 allein im ersten Halbjahr 1986 ausgewerteten Sendungen handelte es sich lediglich in 2 Fällen um Notsignale abgestürzter Luftfahrzeuge.

Um kostspielige Fehleinsätze der für Notmaßnahmen zuständigen Stellen zu vermeiden und einer allgemeinen Desensibilisierung des mit der Einleitung von Hilfseinsätzen beauftragten Personenkreises entgegenzuwirken, werden internationale Vereinbarungen zur Reduzierung von Fehlalarmen vorbereitet:

Schon jetzt können wesentliche Verbesserungen für den Bereich der Bundesrepublik Deutschland erreicht werden, wenn folgende Empfehlungen beachtet werden:

Text 46

AIP VFR GEN 1-18 (1 bis 4) Stand: 2 JUL 1998

ENGLISCH

When purchasing emergency locator transmitters it should be ensured that the equipment has, or can be re- equipped with a device that indicates the operating state of the ELT. Test transmissions of a maximum duration of 10 seconds should be emitted only within the first 5 minutes after a full hour.

Before take-off and after each landing, pilots should check the operating state of the ELT by briefly monitoring the frequencies 121.50 MHz or 243.00 MHz

Shipment and transport of emergency locator transmitters should be carried out in vibrationproof packaging and with disabled power supply in order to prevent unintended activation,

DEUTSCH

Beim Erwerb von Rettungsfunkgeräten sollte darauf geachtet werden, dass eine Rückmeldung über den Betriebszustand vorhanden oder nachrüstbar ist.

Testsendungen sind mit einer Höchstdauer von 10 Sekunden und ausschließlich in den ersten 5 Minuten nach der vollen Stunde abzustrahlen.

Luftfahrzeugführer sollten vor dem Start und nach jeder Landung den Ruhezustand des Rettungsfunkgerätes durch kurzzeitiges Abhören der Frequenzen 121.50 MHz oder 243.00 MHz sicherstellen.

Versand und Transport von Rettungsfunkgeräten sollten nur in erschütterungsgeschützten Verpackungen erfolgen, möglichst jedoch mit gesicherter Stromversorgung, die eine willkürliche Aktivierung ausschließt.

Text 47

AIP GEN 1.5-1 (§§1 und 2) Stand: 2 NOV 2000

ENGLISCH

Aircraft operated in German airspace shall be equipped with the radio and air navigation equipment necessary for the safe performance of air traffic procedures pursuant to the regulations of this ordinance.

The radio and air navigation equipment of aircraft shall only consist of airborne systems, instruments and components which an account of their characteristics and performance criteria guarantee reliable operation, provided the established utilization limits are observed, are registered as aeronautical equipment, and satisfy the technical requirements published by the Federal Office of Civil Aeronautics (LBA) in the "Bundesanzeiger" and the „Nachrichten für Luftfahrer“, respectively.

In substantiated individual cases the DFS Deutsche Flugsicherung GmbH may grant exceptions to the following equipment requirements, provided public safety or order, especially safety of air traffic and its expeditious handling, are not impaired. The exceptions may be subject to conditions.

DEUTSCH

Luftfahrzeuge, die im deutschen Luftraum betrieben werden, müssen mit der für die sichere Durchführung der Flugsicherungsverfahren notwendigen Flugsicherungs-ausrüstung nach den Vorschriften dieser Verordnung ausgerüstet sein.

Die Flugsicherungs-ausrüstung der Luftfahrzeuge darf nur aus Anlagen, Geräten und Baugruppen bestehen, die auf Grund ihrer Eigenschaften und Leistungen unter Beachtung der festgelegten Verwendungsgrenzen einen zuverlässigen Betrieb gewährleisten, als Luftfahrtgerät zugelassen sind und den jeweils vom Luftfahrt- Bundesamt im Bundesanzeiger und den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemachten technischen Anforderungen genügen.

Das Flugsicherungsunternehmen kann in begründeten Einzelfällen von den nachfolgenden Ausrüstungspflichten Ausnahmen zulassen, soweit dadurch die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs und seine flüssige Abwicklung, nicht beeinträchtigt werden. Die Ausnahmen können mit Auflagen verbunden werden.

Text 48

(Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge (FSAV)) §5

ENGLISCH

A flight may not be conducted if the radio and air navigation equipment prescribed in §2 para 1 and §3 or §4 para 1 to 3 is not available or found to be unserviceable by the pilot. If impairment of operational performance of the radio and air navigation equipment is found, the ATC units of DFS Deutsche Flugsicherung GmbH may grant exceptions in individual cases, provided public safety or order, especially safety of air traffic, are not impaired. In case of unserviceability of radio and air navigation equipment parts during flight, necessary for the safe conduct of the flight and the adherence to ATS procedures, the pilot shall inform the competent ATC unit without delay. §26 para 4 of the Luftverkehrs-Ordnung (German Aviation Regulation) remains unaffected.

Owners and operators of an aircraft may not permit a flight if the prescribed radio and air navigation equipment is not available.

DEUTSCH

Ein Flug darf nicht durchgeführt werden, wenn eine nach §2 Abs. 1 und §3 oder §4 Abs. 1 bis 3 vorgeschriebene Flugsicherungsausrüstung nicht vorhanden oder nach den Feststellungen des Luftfahrzeugführers nicht betriebstüchtig ist.

Wird eine Beeinträchtigung der Betriebstüchtigkeit der Flugsicherungsausrüstung festgestellt, so können die Flugverkehrskontrollstellen des Flugsicherungsunternehmens im Einzelfall Ausnahmen zulassen, soweit dadurch die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, nicht beeinträchtigt wird. Fallen während des Fluges Teile der Flugsicherungsausrüstung aus, die für die sichere Durchführung des Fluges und für die Einhaltung der Flugsicherungsverfahren erforderlich sind, so hat der Luftfahrzeugführer die zuständige Flugverkehrskontrollstelle unverzüglich zu unterrichten. §26 Abs. 4 der Luftverkehrs-Ordnung bleibt unberührt.

Eigentümer und Halter eines Luftfahrzeugs dürfen die Durchführung eines Fluges nicht zulassen, wenn die vorgeschriebene Flugsicherungsausrüstung nicht vorhanden ist.

Text 49

AIP VFR AD 1-6 (Absatz 2) Stand: 26 JUL 2001

ENGLISCH

Cross-country flights (take-offs and landings) pursuant to §3a Para 2 LuftVO are permissible during the times of rest according to Para 1 if a noise certificate or corresponding document from the State has been issued to the propeller-driven airplane or powered glider, according to which the aircraft is licensed to fly.

In the case of a take-off, this only applies if the aircraft does not return to the aerodrome of departure before 60 MIN have elapsed; this restriction does not apply if the aircraft is forced to return prematurely for reasons of flight safety. Noise certificates not issued in the native country, or documents corresponding to them, will be considered valid if they clearly show that the noise values according to Attachment 1 are adhered to.

DEUTSCH

Überlandflüge (Starts und Landungen) im Sinne des §3a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung sind während der Ruhezeiten nach Absatz 1 zulässig, wenn für das propellergetriebene Flugzeug oder den Motorsegler ein Lärmzeugnis oder eine ihm entsprechende Urkunde des Staates erteilt ist, in dem das Luftfahrzeug zum Verkehr zugelassen ist.

Im Falle eines Starts gilt dies nur, wenn das Luftfahrzeug nicht vor Ablauf von 60 MIN zum Startflugplatz zurückkehrt; diese Einschränkung gilt nicht, wenn das Luftfahrzeug aus Gründen der sicheren Flugdurchführung vorzeitig zurückkehren muss. Nicht im Inland erteilte Lärmzeugnisse oder die ihnen entsprechenden Urkunden werden als gültig anerkannt, wenn aus ihnen die Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach Anlage 1 ersichtlich ist.

Text 50

LuftVO §13 ((1) bis (3))

ENGLISCH

Aircraft approaching head-on shall alter their heading to the right when danger of collision exists.

When two aircraft are converging at approximately the same altitude, the aircraft that comes from the left shall give way. However,

1. power-driven heavier-than-air aircraft shall give way to airships, gliders, hang-gliders, paragliders, and balloons;
2. airships shall give way to gliders, hang-gliders, paragliders, and balloons;
3. gliders, hang-gliders and paragliders shall give way to balloons;
4. power-driven aircraft shall give way to aircraft which are seen to be towing other aircraft or objects.

DEUTSCH

Luftfahrzeuge, die sich im Gegenflug einander nähern, haben, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, nach rechts auszuweichen.

Kreuzen sich die Flugrichtungen zweier Luftfahrzeuge in nahezu gleicher Höhe, so hat das Luftfahrzeug, das von links kommt, auszuweichen. Jedoch haben stets auszuweichen:

1. motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, den Luftschiffen, Segelflugzeugen, Hängegleitern, Gleitsegeln und Ballonen;
2. Luftschiffe den Segelflugzeugen, Hängegleitern, Gleitsegeln und Ballonen;
3. Segelflugzeuge, Hängegleiter und Gleitsegel den Ballonen;
4. motorgetriebene Luftfahrzeuge den Luftfahrzeugen, die andere Luftfahrzeuge oder Gegenstände erkennbar schleppen.

a) Motorsegler, deren Motor nicht in Betrieb ist, gelten bei Anwendung der Ausweichregeln als Segelflugzeuge.

Überholt ein Luftfahrzeug ein anderes, so hat das überholende Luftfahrzeug, auch wenn es steigt oder sinkt, den Flugweg des anderen zu meiden und seinen Kurs nach rechts zu ändern. Ein Luftfahrzeug überholt ein anderes, wenn es sich dem anderen von rückwärts in einer Flugrichtung nähert, die einen Winkel von weniger als 70 Grad zu der Flugrichtung des anderen bildet. Bei Nacht ist dieses Verhältnis der Flugrichtungen zueinander anzunehmen, wenn die vorgeschriebenen roten und grünen Positionslichter (Anlage 1 §2 Abs. 1 Buchstaben a und b) des Luftfahrzeugs nicht gesehen werden können.