

Anhang A**Signale und Zeichen****A. Signale und Gefahrenzeichen****I. Notsignale und Notzeichen**

Die folgenden allein oder nebeneinander verwendeten Signale und Zeichen bedeuten, dass einem Luftfahrzeug schwere und unmittelbare Gefahr droht und dass sofortige Unterstützung angefordert wird:

- a) ein durch Funktelegraphie oder auf andere Art abgegebenes Zeichen, das aus der Gruppe SOS (●●●— —●●● des Morsealphabets) besteht,
- b) das im Sprechfunkwege gesendete Wort "MAYDAY",
- c) eine Folge von roten Feuerwerkskörpern, die einzeln in kurz aufeinanderfolgenden Zeitabständen abgefeuert werden,
- d) ein Leuchtfallschirm mit rotem Licht.

II. Dringlichkeitssignale und Dringlichkeitszeichen

(1) Die folgenden allein oder nebeneinander verwendeten Signale bedeuten, dass ein Pilot auf Schwierigkeiten hinweisen will, die ihn zur Landung zwingen, ohne dass jedoch sofortige Unterstützung benötigt wird:

- a) wiederholtes Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder
- b) wiederholtes Ein- und Ausschalten der Positionslichter in der Weise, dass sie sich deutlich von den Zusammenstoßwarnlichtern unterscheiden.

(2) Die folgenden allein oder nebeneinander verwendeten Zeichen bedeuten, dass der Pilot eine sehr dringende Meldung über die Sicherheit eines Schiffes, Luftfahrzeuges oder anderen Fahrzeuges oder über die Sicherheit von Personen an Bord oder innerhalb seines Sichtbereiches zu übermitteln hat:

- a) ein durch Funktelegraphie oder auf eine andere Art abgegebenes Zeichen, das aus der Gruppe XXX besteht,
- b) die im Sprechfunkverkehr gesendeten Worte "PAN, PAN".

III. Verwendung anderer Mittel

Die in den Punkten I. und II. enthaltenen Bestimmungen schließen nicht aus, dass der Pilot eines in Not befindlichen Luftfahrzeuges jedes verfügbare Mittel anwenden darf, um die Aufmerksamkeit auf sein Luftfahrzeug zu lenken, seinen Standort anzuzeigen und Hilfe anzufordern.

IV. Signale und Zeichen beim Ansteuern zu Abfangzwecken

(1) Die in der Spalte 2 der nachstehenden Tabelle beschriebenen, von einem ansteuernden Luftfahrzeug gegebenen Signale haben die in der Spalte 3 bezeichneten Bedeutungen; mit angesteuerten Luftfahrzeugen ist entsprechend diesen Anweisungen zu verfahren und entsprechend den Beschreibungen in der Spalte 4, mit der in Spalte 5 bezeichneten Bedeutung, zu bestätigen, dass die vom ansteuernden Luftfahrzeug gegebenen Signale verstanden wurden:

1	2	3	4	5
Serie	Signale des ansteuernden Luftfahrzeuges	Bedeutung	Bestätigung des angesteuerten Luftfahrzeuges	Bedeutung
EINS	BEI TAG UND NACHT: Wackeln mit den Tragflächen bzw. Ein- und Ausschalten der Positionslichter (und Landescheinwerfer bei Hubschraubern) in unregelmäßigen Zeitabständen von einem Standort etwas über oder normalerweise links vor dem angesteuerten Luftfahrzeug (oder rechts,	Sie sind angesteuert, folgen Sie mir	BEI TAG UND NACHT: Wackeln mit den Tragflächen, Ein- und Ausschalten der Positionslichter in unregelmäßigen Zeitabständen. Anmerkung: Zusätzliche Maßnahmen siehe	Verstanden, werde folgen.

1	2	3	4	5
Serie	Signale des ansteuernden Luftfahrzeuges	Bedeutung	Bestätigung des angesteuerten Luftfahrzeuges	Bedeutung
	wenn das angesteuerte Luftfahrzeug ein Hubschrauber ist); nach Bestätigung des Signals fliegen einer flachen Horizontalkurve normalerweise nach links (oder rechts im Falle eines Hubschraubers) auf den gewünschten Steuerkurs.		§ 24 Abs. 2 sowie den Abs. 3 dieses Abschnittes.	
	Anmerkung 1: Die Wetter- oder Geländeverhältnisse können es erfordern, dass das ansteuernde Luftfahrzeug die in der Serie 1 beschriebenen Positionen und die Drehrichtung umkehrt.			
	Anmerkung 2: Ist das angesteuerte Luftfahrzeug nicht in der Lage, mit dem ansteuernden Luftfahrzeug Schritt zu halten, so kann von diesem erwartet werden, dass es eine Reihe von Warterunden fliegt und bei jedem Vorbeiflug am angesteuerten Luftfahrzeug mit den Tragflächen wackelt.			
ZWEI	BEI TAG UND NACHT: Eine plötzliche Kursänderung weg vom angesteuerten Luftfahrzeug, bestehend in einer hochgezogenen Kurve von 90 Grad oder mehr, ohne die Flugrichtung des angesteuerten Luftfahrzeuges zu kreuzen.	Sie können weiterfliegen.	BEI TAG UND NACHT: Wackeln mit den Tragflächen.	Verstanden, werde weiterfliegen.
DREI	BEI TAG UND NACHT: Ausfahren des Fahrwerks (wenn möglich), Einschalten der Landescheinwerfer und Überfliegen der Betriebspiste bzw. – wenn das angesteuerte Luftfahrzeug ein Hubschrauber ist – Überfliegen des Landebereiches für Hubschrauber. Findet das Abfangmanöver zwischen Hubschraubern statt, soll der abgefangene Hubschrauber einen Landeanflug durchführen und im	Landen Sie auf diesem Flugplatz.	BEI TAG UND NACHT: Ausfahren des Fahrwerks (wenn möglich), Einschalten der Landescheinwerfer, dem ansteuernden Luftfahrzeug folgen und – wenn nach Überfliegen der Betriebspiste oder des Landebereiches für Hubschrauber die Landung als sicher angesehen wird – den	Verstanden, werde landen.

1	2	3	4	5
Serie	Signale des ansteuernden Luftfahrzeuges	Bedeutung	Bestätigung des angesteuerten Luftfahrzeuges	Bedeutung
	Schwebeflug nahe dem Landegebiet halten.		Landevorgang fortsetzen.	

(2) Wenn mit dem angesteuerten Luftfahrzeug die in der Spalte 2 der nachstehenden Tabelle beschriebenen Signale gegeben werden, müssen sie die in der Spalte 3 bezeichnete Bedeutung haben; vom ansteuernden Luftfahrzeug kann eine Bestätigung entsprechend den Beschreibungen in der Spalte 4 mit der in der Spalte 5 bezeichneten Bedeutung erwartet werden:

1	2	3	4	5
Serie	Signale des angesteuerten Luftfahrzeuges	Bedeutung	Bestätigung des ansteuernden Luftfahrzeuges	Bedeutung
VIER	BEI TAG UND NACHT: Einziehen des Fahrwerks (wenn möglich) und Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer während die Betriebspiste oder der Landebereich für Hubschrauber in einer Höhe von mehr als 1000 ft – jedoch nicht mehr als 2000 ft (im Falle eines Hubschraubers in einer Höhe von mehr als 165ft, jedoch nicht mehr als 330ft) – über der Flugplatzhöhe überflogen wird, und Fortsetzen der Platzrunde für die Betriebspiste oder für den Landebereich für Hubschrauber. Wenn die Landescheinwerfer nicht ein- und ausgeschaltet werden können, sind irgendwelche anderen Lichter ein- und auszuschalten.	Der von Ihnen bestimmte Flugplatz ist zur Landung nicht geeignet.	BEI TAG UND NACHT: wenn gewünscht wird, dass das angesteuerte Luftfahrzeug dem ansteuernden Luftfahrzeug zu einem Ausweichflugplatz folgen soll, wird das Fahrwerk des ansteuernden Luftfahrzeuges eingezogen (wenn möglich) und werden die Signale der Serie EINS gegeben. Wenn entschieden ist, dass das angesteuerte Luftfahrzeug freigelassen wird, werden mit dem ansteuernden Luftfahrzeug die Signale der Serie ZWEI (für ansteuernde Luftfahrzeuge) gegeben.	Verstanden, werde folgen. Verstanden, Sie können weiterfliegen.
FÜNF	BEI TAG UND NACHT: Ein- und Ausschalten aller verfügbaren Lichter in regelmäßigen Zeitabständen in einer Art, dass sie von den üblichen Blinklichtern unterschieden werden können.	Kann nicht danach handeln.	BEI TAG UND NACHT: Verwenden der Signale der Serie ZWEI für abfangende Luftfahrzeuge.	Verstanden.
SECHS	BEI TAG UND NACHT: Ein- und Ausschalten aller verfügbaren Lichter in unregelmäßigen Zeitabständen.	Flugnotfall.	BEI TAG UND NACHT: Verwenden der Signale der Serie ZWEI für abfangende Luftfahrzeuge.	Verstanden

(3) Sofern mit dem ansteuernden Luftfahrzeug Sprechfunkverbindung hergestellt, eine Verständigung in einer gemeinsamen Sprache jedoch nicht möglich ist, soll versucht werden, durch folgende Redewendungen (in der angegebenen Aussprache – die zu betonenden Silben sind in der Aussprachespalte unterstrichen) wichtige Informationen zu übermitteln und Anweisungen zu bestätigen, wobei jede Redewendung zweimal zu übermitteln ist.

a) Redewendungen für die Luftfahrzeugführung des ansteuernden Luftfahrzeuges:

Redewendung	Aussprache	Bedeutung
CALL SIGN	<u>K</u> OL SEIN	Was ist Ihr Rufzeichen
FOLLOW	FOL- <u>L</u> O	Folgen Sie mir
DESCEND	DIE- <u>S</u> END	Sinken Sie, um die Landung einzuleiten
YOU LAND	<u>J</u> UH LÄND	Landen Sie auf diesem Flugplatz
PROCEED	PRO- <u>S</u> IED	Sie dürfen weiterfliegen

b) Redewendungen für die Luftfahrzeugführung des angesteuerten Luftfahrzeuges:

Redewendung	Aussprache	Bedeutung
<u>C</u> ALL SIGN ...	<u>K</u> OL SEIN	Mein Rufzeichen ist ...
WILCO	<u>W</u> ILL-KO	Verstanden, wird ausgeführt
CAN NOT	<u>K</u> ÄN NOT	Kann nicht danach handeln
REPEAT	<u>R</u> IE- <u>P</u> IET	Wiederholen Sie Ihre Anweisung
AM LOST	<u>Ä</u> M LOST	Standort unbekannt
MAYDAY	<u>M</u> ÄHDÄH	Flugnotfall
HIJACK	<u>H</u> EI-TSCHÄK	Entführung
LAND (und Bezeichnung des Flugplatzes)	LÄND (und Bezeichnung des Flugplatzes)	Erbitte am (Bezeichnung des Flugplatzes) landen zu dürfen
DESCEND	DIE- <u>S</u> END	Erbitte Sinkflug

Anmerkung 1:

Gewisse Umstände können die Verwendung der Redewendung "HIJACK" nicht ratsam erscheinen lassen.

Anmerkung 2:

Das auf Anforderung zu übermittelnde Rufzeichen hat dem im Sprechfunkverkehr mit den Flugverkehrsdienststellen (69) vorgesehenen und im Flugplan angegebenen Luftfahrzeugkennzeichen zu entsprechen.

B. Signale und Zeichen für den Flugplatzverkehr

I. Lichtsignale zur Regelung des Flugplatzverkehrs

Die im Flugplatzverkehr von der Flugplatzkontrollstelle mit Lichtsignalen gegebenen Anordnungen und Freigaben haben die in der nachstehenden Tabelle und in der Abbildung 1 bezeichneten Bedeutungen:

Lichtsignal	Von der Flugplatzkontrollstelle an ein Luftfahrzeug	
	im Flug	am Boden
Grünes Dauerlicht	auf das betreffende Luftfahrzeug gerichtet Landung freigegeben! Ein anderes Luftfahrzeug hat Vorrang, in die Warterunde einfliegen! Zwecks Landung zurückkehren!*) Flugplatz unbenützbar, nicht landen! Auf diesem Flugplatz landen und zur Abstellfläche rollen*.) (Ungeachtet jeder vorherigen Freigabe:) Jetzt nicht landen!	Start freigegeben!
Rotes Dauerlicht		Halt!
Grünes Blinklicht		Rollen freigegeben!**)
Rotes Blinklicht		Von der Landefläche wegrollen!
Weißes Blinklicht		Zum Ausgangspunkt auf dem Flugplatz zurückkehren!
Roter Feuerwerkskörper		

*) Freigaben zum Landen und Rollen sind abzuwarten.

**) Vor einer Piste ist beim Rollhalt anzuhalten und die Startfreigabe beziehungsweise eine weitere Rollfreigabe abzuwarten.

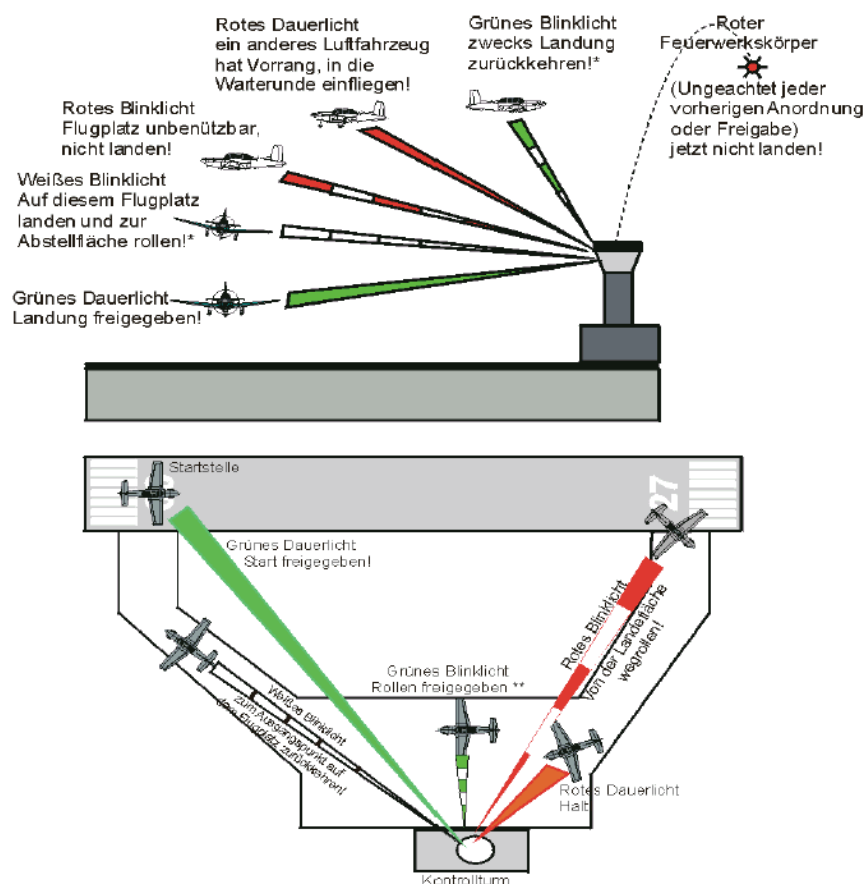


Abbildung 1

II. Bestätigung der Lichtsignale durch den Piloten

(1) Der Erhalt eines der im Punkt I bezeichneten Lichtsignale ist vom Piloten nach Tunlichkeitsweise auf die in den Abs. 2 und 3 beschriebene Weise zu bestätigen.

- (2) Wenn sich das Luftfahrzeug in der Luft befindet, ist die Bestätigung zu geben:
- a) bei Tageslicht
durch wechselseitiges Betätigen der Querruder;
diese Bestätigung muss nicht gegeben werden, wenn sich das Luftfahrzeug im Endanflug oder vor dem Einkurven zum Endanflug befindet;
 - b) bei Dunkelheit
durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder – wenn das Luftfahrzeug nicht mit Landescheinwerfern ausgerüstet ist – der Positionslichter.
- (3) Wenn sich das Luftfahrzeug auf dem Boden befindet, ist die Bestätigung zu geben:
- a) bei Tageslicht
durch wechselseitiges Betätigen der Querruder oder des Seitenruders;
 - b) bei Dunkelheit
durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder – wenn das Luftfahrzeug nicht mit Landescheinwerfern ausgerüstet ist – der Positionslichter.

III. Bodenzeichen

1. Landeverbotszeichen

Ein im Signalfeld horizontal ausgelegtes quadratisches rotes Zeichen mit gelben Diagonalstreifen zeigt an, dass Landungen auf dem Flugplatz verboten sind und dass mit einem längeren Weiterbestand dieses Verbotes zu rechnen ist.



Abbildung 2

2. Vorsichtszeichen

Ein im Signalfeld horizontal ausgelegtes quadratisches rotes Zeichen mit einem gelben Diagonalstreifen zeigt an, dass wegen des schlechten Zustandes der Manövrierflächen oder aus anderen Gründen Vorsicht beim Landeanflug oder bei der Landung notwendig ist.



Abbildung 3

3. Zeichen für die Benützung von Pisten und Rollwegen

a) Ein im Signalfeld horizontal ausgelegtes weißes Zeichen in der Form einer Hantel zeigt an, dass für den Start, für die Landung und für das Rollen von Luftfahrzeugen nur die Pisten und Rollwege benützt werden dürfen.



Abbildung 4

b) Ein im Signalfeld horizontal ausgelegtes weißes Zeichen in der Form eines Hantels mit einem senkrecht zum Längsbalken des Hantels über jeden Kreis desselben gelegten schwarzen Streifen zeigt an, dass für den Start und für die Landung ausschließlich Pisten benützt werden dürfen, für andere Bewegungen auf dem Boden aber nicht nur die Pisten und Rollwege benützt werden dürfen.



Abbildung 5

4. Zeichen für gesperrte Pisten und Rollwege

Auf Pisten und Rollwegen oder Teilen hiervon ausgelegte, einfarbige Kreuze in sich vom Untergrund deutlich abhebender weißer oder gelber Farbe bezeichnen eine für die Benützung mit Luftfahrzeugen ungeeignete Fläche.



Abbildung 6

5. Zeichen für die Start- und Landerichtung

a) Ein auf dem Boden horizontal ausgelegtes weißes oder orangefarbenes Lande-T zeigt mit seinem Längsbalken in Richtung auf den Querbalken die Richtung an, die beim Start oder bei der Landung einzuhalten ist. Bei Verwendung in der Nacht ist das Lande-T beleuchtet oder mit weißen Lichtern umrandet.



Abbildung 7

b) Ein auf dem Boden horizontal ausgelegtes Tetraeder, das – von hinten in Richtung zur Spitze gesehen – auf der linken Seite orangefärbig oder schwarz, auf der rechten Seite weiß oder aluminiumfarbig ist, zeigt mit seiner Spitze in die Richtung, die beim Start oder bei der Landung einzuhalten ist. Bei Verwendung in der Nacht ist das Tetraeder, von hinten in Richtung zur Spitze gesehen, in folgender Weise mit Lichtern umrandet:

Rückenkante, rechte Längskante und rechte Basiskante mit grünen Lichtern, und linke Längskante und linke Basiskante mit roten Lichtern



Abbildung 8

c) Eine am Kontrollturm oder in seiner Nähe senkrecht angebrachte zweistellige Zahl zeigt für Piloten auf den Manövrierflächen die Startrichtung an, die in Zehneinheiten, auf- beziehungsweise abgerundet auf die nächstliegenden zehn Grad – bezogen auf magnetisch Nord – ausgedrückt wird.



Abbildung 9

6. Zeichen für den Rechtsverkehr

Ein im Signalfeld oder am Ende der in Benützung stehenden Piste horizontal ausgelegter, nach rechts abgewinkelter weißer Pfeil in auffallender Farbe zeigt an, dass vor der Landung und nach dem Start Kurven nach rechts zu fliegen sind.



Abbildung 10

7. Meldestelle für Flugverkehrsdienste

Ein schwarzer, senkrecht stehender Buchstabe C auf gelbem Hintergrund zeigt an, wo sich die Meldestelle für Flugverkehrsdienste befindet.



Abbildung 11

8. Segelflugtätigkeit

Ein im Signalfeld horizontal ausgelegtes weißes Doppelkreuz zeigt an, dass der Flugplatz für Start und Landung von Segelflugzeugen benützt wird und dass zur Zeit Segelflüge durchgeführt werden.



Abbildung 12

IV. Einwinksignale für Luftfahrzeuge

(1) Die im Abs. 3 beschriebenen Einwinksignale sind dazu bestimmt, von einem Einwinker mit seinen Armen und Händen – wenn dies zur leichteren Erkennbarkeit für den Piloten notwendig ist, mit Einwinkgegenständen, wie Signalkellen, Leuchtstäben oder Lampen – gegeben zu werden. Der Einwinker hat – mit dem Gesicht zum Luftfahrzeug – so zu stehen, dass er für den Piloten am besten sichtbar ist. Vor Anwendung der Einwinksignale hat der Einwinker sicherzustellen, dass der für das Luftfahrzeug bestimmte Abstellplatz frei von Hindernissen und Gegenständen ist.

(2) Die im Abs. 3 Z. 16 bis 20 beschriebenen Einwinksignale sind für Hubschrauber bestimmt. Beim Einwinken landender Hubschrauber hat sich der Einwinker mit dem Rücken gegen die jeweilige Windrichtung zu stellen.

(3) Die im folgenden angeführten Einwinksignale bedeuten:

1. Hindernisfreiheit der Tragfläche gegeben!



(Der rechte Arm ist senkrecht nach oben ausgestreckt der linke Arm wird seitlich vom Körper nach oben bewegt. Anmerkung: Dieses Signal zeigt an, dass die Hindernisfreiheit an der Tragflächenkante gegeben ist.)

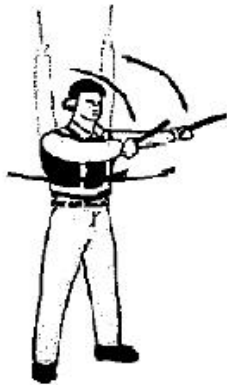
Abbildung 13

2. Zu dieser Position rollen!

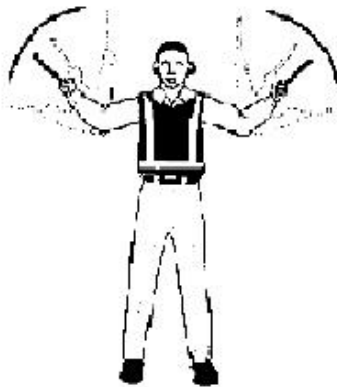


(Beide Arme sind nach oben ausgestreckt)

Abbildung 14

3. Weiterbewegen zum nächsten Einwinker!

Beide Arme sind nach oben ausgestreckt und werden dann gleichzeitig gestreckt in die Richtung des nächsten Einweisers ausgestreckt.

Abbildung 15**4. Vorwärts bewegen!**

(Die leicht bei den Ellbögen abgewinkelten Arme – mit den Handflächen nach hinten – werden wiederholt von der Schulterhöhe aufwärts und abwärts bewegt.)

Abbildung 16**5. a) Drehen Sie nach links!**

(Der rechte Arm zeigt 90Grad vom Körper ausgestreckt nach rechts. Der linke Arm wird wiederholt seitlich von der Schulterhöhe aufwärts und abwärts bewegt. Die Geschwindigkeit der Armbewegungen deutet die erforderliche Drehgeschwindigkeit an.)

Abbildung 17

5. b) Drehen Sie nach rechts!

(Der linke Arm zeigt 90Grad vom Körper ausgestreckt nach links. Der rechte Arm wird wiederholt seitlich von der Schulterhöhe aufwärts und abwärts bewegt. Die Geschwindigkeit der Armbewegungen deutet die erforderliche Drehgeschwindigkeit an.)

Abbildung 18

6. a) Halt! (Normal)

(Beide Arme werden von der 90Grad vom Körper ausgestreckten Position langsam über dem Kopf gekreuzt;

Abbildung 19a

6. b) Nothalt

(Beide Arme werden von der 90Grad vom Körper ausgestreckten Position rasch über dem Kopf gekreuzt; Die Einwirkgegenstände bleiben über dem Kopf gekreuzt.

Abbildung 19b

7. a) Bremsen anziehen!

(Der rechte Arm wird auf Schulterhöhe mit offener Handfläche angehoben, Dann wird die Hand zur Faust geballt.

Anmerkung: Das Setzen/Anziehen der Bremsen muss vor jeder weiteren Bewegung des Einwinkers von der Cockpitbesatzung positiv bestätigt sein.

Abbildung 20

7. b) Bremsen lösen!

(Der rechte Arm wird auf Schulterhöhe mit geschlossener Faust angehoben, Wenn Blickkontakt mit der Cockpitbesatzung hergestellt wurde wird die Faust geöffnet und die offene Handfläche gezeigt.

Anmerkung: Vor jeder weiteren Bewegung des Einwinkers muss das Lösen der Bremsen von der Cockpitbesatzung positiv bestätigt sein.

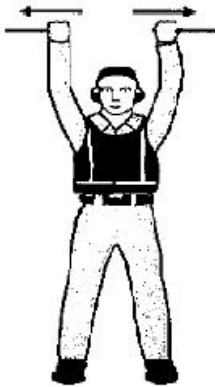
Abbildung 21

8. a) Bremsklötze vorgelegt!

(Mit nach oben ausgestreckten Armen – mit den Handflächen nach hinten – werden die Einwinkgegenstände von außen nach innen bewegt.)

Anmerkung: Vor jeder weiteren Bewegung des Einwinkers muss das Signal von der Cockpitbesatzung positiv bestätigt sein.

Abbildung 22

8. b) Bremsklötze entfernt!

(Mit nach oben ausgestreckten Armen – mit den Handflächen nach hinten – werden die Einwinkgegenstände von innen nach außen bewegt.)

Anmerkung: Die Bremsklötze dürfen erst nach Aufforderung durch die Cockpitbesatzung entfernt werden.

Abbildung 23

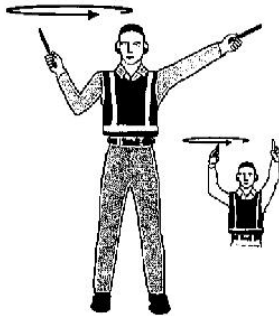
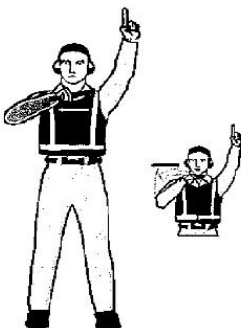
9. Triebwerke anlassen!

Abbildung 24

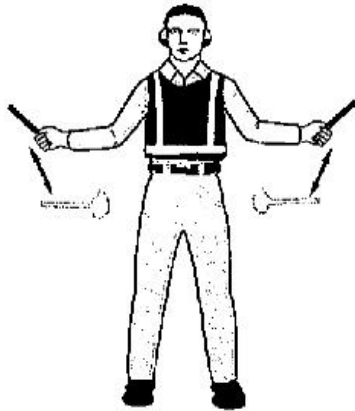
(Die rechte Hand beschreibt Kreisbewegungen in Kopfhöhe; die linke Hand wird senkrecht über den Kopf gehalten, und die Anzahl der ausgestreckten Finger dieser Hand zeigt die Nummer des anzulassenden Triebwerkes an; die Luftfahrzeugtriebwerke sind für diesen Zweck von rechts nach links – von dem vor dem Luftfahrzeug mit dem Gesicht zum Luftfahrzeug stehenden Einwinker gesehen – mit Nr. 1 beginnend nummeriert.)

10. Triebwerke abstellen!

(Der rechte abgewinkelte Arm – mit der Handfläche nach unten und dem Daumen vor der Kehle – wird in Schulterhöhe seitlich hin und her bewegt.)

Die linke Hand wird senkrecht über den Kopf gehalten, und die Anzahl der ausgestreckten Finger dieser Hand zeigt die Nummer des anzulassenden Triebwerkes an; die Luftfahrzeugtriebwerke sind für diesen Zweck von rechts nach links – von dem vor dem Luftfahrzeug mit dem Gesicht zum Luftfahrzeug stehenden Einwinker gesehen – mit Nr. 1 beginnend nummeriert.)

Abbildung 25

11. Langsamer rollen!

(Die seitlich am Körper abgewinkelten Arme werden wiederholt von der Hüfte zu den Kniegelenken aufwärts und abwärts bewegt.)

Abbildung 26

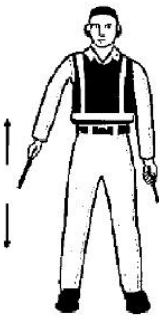
12. Triebwerke auf der angezeigten Seite drosseln!

Abbildung 27

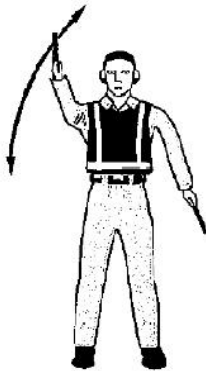
(Die abwärts gerichteten Arme zeigen mit den Handflächen zum Boden, dann wird eine Hand wiederholt aufwärts und abwärts bewegt, die andere Hand bleibt in Ruhestellung. Wird die linke Hand bewegt, ist das Triebwerk – beziehungsweise sind die Triebwerke – rechts zu drosseln; wird die rechte Hand bewegt, ist das Triebwerk – beziehungsweise sind die Triebwerke – links zu drosseln.)

13. Rückwärts rollen!

Die Arme beschreiben vor dem Körper eine Rotationsbewegung nach vorne.

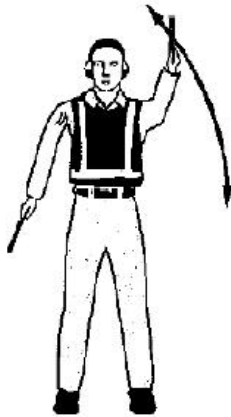
Anmerkung: Um die Rückwärtsbewegung zu stoppen sind die Signale „Halt“ oder „Nothalt“ anzuwenden

Abbildung 28

14. a) Rückwärtsrollen und Drehen des Hecks nach Steuerbord!

(Der linke Arm zeigt schräg nach unten, der rechte Arm wird wiederholt von der senkrechten Haltung über dem Kopf in die waagrechte Armhaltung bewegt.)

Abbildung 29

14. b) Rückwärtsrollen und Drehen des Hecks nach Backbord!

(Der rechte Arm zeigt schräg nach unten, der linke Arm wird wiederholt von der senkrechten Haltung über dem Kopf in die waagrechte Armhaltung bewegt.)

Abbildung 30

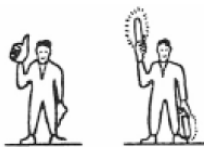
15. Alles klar!

Abbildung 31

(Der rechte Arm ist vom Ellbogen ab aufwärts gerichtet, der gestreckte Daumen zeigt nach oben.)

16. Im Schwebeflug bleiben!

Abbildung 32

(Beide Arme sind seitwärts waagrecht ausgestreckt.)

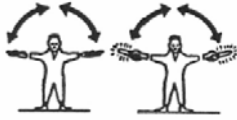
17. Steigen!

Abbildung 33

(Die seitwärts waagrecht ausgestreckten Arme werden mit nach oben gerichteten Handflächen von der Schulterhöhe wiederholt aufwärts bewegt; die Geschwindigkeit der Armbewegung deutet die erforderliche Steiggeschwindigkeit an.)

18. Sinken!

Abbildung 34

(Die seitwärts waagrecht ausgestreckten Arme werden mit nach unten gerichteten Handflächen von der Schulterhöhe wiederholt abwärts bewegt; die Geschwindigkeit der Armbewegung deutet die erforderliche Steiggeschwindigkeit an.)

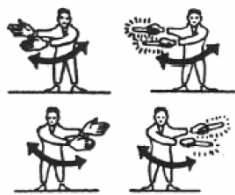
19. Horizontalflug!

Abbildung 35

(Der eine Arm ist waagrecht seitwärts in Flugrichtung ausgestreckt, der andere Arm wird wiederholt vor dem Körper in derselben Richtung geschwungen.)

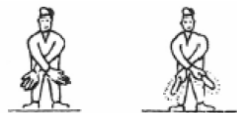
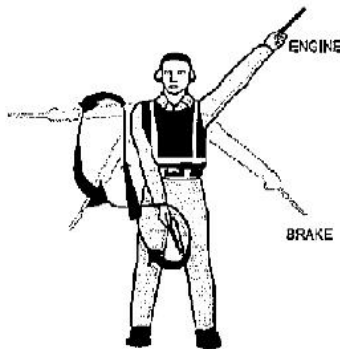
20. Landen!

Abbildung 36

(Beide Arme sind – vor dem Körper gekreuzt – schräg nach unten ausgestreckt.)

21. Feuer!

Der rechte Arm wird in einer Schleifenbewegung von Schulter- bis Kniehöhe bewegt.

Der linke Arm wird entweder nach schräg oben oder nach schräg unten ausgestreckt und zeigt dabei an, wo sich das Feuer befindet

(Triebwerk = oben

oder

Bremse = unten)

Abbildung 37

22. Position halten

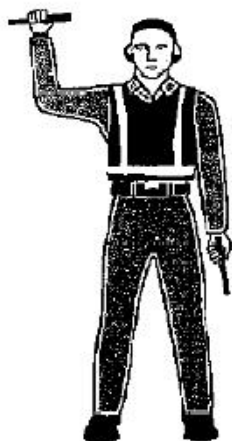
Beide Arme werden 45Grad nach unten vom Körper ausgestreckt gehalten

Abbildung 38

23. Abfertigung (Bestätigung der Rollbereitschaft)

Die Salutierbewegung mit der rechten Hand wird so lange beibehalten bis das Luftfahrzeug zu rollen beginnt.

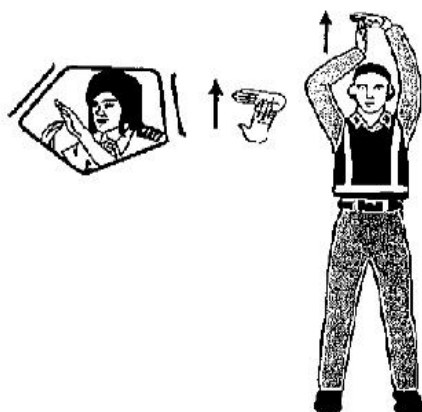
Abbildung 39

24. Steuerungen nicht berühren

Die rechte Hand wird abgewinkelt nach oben gehalten und zur Faust geballt. (Einwinkgegenstände sind horizontal zu halten).

Der linke Arm ist ausgestreckt nach unten zu halten

Abbildung 40

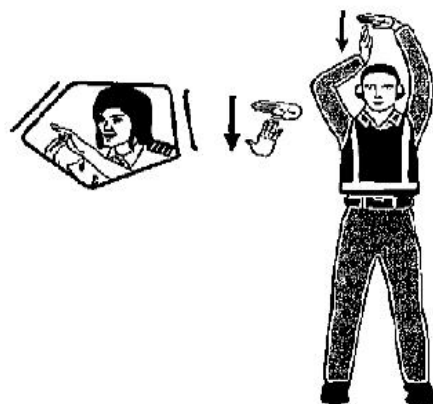
25. Verbinden mit Bodenaggregat (ground power)

Beide Arme sind oberhalb des Kopfes zu halten.

Die Fingerspitzen der rechten vertikal ausgestreckte Hand Werden an die linke horizontal gehaltenen Handfläche herangeführt und formen ein „T“.

In der Nacht kann dieses „T“ auch mittels Leuchtstäben gezeigt werden.

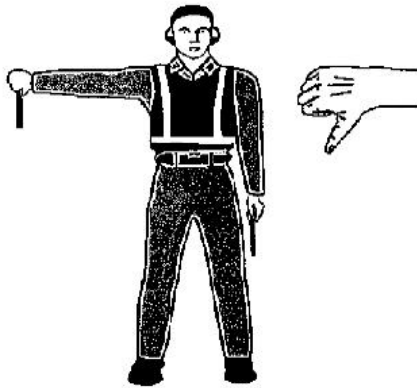
Abbildung 41

26. Lösen der Verbindung mit dem Bodenaggregat (ground power)

Beide Arme sind oberhalb des Kopfes zu halten.

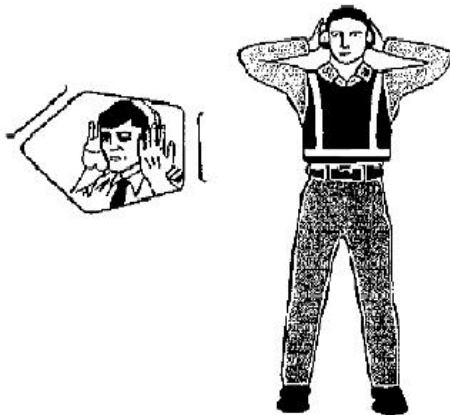
Die Fingerspitzen der rechten vertikal gehaltenen Handfläche werden von der linken horizontal gehaltenen Handfläche aus der Position eines „T“ `s nach unten wegbewegt, wenn dies von der Cockpitbesatzung angewiesen wurde.

Abbildung 42

27. Nein

(Der rechte Arm ist 90Grad vom Körper ausgestreckt (Einwinkergegenstände zeigen nach unten), der gestreckte Daumen zeigt nach unten.)

Abbildung 43

28. Aufforderung zur Verbindungsherstellung via Intercom

Beide Arme werden vom Körper 90Grad ausgestreckt. Dann werden die Hände mit den Handflächen zu beiden Ohren geführt

Abbildung 44

29. Öffnen/Schließen der Treppe

Der rechte Arm ist nach unten und der linke Arm 45Grad nach oben ausgestreckt. Der Rechte Arm wird nun zur linken Schulter bewegt.

Dieses Einwinkerzeichen wird nur bei Luftfahrzeugen mit, im vorderen Einstiegsbereich, eingebauter Treppe angewandt.

Abbildung 45