

Anlage 1¹

Signale

1. NOT- UND DRINGLICHKEITSSIGNALE

1.1. Allgemeines

- 1.1.1. Ungeachtet der Bestimmungen in Nummer 1.2 und 1.3 darf der Pilot eines Luftfahrzeugs in einer Notlage jedes verfügbare Mittel benutzen, um sich bemerkbar zu machen, seinen Standort bekanntzugeben und Hilfe herbeizurufen.
- 1.1.2. Die Telekommunikationsverfahren für die Übermittlung von Not- und Dringlichkeitssignalen müssen Band II von Anhang 10 des Abkommens von Chicago entsprechen.

1.2. Notsignale

- 1.2.1. Die folgenden, entweder zusammen oder einzeln gegebenen Signale bedeuten, dass schwere und unmittelbare Gefahr droht und dass sofortige Hilfe angefordert wird:
 - a) Ein durch Tastfunk oder auf andere Art gegebenes Signal, das aus der Gruppe SOS (... - - - ...) des Morsealphabets) besteht;
 - b) ein durch Sprechfunk gegebenes Signal, das aus dem gesprochenen Wort "MAYDAY" besteht;
 - c) eine über Datenverbindung übermittelte Notmeldung, mit der die Absicht des Wortes MAYDAY übermittelt wird;
 - d) einzeln und in kurzen Zeitabständen abgefeuerte rote Leuchtende Raketen oder Leuchtkugeln;
 - e) ein Leuchtfallschirm mit rotem Licht;
 - f) Einstellung des Transponders auf Modus A Code 7700.

1.3. Dringlichkeitssignale

- 1.3.1. Die folgenden, entweder gemeinsam oder einzeln gegebenen Signale bedeuten, dass ein Luftfahrzeug sich in einer schwierigen Lage befindet, die es zur Landung zwingt, jedoch keine sofortige Hilfeleistung erfordert:
 - a) Wiederholtes Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder
 - b) wiederholtes Ein- und Ausschalten der Positionslichter derart, dass sie nicht mit Positionslichtern, die als Blinklichter eingerichtet sind, verwechselt werden können.
- 1.3.2. Die folgenden, entweder gemeinsam oder einzeln gegebenen Signale bedeuten, dass ein Luftfahrzeug eine sehr dringende Meldung über die Sicherheit eines Wasserfahrzeugs, eines Luftfahrzeugs, eines anderen Fahrzeugs oder über Personen an Bord oder in Sicht abzugeben hat:
 - a) Ein durch Tastfunk oder auf andere Art gegebenes Signal, das aus der Gruppe XXX (-.- -.- -.-) des Morsealphabets) besteht;
 - b) ein durch Sprechfunk gegebenes Signal, das aus dem gesprochenen Wort "PANPAN" besteht;
 - c) eine über Datenverbindung übermittelte Dringlichkeitsmeldung, mit der die Absicht des Wortes PANPAN übermittelt wird.

2. SIGNALE ZUR WARNUNG UNBEFUGTER LUFTFAHRZEUGE, DIE IN EINEM FLUGBESCHRÄNKUNGSGEBIET, EINEM LUFTSPERRGEBIET ODER EINEM GEFAHRENGEBIET FLIEGEN ODER IM BEGRIFF SIND, IN EINES DIESER GEBIETE EINZUFLOGEN

¹ Siehe dazu auch die Rückseite der ICAO 500.000 er Karte

2.1. Werden Signale bei Tag und bei Nacht verwendet, um unbefugte Luftfahrzeuge zu warnen, die in einem Flugbeschränkungsgebiet, einem Luftsperrgebiet oder einem Gefahrengebiet fliegen oder im Begriff sind, in eines dieser Gebiete einzufliegen, zeigt eine Folge von Leuchtgeschossen, die in Abständen von zehn Sekunden vom Boden abgefeuert werden und von denen sich jedes in rote und grüne Lichter oder Sterne zerlegt, an, dass das Luftfahrzeug in einem Flugbeschränkungsgebiet, einem Luftsperrgebiet oder einem Gefahrengebiet fliegt oder im Begriff ist, in eines dieser Gebiete einzufliegen, und die notwendigen Abhilfemaßnahmen zu treffen hat.

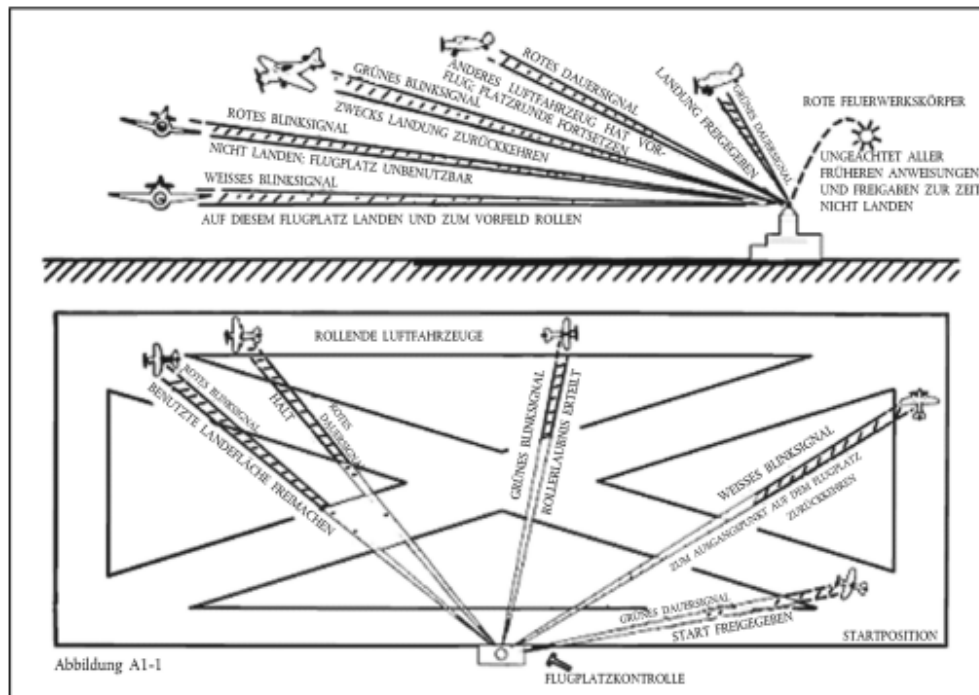
3. SIGNALE FÜR DEN FLUGPLATZVERKEHR

3.1. Licht- und Feuerwerkssignale

3.1.1. Anweisungen

Tabelle AP-1-1

Lichtsignal		Von der Flugplatzkontrolle an:	
		Luftfahrzeug im Flug	Luftfahrzeuge am Boden
Gerichtet an die betreffenden Luftfahrzeuge (siehe Abbildung A1-1)	Grünes Dauersignal	Landung freigegeben	Start freigegeben
	Rotes Dauersignal	Anderes Luftfahrzeug hat Vorflug, Platzrunde fortsetzen	Halt
	Grünes Blinksignal	Zwecks Landung zurückkehren (*)	Rollerlaubnis erteilt
	Rotes Blinksignal	Nicht landen, Flugplatz unbenutzbar	Benutzte Landefläche freimachen
	Weißes Blinksignal	Auf diesem Flugplatz landen und zum Vorfeld rollen(*)	Zum Ausgangspunkt auf dem Flugplatz zurückkehren
Rote Feuerwerkskörper		Ungeachtet aller früheren Anweisungen und Freigaben zur Zeit nicht landen	
(*) Lande- und Rollfreigaben werden zum gegebenen Zeitpunkt erteilt.			



3.1.2. Bestätigung durch das Luftfahrzeug

- a) Während des Flugs:
 1. zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang:
 - durch wechselweise Betätigung der Querruder, es sei denn, das Luftfahrzeug befindet sich im Quer- oder Endanflug zur Landung;
 2. zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang:
 - durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder, falls keine Landescheinwerfer vorhanden sind, der Positionslichter.
- b) Am Boden:
 1. zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang:
 - durch Bewegen der Querruder oder Seitenruder;
 2. zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang:
 - durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder, falls keine Landescheinwerfer vorhanden sind, der Positionslichter.

3.2. Bodensignale

3.2.1. Landeverbot

3.2.1.1. Ein in der Signalfäche ausgelegtes waagerechtes quadratisches rotes Feld mit zwei gelben Diagonalstreifen (Abbildung A1-2) zeigt an, dass ein Landeverbot für längere Zeit gilt.

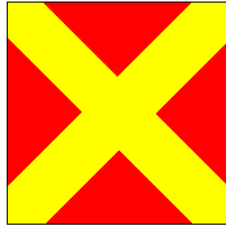


Abbildung A1-2

3.2.2. Besondere Vorsicht beim Landeanflug und bei der Landung

3.2.2.1. Ein in der Signalfäche ausgelegtes waagerechtes quadratisches rotes Feld mit einem gelben Diagonalstreifen (Abbildung A1-3) zeigt an, dass wegen des schlechten Zustandes des Rollfeldes oder aus anderen Gründen besondere Vorsicht beim Landeanflug und bei der Landung geboten ist.

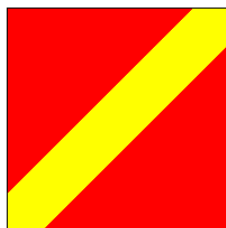


Abbildung A1-3

3.2.3. Benutzung der Start- und Landebahnen und der Rollbahnen

3.2.3.1. Eine in der Signalfäche ausgelegte waagerechte weiße Fläche in Form einer Hantel (Abbildung A1-4) zeigt an, dass zum Starten, Landen und Rollen nur Start- und Landebahnen und Rollbahnen benutzt werden dürfen.

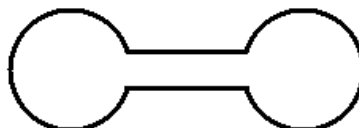


Abbildung A1-4

3.2.3.2. Eine in der Signalfläche ausgelegte waagerechte weiße Fläche in Form einer Hantel wie in Nummer 3.2.3.1 mit je einem schwarzen Streifen in den kreisförmigen Flächenteilen, wobei die Streifen im rechten Winkel zur Längsachse der Fläche liegen (Abbildung A1-5), zeigt an, dass zum Starten und Landen nur die Start- und Landebahnen benutzt werden dürfen, Rollbewegungen jedoch nicht auf Start- und Landebahnen oder Rollbahnen beschränkt sind.

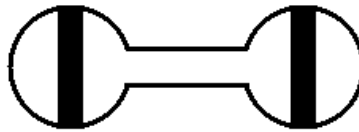


Abbildung A1-5

3.2.4. Geschlossene Start- und Landebahnen oder Rollbahnen

3.2.4.1. Auf Start- und Landebahnen und Rollbahnen oder Teilen davon kennzeichnen horizontale Kreuze in einer kontrastierenden Farbe, weiß auf Start- und Landebahnen und gelb auf Rollbahnen, (Abbildung A1-6) einen Bereich, der für Luftfahrzeugbewegungen ungeeignet ist.

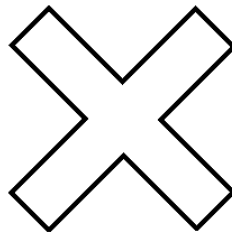


Abbildung A1-6

3.2.5. Richtungen für Start und Landung

3.2.5.1. Ein waagerechtes weißes oder orangefarbenes "T" (Lande-T) (Abbildung A1-7) zeigt die Richtung für Start und Landung an, die parallel zum Längsbalken des Lande-T in Richtung auf den Querbalken durchzuführen sind. Bei Nacht ist das Lande-T entweder zu beleuchten oder durch weiße Lichter darzustellen.

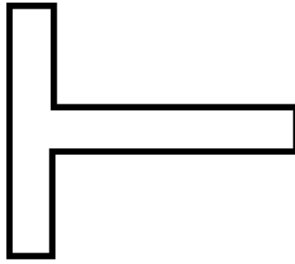


Abbildung A1-7

3.2.5.2. Eine zweistellige Zahl (Abbildung A1-8) auf einer Tafel, die am Kontrollturm oder in dessen Nähe senkrecht angebracht ist, gibt für Luftfahrzeuge auf dem Rollfeld die Startrichtung, gerundet auf die nächstliegenden zehn Grad der mißweisenden Kompassrose an.

09
Abbildung A1-8

3.2.6. Richtungsänderung nach rechts nach dem Start und vor der Landung

3.2.6.1. Ein in der Signalfäche oder am Ende der Start- und Landebahn oder des Schutzstreifens waage- recht ausgelegter und nach rechts abgewinkelter Pfeil in auffallender Farbe (Abbildung A1-9) zeigt an, dass Richtungsänderungen nach dem Start und vor der Landung nach rechts vorzunehmen sind.

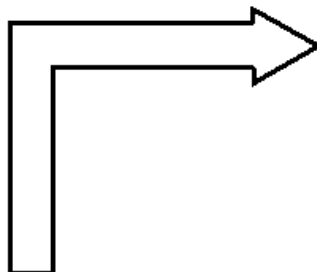


Abbildung A1-9

3.2.7. Flugverkehrsdienst-Meldestelle

3.2.7.1. Der senkrecht angebrachte Buchstabe C in schwarzer Farbe auf gelbem Hintergrund (Abbildung A1-10) zeigt den Standort der Flugverkehrs-Meldestelle an.

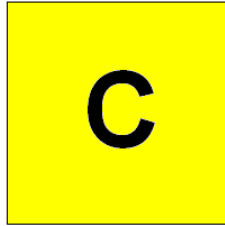


Abbildung A1-10

3.2.8. Segelflugbetrieb

3.2.8.1. Ein in der Signalfäche waagrecht ausgelegtes weißes Doppelkreuz (Abbildung A1-11) zeigt an, dass der Flugplatz von Segelflugzeugen benutzt wird und Segelflugbetrieb stattfindet.

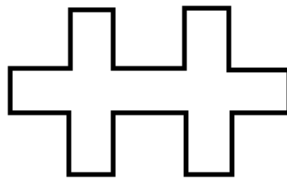


Abbildung A1-11





4. EINWINKZEICHEN





4.1. Vom Einwinker an das Luftfahrzeug





4.1.1. Die vom Einwinker zu verwendenden Zeichen, bei denen die Hände zur besseren Sichtbarkeit für den Piloten gegebenenfalls durch Lichtquellen ergänzt werden, sind mit Blickrichtung zum Luftfahrzeug





- a) bei Starrflüglern vor der linken Seite des Luftfahrzeugs im Blickfeld des Piloten zu geben und
- b) bei Hubschraubern so zu geben, dass der Einwinker für den Piloten am besten zu sehen ist.





4.1.2. Der Einwinker stellt vor Anwendung der im Folgenden dargestellten Zeichen sicher, dass der Bereich“ in dem das Luftfahrzeug geführt werden soll, frei von Hindernissen ist, mit denen das Luftfahrzeug bei Befolgung von SERA.3301 Buchstabe a zusammenstoßen könnte.





	<p>1. Flügeleinweiser [2]</p> <p>Rechte Hand wird über Kopfhöhe angehoben, der Einwinkstab zeigt dabei nach oben; linker Einwinkstab zeigt nach unten und wird in Richtung Körper bewegt.</p> <p>_____</p> <p>[2] Mit diesem Signal zeigt eine Person, die sich an einer Flügelspitze des Luftfahrzeugs befindet, dem Piloten/Einwinker/Push-Back-Fahrer an, dass das Luftfahrzeug seine Parkposition einnehmen oder diese verlassen kann, ohne dass Hindernisse im Weg sind.</p>
	<p>2. Bestimmen der Abstellposition</p> <p>Ausgestreckte Arme werden über den Kopf angehoben, beide Einwinkstäbe zeigen dabei nach oben.</p>
	<p>3. Zeichen des nächsten Einwinkers oder Anweisungen der Flugplatz-/Rollkontrolle beachten</p> <p>Beide Arme zeigen nach oben; Arme werden seitlich nach außen bewegt und ausgestreckt. Einwinkstäbe zeigen dabei in Richtung des nächsten Einwinkers oder in Richtung Rollfläche.</p>
	<p>4. Geradeaus</p> <p>Ausgestreckte Arme werden am Ellenbogen angewinkelt. Einwinkstäbe werden dabei von Brust- zu Kopfhöhe auf und ab bewegt.</p>





	<p>5a. Nach links drehen (vom Piloten aus gesehen)</p> <p>Rechter Arm und Einwinkstab werden seitlich waagrecht ausgestreckt, die linke Hand macht dabei ein "Vorwärts"-Zeichen. Die Schnelligkeit der Bewegung des Zeichens weist den Piloten auf die erforderliche Drehgeschwindigkeit des Luftfahrzeugs hin.</p>
	<p>5b. Nach rechts drehen (vom Piloten aus gesehen)</p> <p>Linker Arm und Einwinkstab werden seitlich waagrecht ausgestreckt, die rechte Hand macht dabei ein "Vorwärts"-Zeichen. Die Schnelligkeit der Bewegung des Zeichens weist den Piloten auf die erforderliche Drehgeschwindigkeit des Luftfahrzeugs hin.</p>
	<p>6a. Normaler Halt</p> <p>Beide Arme und Einwinkstäbe werden seitlich waagrecht ausgestreckt und langsam über den Kopf bewegt bis die Einwinkstäbe sich kreuzen.</p>
	<p>6b. Nothalt</p> <p>Beide Arme und Einwinkstäbe werden abrupt über den Kopf bewegt, die Einwinkstäbe werden dabei gekreuzt.</p>


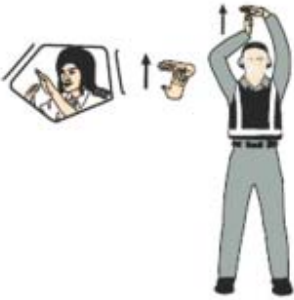


	<p>7a. Bremsen anziehen</p> <p>Die Hand wird mit geöffneter Handfläche knapp über Schulterhöhe angehoben. Sobald Augenkontakt mit der Flugbesatzung sichergestellt ist, wird die Hand zu einer Faust geschlossen. Die Bestätigung der Flugbesatzung (Daumen nach oben) ist abzuwarten.</p>
	<p>7b. Bremsen lösen</p> <p>Die Hand ist zur Faust geschlossen und wird knapp über Schulterhöhe angehoben. Sobald Augenkontakt mit der Flugbesatzung sichergestellt ist, wird die Handfläche geöffnet. Die Bestätigung der Flugbesatzung (Daumen nach oben) ist abzuwarten.</p>
	<p>8a. Bremsklötze sind vorgelegt</p> <p>Beide Arme sind senkrecht über dem Kopf ausgestreckt. Einwinkstäbe in einer "stoßenden" Bewegung nach innen führen, bis diese sich berühren. Erhalt der Bestätigung der Flugbesatzung muss sichergestellt sein.</p>
	<p>8b. Bremsklötze entfernt</p> <p>Beide Arme sind senkrecht über dem Kopf ausgestreckt. Einwinkstäbe mit einer "stoßenden" Bewegung nach außen führen. Bremsklötze sind erst nach Genehmigung der Flugbesatzung zu entfernen.</p>



	<p>9. Triebwerk(e) anlassen</p> <p>Rechter Arm wird auf Kopfhöhe angehoben, der Einwinkstab zeigt dabei nach oben; mit kreisenden Bewegungen der Hand beginnen. Gleichzeitig wird mit dem über Kopfhöhe angehobenen linken Arm auf das anzulassende Triebwerk gezeigt.</p>
	<p>10. Triebwerke abstellen</p> <p>Arm und Einwinkstab werden vor dem Körper in Schulterhöhe ausgestreckt; Hand und Einwinkstab werden zum oberen Teil der linken Schulter bewegt und mit einer schneidenden Bewegung des Einwinkstabes vor der Kehle zum oberen Teil der rechten Schulter geführt.</p>
	<p>11. Langsamer</p> <p>Beide Arme werden seitlich ausgestreckt; die Einwinkstäbe werden langsam zwischen Hüft- und Kniehöhe auf und ab bewegt.</p>
	<p>12. Triebwerkdrehzahl auf der angezeigten Seite verringern</p> <p>Beide Arme hängen mit nach unten gerichteten Einwinkstäben herab; dann entweder den rechten oder linken Einwinkstab auf und ab bewegen, je nachdem, ob die Drehzahl der Triebwerke auf der linken oder rechten Seite verringert werden soll.</p>

	<p>13. Rückwärts</p> <p>Beide Arme befinden sich in einer vorwärts rotierenden Bewegung vor dem Oberkörper. Zum Beenden der Rückwärts-Bewegung sind die Zeichen 6a oder 6b zu verwenden.</p>
	<p>14a. Rückwärts rollen (mit Drehung des Luftfahrzeughecks nach Steuerbord)</p> <p>Linker Arm zeigt mit dem Einwinkstab nach unten, rechter Arm wird dabei aus der senkrechten Haltung über dem Kopf wiederholt in eine waagerechte Armhaltung nach vorn bewegt.</p>
	<p>14b. Rückwärts rollen (mit Drehung des Luftfahrzeughecks nach Backbord)</p> <p>Rechter Arm zeigt mit dem Einwinkstab nach unten, linker Arm wird dabei aus der senkrechten Haltung über dem Kopf wiederholt in eine waagerechte Armhaltung nach vorn bewegt.</p>
	<p>15. Bestätigung/Alles klar [3]</p> <p>Rechter Arm wird auf Kopfhöhe angehoben, Einwinkstab zeigt dabei nach oben oder Daumen zeigt nach oben. Linker Arm verbleibt seitlich des Knies.</p> <p>_____</p> <p>[3] Dieses Zeichen wird auch als Hinweis der Technik/Instandhaltung verwendet.</p>

	<p>16. Schweben [4]</p> <p>Beide Arme und Einwinkstäbe sind seitlich waagrecht ausgestreckt.</p> <p>_____</p> <p>[4] Zur Verwendung bei schwebenden Hub-schraubern.</p>
	<p>17. Steigen [4]</p> <p>Beide Arme und Einwinkstäbe sind seitlich waagrecht mit nach oben zeigenden Handflächen ausgestreckt. Hände bewegen sich aufwärts. Die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Steiggeschwindigkeit an.</p> <p>_____</p> <p>[4] Zur Verwendung bei schwebenden Hub-schraubern.</p>
	<p>18. Sinken [4]</p> <p>Beide Arme und Einwinkstäbe sind seitlich waagrecht mit nach unten zeigenden Handflächen ausgestreckt. Hände bewegen sich abwärts. Die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Sinkgeschwindigkeit an.</p> <p>_____</p> <p>[4] Zur Verwendung bei schwebenden Hub-schraubern.</p>
	<p>19a. Horizontalbewegung nach links [4](vom Piloten aus gesehen)</p> <p>Der rechte Arm wird seitlich waagrecht ausgestreckt; der andere Arm schwingt wiederholt in die gleiche Richtung.</p> <p>_____</p> <p>[4] Zur Verwendung bei schwebenden Hub-schraubern.</p>





	<p>19b. Horizontalbewegung nach rechts [4](vom Piloten aus gesehen)</p> <p>Der linke Arm wird seitlich waagrecht ausgestreckt; der andere Arm schwingt wiederholt in die gleiche Richtung.</p> <p>_____ [4] Zur Verwendung bei schwebenden Hub-schraubern.</p>
	<p>20. Landen [4]</p> <p>Beide Arme werden mit nach unten gerichteten Einwinkstäben vor dem Körper gekreuzt.</p> <p>_____ [4] Zur Verwendung bei schwebenden Hub-schraubern.</p>
	<p>21. Position halten/Warten</p> <p>Beide Arme werden mit nach unten gerichteten Einwinkstäben in einem 45-Grad-Winkel seitlich ausgestreckt. Warten, bis das Luftfahrzeug für die nächste Bewegung bereit ist.</p>
	<p>22. Luftfahrzeug freigegeben</p> <p>Mit rechter Hand und/oder Einwinkstab salutieren, um das Luftfahrzeug freizugeben. Augenkontakt mit der Flugbesatzung so lange beibehalten, bis das Luftfahrzeug zu rollen beginnt.</p>


	<p>23. Steuerung nicht bewegen (Hinweis der Technik/Instandhaltung)</p> <p>Rechter Arm wird über dem Kopf ausgestreckt, dabei wird die Hand zur Faust geschlossen oder der Einwinkstab waagrecht gehalten. Linker Arm verbleibt seitlich des Knies.</p>
	<p>24. Bodenstromversorgung anschließen (Hinweis der Technik/Instandhaltung)</p> <p>Beide Arme werden ausgestreckt über dem Kopf gehalten. Linke Hand wird waagrecht geöffnet, die Fingerspitzen der rechten Hand werden in Richtung der linken Handfläche bewegt und berühren diese in Form eines "T". Bei Dunkelheit können auch beleuchtete Einwinkstäbe zur Bildung des "T" verwendet werden.</p>
	<p>25. Bodenstromversorgung trennen (Hinweis der Technik/Instandhaltung)</p> <p>Beide Arme werden ausgestreckt über dem Kopf gehalten. Die Fingerspitzen der rechten Hand berühren die linke Handfläche in Form eines "T". Die rechte Hand wird anschließend von der linken Hand wegbewegt. Die Bodenstromversorgung ist erst nach Genehmigung der Flugbesatzung zu trennen. Bei Dunkelheit können auch beleuchtete Einwinkstäbe zur Bildung des "T" verwendet werden.</p>
	<p>26. Negativ (Hinweis der Technik/Instandhaltung)</p> <p>Rechter Arm wird von der Schulter an waagrecht nach außen gestreckt. Einwinkstab wird nach unten gerichtet oder der Daumen zeigt nach unten. Linke Hand verbleibt seitlich des Knies.</p>

	<p>27. Mittels Gegensprechanlage Kontakt aufnehmen (Hinweis der Technik/Instandhaltung)</p> <p>Beide Arme werden waagrecht ausgestreckt, die Hände werden auf die Ohren gelegt.</p>
	<p>28. Öffnen/Schließen des Einstiegs [5] (Hinweis der Technik/Instandhaltung)</p> <p>Rechter Arm befindet sich an der Körperseite, der linke Arm in einem 45 Grad Winkel über Kopfhöhe. Rechter Arm wird in einer schwingenden Bewegung zum oberen Teil der linken Schulter geführt.</p> <p>[5] Dieses Signal ist hauptsächlich für Luftfahrzeuge mit integriertem Einstieg vorn bestimmt.</p>

4.2. Vom Piloten eines Luftfahrzeugs an einen Einwinker

4.2.1. Diese Signale sind vom Piloten im Cockpit zu verwenden, wobei die Hände für den Einwinker deutlich sichtbar sein müssen und gegebenenfalls durch Lichtquellen zu ergänzen sind, damit sie für den Einwinker gut erkennbar sind.

	<p>a) Bremsen sind angezogen: Arm und Hand werden waagrecht vor dem Gesicht gehalten; die Finger der Hand sind ausgestreckt und werden zur Faust geschlossen.</p>
	<p>b) Bremsen gelöst: Der Arm wird waagrecht vor dem Gesicht gehalten; die Hand ist zur Faust geschlossen und wird geöffnet.</p>
	<p>c) Bremsklötze vorlegen: Die Arme werden seitlich ausgestreckt und mit den Handflächen nach außen vor dem Gesicht gekreuzt.</p>
	<p>d) Bremsklötze entfernen: Die Arme werden vor dem Gesicht gekreuzt und mit den Handflächen nach außen seitlich ausgestreckt.</p>

	<p>e) Fertig zum Anlassen der Triebwerke: Die Anzahl der ausgestreckten Finger einer Hand gibt die entsprechende Nummer des anzulassenden Triebwerks an.</p>
---	--



4.3. Hinweise der Technik/Instandhaltung


4.3.1. Handzeichen sind nur zu verwenden, wenn Sprachkommunikation für Hinweise der Technik/Instandhaltung nicht möglich ist.

4.3.2. Einwinker müssen sicherstellen, dass die Flugbesatzung Hinweise der Technik/Instandhaltung bestätigt.

5. STANDARDHANDZEICHEN FÜR NOTSITUATIONEN

5.1. Die folgenden Handzeichen für die Kommunikation in Notsituationen zwischen dem Einsatzleiter/den Feuerwehrleuten des Rettungs- und Feuerbekämpfungsdienstes und der Flugbesatzung und/oder Kabinenbesatzung des in Not befindlichen Luftfahrzeugs sind als Mindestanforderung vorgeschrieben. Handzeichen des Rettungs- und Feuerbekämpfungsdienstes, die der Flugbesatzung in Notsituationen gegeben werden, sollten von der linken Vorderseite des Luftfahrzeugs aus gegeben werden.

	<p>1. Evakuierung empfohlen</p> <p>Die Evakuierung wird aufgrund der Einschätzung der Lage außerhalb des Luftfahrzeugs durch den Einsatzleiter des Rettungs- und Brandbekämpfungsdienstes empfohlen.</p> <p>Der rechte oder linke Arm wird waagrecht ausgestreckt und die Hand in Augenhöhe hochgehalten. Mit dem Arm wird nach hinten herangewinkt. Der andere Arm wird am Körper gehalten.</p> <p>Bei Nacht - dasselbe Zeichen mit Einwinkstäben.</p>
	<p>2. Stopp empfohlen</p> <p>Es wird empfohlen, die laufende Evakuierung zu stoppen. Bewegung des Luftfahrzeugs oder andere laufende Tätigkeit stoppen.</p> <p>Arme werden vor dem Kopf an den Gelenken gekreuzt.</p> <p>Bei Nacht - dasselbe Zeichen mit Einwinkstäben.</p>

	<p>3.Notsituation beherrscht</p> <p>Keine äußeren Anzeichen von Gefahr oder "Alles klar".</p> <p>Arme werden nach außen und in einem 45-Grad-Winkel nach unten ausgestreckt. Beide Arme werden bis unter Hüfthöhe nach innen geschwenkt und an den Gelenken gekreuzt, dann nach außen bis zur Ausgangsstellung geschwenkt.</p> <p>Bei Nacht - dasselbe Zeichen mit Einwinkstäben.</p>
	<p>4.Feuer</p> <p>Rechte Hand wird in einer Achterbewegung von der Schulter zum Knie geführt, gleichzeitig zeigt die linke Hand auf den Brandherd.</p> <p>Bei Nacht - dasselbe Zeichen mit Einwinkstäben.</p>

Anlage 2

Unbemannte Freiballone

1. KLASSIFIZIERUNG UNBEMANNTER FREIBALLONE

1.1. Unbemannte Freiballone sind zu klassifizieren als (siehe Abbildung AP2-1):


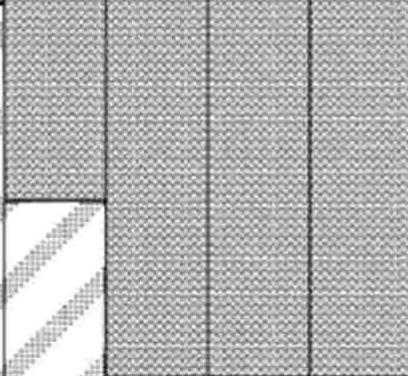


- a) leicht : ein unbemannter Freiballon mit einer Nutzlast von einem oder mehr Paketen mit einer Gesamtmasse von weniger als 4 kg, sofern er nicht gemäß Buchstabe c Nummer 2, 3 oder 4 als schwerer Ballon einzustufen ist, oder
- b) mittelschwer : ein unbemannter Freiballon mit einer Nutzlast von zwei oder mehr Paketen mit einer Gesamtmasse von 4 kg bis unter 6 kg, sofern er nicht gemäß Buchstabe c Nummer 2, 3 oder 4 als schwerer Ballon einzustufen ist, oder
- c) schwer : ein unbemannter Freiballon mit einer Nutzlast:
 - 1. mit einer Gesamtmasse von 6 kg oder mehr oder
 - 2. mit einem Paket mit einer Masse von 3 kg oder mehr oder
 - 3. mit einem Paket mit einer Masse von 2 kg oder mehr und einer Flächendichte von mehr als 13 g je Quadratzentimeter, die durch Division der Gesamtmasse in Gramm des Nutzlastpakets durch die Fläche in Quadratzentimetern seiner kleinsten Oberfläche ermittelt wird, oder
 - 4. bei der ein Seil oder eine andere Vorrichtung zur Befestigung der Nutzlast verwendet wird, die für die Loslösung der angehängten Nutzlast vom Ballon eine Zugkraft von 230 N oder mehr erfordert.

2. ALLGEMEINE BETRIEBSREGELN

- 2.1. Ein unbemannter Freiballon darf nur mit der Genehmigung des Staates betrieben werden, in dem der Aufstieg erfolgt.
- 2.2. Ein unbemannter Freiballon, bei dem es sich nicht um einen leichten Ballon zur ausschließlichen Nutzung für meteorologische Zwecke in einer von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Weise handelt, darf über dem Hoheitsgebiet eines anderen Staates nur mit Genehmigung dieses betreffenden Staates betrieben werden.
- 2.3. Die in Nummer 2.2 genannte Genehmigung ist vor dem Aufstieg des Ballons einzuholen, sofern bei der flugbetrieblichen Planung zu erwarten ist, dass der Ballon in den Luftraum über dem Hoheitsgebiet eines anderen Staates abgetrieben werden kann. Die Genehmigung kann für eine Reihe von Ballonflügen oder für eine bestimmte Art wiederholter Flüge, z. B. Ballonflüge zur Atmosphärenforschung, eingeholt werden.

- 2.4. Ein unbemannter Freiballon ist im Einklang mit den Bedingungen zu betreiben, die vom Eintragungsstaat und von den Staaten, die voraussichtlich überflogen werden, festgelegt wurden.
- 2.5. Ein unbemannter Freiballon darf nur dann betrieben werden, wenn beim Auftreffen des Ballons oder eines Teils davon, einschließlich der Nutzlast, auf die Erdoberfläche Personen oder Sachen nicht gefährdet werden.
- 2.6. Ein schwerer unbemannter Freiballon darf nur nach vorheriger Koordinierung mit der/den Flugsicherungsorganisation(en) über der hohen See betrieben werden.

Abbildung AP2-1

MERKMALE		MASSE DER NUTZLAST (kg)					
		1	2	3	4	5	6 oder mehr
SEIL oder ANDERE AUFHÄNGUNG		SCHWER					
230 N oder MEHR							
EINZELNES NUTZLAST- PAKET	FLÄCHEN- DICHTe größer 13 g/cm²						
	FLÄCHEN- DICHTe kleiner 13 g/cm²						
<div>FLÄCHENDICHTE- BERECHNUNG</div> <div>MASSE (g)</div> <div>Fläche der kleinsten Oberfläche (cm²)</div>							
GESAMTMASSE (falls Aufhängung, Flächendichte und Masse einzelner Pakete keine begrenzenden Faktoren sind)							
		LEICHT		MITTEL- SCHWER			

3. BETRIEBSBESCHRÄNKUNGEN UND AUSRÜSTUNGSBESTIMMUNGEN

- 3.1. Ein schwerer unbemannter Freiballon darf nicht ohne Genehmigung der Flugsicherungsorganisation(en) in einer Druckhöhe unter 18000 m (60000 ft) betrieben werden oder eine Druckhöhe unter 18.000 m (60.000 ft) durchfliegen, bei der:

- a) Wolken oder andere verdeckende Wettererscheinungen von mehr als vier Achteln Bedeckung vorliegen oder
 - b) die Horizontalsicht weniger als 8 km beträgt.
- 3.2. Der Aufstieg eines schweren oder mittelschweren unbemannten Freiballons darf nicht so erfolgen, dass er in einer geringeren Höhe als 300 m (1.000 ft) über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und über Menschenansammlungen im Freien, die nicht mit dem Flugbetrieb in Verbindung stehen, fliegt.
- 3.3. Ein schwerer unbemannter Freiballon darf nur betrieben werden, wenn:
- a) er mit mindestens zwei voneinander unabhängigen Vorrichtungen oder Systemen zur Beendigung des Nutzlastflugs ausgestattet ist, die entweder automatisch oder durch Fernsteuerung ausgelöst werden;
 - b) im Fall druckloser Polyethylen-Ballone mindestens zwei voneinander unabhängige Methoden, Systeme oder Vorrichtungen bzw. Kombinationen davon zur Beendigung des Flugs der Ballonhülle eingesetzt werden;
 - c) die Ballonhülle entweder mit einem oder mehreren Radarreflektoren oder mit radarreflektierendem Material versehen ist, so dass sie bei Erfassung durch ein Bodenradar im Frequenzbereich 200 MHz bis 2.700 MHz ein Echo erzeugt, und/oder der Ballon mit anderen Einrichtungen ausgerüstet ist, die eine laufende Überwachung durch das Betriebspersonal über die Reichweite des Bodenradars hinaus ermöglicht.
- 3.4. Ein schwerer unbemannter Freiballon darf:
- a) in einem Gebiet, in dem bodengestützte SSR-Ausrüstung verwendet wird, nur dann betrieben werden, wenn er mit einem Sekundärüberwachungsradar-Transponder mit Druckhöhenmelder ausgestattet ist, der unter einem zugewiesenen Code ununterbrochen arbeitet oder erforderlichenfalls von der Überwachungsstation eingeschaltet werden kann,
 - b) in einem Gebiet, in dem bodengestützte ADS-B-Ausrüstung verwendet wird, nur dann betrieben werden, wenn er mit einem ADS-B-Sender mit Druckhöhenmelder ausgestattet ist, der ununterbrochen arbeitet oder erforderlichenfalls von der Überwachungsstation eingeschaltet werden kann.
- 3.5. Ein unbemannter Freiballon, der mit einer Schleppantenne ausgerüstet ist, für deren Bruch an einer beliebigen Stelle eine Kraft von mehr als 230 N erforderlich ist, darf nur dann betrieben werden, wenn die Antenne in Abständen von höchstens 15 m mit farbigen Wimpeln oder Bändern markiert ist.
- 3.6. Ein schwerer unbemannter Freiballon darf bei Nacht oder während eines anderen von der zuständigen Behörde festgelegten Zeitraums unterhalb 18.000 m (60.000 ft) Druckhöhe nur dann betrieben werden, wenn der Ballon und an ihm angebrachte Teile und die Nutzlast, unabhängig davon, ob sie während des Betriebs vom Ballon getrennt werden, beleuchtet sind.

- 3.7. Ein schwerer unbemannter Freiballon, der mit einer Aufhängevorrichtung (ausgenommen ein farblich sehr auffälliger geöffneter Fallschirm) von mehr als 15 m Länge ausgerüstet ist, darf bei Nacht unterhalb 18.000 m (60.000 ft) Druckhöhe nur dann betrieben werden, wenn die Aufhängevorrichtung abwechselnd in sehr auffälligen Farben markiert oder mit farbigen Wimpeln versehen ist.

4. BEENDIGUNG

- 4.1. Der Betreiber eines schweren unbemannten Freiballons hat die nach Nummer 3.3 Buchstabe a und b vorgeschriebene Vorrichtung zur Beendigung des Flugs auszulösen:
- a) wenn bekannt wird, dass die Wetterbedingungen schlechter sind als für den Flugbetrieb vorgeschrieben;
 - b) wenn die Fortsetzung des Flugs aufgrund einer Fehlfunktion oder aus einem anderen Grund den Flugverkehr oder Personen oder Sachen am Boden gefährdet oder
 - c) vor dem unbefugten Einfliegen in den Luftraum über dem Hoheitsgebiet eines anderen Staates.

5. FLUGANMELDUNG

5.1. Fluganmeldung vor dem Flug

- 5.1.1. Die frühzeitige Anmeldung des geplanten Flugs eines mittelschweren oder schweren unbemannten Freiballons ist bei der zuständigen Flugverkehrsdienststelle mindestens sieben Tage im Voraus vorzunehmen.
- 5.1.2. Die Anmeldung des geplanten Flugs muss die folgenden Informationen enthalten, sofern diese jeweils von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle verlangt werden:
- a) Ballonflugkennung oder Codename des Vorhabens;
 - b) Klassifizierung und Beschreibung des Ballons;
 - c) SSR-Code, Luftfahrzeugadresse oder NDB-Frequenz, soweit zutreffend;
 - d) Name und Telefonnummer des Betreibers;
 - e) Aufstiegsort;
 - f) voraussichtliche Aufstiegszeit (oder Zeitpunkt des Beginns und des Abschlusses mehrerer Aufstiege);
 - g) Anzahl der aufsteigenden Ballons und des geplanten Zeitabstands zwischen den Aufstiegen (bei mehreren Aufstiegen);
 - h) voraussichtliche Aufstiegsrichtung;
 - i) Reiseflughöhe(n) (Druckhöhe);
 - j) voraussichtliche Flugdauer bis zum Durchfliegen der Druckhöhe 18000 m (60000 ft) oder bis zum Erreichen der Reiseflughöhe, wenn diese in oder unter 18000 m (60000 ft) Druckhöhe liegt, zusammen mit der Angabe des voraussichtlichen Standorts. Umfasst der Flugbetrieb mehrere aufeinander folgende Aufstiege, ist der voraussichtliche Zeitpunkt anzugeben, zu dem der erste und

der letzte Ballon der Serie die entsprechende Höhe erreichen wird (z. B. 122136Z–130330Z);

- k) Datum und Zeit des voraussichtlichen Endes des Flugs sowie Position des geplanten Auftreff-/Rückholortes. Im Fall von Ballonflügen langer Dauer, bei denen Datum und Zeit der Beendigung des Flugs und der Ort des Auftreffens nicht genau vorherzusehen sind, ist die Angabe "Long Duration" ("lange Dauer") zu verwenden. Bei mehr als einem vorgesehenen Auftreff-/Rückholort ist jeder Ort zusammen mit dem jeweiligen voraussichtlichen Zeitpunkt des Auftreffens anzugeben. Ist ein aufeinander folgendes Auftreffen in einer Serie vorgesehen, ist als Zeit der voraussichtliche Zeitpunkt des ersten und des letzten Auftreffens in der Reihe anzugeben (z. B. 070330Z–072300Z).

5.1.3. Änderungen der gemäß Nummer 5.1.2 gemeldeten Informationen vor dem Aufstieg sind der betreffenden Flugverkehrsdienststelle spätestens 6 Stunden vor der voraussichtlichen Aufstiegszeit, oder im Fall von Untersuchungen solarer oder kosmischer Störungen, die zeitkritisch sind, spätestens 30 Minuten vor dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Beginns des Flugbetriebs zu übermitteln.

5.2. Meldung des Aufstiegs

5.2.1. Unmittelbar nach dem Aufstieg eines mittelschweren oder schweren unbemannten Freiballons hat der Betreiber der zuständigen Flugverkehrsdienststelle Folgendes zu melden:

- a) Ballonflugkennung;
- b) Aufstiegsort;
- c) tatsächliche Aufstiegszeit;
- d) voraussichtlicher Zeitpunkt des Durchfliegens der Druckhöhe 18.000 m (60.000 ft) oder des Erreichens der Reiseflughöhe, wenn diese in oder unter 18.000 m (60.000 ft) Druckhöhe liegt, zusammen mit der Angabe des voraussichtlichen Standorts, und
- e) Änderungen der zuvor gemeldeten Informationen gemäß Nummer 5.1.2 Buchstabe g und h.

5.3. Annullierungsmeldung

5.3.1. Der Betreiber hat der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich, nachdem dies feststeht, zu melden, dass der geplante Flug eines mittelschweren oder schweren unbemannten Freiballons, der zuvor gemäß Nummer 5.1 gemeldet wurde, annulliert ist.

6. BESTIMMEN UND MELDEN DES STANDORTS

6.1. Der Betreiber eines schweren unbemannten Freiballons, der in oder unter 18.000 m (60.000 ft) Druckhöhe betrieben wird, hat den Flugweg des Ballons zu überwachen und den Standort des Ballons wie von den Flugverkehrsdiensten verlangt zu melden. Sofern die Flugverkehrs-

dienste keine häufigeren Meldungen des Ballonstandorts verlangen, hat der Betreiber den Standort alle zwei Stunden zu bestimmen.

- 6.2. Der Betreiber eines schweren unbemannten Freiballons, der oberhalb 18.000 m (60.000 ft) Druckhöhe betrieben wird, hat den Flugverlauf des Ballons zu überwachen und den Standort des Ballons wie von den Flugverkehrsdiensten verlangt zu melden. Sofern die Flugverkehrsdienste keine häufigeren Meldungen des Ballonstandorts verlangen, hat der Betreiber den Standort alle 24 Stunden zu bestimmen.
- 6.3. Kann der Standort nicht gemäß Nummer 6.1 und 6.2 erfasst werden, hat der Betreiber dies der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich zu melden. Diese Meldung muss die Angabe des letzten erfassten Standorts enthalten. Der zuständigen Flugverkehrsdienststelle ist unverzüglich zu melden, wenn die Überwachung des Ballons wieder aufgenommen wurde.
- 6.4. Eine Stunde vor Beginn des geplanten Abstiegs eines schweren unbemannten Freiballons hat der Betreiber der zuständigen Flugverkehrsdienststelle die folgenden Informationen über den Ballon zu übermitteln:
 - a) aktueller geografischer Standort;
 - b) aktuelle Höhe (Druckhöhe);
 - c) voraussichtlicher Zeitpunkt des Durchstoßens der Druckhöhe von 18.000 m (60.000 ft), falls zutreffend;
 - d) voraussichtlicher Zeitpunkt und Ort des Auftreffens auf dem Boden.
- 6.5. Der Betreiber eines schweren oder mittelschweren unbemannten Freiballons hat der zuständigen Flugverkehrsdienststelle die Beendigung des Flugbetriebs zu melden.

Anlage 3 Tabelle der Reiseflughöhen

1.1. Es sind die folgenden Reiseflughöhen einzuhalten:

Kurs über Grund(*)											
von 000 Grad bis 179 Grad						von 180 Grad bis 359 Grad					
IFR-Flüge			VFR-Flüge			IFR-Flüge			VFR-Flüge		
Höhe			Höhe			Höhe			Höhe		
FL	ft	m	FL	ft	M	FL	ft	m	FL	ft	m
010	1.000	300	-	-	-	020	2.000	600	-	-	-
030	3.000	900	035	3.500	1.050	040	4.000	1.200	045	4.500	1.350
050	5.000	1.500	055	5.500	1.700	060	6.000	1.850	065	6.500	2.000
070	7.000	2.150	075	7.500	2.300	080	8.000	2.450	085	8.500	2.600
090	9.000	2.750	095	9.500	2.900	100	10.000	3.050	105	10.500	3.200
110	11.000	3.350	115	11.500	3.500	120	12.000	3.650	125	12.500	3.800
130	13.000	3.950	135	13.500	4.100	140	14.000	4.250	145	14.500	4.400
150	15.000	4.550	155	15.500	4.700	160	16.000	4.900	165	16.500	5.050
170	17.000	5.200	175	17.500	5.350	180	18.000	5.500	185	18.500	5.650
190	19.000	5.800	195	19.500	5.950	200	20.000	6.100	205	20.500	6.250
210	21.000	6.400	215	21.500	6.550	220	22.000	6.700	225	22.500	6.850
230	23.000	7.000	235	23.500	7.150	240	24.000	7.300	245	24.500	7.450
250	25.000	7.600	255	25.500	7.750	260	26.000	7.900	265	26.500	8.100
270	27.000	8.250	275	27.500	8.400	280	28.000	8.550	285	28.500	8.700
290	29.000	8.850				300	30.000	9.150			
310	31.000	9.450				320	32.000	9.750			
330	33.000	10.050				340	34.000	10.350			
350	35.000	10.650				360	36.000	10.950			
370	37.000	11.300				380	38.000	11.600			
390	39.000	11.900				400	40.000	12.200			
410	41.000	12.500				430	43.000	13.100			
450	45.000	13.700				470	47.000	14.350			
490	49.000	14.950				510	51.000	15.550			
usw.	usw.	usw.				usw.	usw.	usw.			
(*) Missweisender Kurs über Grund. In arktischen Regionen von Breiten über 70° und innerhalb jener Gebiete, die durch zuständige Behörden bestimmt werden, sind Gitterkurse festgelegt. Gitterkurse beziehen sich auf Linien, die in einer polaren stereographischen Karte dargestellt sind und parallel zum Meridian von Greenwich verlaufen. Die Richtung des Meridians von Greenwich zum geografischen Nordpol wird als Gitter Nord verwendet.											

Anlage 4²**Luftraumklassen und Flugverkehrsdienste – erbrachte Dienste und Anforderungen an Flüge**(Bezug: SERA.6001 und SERA.5025 Buchstabe b)

Klasse	Art des Fluges	Staffelung	Erbrachter Dienst	Geschwindigkeitsbegrenzung	Funkverkehrsfähigkeit erforderlich	Ständige Zweiweg-Sprechfunkverbindung erforderlich	Flugverkehrskontrollfreigabe erforderlich
A	nur IFR	alle Luftfahrzeuge	Flugverkehrskontrolldienst	nicht zutreffend	ja	ja	ja
B	IFR	alle Luftfahrzeuge	Flugverkehrskontrolldienst	nicht zutreffend	ja	ja	ja
	VFR	alle Luftfahrzeuge	Flugverkehrskontrolldienst	nicht zutreffend	ja	ja	ja
C	IFR	IFR von IFR IFR von VFR	Flugverkehrskontrolldienst	nicht zutreffend	ja	ja	ja
	VFR	VFR von IFR	1) Flugverkehrskontrolldienst für die Staffelung von IFR; 2) Flugverkehrskontrolldienst, VFR/VFR-Verkehrsinformation (und Ausweichempfehlungen auf Anforderung)	250 kt IAS unterhalb 3.050 m (10.000 ft MSL)	ja	ja	ja
D	IFR	IFR von IFR	Flugverkehrskontrolldienst, IFR/VFR- und VFR/VFR-Verkehrsinformation (und	250 kt IAS unterhalb 3.050 m (10.000 ft MSL)	ja	ja	ja

² Siehe auch Rückseite der ICAO 500.000 er Karte

			Ausweichempfehlungen auf Anforderung)				
	VF R	keine Staffel ung	IFR/VFR- und VFR/VFR- Verkehrsinfor- mation (und Ausweichemp- fehlungen auf Anforderung)	250 kt IAS un- terhalb 3.050 m (10.000 ft MSL)	ja	ja	ja
E	IF R	IFR von IFR	Flugverkehrs- kontrolldienst und, soweit möglich, Ver- kehrsinformati- on zu VFR- Flügen	250 kt IAS un- terhalb 3.050 m (10.000 ft MSL)	ja	ja	ja
	VF R	keine Staffel ung	Verkehrsinfor- mation, soweit möglich	250 kt IAS un- terhalb 3.050 m (10.000 ft MSL)	nein(**)	nein(**)	nein
F	IF R	IFR von IFR, soweit mögl- ich	Flu- gverkehrsbera- tungsdienst; Fluginfor- mationsdienst auf Anforder- ung	250 kt IAS un- terhalb 3.050 m (10.000 ft MSL)	ja(***)	nein(***)	nein
	VF R	keine Staffel ung	Fluginfor- mationsdienst auf Anforder- ung	250 kt IAS un- terhalb 3.050 m (10.000 ft MSL)	nein(**)	nein(**)	nein
G	IF R	keine Staffel ung	Fluginfor- mationsdienst auf Anforder- ung	250 kt IAS un- terhalb 3.050 m (10.000 ft MSL)	ja(**)	nein(**)	nein
	VF R	keine Staffel ung	Fluginfor- mationsdienst auf Anforder- ung	250 kt IAS un- terhalb 3.050 m (10.000 ft MSL)	nein(**)	nein(**)	nein
<p>(*) Liegt die Übergangshöhe unter 3.050 m (10.000 ft) über MSL, sollte Flugfläche 100 statt 10.000 ft verwendet werden. Die zuständige Behörde kann für Luftfahrzeugmuster, die aus technischen oder Sicherheitsgründen diese Geschwindigkeit nicht beibehalten können, eine Ausnahme erteilen.</p> <p>(**) Piloten haben in der RMZ dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr aufrechtzuerhalten und erforderlichenfalls eine Zweiweg-Sprechfunkverbindung herzustellen.</p> <p>(***) Eine Flugfunk-Sprechfunkverbindung ist für Flüge, die am Flugverkehrsberatungsdienst teilnehmen, vorgeschrieben. Piloten haben in der RMZ dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr aufrechtzuerhalten und erforderlichenfalls eine Zweiweg-Sprechfunkverbindung herzustellen.</p>							

Anlage 5

Anforderungen bezüglich Flugsicherungsdiensten

Technische Spezifikationen für Luftfahrzeugbeobachtungen und Meldungen im Sprechfunkverkehr

1. INHALT VON FLUGMELDUNGEN

1.1. Besondere Flugmeldungen

1.1.1. Besondere Flugmeldungen müssen folgende Angaben enthalten:

Kennung der Meldungsart

Abschnitt 1 (Standortangaben)

Luftfahrzeugkennung

Standort oder geografische Breite und Länge

Zeit

Flugfläche oder Flugflächenbereich

Abschnitt 3 (Meteorologische Angaben)

Anlass für die Abgabe einer besonderen Flugmeldung (aus der Liste in SERA.12005 Buchstabe a zu wählen).

2. BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR DIE MELDUNG VON WINDSCHERUNG UND VULKANASCHE

2.1. Meldung von Windscherung

2.1.1. Werden Luftfahrzeugbeobachtungen von Windscherung, die während der Startsteigflug- oder Anflugphase aufgetreten ist, gemeldet, ist auch das Luftfahrzeugmuster anzugeben.

2.1.2. Wurde Windscherung, die für die Startsteigflug- oder Anflugphasen gemeldet oder vorhergesagt wurde, nicht angetroffen, hat der verantwortliche Pilot die zuständige Flugverkehrsdienststelle so bald wie möglich davon zu unterrichten, sofern ihm nicht bekannt ist, dass sie bereits von einem vorausfliegenden Luftfahrzeug entsprechend unterrichtet wurde.

2.2. Nach dem Flug abzugebende Meldungen über Vulkanaktivitäten

2.2.1. Bei Ankunft eines Flugs auf einem Flugplatz ist die ausgefüllte Meldung über Vulkanaktivität von dem Luftfahrzeugbetreiber oder einem Mitglied der Flugbesatzung unverzüglich der Flugplatz-Wetterwarte zu übergeben. Falls die Flugplatz-Wetterwarte für ankommende Flugbesatzungsmitglieder nicht leicht erreichbar ist, ist die ausgefüllte Meldung gemäß den örtlichen Vereinbarungen zwischen dem Wetterdienst und dem Luftfahrzeugbetreiber zu behandeln.

2.2.2. Die von der Wetterwarte entgegengenommene ausgefüllte Meldung über Vulkanaktivität ist unverzüglich der Flugwetter-Überwachungsstelle zu übermitteln, die für die Flugwetterüberwachung in dem Fluginformationsgebiet zuständig ist, in dem die Vulkanaktivität beobachtet wurde.