

ENR 1. Allgemeine Bestimmungen und Verfahren General Rules and Procedures

ENR 1.1 Allgemeine Bestimmungen General Rules

- | | |
|--|--|
| <p>1. Flüge militärischer Luftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland</p> <p>1.1 Grundsätzliches</p> <p>In Deutschland ist die Durchführung von Flügen militärischer Luftfahrzeuge nach den Bestimmungen für den „Allgemeinen Luftverkehr“ (GAT) oder den „Operationellen Luftverkehr“ (OAT) möglich.</p> <p>1.2 Allgemeiner Luftverkehr (GAT)</p> <p>1.2.1 Allgemeiner Luftverkehr ist der Flugbetrieb, der in Übereinstimmung mit den Regeln der „Internationalen Zivilluftfahrtorganisation“ (ICAO) und / oder nationalen Regeln für die Zivil-Luftfahrt durchgeführt wird.</p> <p>1.2.2 Allgemeiner Luftverkehr wird normalerweise auf Flugverkehrsstrecken / oberen Flugverkehrsstrecken durchgeführt und von zivilen Flugverkehrskontrollstellen kontrolliert. Für die Durchführung des Flugverkehrsdienstes gelten die entsprechenden zivilen Bestimmungen.</p> <p>1.3 Operationeller Luftverkehr (OAT)</p> <p>1.3.1 Operationeller Luftverkehr ist der Flugbetrieb, der sich im Allgemeinen oder in Teilen nicht nach den Regeln der Allgemeinen Luftfahrt verhält und für den die Regeln und Vorgaben, ggf. international abgestimmt, von den jeweils zuständigen Behörden spezifiziert werden.</p> <p>1.3.2 Operationeller Luftverkehr kann nach Sichtflug- oder Instrumentenflugregeln durchgeführt werden.</p> <p>1.3.3 Flüge, die als Operationeller Luftverkehr durchgeführt werden, unterliegen nicht den Verkehrsflussregelungsmaßnahmen.</p> <p>1.3.4 Operationeller Luftverkehr wird normalerweise außerhalb von Flugverkehrsstrecken durchgeführt. Die Kontrolle / Überwachung dieser Flüge erfolgt durch die zuständigen FS-Stellen oder durch Stellen des Einsatzführungsdienstes (EinsFüDst).
Zur Vereinfachung der Flugplanung und der Durchführung von OAT-Flügen können im oberen Luftraum TACAN-Strecken (ENR 3.5) genutzt werden.
Grundsätzlich gelten bei der Kontrolle / Überwachung die entsprechenden militärischen Vorschriften / Bestimmungen; wird der Operationelle Luftverkehr jedoch auf Flugverkehrsstrecken durchgeführt, gelten die zivilen Bestimmungen für die Durchführung der Flugverkehrsdienst.</p> <p>1.3.5 Die Aufgabe von Flugplänen erfolgt gem. ENR 1.10 und ENR 1.11.</p> | <p>1. Flights of Military Aircraft within the Federal Republic of Germany</p> <p>1.1 General</p> <p>In Germany, flights of military aircraft can be performed according to the provisions for general air traffic (GAT) or operational air traffic (OAT).</p> <p>1.2 General Air Traffic (GAT)</p> <p>1.2.1 General air traffic refers to flight operations performed in compliance with the rules of the International Civil Aviation Organization (ICAO) and / or national rules for civil aviation.</p> <p>1.2.2 General air traffic is usually performed on ATS routes / upper ATS routes and is controlled by civil air traffic control units. The provision of air traffic control services is governed by the pertinent civil provisions.</p> <p>1.3 Operational Air Traffic (OAT)</p> <p>1.3.1 Operational air traffic refers to flight operations wholly or partially not performed in compliance with the rules for general aviation and for which rules and provisions are specified by the competent authorities. If required, these rules and provisions are coordinated at international level.</p> <p>1.3.2 Operational air traffic may be performed according to visual or instrument flight rules.</p> <p>1.3.3 Flights performed as operational air traffic are not subject to air traffic flow management measures.</p> <p>1.3.4 Operational air traffic is usually performed outside air traffic service routes. These flights are controlled / monitored by the competent ATS units or units of the tactical air command and control service (TACCS).

To simplify the planning and performance of OAT flights, TACAN routes may be used in upper airspace (ENR 3.5).

Aircraft are on principle controlled / monitored in accordance with the pertinent military regulations / provision. If, however, operational air traffic is performed on air traffic service routes, the provision of air traffic services is governed by civil provisions.</p> <p>1.3.5 Flight plans are filed according to ENR 1.10 and ENR 1.11.</p> |
|--|--|

1.4 Luftverteidigungs (LV) - Einsätze

1.4.1 LV-Einsätze werden zum Abfangen / Identifizieren anderer Lfz durchgeführt. Für diese Flüge gelten die Bestimmungen der HöhKdoBeh / KdoBeh / vergleichbare Dienststellen.

1.4.2 LV-Einsätze sind

1.4.2.1 Schutzflüge
– zur unmittelbaren Verteidigung der Bundesrepublik Deutschland und
– zur Wahrung der Unversehrtheit ihres Luftraums.

Sie haben Vorrang vor allem anderen Luftverkehr, mit Ausnahme von Flügen:

- bei denen eine Notlage offensichtlich ist und / oder
- die von einem gesetzwidrigen Eingriff betroffen oder bedroht sind.

Schutzflüge werden unter Instrumentenflugwetterbedingungen (Instrument Meteorological Conditions - IMC) und Sichtflugwetterbedingungen (Visual Meteorological Conditions - VMC) durchgeführt.

1.4.2.2 LV-Übungsschutzflüge sind Schutzflüge zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des LV-Systems. Sie haben Vorrang wie Regierungsflüge.

1.4.2.3 LV-Ausbildungsflüge.

1.5 Gelegenheitsziele (Targets of Opportunity)

1.5.1 Fliegende Verbände führen in Zusammenarbeit mit dem Einsatzführungsdienst LV-Ausbildungsflüge zur Sichtidentifizierung durch. Diese sind zulässig gegen:
– ein- oder zweisitzige militärische Strahlflugzeuge und
– Luftfahrzeuge mit ziviler Zulassung, die im Auftrag des BMVg eingesetzt werden und nicht mit TCAS / ACAS ausgerüstet sind,
sofern sie als Gelegenheitsziele zur Verfügung stehen.

Gelegenheitsziele gliedern sich in:

- „Targets of Opportunity“ (VFR Flugplan)
- „Coordinated Targets of Opportunity“ (IFR Flugplan)

1.5.2 Abfangansätze gegen „Targets of Opportunity“ sind nur im Luftraum der Klassen E und G und unter Vorlage aktueller Höheninformationen zulässig.

1.5.3 Abfangansätze gegen „Coordinated Targets of Opportunity“ sind nur im kontrollierten Luftraum und in VMC zulässig. Sie bedürfen der vorherigen Koordination mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle (FVK-Stelle) und der Zustimmung der Lfz-Besatzung.

1.5.4 Bei der Durchführung des Abfangansatzes sind folgende Verfahren einzuhalten:
– Lfz müssen Mode C abstrahlen,
– Ausweichmanöver des Gelegenheitszieles sind nicht zulässig,
– ein Mindestabstand von 1000 ft (vertikal oder horizontal) ist durch den Abfangjäger einzuhalten.

1.5.5 Die Bestimmungen zum Ansteuern von Zivilluftfahrzeugen gem. ENR 1.12 bleiben davon unberührt.

1.4 Air Defence Flights (LV)

1.4.1 Air defence flights are carried out to intercept / identify other aircraft. These flights are conducted in accordance with the regulations of the major command / command / comparable authority.

1.4.2 Air Defence Flights are

1.4.2.1 security flights
– for the immediate defence of the Federal Republic of Germany and
– in order to guarantee the integrity of its airspace.

They are handled with priority to all other air traffic with the exception of flights:

- where an emergency situation is obvious and / or
- those affected or threatened by unlawful interference.

Security flights are performed under instrument meteorological conditions (IMC) and visual meteorological conditions (VMC).

1.4.2.2 Air defence - practice security flights are security flights to maintain the efficiency of the air defence system. They are handled with the priority of government flights.

1.4.2.3 Air defence - training flights.

1.5 Targets of Opportunity

1.5.1 In cooperation with the Tactical Air Command and Control Service, flying units conduct visual identification air defence training flights. They are permissible against:
– single- or two-seated military jet aircraft and
– aircraft with civil registration that operate by order of the FMOD and are not equipped with TCAS / ACAS

if they are available as targets of opportunity.

Targets of opportunity are divided into:

- Targets of Opportunity (VFR Flightplan)
- Coordinated Targets of Opportunity (IFR Flightplan)

1.5.2 Intercepts against targets of opportunity are only admissible in airspace class E and G and with the proviso that current height information is available.

1.5.3 Intercepts against coordinated targets of opportunity are only admissible in controlled airspace and in VMC. They must have been previously coordinated with the competent air traffic control unit (ATC) and the consent of the aircrew must have been obtained.

1.5.4 During the intercept, the following procedures are to be applied:
– aircraft shall transmit Mode C,
– the target of opportunity must not take evasive actions,

– a minimum distance of 1000 ft (vertical or horizontal) shall be maintained by the interceptor.

1.5.5 The regulations for the interception of civil aircraft according ENR 1.12 are not affected.

2. Militärische Flugbetriebsordnung

Die militärische Flugbetriebsordnung enthält die für den militärischen Flugbetrieb im Frieden über dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland anzuwendenden Vorschriften. Sie sind bei der Durchführung militärischen Flugbetriebes über dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland zu beachten und einzuhalten.

Für die in der Bundesrepublik Deutschland operierenden Luftstreitkräfte sind die hier veröffentlichten Verfahren und Bestimmungen verbindlich.

2.1 Allgemeines

2.1.1 Luftfahrzeuge dürfen nur dann eingesetzt werden, wenn sie mit der für die Durchführung des Fluges / Auftrages erforderlichen Ausrüstung / Zusatzausrüstung / Notausrüstung ausgestattet sind.

2.1.2 Die für den Einsatz eines Luftfahrzeuges erforderliche Dokumentation ist an Bord mitzuführen. Art und Umfang sind durch die zuständige HöhKdoBeh / KdoBeh / vergleichbare militärische Dienststelle festzulegen.

2.1.3 Wer infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel, oder infolge geistiger oder körperlicher Mängel in der Wahrnehmung seiner Aufgaben als Luftfahrzeugführer (LFF) oder Besatzungsangehöriger behindert ist, darf nicht eingesetzt werden.
Der Genuss von Alkohol ist für Besatzungsangehörige von Luftfahrzeugen binnen einer Frist von 12 h vor Flugantritt verboten.

2.1.4 Für jeden Flug ist ein Flugauftrag erforderlich. Durch Flugauftrag wird bestimmt, wer

- als LFF / verantwortlicher Luftfahrzeugführer (VLF) ein Luftfahrzeug führt,
- als Besatzungsangehöriger am Flug teilnimmt,
- neben der Besatzung bestimmte Aufgaben im Zusammenhang mit dem Einsatz an Bord wahrnimmt.

Der Flugauftrag ist in geeigneter Weise schriftlich zu erteilen und zwei Jahre aufzubewahren. Auf Anforderung sind die oben genannten Inhalte des Flugauftrages an LwA Abt FIBtrbBw abzugeben.

2.1.5 Für alle militärischen Flugbewegungen ist generell die Aufgabe eines Flugplanes erforderlich. Flugplanpflicht besteht auch für Flüge bei Nacht im unkontrollierten Luftraum.

Ausnahmen:

- Luftverteidigungseinsätze (Schutz-, Übungsschutzflüge),
- Einsatzflüge im SAR-Dienst / der dringenden Nothilfe,
- Versorgungsflüge der Bundeswehr im Rahmen von Katastrophen und Hilfeinsätzen.

Die Flugstrecke von VFR-Flügen oder VFR-Streckenteile sind im Flugplan anzugeben. Soweit die Strecke im Flugplan nicht im Feld 15 eingetragen werden kann, ist sie mit markanten Wendepunkten im Feld 18 nach der Kenngruppe „RMK/ROUTE VIA“ unter Verwendung von Koordinaten oder der Kennung von Funknavigationsanlagen anzugeben.

2.1.6 Für Flüge, die eine Ausnahmegenehmigung durch BMVg / HöhKdoBeh / KdoBeh / vergleichbare Dienststellen der Bundeswehr erfordern, muss vor Veröffentlichung eines diesbezüglichen NOTAMs die erforderliche Genehmigung bei der herausgebenden Stelle vorliegen.

2. Military Flight Operations Regulations

These regulations are applicable to any military flight operations in peace over the territory of the Federal Republic of Germany. They have to be observed and complied with when conducting military flight operations over the territory of the Federal Republic of Germany.

For all military aircraft operating in the Federal Republic of Germany, the procedures and regulations as published here are mandatory.

2.1 General

2.1.1 Aircraft may be operated only if they are provided with the equipment / additional equipment / emergency equipment required for the conduct of the flight/mission.

2.1.2 The documentation required for the operation of an aircraft is to be carried on board. Type and extent of the documentation shall be determined by the responsible national command / comparable authority.

2.1.3 Persons who are hampered in the accomplishment of their functions as pilot or crew member as a result of the consumption of alcoholic beverages or other intoxicating agents, or due to mental or physical deficiencies, shall not be employed.

The consumption of alcohol is prohibited within a period of 12 h before commencing the flight.

2.1.4 A flight order is required for each flight. The flight order determines

- the pilot / pilot in command of the aircraft,
- the crew members of the flight,
- persons not belonging to the crew, who discharge specific mission related functions on board.

The flight order has to be issued appropriately in written form and kept on file for two years. Upon request, the above flight order details are to be transmitted to GAFO MilFitOps.

2.1.5 On principle, flight plans are to be filed for all military flight movements. Flight plans must also be filed for flights by night in uncontrolled airspace.

Exceptions:

- Air defence operations (security flights, practice security flights)
- Operational flights for SAR missions / urgent emergency aid
- Supply flights of the Bundeswehr within the framework of relief missions.

The flight route of VFR flights or VFR flight segments are to be indicated in the flight plan. If the route cannot be entered in item 15 of the flight plan, its significant turning points are to be stated in item 18 behind the identification group "RMK/ROUTE VIA". These turning points can either be expressed by means of the coordinates or the identification of radio navigation facilities.

2.1.6 NOTAM pertaining to flights that require an exceptional permit by the FMOD, a major command, command or another Bundeswehr unit shall only be published on condition that this permit has been submitted to the issuing unit.

2.2 Flugbetrieb an Wochenenden und Feiertagen

2.2.1 Der militärische Flugbetrieb ruht grundsätzlich

- an Wochenenden (FRI 2300++ bis MON 0500++);
- an gesetzlichen und regionalen Feiertagen - für Flüge in dieser Region (BHOL 2300++ bis HOL 2300++);
- in der Zeit vom 24. Dezember bis 01. Januar (23 DEC 2300 bis 01 JAN 2300).

2.2.2 Der Flugbetrieb an Wochenenden, an gesetzlichen sowie regionalen Feiertagen und in der Zeit vom 24. Dezember bis 01. Januar ist zulässig für:

- (1) Flüge der Flugbereitschaft BMVg;
- (2) SAR-Einsätze sowie Flüge zur Aufrechterhaltung der SAR-Bereitschaft;
- (3) Flüge im Rahmen von Hilfeleistungen bei Naturkatastrophen bzw. besonders schweren Unglücksfällen und dringender Nothilfe;
- (4) LV-Schutzflüge einschließlich der Rückführung dieser Lfz nach Beendigung des LV-Schutzfluges;
- (5) Flüge im Rahmen internationaler Konfliktverhütung und Krisenbewältigung.
- (6) Flüge der Bundeswehr, denen ein Lufttransportbefehl / Befehl für den fliegerischen Einsatz zugrunde liegt;
- (7) Flüge im Rahmen von militärischen Luftfahrtveranstaltungen und der durch BMVg FÜ L III 4 genehmigten Beteiligung an zivilen Veranstaltungen;
- (8) Genehmigte Flüge(*) im Rahmen von Übungen einschließlich hierzu notwendiger Verlegungen;
- (9) Genehmigte Aufklärungsflüge(*) der Bundeswehr über See;
- (10) Genehmigte technische Flüge / Überführungsflüge(*) zur Erhaltung der Einsatzbereitschaft,
- (11) Flüge mit Hubschraubern und Propellerflugzeugen der Bundeswehr, die durch den jeweiligen Führungsstab der Teilstreitkräfte bzw. das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB) genehmigt worden sind;
- (12) Genehmigte Flüge / Tiefflüge mit Hubschraubern im Rahmen von Übungen innerhalb der Grenzen von Truppenübungsplätzen sowie Flüge / Tiefflüge der US Streitkräfte innerhalb der Grenzen der Truppenübungsplätze Grafenwöhr und Hohenfels.
- (13) Flüge nach Instrumentenflugregeln
 - oberhalb der FL 100 im Rahmen von Transitflügen¹
 - im Rahmen von Verlegungen und Überführungen, nicht jedoch zur Erfüllung von Ausbildungs- und / oder Flugstundenanforderungen für Besatzungsangehörige.Flüge mit strahlgetriebenen Kampfflugzeugen sind genehmigungspflichtig und wie folgt zu beantragen:
 - a) Starts und Landungen mit bis zu vier Kampfflugzeugen pro Tag und Standort sind spätestens 2 Arbeitstage vor Flugantritt bei LwAAbt FIBtrbW zu beantragen.
 - b) Bei Starts und Landungen von mehr als vier Kampfflugzeugen pro Tag und Standort ist eine Genehmigung mindestens 5 Arbeitstage vor Flugantritt bei BMVg FÜ L III 4 zu beantragen.
 - c) Bei kurzfristigen Verlegungen oder Überführungen ist außerhalb der normalen Dienstzeiten die Genehmigung über Führungszentrum der Luftwaffe einzuholen
(FÜZLw: Tel +49 2203 908-3000;
FAX +49 2203 908-2965).

2.2 Flight Operations on Weekends and Holidays

2.2.1 Military flight operations are principally suspended

- on weekends (from FRI 2300++ until MON 0500++);
- on legal and regional holidays - for flights within this region (BHOL 2300++ until HOL 2300++);
- between 24th December and 1st January (from 23 DEC 2300 until 01 JAN 2300).

2.2.2 Flight operations on weekends, legal and regional holidays and in the time between 24th December and 1st January are permitted for:

- (1) Flights of the Special Air Mission Wing, German Federal Ministry of Defence;
- (2) SAR missions as well as flights to maintain SAR readiness;
- (3) Flights during relief operations in case of natural disasters or particularly severe accidents, and urgent emergency aid;
- (4) Air defence security flights including recovery of the aircraft following completion of the air defence security flight;
- (5) Flights within the framework of international conflict prevention and crisis management;
- (6) Bundeswehr flights on the basis of an air transport / mission order;
- (7) Flights during military air shows and during the participation in civilian air shows as authorized by the FMOD Airstaff III 4;
- (8) Authorized flights(*) within the scope of exercises, including any deployments required for that purpose;
- (9) Authorized reconnaissance flights(*) of the Bundeswehr over sea;
- (10) Authorized technical check flights / ferry flights(*) to maintain operational readiness;
- (11) Flights with Bundeswehr helicopters and prop aircraft which have been authorized by the competent German Service Staff or by the Federal Office of Defence Technology and Procurement;
- (12) Authorized flights / low level flights with helicopters during exercises within the boundaries of major training areas and flights / low level flights of US forces during exercises within the boundaries of the Grafenwöhr and Hohenfels training areas;
- (13) IFR flights
 - above FL 100 within the scope of transit flights¹;
 - within the scope of deployments and ferrying, however not to include flights to meet the training and / or flying hour requirements for aircrew members.

Flights with jet combat aircraft are subject to authorization and have to be requested as follows:

- a) For takeoffs and landings with up to four combat aircraft per day and air base, requests for approval have to be submitted to GAFO MilFITOps not later than 2 working days before the flight is intended to take place.
- b) For takeoffs and landings of more than four combat aircraft per day and air base, requests for approval have to be submitted to FMOD Air Staff III 4, at least 5 working days before the flight is intended to take place.
- c) For short-notice deployments or ferrying outside normal duty hours, the approval has to be obtained from the GAF Operations Centre

(GAF Ops Centre: Tel +49 2203 908-3000,
FAX +49 2203 908-2965).

1 Transitflug: Flug über einem definiertem Gebiet (z.B. Bundesgebiet oder ein entsprechendes Bundesland an regionalen Feiertagen) ohne Absicht zu Landen bzw. einen Anflüg auf einen Flugplatz durchzuführen.

1 Transit flight: flight over a defined area (for instance the Federal territory or any federal state ("Land") on regional holidays) without the intention to land on or perform an approach to any airfield.

(*)Verantwortlich für die Genehmigung und Festlegung der Durchführungsbestimmungen sind:

- Für die Bundeswehr die HöhKdoBeh / KdoBeh / vergleichbare Dienststellen. (LwA Abt FIBtrbBw ist nachrichtlich zu informieren.)
- Für ausländische Streitkräfte LwA Abt FIBtrbBw

Die o.a. erforderlichen Genehmigungen / Durchführungsbestimmungen sind schriftlich zu erteilen.

2.2.3 Der Flugbetrieb mit unbemannten Luftfahrzeugen an Wochenenden, an bundesgesetzlichen sowie regionalen Feiertagen ist zulässig für:

- (1) Flüge im Rahmen von Hilfeleistungen bei Katastrophen oder besonders schweren Unglücksfällen und dringender Nothilfe.
- (2) Flüge im Rahmen internationaler Konfliktverhütung und Krisenbewältigung.
- (3) Flüge im Rahmen genehmigter Luftfahrtveranstaltungen einschließlich Verbindungsflüge.
- (4) Flüge im Rahmen von
 - Übungen einschließlich hierzu notwendiger Verlegungen, sofern die zuständige HöhKdoBeh / KdoBeh oder vergleichbare Dienststelle die Flüge genehmigt oder angeordnet hat sowie
 - NATO / EU-Übungen, die durch BMVg Fü S II 5 genehmigt wurden.
- (5) Flüge über See auf Weisung der zuständigen HöhKdoBeh.
- (6) Technische Flüge zur Erhaltung der Einsatzbereitschaft, die durch die jeweils zuständige HöhKdoBeh / KdoBeh oder vergleichbare Dienststelle der Bundeswehr genehmigt worden sind.
- (7) Flüge mit ULfz der Bundeswehr und Streitkräfte anderer Nationen, sofern diese in speziell gekennzeichnetem militärischen Übungsgelände mit darüber liegenden Gebieten mit Flugbeschränkung (ED-R) betrieben werden. Für Truppenübungsplätze ist die Genehmigung SKUKdo über die gemäß AIP Germany zuständige Truppenübungsplatzkommandantur einzuholen.
- (8) Flüge nach Instrumentenflugregeln (z.B. ULfz der HALE- und MALE-Klasse)
 - oberhalb FL 100 im Rahmen von Transitflügen¹ sowie
 - im Rahmen von Verlegungen und Überführungen, nicht jedoch zur Erfüllung von Ausbildungs- und / oder Flugstundenanforderungen an Führer bzw. Führerinnen von ULfz.

Bestimmungen für die Durchführung dieser Flüge sind, soweit erforderlich, durch die HöhKdoBeh / KdoBeh oder vergleichbare Dienststellen der Bundeswehr festzulegen.

(*)Authorizations and regulations for the conduct of these flights are to be given / determined by:

- The responsible major command / command / comparable authorities for Bundeswehr flights (GAFO MilFitOps must be informed).
- GAFO MilFitOps for foreign armed forces.

The authorizations / regulations for the conduct of these flights required as detailed above are to be given / issued in writing.

2.2.3 At weekends as well as on federal and regional public holidays, the following flights with unmanned aerial vehicles are admissible:

- (1) Flights during relief operations in case of disasters or particularly severe accidents, and urgent emergency aid.
- (2) Flights within the framework of international conflict prevention and crisis management.
- (3) Flights within the framework of authorized air shows, including liaison flights.
- (4) Flights within the framework of
 - exercises including those needed for relocation, provided that the competent (major) command or comparable unit has approved or ordered these flights as well as
 - NATO / EU exercises authorized by FMOD Armed Forces Staff II 5.
- (5) Flights over sea upon directive by the responsible major command.
- (6) Functional check flights to maintain operational readiness, authorized by the responsible major command / command / comparable authorities of the Federal Armed Forces.
- (7) Flights with unmanned aerial vehicles of the Bundeswehr or the armed forces of other countries, provided that these flights are performed within specially designated military training areas and below restricted areas (ED-R). In case of major training areas, the approval of the Joint Support Command (SKUKdo) must be obtained via the competent training area headquarters stated in the AIP Germany.
- (8) Flights according to instrument flight rules (e.g. HALE and MALE unmanned aerial vehicles)
 - above FL 100 within the framework of transit flights¹ as well as
 - relocations and ferry flights, which, however, does not extend to flights performed to meet the training and / or flight time requirements of the pilots of unmanned aerial vehicles.

If required, the regulations for the conduct of these flights are to be determined by the responsible major command / command or comparable authorities of the Federal Armed Forces.

¹ Transitflug: Flug über einem definiertem Gebiet (z.B. Bundesgebiet oder ein entsprechendes Bundesland an regionalen Feiertagen) ohne Absicht zu Landen bzw. einen Anflug auf einen Flugplatz durchzuführen.

¹ Transit flight: flight over a defined area (for instance the Federal territory or any federal state ("Land") on regional holidays) without the intention to land on or perform an approach to any airfield.

2.3 Öffentliche / nichtöffentliche Vorführungen

2.3.1 Einleitung

Die Konzeption für die Durchführung öffentlicher Vorführungen durch die Streitkräfte ist eine Ergänzung der „Richtlinien für die Organisation von Tagen der offenen Tür / Informationstagen“.

2.3.2 Durchführung

2.3.2.1 Es ist die Absicht der Streitkräfte, ihr Fluggerät sowohl in statischen Ausstellungen als auch im tatsächlichen Flugbetrieb vorzuführen. Die Flugvorführungen sind auf den täglichen routinemäßigen Flugbetrieb beschränkt.

2.3.2.2 Damit ein solider Informationsumfang gewährleistet ist, werden die Flüge auf maximal 4 h beschränkt. Sie sollten nicht mehr als 50 % des Gesamtprogramms ausmachen.

2.3.2.3 Teilnehmer sind fliegende Einheiten

- von Luftwaffe, Heer und Marine der Bundesrepublik Deutschland,
- der wehrtechnischen Dienststelle,
- der alliierten Streitkräfte,
- anderer Staaten.

2.3.2.4 Gemäß § 24 des Luftverkehrsgesetzes ist eine Genehmigung erforderlich, um eine öffentliche Flugvorführung innerhalb der Bundesrepublik Deutschland durchzuführen.

Gemäß § 30.2 des LuftVG ist das BMVg die zuständige Genehmigungsbehörde für Flugvorführungen deutscher sowie alliierter und anderer Streitkräfte. Das BMVg hat diese Zuständigkeit an BMVg FÜ L III 4 delegiert. Die Meldeverfahren gem. ENR 1.8, Anmeldung militärischer Übungen und besondere Aktivitäten, hier: „Geplante öffentliche / nichtöffentliche Flugvorführungen in militärischen Einrichtungen“ sind zu beachten.

Die Teilnahme von Luftfahrzeugen der Bundeswehr an Flugvorführungen, die von zivilen Organisationen veranstaltet werden oder im Ausland stattfinden, unterliegt ebenfalls den in dieser Konzeption aufgestellten Regeln.

2.3.2.5 Die Flugvorführungen bestehen aus Standard- und taktischen Manövern, die sich an dem speziellen Auftrag der jeweiligen Einheiten orientieren.

2.3.3 Sicherheitsvorschriften

Die derzeit geltenden Sicherheitsvorschriften werden, wie in den nachstehenden Absätzen dargelegt, verschärft.

2.3.3.1 Soweit strengere Bestimmungen nationale Beschränkungen vorsehen, sind diese anzuwenden. Je nach Art der Vorführung kann der für die Gesamtleitung des Vorhabens Verantwortliche strengere Vorschriften erlassen.

2.3.3.2 Kunstflüge mit Militärflugzeugen sind im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland nicht erlaubt. Flugmanöver, Kunstflugfiguren und Übungen, einschließlich Notfallverfahren, gelten nicht als Kunstflug, soweit sie notwendig sind, um Luftfahrzeugbesatzungen eine sichere Bedienung ihrer Waffensysteme, die Erfüllung ihres Auftrags in jeder Lage und den Erwerb der hierzu nötigen Fertigkeiten zu ermöglichen.

2.3.3.3 Luftfahrzeuge (Kampf- und Transportflugfahrzeuge) dürfen in keinem Fall eine Höhe von 100 ft unterschreiten, außer bei Start und Landung, Aufsetzen und Durchstarten sowie VTOL-Luftfahrzeuge bei besonderen Manövern mit minimaler Vorwärtsgeschwindigkeit

2.3 Open / Closed House Displays

2.3.1 Introduction

The concept for conducting open house displays by the Armed Forces is supplementing the “Guidelines on the Organization of Open Days / Information Days”.

2.3.2 Conduct

2.3.2.1 It is the intention of the Armed Forces to display their flying equipment during static displays as well as during flying operations. The flying displays are limited to the daily routine flying operations.

2.3.2.2 To insure a solid scope of information the flying is limited to a maximum of 4 h. It should not cover more than 50% of the entire program.

2.3.2.3 Participants are flying units of

- the German Air Force, Army and Navy,
- the Federal Armed Forces Technical Centre,
- the allied forces,
- other nations.

2.3.2.4 In accordance with § 24 of the Air Traffic Act an approval is required to conduct a flying display within the Federal Republic of Germany.

In accordance with § 30.2 of the Air Traffic Act the FMOD is the responsible approval authority for flying displays of German as well as allied and other forces. FMOD has delegated this responsibility to FMOD Air Staff III 4. The procedures for notification as listed in ENR 1.8, Notification of military Exercises and special Activities, in this case “intended open / closed house flying displays at military installations” have to be observed.

The participation of Federal Armed Forces aircraft in air presentations organized by civilian agencies or in air presentations abroad is also subject to the rules established in this concept.

2.3.2.5 The flying displays will consist of basic and tactical manoeuvres oriented towards the specific task of the unit concerned.

2.3.3 Safety Regulations

The current safety regulations will be tightened up as provided in the following paragraphs.

2.3.3.1 Where more stringent national restrictions exist, such restrictions will be applicable. According to the type of presentation, the manager of the entire event may establish more stringent conditions.

2.3.3.2 Acrobatic flying with military aircraft in the airspace of the Federal Republic of Germany is not permitted. Flight manoeuvres, acrobatic figures and exercises enabling aircrews to master their weapon systems safely and to perform their mission in every situation, as well as flight manoeuvres, acrobatic figures and exercises required to attain that capability, including emergency procedures, are not considered acrobatic flying.

2.3.3.3 Aircraft (combat and transport aircraft) must by no means fly below a minimum height of 100 ft, except during take-off and landing, including touch and go as well as special manoeuvres by VTOL aircraft at minimum forward speed.

2.3.3.4 Bei der Festlegung von Sicherheitsbereichen für Flugvorführungen gilt es, auch außerhalb des Flugplatzes gelegene Bereiche zu berücksichtigen.

2.3.3.5 Flugvorführungen dürfen nur vor den Zuschauerbereichen durchgeführt werden. Das Überfliegen von Zuschauern ist nicht gestattet.

Folgende Horizontalabstände zwischen Luftfahrzeugen und Zuschauern sind bei Vorführungen mit Luftfahrzeugen vorgeschrieben:

Bei Starts und Landungen ist für Starrflügler ein Mindestsicherheitsabstand von 230 m zu den Zuschauern einzuhalten. Soweit Anlagen und Ausdehnung des Flugplatzes dies nicht zulassen, kann davon abgewichen werden.

Ein Mindestsicherheitsabstand von 150 m darf jedoch nicht unterschritten werden.

Für Hubschrauber gilt grundsätzlich ein Mindestsicherheitsabstand von 75 m.

Bei Flugvorführungen muss der horizontale Abstand zur vorderen Reihe der Zuschauer jederzeit mindestens 230 m betragen.

Bei Fluggeschwindigkeiten über 300 KIAS sind ausschließlich Flugmanöver erlaubt, die gewährleisten, dass im Abstand von weniger als 550 m zur vorderen Reihe der Zuschauer die Projektion des Geschwindigkeitsvektors auf dem Boden zu keiner Zeit in Richtung des Zuschauerraumes zeigt. Der Zuschauerraum umfasst den Zuschauerbereich selbst und den Raum 230 m links und rechts davon.

Die Mindestabstände müssen aus der Luft klar erkennbar sein.

2.3.3.6 Bei Formationsflügen muss ein Mindestabstand zwischen den einzelnen Luftfahrzeugen eingehalten werden, der nach menschlichem Ermessen mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Kollisionsgefahr ausschließt. Einzelheiten hierzu sind in den Betriebsverfahren für die jeweiligen Luftfahrzeugmuster dargelegt.

2.3.4 Zusätzliche Sicherheitsbestimmungen

Für die Bundeswehr gelten zusätzlich die Bestimmungen der ZDv 44/31.

2.3.5 Programminhalte

2.3.5.1 Folgende Standardflugmanöver sind erlaubt:

- Start,
- Landung,
- Geradeaus- und Horizontalflug,
- Steigflug,
- Sinkflug,
- Kurven,
- Langsamflug,
- schneller Anflug und Schwebeflug (Flüge von Hubschraubern und VTOL - Luftfahrzeugen).

2.3.5.2 Folgende allgemeine taktische Manöver (Kampfflugzeuge) sind zulässig:

- Querruderrolle,
- Grundformation (Fingerformation, Formationsreihe),
- Luftbetankung (nur Tornado).

2.3.5.3 Folgende Manöver von Transportluftfahrzeugen sind zulässig:

- Schnellstart,
- Absetzen von Fallschirmjägern,
- Abwerfen von Gegenständen,
- taktische Formation.

2.3.3.4 When establishing safe areas for air presentations, the area surrounding the airfield shall be taken into account as well.

2.3.3.5 Air shows may only be performed in front of the spectators' areas. Spectators must not be overflown.

During air shows with aircraft, the following horizontal distances between aircraft and spectators must be observed:

During take-offs and landings with fixed-wing aircraft, a minimum safety distance of 230 m from the spectators must be observed. If this is not possible because of the aerodrome's facilities and layout, deviations from this regulation are admissible.

However, a minimum safety distance of 150 m must always be maintained.

For helicopters, the minimum safety distance that must on principle be observed is 75 m.

During air shows, the horizontal distance from the front row of spectators must be at least 230 m at any time.

In case of airspeeds above 300 KIAS, the only flight manoeuvres that are admissible are those that ensure that the projection of the velocity vector on the ground never points toward the spectators' expanse whenever the distance from the front row of spectators is below 550 m. The spectators' expanse comprises the spectators' area itself and the spaces of 230 m to the left and to the right of it.

Minimum distances must be clearly visible from the air.

2.3.3.6 During formation flying, a minimum distance between the individual aircraft shall be observed which, in all probability and as far as is humanly possible to tell, excludes any collision hazard. Details are specified in the aircraft operation procedures for the respective aircraft types.

2.3.4 Additional Safety Regulations

For the Federal Armed Forces, the regulations laid down in Joint Service Regulation (ZDv) 44/31 will apply additionally.

2.3.5 Program Contents

2.3.5.1 The following basic flight manoeuvres are permitted:

- take-off,
- landing,
- straight and level flight,
- climb,
- decent,
- turns,
- slow flight,
- high speed pass and hovering (flights of helicopters and VTOL aircraft).

2.3.5.2 The following basic tactical manoeuvres (combat aircraft) are permissible:

- aileron roll,
- basic formation (fingertip, echelon),
- aerial refuelling (Tornado only).

2.3.5.3 The following manoeuvres of transport aircraft are permissible:

- short reaction take-off,
- dropping of paratroopers,
- dropping of objects,
- tactical formation.

- 2.3.5.4 Folgende Hubschrauber-Manöver sind zulässig:
- Senkrechtstart und -landung,
 - Schwebeflug,
 - Manöver in Bodennähe,
 - Fliegen mit Außenlasten / Hängelasten,
 - Rettungsübungen mit Hebeoperationen,
 - Absetzen von Fallschirmspringern,
 - Landung von Personal und Material,
 - Vorführung von Sonaranlagen.

- 2.3.5.4 The following manoeuvres of helicopters are permissible:
- vertical take-off and landing,
 - hovering,
 - manoeuvres close to the ground,
 - flying with external loads / sling load operations,
 - hoist operation rescue exercise,
 - dropping of parachutists,
 - landing of personnel and material,
 - demonstration of sonar systems.

2.4 Behandlung von Unfällen und Zwischenfällen mit Luftfahrzeugen

2.4 Handling of Accidents and Incidents with Aircraft

2.4.1 Die Untersuchung von Unfällen und Zwischenfällen mit militärischen Luftfahrzeugen (Lz) erfolgt durch GenFISichhBw.

2.4.1 The investigation of accidents and incidents with military aircraft is the responsibility of the Director of Flying Safety, Federal Armed Forces.

2.4.2 Verfahrensweisen für ausländische Luftfahrzeugbesatzungen sind in ENR 1.14 festgelegt.

2.4.2 Procedures for foreign aircrews have been laid down in ENR 1.14.

3. Verhalten im Luftraum

3. Conduct in Airspace

3.1 Pflichten der Teilnehmer am Luftverkehr

3.1 Duties of Air Traffic Participants

3.1.1 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.

3.1.1 Each air traffic participant shall act such that air traffic safety and order are ensured and no other person is endangered or harmed, nor impeded or disturbed more than is unavoidable under the prevailing circumstances.

3.1.2 Der Lärm, der bei Betrieb eines Lz verursacht wird, darf nicht stärker sein, als es die ordnungsgemäße Führung oder Bedienung unvermeidbar erfordert. Außer beim Start ist die Benutzung des Nachbrenners unterhalb einer Höhe von 3000 ft AGL bei Flügen über Land nur zulässig, wenn Flugsicherheitsgründe dies erfordern.

3.1.2 The noise caused by operating an aircraft shall not be louder than unavoidable and required for proper piloting or operation.

Except for take-off, the use of afterburner below 3000 ft AGL during flights over land is permitted only if required for flight safety reasons.

3.1.3 Lz sind während des Fluges und am Boden (Rollen) von einem VLF zu führen. Für das Rollen von mehrsitzigen Transportflugzeugen können Ausnahmegenehmigungen durch HöhKdoBeh / KdoBeh festgelegt werden.

3.1.3 During the flight and on the ground (taxiing) aircraft shall be operated by a pilot in command. If necessary, the national commands may grant exceptional clearances for taxiing of multiseated transport aircraft.

3.1.4 Der VLF hat das Entscheidungsrecht über die Führung des Lz. Er hat während des Fluges, bei Start, Landung und beim Rollen die geeigneten Maßnahmen zur sicheren Durchführung des Fluges und zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung an Bord zu treffen. Alle an Bord befindlichen Personen haben seinen hierzu notwendigen Anweisungen Folge zu leisten.

3.1.4 The pilot in command is the ultimate authority on operating the aircraft. During flight, take-off, landing and taxiing, he shall take appropriate measures for the safe conduct of the flight and to maintain safety and order on board. All persons on board shall follow his necessary and pertinent instructions.

3.1.5 Der Betrieb eines Luftfahrzeuges richtet sich nach den Allgemeinen Flugregeln, die Führung eines Lz während des Fluges zusätzlich nach den Sichtflugregeln (Visual Flight Rules - VFR) oder den Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules - IFR).

3.1.5 The operation of an aircraft is governed by the General Flight Rules, the piloting of an aircraft during flight additionally by the Visual Flight Rules (VFR) or the Instrument Flight Rules (IFR).

Für ULz, die für die Teilnahme am allgemeinen Luftverkehr zugelassen sind, gelten die „Allgemeinen Flugregeln“.

Diese sind in den luftrechtlichen Bestimmungen verbindlich festgelegt und abhängig von der jeweiligen genutzten Luftraumklasse.

Grundsätzlich werden ULz, die für die Teilnahme am allgemeinen Luftverkehr zugelassen sind, nach Instrumentenflugregeln (IFR) im IMC / VMC bei Tag und Nacht betrieben.

Unmanned aerial vehicles approved for general air traffic are subject to the "Allgemeine Flugregeln" (general flight rules).

These rules, which are binding, have been laid down in air traffic regulations and depend on the airspace class to be used.

On principle, unmanned aerial vehicles approved for general air traffic are operated according to instrument flight rules (IFR) in IMC / VMC by day and night.

Nicht für die Teilnahme am allgemeinen Luftverkehr zugelassene ULz werden ausschließlich in permanent bzw. zeitlich und örtlich begrenzten eingerichteten Luftsperrgebieten oder Gebieten mit Flugbeschränkung betrieben.

Unmanned aerial vehicles not approved for general air traffic are operated exclusively in temporary or permanent prohibited areas or restricted areas whose boundaries are clearly specified.

Anträge zur Einrichtung eines temporären Flugbeschränkungsgebietes für zulassungspflichtige ULfz sind auf dem Dienstweg 4 Monate vor Ereignis beim BMVg einzureichen. Nach Prüfung und Genehmigung durch BMVg FÜ L III 4 werden die Anträge bei Bedarf über LwA Abt FIBtrbBw an AFSBw COMIL geleitet.

Sollte eine flugbetriebliche Prüfung und Genehmigung seitens LwA Abt FIBtrbBw nicht erforderlich sein, werden die Anträge direkt von AFSBw COMIL bearbeitet und unter nachrichtlicher Beteiligung BMVg FÜ L III 4 an das BMVBS zur Einrichtung dieser Flugbeschränkungsgebiete übermittelt.

Eine eventuell nötige Aufstiegserlaubnis durch die zuständige Landesluftfahrtbehörde wird ebenfalls durch AFSBw COMIL sichergestellt.

Der Zeitraum der Beschränkung ist stets auf das absolut erforderliche Minimum zu begrenzen.

Für den Betrieb in diesen Gebieten sind besondere Flugregeln für eine sichere Flugdurchführung durch die jeweils zuständige HöhKdoBeh / KdoBeh oder vergleichbare Dienststellen in FBH festzulegen.

Die Truppenübungsplatzkommandantur hat die notwendigen Einzelheiten für die Nutzung der Truppenübungsplätze in den Sonderbestimmungen und die Standortältesten für die Nutzung der Standortübungsplätze in den Benutzungsbestimmungen festzulegen.

Ausnahme: Betrieb von ULfz im Sichtbereich

Für den Betrieb nicht zulassungspflichtiger ULfz mit einem Abfluggewicht unter fünf Kilogramm bzw. zulassungspflichtiger ULfz mit einem Abfluggewicht bis 25 kg, die im Sichtbereich der verantwortlichen ULfz-Führerin oder des verantwortlichen ULfz-Führers betrieben werden, gilt ENR 1.16 Abs. 2.

- 3.1.6** Flugverhältnisse, bei denen nach Sichtflugregeln (VFR) geflogen werden darf, sind gegeben, wenn die für den Einzelfall festgelegten Werte für Sicht und Abstand des Lfz von den Wolken sowie, bei Flügen in Kontrollzonen, für die Höhe der Hauptwolkenuntergrenze erreicht oder überschritten werden. Bei diesen Flugverhältnissen kann der LFF nach Instrumentenflugregeln fliegen, wenn er es im Flugplan anzeigt. Einer Anweisung der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aus Gründen der Flugsicherheit einen nach VFR geplanten Flug nach IFR durchzuführen, ist zu entsprechen, wenn der Flugauftrag und andere Voraussetzungen dieser Anweisung nicht entgegenstehen.
- 3.1.7** Flugverhältnisse bei denen nach Instrumentenflugregeln (IFR) geflogen werden muss, sind gegeben, wenn die für den Einzelfall festgelegten Werte für Sichtflugregeln nicht erreicht werden.
In Kontrollzonen darf der LFF bei diesen Flugverhältnissen einen Sonder-VFR-Flug (Special VFR Flight) durchführen, wenn die für den Einzelfall festgelegten Mindestbedingungen erreicht sind und eine Flugverkehrskontrollfreigabe von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle erteilt wird.
- 3.1.8** Soweit die zuständige Flugverkehrskontrollstelle keine anderslautende Flugverkehrskontrollfreigabe erteilt hat, hat der LFF bei Flügen innerhalb von Kontrollzonen, bei An- und Abflügen zu und von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle und bei Flügen nach Instrumentenflugregeln die vorgeschriebenen Flugverfahren zu befolgen.
- 3.1.9** Von den Flugverfahren darf, außer in Notlagen, nur auf Anweisung oder, im Falle einer Anforderung durch den LFF, mit Genehmigung der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle abgewichen werden.

Requests for the establishment of a temporary restricted area for unmanned aerial vehicles subject to certification must be submitted through official channels to the FMOD four months before the event. Once the requests have been checked and approved by FMOD Air Staff III 4, they will be forwarded to AFSBw COMIL, if necessary via GAFO MilFitOps.

If these requests need not be checked for their impact on flight operations and an approval by GAFO MilFitOps is therefore not necessary, these requests will be processed directly by AFSBw COMIL and sent to the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs (BMVBS) for the establishment of the corresponding restricted areas (copy to FMOD Air Staff III 4). If an ascent permit from the competent aviation authority of the Land should be necessary, this permit will also be obtained by AFSBw COMIL.

The restricted areas shall only be activated when this is absolutely necessary.

To ensure the safe performance of flights in these areas, special flight regulations must be specified in the local operation procedures (FBH) by the competent (major) command or comparable unit

The training area headquarters shall incorporate the necessary details for the utilization of the training areas into the range standing orders and state the garrison senior officers for the utilization of the garrison training areas in the instructions for use.

Exception: Operations of unmanned aerial vehicles within sight of pilot

For unmanned aerial vehicles not subject to certification with a take-off weight of less than five kilograms or unmanned aerial vehicles subject to certification with a take-off weight until 25 kg that fly within sight of their pilot in command, ENR 1.16 para 2 is applicable.

- 3.1.6** Flight conditions, in which Visual Flight Rules (VFR) may be applied, prevail if the values established for individual cases for visibility and the aircraft distance from clouds and, in case of flights within the control zones, the values for the height of the ceiling, are reached or exceeded.
In these flight conditions, the pilot may fly according to Instrument Flight Rules, if he indicates this in the flight plan. An instruction by the responsible Air Traffic Control unit to conduct a planned VFR flight according to IFR for flight safety reasons shall be followed if the flight order and other preconditions are compatible with this instruction.
- 3.1.7** Flight conditions, in which Instrument Flight Rules (IFR) must be applied, prevail if the values established for individual cases for Visual Flight Rules are not reached.
In control zones with these flight conditions, the pilot may conduct a Special VFR Flight if the minima established for individual cases are reached and the responsible Air Traffic Control unit grants an ATC clearance.
- 3.1.8** Unless the responsible Air Traffic Control unit has granted a different ATC clearance, the pilot shall comply with the prescribed flying procedures during flights within control zones, in case of approaches to and departures from aerodromes with Air Traffic Control units and during IFR flights.
- 3.1.9** Except for emergency situations, deviations from the flying procedures are permitted only upon instruction or, in case of a request by the pilot, upon approval by the responsible Air Traffic Control unit.

3.2 Allgemeine Flugregeln

- 3.2.1** Die in den Luftfahrtveröffentlichungen bekanntgegebene Luftraumstruktur ist für den militärischen Flugbetrieb verbindlich.
- 3.2.2** Luftsperrgebiete dürfen nicht durchflogen werden.
- 3.2.3** Gebiete mit Flugbeschränkungen und Gebiete mit besonderen Aktivitäten dürfen durchflogen werden, soweit
- die Beschränkungen dies zulassen oder
 - in diesem Gebiet ein bestimmter Flugauftrag zu erfüllen ist und die für diese Gebiete zuständigen Dienststellen zu gestimmt haben oder
 - die zuständige Flugverkehrskontrollstelle den Durchflug im Einzelfall genehmigt hat.

3.3 Mindestflughöhen für VFR-Flüge

- 3.3.1** Für VFR-Flüge gelten die nachfolgend festgelegten Mindestflughöhen.
Sie dürfen von Lfz nur unterschritten werden, soweit es bei Start und Landung, bei Hubschraubern auch für den Schwebeflug, erforderlich ist.

Sie betragen:

- 3.3.1.1** für Strahl- und Propellerflugzeuge grundsätzlich 1000 ft für Hubschrauber grundsätzlich 500 ft
- 3.3.1.2** über Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern
- für Strahl- und Propellerflugzeuge 2000 ft
 - für Hubschrauber 1000 ft
- in einem Umkreis von 2000 ft über dem höchsten Hindernis.

Städte mit weniger als 100 000 Einwohnern und andere dichtbesiedelte Gebiete sind nach Möglichkeit nicht unterhalb dieser Höhe zu überfliegen.

- 3.3.1.3** für Überlandflüge grundsätzlich 2000 ft AGL, soweit nicht aus Sicherheitsgründen eine größere Höhe einzuhalten ist. Flüge in einer geringeren Höhe sind unter Beachtung von ENR 1.1 Abs. 3.3.1.1 und 3.3.1.2 zulässig, wenn diese Dienstvorschrift sowie sonstige Bestimmungen, insbesondere über die Beachtung der Luftraumordnung, der Sichtflugregeln oder von Flugverkehrskontrollfreigaben eine geringere Höhe fordern oder ausdrücklich zulassen.

- 3.3.1.4** Flüge unterhalb von 2000 ft AGL sind Tiefflüge. Die Auftragserteilung für diese Flüge sowie ihre Vorbereitung und Durchführung sind in ENR 1.15 „Tiefflüge“ geregelt.

- 3.3.1.5** Für Flüge im Bereich des Küstenmeeres gelten die Bestimmungen gem. ENR 1.1 Abs. 3.14.

- 3.3.2** Für Überschall- und Zielschleppflüge gelten vom vorangehenden ENR 1.1 Abs. 3.3.1 abweichende Mindestflughöhen. Sie sind in den nachfolgenden ENR 1.1 Abs. 3.13 und 3.15 gesondert festgelegt.

- 3.3.3** Zur Erhöhung der Flugsicherheit dürfen Hubschrauber während der Betriebszeit für militärische Tiefflüge

bei Tage

- die Höhe von 1000 ft AGL bis 1500 ft AGL nur befliegen, wenn Flugauftrag oder Wetterlage dies erfordern.

bei Nacht

- Nachttiefflugstrecken nur mit einem Vertikalabstand von nicht weniger als 500 ft unter- oder überfliegen.
Bei Nachtsichtflügen mit Hubschraubern darf zum Unterfliegen von Nachttiefflugstrecken, die für Geländefolgeflug aktiviert worden sind, der Vertikalabstand auf 300 ft verringert werden.

3.2 General Flight Rules

- 3.2.1** The airspace structure promulgated in the aeronautical publications is mandatory for military flight operations.

- 3.2.2** Prohibited areas shall not be entered.

- 3.2.3** Areas with flight restrictions and special activity areas may be entered if
- the restrictions permit, or
 - a specific mission is to be accomplished within this area and the approved agencies responsible for these areas have given their approval, or
 - the responsible Air Traffic Control unit has granted the permission for transit in individual cases.

3.3 Minimum Heights for VFR Flights

- 3.3.1** The following minimum heights apply to VFR flights.

Aircraft may fly below these heights only if required for take-off and landing, and, in case of helicopters, hovering.

Minimum heights:

- 3.3.1.1** for jet aircraft and prop aircraft principally 1000 ft for helicopters principally 500 ft
- 3.3.1.2** over cities with a population of more than 100 000
- 2000 ft for jet and prop aircraft
 - 1000 ft for helicopters
- within a radius of 2000 ft above the highest obstacle.

Towns with a population of less than 100 000 and other densely populated areas should not be overflown below these heights, if possible.

- 3.3.1.3** for cross-country flights principally 2000 ft AGL, as far as it is not required to maintain a higher level for safety reasons. Flights at a lower height are permissible, while observing the requirements of ENR 1.1 para 3.3.1.1 and 3.3.1.2, if this Service Regulation and other regulations, especially on compliance with airspace control, Visual Flight Rules, and with ATC clearances, either require or explicitly permit a lower height.

- 3.3.1.4** Flights below 2000 ft AGL are low level flights. Details on issuing orders for such flights as well as their planning and conduct are determined in ENR 1.15 “Low Level Flights”.

- 3.3.1.5** Flights over sea in the coastal areas are subject to the special regulations laid down in ENR 1.1, para 3.14.

- 3.3.2** The minimum flight levels for supersonic flights and flights with towed targets deviate from those stated in ENR 1.1 para 3.3.1. They are determined separately in the following ENR 1.1 para 3.13 and 3.15.

- 3.3.3** To enhance flight safety, prop aircraft and helicopters operating during military low flying operating times shall:

by day

- fly at heights of 1000 ft AGL to 1500 ft AGL only if required by the flight order or the meteorological situation.

by night

- underfly or overfly night low flying routes only at a vertical distance of not less than 500 ft.
In case of VFR night flights with helicopters, the vertical distance may be reduced to 300 ft for underflying night low flying routes which have been activated for terrain following flights.

3.3.4 Brücken und ähnliche Bauten sowie Freileitungen und Antennen dürfen mit Flugzeugen nicht unterflogen werden. Für Hubschrauber gelten die Regelungen gem. ENR 1.15 Abs. 1.5.3 oder ENR 1.15 Abs. 3.2.

3.3.5 Für Überschallflüge beträgt die Mindestflugfläche

- FL 360 über Landgebieten
- FL 200 über Seegebieten.

Abweichungen von diesen Mindestflugfläche sind nur für Schutzflüge der Luftverteidigung (LV) zulässig. Bestimmte Seegebiete, über denen die Mindestflugfläche auf FL 100 reduziert ist, sind in diesem Luftfahrthandbuch veröffentlicht.

3.3.6 Das Abwerfen oder Ablassen von Gegenständen oder sonstigen Stoffen aus oder von militärischen Lfz ist grundsätzlich verboten.

Ausnahmen sind zulässig

- mit entsprechendem Flugauftrag;
- aufgrund festgelegter Verfahren;
- in dafür besonders ausgewiesenen Gebieten;
- an Stellen, an denen eine Gefahr für Personen und Sachen nicht besteht;
- in Notsituationen, in denen akute Gefahr für das Lfz und seine Besatzung bzw. Passagiere besteht.

Einzelheiten sind durch HöhKdoBeh / KdoBeh / vergleichbare Dienststellen der Bundeswehr festzulegen.

Das Absprühen von Stoffen aus oder von militärischen Luftfahrzeugen bedarf der Genehmigung durch BMVg Fül III 4.

3.4 Vermeidung von Zusammenstößen / Ausweichregeln

3.4.1 Der LFF hat zur Vermeidung von Zusammenstößen zu anderen Lfz und sonstigen Hindernissen einen ausreichenden Abstand einzuhalten; im Fluge, ausgenommen bei Start und Landung sowie beim Schwebeflug mit Hubschraubern, ist zu einzelnen Bauwerken oder anderen Hindernissen ein Mindestabstand von 500 ft (150 m) einzuhalten. Für Flüge mit Hubschraubern darf dieser Mindestabstand unterschritten werden, sofern Art und Umstände des Einsatzes dies erfordern. Die Bestimmungen über Mindestflughöhen bleiben unberührt. Die Verpflichtung nach Satz 1 und 2 besteht auch dann, wenn eine Flugverkehrskontrollstelle tätig ist.

3.4.2 Im einzelnen sind folgende Ausweichregeln anzuwenden:

3.4.2.1 Lfz, die sich im Gegenanflug einander nähern, haben, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, nach rechts auszuweichen.

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

- a) motorgetriebene Lfz, die schwerer als Luft sind, den Luftschiffen, Segelflugzeugen und Ballonen;
- b) motorgetriebene Lfz den Lfz, die andere Lfz oder Gegenstände erkennbar schleppen.
Motorsegler, deren Motor nicht in Betrieb ist und Gleitflugzeuge sowie Hängegleiter gelten als Segelflugzeuge.

3.4.2.3 Überholt ein Lfz ein anderes, so hat das überholende Lfz, auch wenn es steigt oder sinkt, den Flugweg des anderen zu meiden und ggf. seinen Kurs nach rechts zu ändern. Ein Lfz 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 des Lfz nicht zu sehen sind.

3.3.4 Bridges and similar structures as well as overhead power lines and antennas shall not be underflown by aircraft. Helicopters are subject to the regulations specified in ENR 1.15 para 1.5.3 or ENR 1.15 para 3.2.

3.3.5 The minimum flight levels for supersonic flights are

- FL 360 over land
- FL 200 over sea.

Deviations from these minimum flight levels are permitted for air defence security flights only. Specific sea areas where the minimum flight level is reduced to FL 100 are published in the Military Aeronautical Information Publication Germany.

3.3.6 Dropping or dumping of objects or substances from military aircraft is prohibited as a matter of principle.

Exceptions are permissible

- if a pertinent flight order has been given;
- on the basis of defined procedures;
- in especially designated areas;
- in places where individuals and objects are not endangered;
- in emergency situations where the aircraft and its crew and passengers are exposed to imminent hazards.

Details shall be determined by the responsible major command / command / comparable authorities of the Federal Armed Forces.

Spraying of substances from military aircraft is subject to authorization by FMOD Air Staff III 4.

3.4 Avoidance of Collisions / Right-of-Way Rules

3.4.1 To avoid collisions, the pilot shall maintain an adequate distance to other aircraft and obstructions. During the flight, except during take-off and landing, and during hover with helicopters, a minimum distance of 500 ft (150 m) shall be maintained to individual buildings or other obstacles. In case of helicopter flights, this minimum distance may be less if required by the type and the circumstances of the mission. This does not affect the regulations for minimum heights. The obligation as per sentence 1 and 2 shall also be observed if an ATC unit is involved.

3.4.2 In detail, the following right-of-way rules shall be applied:

3.4.2.1 Aircraft approaching each other head-on shall give way to the right in case of a collision hazard.

3.4.2.2 If two aircraft are on converging tracks at almost the same level, the aircraft coming from the left shall give way. However, the following aircraft shall always give way:

- a) Engine-powered heavier-than-air aircraft shall give way to air-ships, sailplanes and balloons;
- b) Engine-powered aircraft shall give way to aircraft which are obviously towing other aircraft or objects.
Powered gliders with their engine inoperative, gliders and hang gliders are considered sailplanes.

3.4.2.3 If an aircraft overtakes another one, the overtaking aircraft, even if it is climbing or descending, shall avoid the flight path of the other and, if necessary, change its heading to the right. An aircraft overtakes another one if it approaches the other aircraft from the rear in a direction of flight at an angle of less than 70 degrees to the direction of flight of the other aircraft. At night, this angular relation of the directions of flight shall be assumed if the prescribed red and green aircraft position lights cannot be seen.

- 3.4.2.4 Lfz im Endteil des Landeanfluges und landenden Lfz ist auszuweichen.
- 3.4.2.5 Von mehreren einen Flugplatz gleichzeitig zur Landung anfliegenden Lfz, die schwerer als Luft sind, hat das höher fliegende dem tiefer fliegenden auszuweichen. Jedoch haben motorgetriebene Lfz, die schwerer als Luft sind, anderen Lfz in jedem Fall auszuweichen. Ein tiefer fliegendes Lfz darf ein anderes Lfz, das sich im Endteil des Landeanfluges befindet, nicht unterschneiden oder überholen.
- 3.4.2.6 Ein Lfz darf erst dann starten, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes nicht erkennbar ist.
- 3.4.2.7 Ein Lfz hat einem anderen Lfz, das erkennbar in seiner Manövrierfähigkeit behindert ist, auszuweichen.
- 3.4.2.8 Ein Lfz, das nach ENR 1.1 Abs. 3.4.2.1 bis 3.4.2.5 und 3.4.2.7 nicht auszuweichen oder seinen Kurs zu ändern hat, muss seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten, bis eine Zusammenstoßgefahr ausgeschlossen ist.
- 3.4.2.9 Die Vorschriften über die Ausweichregeln entbinden die beteiligten LFF nicht von ihrer Verpflichtung, so zu handeln, dass ein Zusammenstoß vermieden wird.
Ein Lfz, das nach ENR 1.1 Abs. 3.4.2.2, 3.4.2.5 und 3.4.2.7 einem anderen Lfz ausweichen oder dessen Flugweg meiden und seinen Kurs ändern muss, darf das andere Lfz nur in einem Abstand überfliegen, unterfliegen oder vorbeifliegen, der eine Gefährdung oder Behinderung dieses Lfz ausschließt.
Lfz im Formationsflug gelten in geschlossener Formation als einzelnes Lfz.
- 3.4.3** Gefährliche Begegnungen sind nach der Landung auf entsprechendem Formblatt an LwA Abt FIBtrbBw zu melden.
- 3.4.4** Eine gefährliche Begegnung ist gegeben, wenn ein LFF der Ansicht ist, dass sein Lfz durch die Nähe des anderen Lfz im Fluge derart gefährdet wird, dass eindeutige Zusammenstoßgefahr besteht.
Besteht zum Zeitpunkt einer gefährlichen Begegnung Sprechkontakt mit einer Flugverkehrskontrollstelle, so hat der LFF die verfügbaren Angaben über die gefährliche Begegnung vorab dieser Stelle zu übermitteln, damit eine Untersuchung des Vorfalls unverzüglich eingeleitet werden kann.
- 3.5 Flugplatzverkehr**
- 3.5.1** Wer ein Lfz auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung führt, ist verpflichtet:
- 3.5.1.1 die in den Luftfahrtveröffentlichungen bekanntgegebenen Anordnungen für den Verkehr mit Lfz auf diesem Flugplatz oder dessen Umgebung zu beachten;
- 3.5.1.2 Anweisungen von Vorgesetzten mit Befugnis zur Flugdienstaufsicht, des Flugdienstleiters (FDL), der Platzkontrollstelle und im zivilen Bereich der Luftaufsichtsstelle / Flugleitung / Platzkontrollstelle zu befolgen;
- 3.5.1.3 den Flugplatzverkehr zu beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden;
- 3.5.1.4 sich in den Verkehrsfluß einzufügen oder sich erkennbar aus ihm herauszuhalten;
- 3.5.1.5 Richtungsänderungen in der Platzrunde, beim Landeanflug und nach dem Start in Linkskurven auszuführen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist;
- 3.5.1.6 gegen den Wind zu starten und zu landen, sofern nicht besondere Einsatz- und Sicherheitsgründe, die Rücksicht auf den Flugbetrieb, die Richtung der Pisten oder andere örtliche Gründe es ausschließen;
- 3.4.2.4 Aircraft in the final approach leg and aircraft landing shall be given way.
- 3.4.2.5 If several heavier-than-air aircraft are simultaneously approaching to land at an aerodrome, the aircraft flying higher shall give way to the aircraft flying lower. However, engine powered heavier than air aircraft shall give way to other aircraft in any case. An aircraft flying lower shall not undercut or overtake another aircraft which is in the final approach leg.
- 3.4.2.6 An aircraft may take off only if there is no apparent collision hazard.
- 3.4.2.7 An aircraft shall give way to another aircraft which is obviously impeded in its manoeuvrability.
- 3.4.2.8 An aircraft which, in accordance with ENR 1.1 para 3.4.2.1 to 3.4.2.5 and para 3.4.2.7, does not have to give way to or change its heading shall maintain its heading and speed until a collision hazard can be excluded.
- 3.4.2.9 The regulations governing the right-of-way rules do not relieve the pilots concerned from their obligation to act such that a collision will be avoided.
An aircraft which, in accordance with ENR 1.1 para 3.4.2.2, 3.4.2.5 and 3.4.2.7, shall give way to another aircraft or avoid its flight path and change its own heading, may only overfly, underfly or pass the other aircraft at a distance which precludes any hazard to or impeding of the other aircraft.
Several aircraft carrying out a formation flight in closed formation are regarded as one single aircraft.
- 3.4.3** Near misses shall be reported to GAFO MilFitOps on the appropriate form after landing.
- 3.4.4** A near miss is considered to have happened when, in the view of a pilot, the safe flying of his aircraft has been jeopardized by the proximity of another aircraft so that a clear collision hazard has existed.
If, at the time of the near miss, radio contact is established with the Air Traffic Control unit, the pilot shall transmit the available data of the near miss to this unit in advance so that an investigation can be initiated immediately.
- 3.5 Aerodrome Traffic**
- 3.5.1** A person operating an aircraft on or in the vicinity of an aerodrome is obliged
- 3.5.1.1 to observe the regulations for the traffic of aircraft on or in the vicinity of this aerodrome, promulgated in the aeronautical publications;
- 3.5.1.2 to observe the instructions given by the Supervisor Of Flying (SOF), the aerodrome control tower and, in the civil sector, the corresponding aviation authorities / aerodrome control tower;
- 3.5.1.3 to observe the aerodrome traffic in order to avoid collisions;
- 3.5.1.4 to enter or perceivably avoid the flow of traffic;
- 3.5.1.5 to fly all turns to the left when in the traffic pattern, during approach to land and after take-off, unless a different procedure has been established;
- 3.5.1.6 to take off and land into the wind, unless this is excluded for special operational and safety reasons, flight operations considerations, alignment of runways, or other local conditions;

- | | |
|---|--|
| <p>3.5.1.7 auf Anweisung durch Funk, Licht- und Bodensignale sowie auf Zeichen zu achten;</p> | <p>3.5.1.7 to observe instructions given by radio, light and ground signals and signs;</p> |
| <p>3.5.1.8 sich vor dem Start bei der Luftaufsichtsstelle / Flugleitung bzw. Platzkontrollstelle / Flugberatung über Telefon oder Funk zu melden, es sei denn, ein Flugplan wurde aufgegeben und von der örtlichen Flugverkehrskontrollstelle angenommen;</p> | <p>3.5.1.8 to report to the aviation authorities or the aerodrome control tower / aeronautical information service unit via telephone or radio contact before take-off, unless a flight plan has been filed and accepted by the local Air Traffic Control unit.</p> |
| <p>3.5.1.9 beim Rollen Start- und Landebahn möglichst rechtwinklig und nur dann zu kreuzen, wenn sich dort kein anderes Lfz im Landeanflug oder im Start befindet;</p> | <p>3.5.1.9 to cross runways during taxiing at right angles, as far as possible, and only if there is no other aircraft on approach to land or about to take off;</p> |
| <p>3.5.1.10 nach der Landung die Landebahn so schnell wie möglich frei zu machen;</p> | <p>3.5.1.10 to vacate the runway after landing as fast as possible;</p> |
| <p>3.5.1.11 rechts neben dem Landekreuz aufzusetzen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist;</p> | <p>3.5.1.11 to touch down to the right of the landing mark, unless a different procedure has been established;</p> |
| <p>3.5.1.12 nach dem Start bzw. beim Durchstarten unter Beachtung der flugtechnischen Sicherheit so schnell wie möglich Höhe zu gewinnen und Kurven erst dann einzuleiten, wenn</p> <p>a) die erforderliche Mindestgeschwindigkeit für einen sicheren Kurvenflug erreicht ist
und
b) die Mindesthöhe nicht weniger beträgt als 200 ft AGL (ausgenommen Hubschrauber);</p> | <p>3.5.1.12 to climb after take-off or in case of go-around as fast as possible, taking into account flight technical safety, and to initiate a turn only if</p> <p>a) the minimum speed required for safe turning has been reached
and
b) the minimum height is not less than 200 ft AGL; (except for helicopters)</p> |
| <p>3.5.1.13 eine Flugplatzverkehrszone zu meiden, wenn nicht beabsichtigt ist, innerhalb der Flugplatzverkehrszone zu landen.</p> <p>Abweichungen von diesen Regelungen können von Vorgesetzten mit Befugnis zur Flugdienstaufsicht, des Flugdienstleiters (FDL), der Platzkontrollstelle und im zivilen Bereich der Luftaufsichtsstelle / Flugleitung / Platzkontrollstelle im Einzelfall zugelassen werden.</p> | <p>3.5.1.13 to avoid an aerodrome traffic zone, unless it is intended to land within this aerodrome traffic zone.</p> <p>Deviations from these regulations may be permitted in individual cases by the Supervisor Of Flying (SOF), the aerodrome control tower and, in the civil sector, the corresponding aviation authorities / aerodrome control tower.</p> |
| <p>3.5.2 Wer ein Luftfahrzeug auf einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle oder in dessen Umgebung führt, ist über die Bestimmungen des ENR 1.1 Abs. 3.5.1 hinaus verpflichtet:</p> | <p>3.5.2 A person operating an aircraft on or in the vicinity of a controlled aerodrome is obliged, in addition to the provisions as per ENR 1.1 para 3.5.1:</p> |
| <p>3.5.2.1 auf der dafür vorgesehenen Funkfrequenz der Platzkontrollstelle empfangsbereit zu sein, sofern er nicht durch eine andere Flugverkehrskontrollstelle betreut wird; ist eine Funkverbindung nicht möglich, so hat der LFF auf Anweisung durch Licht- und Bodensignale sowie auf Zeichen zu achten;</p> | <p>3.5.2.1 to maintain listening watch on the appropriate radio frequency of the aerodrome control tower, unless under control of another Air Traffic Control unit. When radio contact is not possible, the pilot shall watch for instructions by light signals, ground signals and by signs;</p> |
| <p>3.5.2.2 durch Funk oder Zeichen die vorherige Genehmigung für alle Bewegungen einzuholen, durch die das Rollen, Starten und Landen eingeleitet werden oder die damit im Zusammenhang stehen;</p> | <p>3.5.2.2 to obtain, either by radio or by signals, authorization prior to any movement preparatory to, or associated with, taxiing, take-off and landing;</p> |
| <p>3.5.2.3 die für Bewegungen auf dem Vorfeld und den Abstellflächen bestimmten Signale und Zeichen zu befolgen.</p> <p>Abweichungen von diesen Regelungen kann die zuständige Platzkontrollstelle / Flugverkehrskontrollstelle im Einzelfall zulassen.</p> | <p>3.5.2.3 to comply with the signals and signs established for movements on the apron and the parking areas;</p> <p>Deviations from these regulations may be permitted by the responsible aerodrome control tower / Air Traffic Control unit in individual cases.</p> |

3.6 Flugverkehrskontrollfreigabe

3.6.1 Der LFF hat bei Flügen, für die ein Flugplan vorgeschrieben ist, und in anderen vorgeschriebenen Fällen eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen.

3.6.2 Von dem durch Erteilung der Flugverkehrskontrollfreigabe bestätigten oder durch Erteilung weiterer Flugverkehrskontrollfreigaben ergänzten Flugplan darf der LFF nicht abweichen, bevor ihm eine neue Flugverkehrskontrollfreigabe erteilt worden ist. Dies gilt nicht in solchen Notlagen, die eine sofortige eigene Entscheidung erfordern.

In diesen Fällen hat der LFF unverzüglich die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zu benachrichtigen und entsprechend den Umständen eine geänderte Flugverkehrskontrollfreigabe zu verlangen.

3.7 Außenstarts / Außenlandungen

3.7.1 Lfz dürfen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze nur starten und landen, wenn der Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigte zugestimmt und die örtlich zuständige Wehrbereichsverwaltung als militärische Luftfahrtbehörde die Erlaubnis erteilt hat.

Lfz dürfen außerdem auf Flugplätzen außerhalb der festgelegten Start- und Landebahnen oder außerhalb der Betriebsstunden des Flugplatzes nur starten und landen, wenn der Flugplatzhalter zustimmt und die örtlich zuständige Wehrbereichsverwaltung die Erlaubnis erteilt.

Die vorgesehenen Plätze sind vorher zu erkunden, sofern es sich nicht um Einsätze mit Hubschraubern nach ENR 1.1 Abs. 3.7.2.1 a) und b), 3.7.2.2, 3.7.2.3 handelt.

3.7.2 Die Zustimmung des Grundstückseigentümers und Erlaubnis der Wehrbereichsverwaltung nach ENR 1.1 Abs. 3.7.1 sind nicht erforderlich.

3.7.2.1 bei Starts und Landungen

- a) im Rahmen von Einsatz, Übung oder Ausbildung im Such- und Rettungsdienst;
- b) im Rahmen von Hilfeleistungen bei Naturkatastrophen bzw. besonders schweren Unglücksfällen und dringender Nothilfe;
- c) auf Grundstücken, deren Grundstücksberechtigter der Bundesminister der Verteidigung ist oder auf einem Gelände, das zum Manövergebiet erklärt wurde;
- d) im Verlauf von manöverähnlichen Übungen, sofern der fliegerische Einsatz durch die zuständige KdoBeh genehmigt und bei der örtlich zuständigen Wehrbereichsverwaltung angemeldet ist;

3.7.2.2 bei Landungen aus Gründen der Sicherheit: (Notlandungen oder Sicherheitslandungen)

3.7.2.3 für taktisch erforderliches kurzzeitiges Aufsetzen mit Hubschraubern.

3.7.3 Nach einer Notlandung darf erst nach Freigabe des Lfz durch das zuständige Prüfpersonal und nach Genehmigung durch den Verbands-, Einheitsführer oder Flugauftragserteilenden wieder gestartet werden.

3.6 Air Traffic Control Clearance

3.6.1 For flights which require the filing of a flight plan and in other prescribed cases, the pilot shall obtain an Air Traffic Control clearance.

3.6.2 The pilot shall not deviate from the flight plan which has been confirmed by issuance of the ATC clearance or revised by the issuance of further ATC clearances until he has obtained a new ATC clearance. This does not apply to emergency situations requiring an immediate independent decision.

In these cases, the pilot shall notify the responsible Air Traffic Control unit without delay and request a changed ATC clearance according to the circumstances.

3.7 Off-Field Take-Offs / Off-Field Landings

3.7.1 Aircraft may take off and land outside the authorized aerodromes only if the property owner or other authorized person has given his consent and the local responsible Military District Office of Defence Administration, in its capacity as military aviation authority, has granted the permission.

In addition, aircraft may take off from and land on aerodromes outside the designated runways only if the aerodrome operator gives his consent and the local responsible Military District Office of Defence Administration grants permission.

The envisaged areas shall be reconnoitred in advance, unless the operations are conducted with helicopters in accordance with ENR 1.1 para 3.7.2.1 a) and b), 3.7.2.2, 3.7.2.3.

3.7.2 The consent of the property owner and the permission by the Military District Office of Defence Administration in accordance with ENR 1.1 para 3.7.1, are not required

3.7.2.1 for take-offs and landings

- a) within the framework of search and rescue missions and exercise and training flights for search and rescue missions;
- b) during relief operations in case of natural disasters or particularly severe accidents, and urgent emergency aid;
- c) from / on landed property over which the Federal Ministry of Defence has authority or from / on terrain which has been declared a manoeuvre area;
- d) during exercises if the flying operation has been approved by the responsible command and the responsible Military District Office of Defence Administration has been notified;

3.7.2.2 in case of landings for safety reasons: (emergency landings or precautionary landings)

3.7.2.3 for tactically required short touchdowns of helicopters.

3.7.3 After an emergency landing, an aircraft may not take off again until it has been released by the responsible inspection personnel and permission has been given by the force commander, unit commander or the tasking officer.

3.7.4 Bei Sicherheitslandungen von Hubschraubern sind technische Freigabe und Genehmigung zum erneuten Start nicht erforderlich, wenn die Landung wegen Wetterverschlechterung oder Kraftstoffmangel erfolgte.

Dies gilt auch für Sicherheitslandungen von Hubschraubern wegen vermuteter oder tatsächlicher Beeinträchtigung der Sicherheit im Flug, wenn nach Überprüfung zweifelsfrei feststeht, dass

- die vermutete Beeinträchtigung nicht vorliegt oder
- die tatsächliche Beeinträchtigung mit bordeigenen Mitteln in zulässiger Weise behoben werden konnte.

Wird nach einer Sicherheitslandung festgestellt, dass die Fortsetzung des Fluges wegen einer Beeinträchtigung der Sicherheit unmöglich oder zweifelhaft ist, muss die Landung als Notlandung eingestuft werden. Es ist dann nach ENR 1.1 Abs. 3.7.3 zu verfahren.

3.7.5 Start und Landung von ULfz außerhalb von Flugplätzen

3.7.5.1 Für ULfz, die für Start und Landung keine befestigte Start- und Landebahn benötigen, sind für den Start bzw. die Landung musterspezifische Sicherheitsbereiche sowie eine Sicherheitszone im Startsektor einzurichten. Einzelheiten sind durch die jeweils zuständige HhKdoBeh / KdoBeh oder vergleichbare Dienststellen in FBH / SOP und/oder Sonderbestimmungen der Truppenübungsplätze schriftlich festzulegen.

3.7.5.2 Für den Betrieb von ULfz auf Übungsplätzen (z. B. Truppen-, Luft / Boden-Schieß-, Standort-, Pionierübungsplätzen) sind besondere Flugbetriebsregeln sowie Sicherheitsbereiche / Sicherheitszonen (ULfz-musterabhängig) durch die jeweils zuständige HhKdoBeh / KdoBeh oder vergleichbare Dienststellen festzulegen und in Betriebsanweisungen (SOP / LOP) verbindlich festzuschreiben.

3.7.5.3 Für Start und Landung von ULfz von nicht militärischem Gelände gilt:

- (1) Die Zustimmung der Grundstückseigentümerin oder des Grundstückseigentümers ist einzuholen.
- (2) Für zulassungspflichtige ULfz ist eine Außenlandegenehmigung durch die zuständige WBV erforderlich.
- (3) Erteilung einer Aufstiegserlaubnis für folgende Arten der Luftraumnutzung:
 - a) ULfz mit einem Abfluggewicht über fünf Kilogramm.
 - b) ULfz mit Raketenantrieb, sofern der Treibsatz größer als 20 Gramm ist.
 - c) ULfz mit Verbrennungsmotoren in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von Wohngebieten.
 - d) ULfz in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von der Begrenzung von Flugplätzen.
- (4) Die vorgesehenen Start- und Landeplätze sind vorher durch qualifiziertes Personal zu erkunden.
- (5) Für ULfz der Zulassungskategorie 1 und 2 sowie nicht zulassungspflichtige ULfz, die außerhalb des Sichtbereiches der verantwortlichen ULfz-Führerin oder des verantwortlichen ULfz-Führers betrieben werden, muss ein Luftsperrgebiet oder Gebiet mit Flugbeschränkung über dem Start- / Landeplatz inklusive der Streckenführung zum Einsatzgebiet eingerichtet sein.
- (6) ENR 1.1 Abs. 3.7.5.1 ist entsprechend anzuwenden.

3.7.4 In case of precautionary landings with helicopters, technical release and new take-off clearance are not required if the landing was due to deterioration of weather or fuel shortage.

This applies also to precautionary landings with helicopters due to a suspected or actual impairment of in-flight safety, if after investigation it is absolutely certain that

- there is no evidence of the suspected impairment or
- the actual impairment was eliminated in accordance with the applicable instructions by using onboard means.

If after a precautionary landing it is discovered that continuation of the flight is impossible or doubtful due to a safety impairment, the landing shall be classified as an emergency landing and the procedure specified in ENR 1.1 para 3.7.3 shall be applied.

3.7.5 Take-Offs and Landings of Unmanned Aircraft outside Aerodromes

3.7.5.1 For unmanned aircraft not requiring a paved runway for take-offs and landings, safety areas and a safety zone in the take-off sector specific to the type of aircraft concerned shall be established for take-offs and landings. Details must be laid down in writing in flight operation manuals / SOPs and / or special provisions of the major training areas by the competent (major) command or comparable units.

3.7.5.2 For operating unmanned aircraft on training areas (e.g. major training areas, air-to-ground firing ranges, garrison training areas, engineer training areas), special flight operations rules and safety areas / safety zones (specific to the type of aircraft concerned) must be specified by the competent (major) command or comparable units and be laid down in a binding form in general operating procedures (SOP / LOP).

3.7.5.3 The following provisions apply to take-offs and landings of unmanned aircraft from non-military areas:

- (1) The consent of the property owner must be obtained.
- (2) For unmanned aerial vehicles subject to certification, an off-field landing permit from the competent military district administrative office must be obtained.
- (3) Granting of an ascent permit for the following types of airspace utilization:
 - a) Unmanned aerial vehicles with a take-off weight of more than five kilograms.
 - b) Rocket-propelled unmanned aerial vehicles with a propellant grain of more than 20 grams.
 - c) Unmanned aerial vehicles with internal combustion engines at a distance of less than 1.5 km from residential areas.
 - d) Unmanned aerial vehicles at a distance of less than 1.5 km from aerodrome boundaries.
- (4) The intended take-off and landing sites must be examined by qualified personnel beforehand.
- (5) For unmanned aerial vehicles falling into certification categories 1 and 2 as well as unmanned aerial vehicles not subject to certification that fly out of sight of their pilot in command, a prohibited area or a restricted area must be established above the take-off / landing site; this area must include the route of the theatre of operations.
- (6) ENR 1.1 para 3.7.5.1 shall apply mutatis mutandis.

3.8 Absetzen von Fallschirmspringern Absetzen / Abwerfen von Lasten

- 3.8.1** Das Absetzen von Fallschirmspringern und das Absetzen / Abwerfen von Lasten darf, außerhalb von Luftnotfällen, nur auf Grundlage eines entsprechenden Sprungbefehls bzw. Flugauftrags erfolgen.
- 3.8.2** Für das Absetzen / Abwerfen sind die dafür genehmigten Räume zu benutzen.
Sofern dies jedoch auf einem dafür nicht freigegebenen Gelände durchgeführt werden soll, gelten die Bestimmungen gem. ENR 1.1 Abs. 3.7.
Nachtiefflugstrecken sind zu meiden.
- 3.8.3** Wenn kontrollierter Luftraum für das Absetzen / Abwerfen in Anspruch genommen wird, ist eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen.
- 3.8.4** Werden Einsätze im Zeitraum MON bis FRI (außer an gesetzlichen Feiertagen) durchgeführt, so ist die Veröffentlichung einer Navigationswarnung erforderlich. Darüberhinaus ist eine Navigationswarnung immer dann zu beantragen, wenn anderenfalls durch einen vorgesehenen Einsatz die Sicherheit des Luftverkehrs erkennbar gefährdet sein könnte.
- 3.8.5** Einsätze in Gebieten mit Flugbeschränkungen bedürfen der Genehmigung der für diese Gebiete örtlich zuständigen Dienststellen.

3.9 Einsätze von unbemannten Luftfahrzeugen

Für Einsätze von unbemannten Lfz sind die Bestimmungen dieser Dienstvorschrift, insbesondere ENR 1.1 Abs. 3.7 und 3.8 sinngemäß anzuwenden, soweit sich nicht aus den Besonderheiten dieser Lfz (z.B. Freistellung von der Verkehrszulassung und dem Flugplatzzwang), der besonderen Betriebsform oder der fehlenden Besatzung die Unanwendbarkeit einzelner Bestimmungen ergibt.

3.10 Waffeneinsätze und Selbstschutzmaßnahmen

3.10.1 Waffeneinsätze

Waffeneinsätze sind Einsätze mit Übungs- oder Einsatzmunition. Sie sind ausschließlich auf den vorgesehenen Schießgebieten, Truppenübungsplätzen und im freien Seeraum erlaubt.
Waffeneinsatzverfahren sowie Betriebs- und Sicherheitsbestimmungen sind unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften durch die HöhKdoBeh / KdoBeh / vergleichbaren Dienststellen festzulegen.
Die Flughöhen sind nach den Erfordernissen des jeweiligen Einsatzverfahrens zu bestimmen.
Für Luftfahrzeuge, die Einsatz- oder Übungsmunition mitführen, sind Waffeneinsatzübungen außerhalb der vorgesehenen Schießgebiete, Truppenübungsplätze und des freien Seeraums untersagt.

3.10.2 Selbstschutzmaßnahmen

- 3.10.2.1** Der Einsatz von Düppeln / Infrarot-Täuschkörpern (Chaff / Flares) über dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland ist grundsätzlich verboten.
- 3.10.2.2** Der Einsatz von Düppeln / Infrarot-Täuschkörpern (Chaff / Flares) See ist nur seewärts der in den Fliegerkarten eingezeichneten Grenzen des Küstenmeeres (Coastal Area) erlaubt wenn auszuschließen ist, dass Düppel / Infrarot-Täuschkörper auf Inseln niedergehen.

3.8 Dropping of Parachutists and Loads

- 3.8.1** Except for aircraft emergencies, dropping of parachutists and loads is permissible only on the basis of a pertinent jump order or flight order.
- 3.8.2** Dropping shall be performed in the areas approved for this purpose.
However, if dropping is to be performed over a terrain not approved for this purpose, the regulations specified in ENR 1.1 para 3.7 apply analogously.
Night low flying routes shall be avoided.
- 3.8.3** For dropping activities in controlled airspace, an Air Traffic Control clearance shall be obtained.
- 3.8.4** Missions to be performed in the time from MON to FRI (except on legal holidays) require the publication of a navigational warning. Moreover, a navigational warning shall always be requested if otherwise the planned mission could pose an obvious hazard to air traffic safety.
- 3.8.5** Missions to be performed in areas with flight restrictions require the approval of the local responsible authorities.

3.9 Operations of Unmanned Aerial Vehicles

For operations of unmanned aerial vehicles, the provisions laid down in this Service Regulation, in particular ENR 1.1 para 3.7 and 3.8, shall be applied analogously, unless individual regulations become inapplicable due to the peculiarities of these aerial vehicles, (e.g. exemption from certification and obligation to use aerodromes), the special mode of operation or the absence of a crew.

3.10 Weapon Delivery and Self-Protection Measures

3.10.1 Weapon Delivery

Weapon delivery is the performance of missions with practice or live ammunition. This is permitted solely in the designated firing ranges, in training areas and over the open sea.
Weapon delivery procedures, operating and safety instructions shall be determined by the responsible national commands / comparable authorities subject to the relevant regulations.

Flight altitudes shall be determined according to the requirements of relevant weapon delivery procedures.
For aircraft carrying live or practice ammunition, weapon delivery practising is prohibited outside designated air-to-ground ranges, training areas and the open sea.

3.10.2 Self-Protection Measures

- 3.10.2.1** On principle, the use of chaff / flares is not permitted over the territory of the Federal Republic of Germany.
- 3.10.2.2** The use of chaff / flares over sea is only permitted seawards of the boundaries of the coastal area on the aeronautical charts, if it is excluded that the chaff / flares come down on islands.

3.10.2.3 Der Einsatz von Infrarot-Täuschkörpern auf Luft / Boden-Schießplätzen und Truppenübungsplätzen ist nur im Rahmen von Großübungen erlaubt und durch HöhKdoBeh schriftlich zu befehlen. Verfahren und Mindestflughöhen für den Einsatz sind in den örtlichen Betriebsanweisungen (LOP) festzulegen.

3.10.2.4 Ausnahmen zum Einsatz von Düppeln bedürfen der Billigung des Inspektors der Luftwaffe. Für jeden Einzelfall sind Anträge zu richten an LwFÜKdo A 5 III, nachrichtlich LwAAbt FIBtrbBw. Eine Zertifizierung von Material und Gerät durch das BWB ist Voraussetzung.

Das Legen von Düppelkorridoren ist untersagt.

3.11 Kunstflug

3.11.1 Kunstflug mit militärischen Lfz ist verboten.

3.11.2 Kein Kunstflug sind solche Flugmanöver, Flugfiguren und Übungen,
– die Lfz-Besatzungen befähigen, ihr Waffensystem bei der Durchführung des Einsatzauftrages in jeder Lage sicher zu beherrschen,
– die zum Erlernen dieser Befähigung - einschließlich der Notverfahren - notwendig sind.

Bestimmungen zur Durchführung dieser Manöver sind durch die HöhKdoBeh / KdoBeh / vergleichbaren Dienststellen festzulegen.

3.12 Formationsflüge

3.12.1 Bei Formationsflügen haben die beteiligten Lfz in Bezug auf Navigation und Standortmeldung wie ein einzelnes Lfz zu handeln. Der Formationsführer muss durch Flugauftrag bestimmt sein.

3.12.2 Der als Formationsführer eingeteilte LFF hat für die Vorbereitung und Dauer des Formationsfluges die Pflichten, die sich für die Formation als Einheit ergeben, als VLF wahrzunehmen.

Er ist an keine bestimmte Position innerhalb der Formation gebunden.

Die Verantwortung für das Herstellen und Beibehalten des erforderlichen Sicherheitsabstands zwischen den Lfz der Formation liegt bei den beteiligten LFF.

3.12.3 Bei Flügen nach Instrumentenflugregeln als Standardformation hat der Formationsführer sicherzustellen, dass die zu seiner Formation gehörenden Lfz zum Formationsbezugspunkt Abstände einhalten, die horizontal 1 NM und vertikal 100 ft nicht überschreiten. Der Formationsbezugspunkt ist grundsätzlich der Formationsführer. Bei Verwendung von Mode S bleibt der ursprüngliche Formationsführer, auch nach (mehrmaligem) Wechsel der Formationsführung, der Formationsbezugspunkt. (Siehe ENR 1.6 Abs. 1.2.6)

Sollten größere Abstände eingenommen werden, sind bei der zuständigen Flugverkehrskontrolle folgende Freigaben zu beantragen:

- a) Auflösung der Formation und zur Herstellung individueller Staffelung oder
- b) Durchführung des Fluges als Non- Standardformation („Radar Trail / Trail“).

– Bei Radar Trail / Trail halten die Luftfahrzeugführer die Abstände untereinander mit bordeigenen Mitteln und / oder durch Sicht eigenverantwortlich ein.

– Eine Radar Trail- / Trail-Formation kann aus mehreren Elementen bestehen, wobei ein Element aus maximal zwei Luftfahrzeugen besteht. Jeweils dem ersten und letzten Luftfahrzeug der Formation wird ein Squawk zugewiesen.

3.10.2.3 The use of flares on air-to-ground ranges and in training is limited to major exercises and may be authorized in written form by major command. The procedures and minimum flight altitudes for the use must be determined in the Local Operating Procedures (LOP).

3.10.2.4 Exceptions to the use of chaff are subject to approval by the Chief of Staff German Air Force. For every individual case a waiver is possible by request to GAFCOM A 5 III, info GAFO MilFitOps. Certification of ammunition /pods by the BWB (Federal Office of Military Technology and Procurement) is a precondition.

Chaff corridors are not permitted to be laid.

3.11 Aerobatic Flight

3.11.1 Aerobatic flying with military aircraft is prohibited.

3.11.2 Aerobatic flying does not include flight manoeuvres, aerobatic manoeuvres and events

– which enable aircrews to safely control their weapon system in any situation of the mission,

– which are necessary to acquire this capability, including emergency procedures.

Regulations for the performance of such manoeuvres shall be determined by the responsible major command / command / comparable authorities.

3.12 Formation Flights

3.12.1 During formation flights, the aircraft involved shall act as one aircraft with regard to navigation and position reporting. The formation leader shall be determined in the flight order.

3.12.2 During the preparation and performance of the formation flight, the pilot detailed as formation leader shall discharge the duties, which arise from the formation as a unit, as pilot in command.

He is not bound to any specific position within the formation.

The responsibility for establishing and maintaining the required safety distance between the aircraft of the formation rests with the pilots concerned.

3.12.3 In case of standard formation flights according to IFR, the formation leader shall ensure that the aircraft constituting his formation maintain distances from the formation reference point of no more than 1 NM horizontally and 100 ft vertically. The formation reference point is on principle the formation leader. When using Mode S, the original formation leader remains the formation reference point, also in case of changing the formation lead (several times).

(See ENR 1.6 para 1.2.6)

If the distances are to be increased, the following clearances are to be obtained from the competent air traffic control unit:

- a) formation split and establishment of individual separation or
- b) performance of the flight as a nonstandard formation (radar trail / trail).

– In case of radar trail / trail formations, the pilots maintain separation among themselves on their own responsibility by means of aircraft instruments and/or visually.

– A radar trail / trail formation can consist of several elements of up to two aircraft each. Squawks will be allocated to the first and last aircraft of the formation.

- Alle Luftfahrzeuge einer Radar Trail- / Trail-Formation verbleiben innerhalb eines definierten Luftraumblocks.
- Die vertikale Ausdehnung des Luftraumblocks definiert sich aus den Flughöhen des ersten und letzten Luftfahrzeugs der Formation.
- Die horizontale Ausdehnung des Luftraumblocks definiert sich aus den Positionen des ersten und letzten Luftfahrzeugs der Formation und 2 NM zu jeder Seite des Flugwegs dieser Luftfahrzeuge.
- Abweichende Verfahren sind mit der zuständigen Flugsicherungsstelle zu koordinieren.

3.13 Schleppflüge

- 3.13.1** Schleppflüge dürfen nur durchgeführt werden, wenn
- das Lfz und die notwendigen Vorrichtungen und Geräte für den Schleppflug zugelassen sind;
 - der LFF im Besitz der entsprechenden Schleppflugberechtigung ist;
 - bei einem Schleppflug nicht mehr als drei Lfz in Formation fliegen, wobei der Abstand zwischen dem geschleppten Gegenstand des voranfliegenden Lfz und dem nachfolgenden Lfz sowie zwischen den Lfz und dem nachfolgenden Lfz sowie zwischen den Lfz der Formation mindestens 200 ft (60 m) betragen muss.

Zur Trefferfeststellung am Schleppzielkörper nach Luft / Luft-Übungsschießen mit Bordkanone darf der Abstand zwischen dem Zielkörper und dem Lfz bis auf 30 ft (10 m) verringert werden, wenn sich der Zielkörper in einer stabilen Fluglage befindet.

- 3.13.2** Zielschleppflüge für den Einsatz Luft / Luft sind nur nach Sichtflugregeln zulässig.
Eine Mindestflughöhe von FL 100 darf nicht unterschritten werden.
In bestimmten, besonders bekannt gegebenen Gebieten mit Flugbeschränkungen gelten niedrigere Mindestflughöhen.

3.14 Flüge über See und im Bereich des Küstenmeeres

- 3.14.1** Flüge über See im Sinne dieser Dienstvorschrift sind Flüge außerhalb der Küstenlinie des Festlands. Inseln der deutschen Nord- und Ostseeküste mit fester Verbindung zu Festland sind in den Begriff Land einbezogen.

Für Regelungen bei Flügen im Bereich des deutschen Küstenmeeres siehe ENR 5.1 Abs. 2.8.

- 3.14.2** Im Bereich der deutschen Nord- und Ostseeküsten gelten nicht als Flüge über See:

3.14.2.1 Flüge innerhalb der seitlichen Begrenzung des Tieffluggebietes Bundesrepublik Deutschland;

3.14.2.2 Flüge zu vorgelagerten Inseln mit fester Verbindung zum Festland, sofern die Flüge über diese Verbindung durchgeführt werden.

3.15 Überschallflüge

- 3.15.1** Flüge bei denen die Schallgeschwindigkeit erreicht oder überschritten wird, sind grundsätzlich nur von MON bis FRI in der Zeit von 0700++ bis 1900++ zulässig.
ENR 1.1 Abs. 2.2 ist zu beachten.
Sofern Einsatzgründe es nicht zwingend erfordern, sind diese Flüge zwischen 1130++ und 1300++ untersagt.

- All the aircraft of a radar trail / trail formation remain within a defined block of airspace.
- The vertical dimensions of the block of airspace depend on the levels of the first and the last aircraft of the formation.
- The horizontal dimensions of the block of airspace depend on the positions of the first and last aircraft of the formation to which 2 NM on each side of the flight paths of these two aircraft are added.
- Deviating regulations are to be coordinated with the competent air traffic control unit.

3.13 Towing Flights

- 3.13.1** Towing flights may be conducted only if
- the aircraft and the facilities and equipment required are certified for towing flights;
 - the pilot holds an appropriate rating for towing flights;
 - during the towing flight not more than three aircraft are flying in formation. The distance between the object towed by the lead aircraft and the following aircraft, as well as between these two aircraft and the following aircraft and between the individual aircraft of the formation shall not be less than 200 ft (60 m).

To determine the number of hits on the towed target after air-to-air practice firing with the aircraftgun, the distance between the target and the aircraft may be reduced to 30 ft (10 m) if the target is in a stable flight attitude.

- 3.13.2** Flights with towed targets for air-to-air missions are permitted in VFR conditions only.
A minimum flight altitude of FL 100 shall not be infringed.

Lower minimum flight altitudes apply to activated designated areas with flight restrictions.

3.14 Flights over Sea and in the Coastal Area

- 3.14.1** As defined by this Service Regulation, flights over sea are flights off the mainland coastline. Islands off the German coast of the North Sea and Baltic Sea with permanent connections to the mainland are regarded as land.

For regulations of flights within the German Coastal Area see ENR 5.1 para 2.8.

- 3.14.2** The following flights in German coastal areas of the North Sea and Baltic Sea are not regarded as flights over sea:

3.14.2.1 Flights within the lateral boundaries of the Low Flying Area of the Federal Republic of Germany.

3.14.2.2 Flights to offshore islands with permanent connections to the mainland, if the flights are conducted over these connections.

3.15 Supersonic Flights

- 3.15.1** As a matter of principle, flights during which sonic speed is reached or exceeded are permitted from MON to FRI between 0700++ and 1900++ only.
ENR 1.1 para 2.2 shall be observed.
These flights are prohibited between 1130++ and 1300++, unless imperative for operational reasons.

3.15.2 Überschallflüge müssen im Flugauftrag festgelegt sein. Sie sind über der Bundesrepublik Deutschland nur unter Radarüberwachung durchzuführen und mit der radarüberwachenden Stelle vorher zu koordinieren.

3.15.3 Für Überschallflüge beträgt die Mindestflugfläche

- FL 360 über Landgebieten
- FL 200 über Seegebieten (vgl. ENR 1.1 Abs. 3.14.1)

3.15.4 Überschallflüge unter FL360 über Land sind verboten, sie dürfen zwischen FL 360 und FL 500 nur im Horizontal- oder Steigflug durchgeführt werden. Der Flugweg ist so anzulegen, dass der Überschallknall dichtbesiedeltes Gebiet nach Möglichkeit vermeidet.

3.15.5 Überschallflüge über See unterhalb FL 200 sind nur zulässig, wenn der Abstand von der Küste mindestens 10 NM beträgt und der Steuerkurs in Richtung See führt oder, bei einem Steuerkurs parallel zur Küste bzw. vorgelagerten Inseln, ein Mindestabstand von 35 NM eingehalten wird.

Anmerkung:

LV-Schutzflüge sind von den o.a. Beschränkungen ausgenommen.

3.16 Höchstfluggeschwindigkeit

Folgende Höchstfluggeschwindigkeiten sind zu beachten:

3.16.1 Flüge über Land

- unterhalb FL 360 bis FL 100: Mach 0.95;
- unterhalb FL 100: Mach 0.9, jedoch nicht über 575 KIAS;

Im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland soll unterhalb FL 100 eine angezeigte Flugeschwindigkeit von 250 KIAS nicht überschritten werden, es sei denn, der Einsatz erfordert eine höhere Geschwindigkeit.

Diese Beschränkung gilt nicht für Lfz, die wegen ihrer Flugeigenschaften mit einer höheren Fluggeschwindigkeit geflogen werden müssen. Für sie soll die für die jeweilige Flugkonfiguration unter den gegebenen Flugverhältnissen geringstmögliche Fluggeschwindigkeit eingehalten werden, es sei denn, der Einsatz erfordert eine höhere Geschwindigkeit.

3.16.2 Flüge über See

- unterhalb der Mindestflughöhe für Überschallflüge (ENR 1.1 Abs. 3.15.3): Mach 0.98

3.16.3 Für Tiefflüge

- die Bestimmungen gem. ENR 1.15 Abs. 1.3.

3.17 Landungen auf fremden Plätzen mit munitionierten Luftfahrzeugen oder mit Ladungen gefährlicher Güter

3.17.1 Vor der Landung mit munitionierten oder mit gefährlichen Gütern beladenen Lfz auf fremden Militär- oder allen Zivilflugplätzen, ist die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (ggf. durch entsprechende Angaben im Flugplan) über diesen Umstand zu unterrichten.

Der VLF hat unter Berücksichtigung der Anweisungen durch die Flugverkehrskontrollstelle dafür zu sorgen, dass das Lfz an einem Platz abgestellt wird, an dem eine Gefährdung von Personen und Sachen mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann.

Er hat sich weiterhin zu vergewissern, dass Übernahme und Entladung des Lfz nur durch Personen erfolgt, denen der Umgang mit den betroffenen Bordwaffen bzw. den gefährlichen Gütern vertraut ist und die über die Lagerung von Munition an Bord und den Zustand der Bordwaffen unterrichtet sind.

3.15.2 Supersonic flights shall be scheduled in the flight order. Over the territory of the Federal Republic of Germany, they shall only be performed with radar monitoring and must be coordinated in advance with the radar-monitoring unit.

3.15.3 The minimum flight levels for supersonic flights are

- FL 360 over land
- FL 200 over sea (definition see ENR 1.1 para 3.14.1)

3.15.4 Supersonic flights over land below FL360 are prohibited. They shall be performed between FL 360 and FL 500 as level flights or climbs only. The flight path shall be planned such that sonic booms will avoid densely populated areas whenever possible.

3.15.5 Supersonic flights over sea below FL 200 are permitted only if the distance from the coast is at least 10 NM and the heading is towards the sea or, in case of a heading parallel to the coastline or the offshore islands, a minimum distance of 35 NM is maintained.

Note:

The restrictions mentioned above do not apply to air defence security flights.

3.16 Maximum Airspeed

The following maximum airspeeds shall be observed:

3.16.1 Flights over land

- below FL 360 to FL 100: Mach 0.95;
- below FL 100: Mach 0.9, but not more than 575 KIAS;

Within the airspace of the Federal Republic of Germany, an indicated airspeed of 250 KIAS shall not be exceeded below FL 100, unless the mission requires a higher speed.

This restriction does not apply to aircraft which must be flown at a higher airspeed due to their flying characteristics. These aircraft shall fly at the lowest possible airspeed for the respective flight configuration under the given flight conditions, unless the mission requires a higher speed.

3.16.2 Flights over sea

- below the minimum flight altitude for supersonic flights (ENR 1.1 para 3.15.3): Mach 0.98

3.16.3 For low level flights

- see regulations set forth in ENR 1.15 para 1.3.

3.17 Landings on Aerodromes other than the Parent Base with Armed Aircraft or Aircraft Loaded with Hazardous Goods

3.17.1 Prior to landing on military aerodromes other than the parent base, and on all civil aerodromes, with armed aircraft or aircraft loaded with hazardous goods, the responsible ATC unit shall be notified accordingly (if applicable, by stating relevant details in the flight plan).

While taking into account the instructions by the ATC unit, the pilot in command will ensure that the aircraft is parked at a position where any hazard to personnel and objects can be excluded with a high degree of probability.

Furthermore, he will satisfy himself that the aircraft is taken over and unloaded only by personnel familiar with handling of the on-board weapons concerned and/or the hazardous goods and who have been advised on the storage of ammunition on board and on the condition of on-board weapons.

3.17.2 Auf Zivilflugplätzen ist, sofern aus Gründen der Sicherheit erforderlich, Unterstützung durch militärische Kräfte anzufordern.

3.17.2 On civil aerodromes, support by military forces is to be requested if this is required for safety reasons.

3.18 Luftnotfälle

3.18 Aircraft Emergencies

3.18.1 Ein Luftnotfall ist gegeben, wenn

- ein Lfz und / oder seine Insassen durch eine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit sich in schwerer und unmittelbarer Gefahr befinden und unverzüglich Hilfe erforderlich ist (Notlage)

oder

- ein Lfz und / oder seine Insassen sich in Gefahr befinden und dringender Hilfe bedürfen, um diese Gefahr möglicherweise abzuwenden (Dringlichkeitslage).

3.18.1 An aircraft emergency exists if

- an aircraft and / or its occupants, due to impaired functional safety, are exposed to a serious and imminent hazard and require immediate assistance (emergency)

or

- an aircraft and / or its occupants are exposed to a hazard and, in order to avert this hazard, require urgent assistance (urgency).

3.18.2 In Notlagen darf die LFB von den vorgeschriebenen Flugverfahren und den Allgemeinen Flugregeln abweichen, soweit Art und Umfang der Notlage es erfordern. Sie ist weiterhin berechtigt, alle verfügbaren Mittel zu nutzen, um auf ihre Lage aufmerksam zu machen und Hilfe anzufordern.

3.18.2 In emergencies, the aircrew may deviate from the prescribed flight procedures and the general flight regulations, as far as required by the type and extent of the emergency. Furthermore, the aircrew is authorized to utilize all available means in order to draw attention to their situation and to request assistance.

3.19 NVG - Nachtflugverfahren unter reduzierter Lichterführung

3.19 "Reduced Lighting" - Flight Operations under NVG

3.19.1 Night Vision Goggle (NVG) - Nachtflugverfahren unter reduzierter Lichterführung sind ausschließlich in Flugbeschränkungs- und Gefahrengebieten (ED-R (TRA), MVPA und ED-D) in und oberhalb FL 100 unter vorhergehender Luftraumbuchung für diesen Zweck zulässig. Diese Flüge finden nur zur Nachtzeit statt. Die Bestimmungen für Schießplätze und die dazu gehörigen Flugbeschränkungsgebiete sowie die Ausführungen ENR 1.15 Abs. 3.4.4.3 werden durch diese Verfahren nicht berührt.

3.19.1 Flight Operations under Night Vision Goggle (NVG) Ops "Reduced Lighting" are authorized in areas with flight restrictions and danger areas (ED-R (TRA), MVPA and ED-D) in and above FL 100 only after prior airspace booking for this purpose. These flights are conducted during night time only. Regulations for ranges and respective restricted areas and the explanations ENR 1.15 para 3.4.4.3 are not affected by these procedures.

3.19.2 NVG - Nachtflugverfahren sind in TRA - Teilgebieten gem. ENR 5.2 Abs. 8.4.2 nicht zulässig.

3.19.2 Flight Operations under NVG Ops "Reduced Lighting" in TRA - segments acc. ENR 5.2 para 8.4.2 are not authorized.

3.19.3 In reservierten Lufträumen, durch die Flugverkehrsstrecken / Streckenführungen gem. ENR 5.2 Abs. 8.4.3 f) führen, sind NVG - Nachtflugverfahren ausschließlich in den für diese Verfahren zugelassenen Gebieten gem. GEMIL FLIP MAP zulässig.

3.19.3 In reserved airspace, where ATS routes / routes acc ENR 5.2 para 8.4.3 f) are established, Flight Operations under NVG Ops "Reduced Lighting" are permissible only in areas authorized for the conduct of these operations acc GEMIL FLIP MAP .

3.19.4 NVG - Nachtflugverfahren werden ausschließlich durch TACCS in den Gebieten gem. GEMIL FLIP MAP überwacht. Eine Überwachung von NVG - Nachtflugverfahren durch US TACS (606 ACS) ist ausschließlich in der ED-R (TRA) 205 / 305 zulässig.

3.19.4 Monitoring of Flight Operations under NVG Ops "Reduced Lighting" is provided by TACCS only in areas acc GEMIL FLIP MAP. Monitoring of these operations by US TACS (606 ACS) is restricted to ED-R (TRA) 205 / 305.

3.19.5 Während NVG - Nachtflugverfahren unter reduzierter Lichterführung sind die Verfahren gem. ENR 5.2 Abs. 8.4.5 anzuwenden. Bei IFR - Durchflügen durch das Übungsgebiet ist der aktuelle Übungsansatz abzubrechen und die Zusammenstoßwarnlichter und Positionslichter einzuschalten.

3.19.5 During Flight Operations under NVG Ops "Reduced Lighting" the procedures acc ENR 5.2 para 8.4.5 are to be applied. In case of crossing of IFR – flights the current setup shall be terminated and anticollision lights and position lights shall be switched on.

3.19.6 Falls die horizontalen und / oder vertikalen Abstände zu den Grenzen der für NVG - Nachtflugverfahren unter reduzierter Lichterführung vorgesehenen Gebiete gem. ENR 5.2 Abs. 8.4.2 nicht eingehalten werden können, sind die Zusammenstoßwarnlichter und Positionswarnlichter unverzüglich einzuschalten.

3.19.6 In case the prescribed lateral and / or vertical distances to the boundaries of the areas applicable for Flight Operations under NVG Ops "Reduced Lighting" acc ENR 5.2 para 8.4.2 cannot be maintained, anticollision lights and position lights shall be switched on immediately.

3.20 Flüge mit Nachtsehhilfen (NVG) im Luftraum G

3.20.1 Flüge mit NVG sind zulässig, wenn das Lfz-Muster gemäß Luftfahrtauglichkeit für NVG-Flüge geeignet ist und die zuständigen HöhKdoBeh /KdoBeh /Alliierten Ausführungsbestimmungen festgelegt haben.

3.20.2 Sie können durchgeführt werden

- unterhalb 500 ft AGL nur auf erkundeten Strecken / in erkundeten Gebieten (über Land oder See); die Regelungen für HFCA sind zu berücksichtigen,
- über See nach vorheriger Veröffentlichung durch NOTAM,
- in Kontrollzonen, nach Absprache mit den zuständigen Flugverkehrskontrollstellen. Einzelheiten sind in Betriebsabsprachen festzulegen,
- zu / an fremden Plätzen, wenn entsprechende Vereinbarungen getroffen und die Besatzung vorher in die jeweiligen örtlichen Verhältnisse und Bestimmungen eingewiesen wurden,
- in Flugbeschränkungs- und Gefahrengebieten, nach Absprache mit den für die Nutzung dieser Lufträume zuständigen Dienststellen.

Die Mindestflugsicht mit NVG gilt gem. ENR 1.2 Abs. 2.

3.20.3 Der Verbleib im Luftraum G muss sichergestellt sein.

3.20.4 Anderem Nachtflugbetrieb ist Vorflugrecht zu gewähren. Der Flugbetrieb ziviler Plätze ist zu meiden.

3.20.5 Zusammenstoßwarnlichter und Positionslichter sind grundsätzlich einzuschalten.
Bei Flügen mit NVG unter 500 ft AGL über Land ist das Ausschalten bzw. Abblenden der Zusammenstoßwarnlichter und Positionslichter zulässig.

3.20.6 Bei Flügen über See ist das Ausschalten bzw. Abblenden der Zusammenstoßwarnlichter und Positionslichter nicht zulässig.

4. Flugvorbereitung

4.1 Allgemeines

4.1.1 Jeder Flug ist auf der Grundlage eines Flugauftrages vorzubereiten. Hierzu haben sich LFF und ständige Besatzungsangehörige mit allen Unterlagen und Vorschriften für die sichere fliegerische Durchführung vertraut zu machen.

4.1.2 Neben den technischen Kontrollen bei Übernahme des Lfz durch die Besatzung und Überprüfungen der erforderlichen Ausrüstung / Notausrüstung umfasst die fliegerische Vorbereitung

- die Ermittlung der Flugleistungsdaten (falls erforderlich),
- Die Gewichts- und Schwerpunktberechnung (falls erforderlich) gemäß den technischen Vorschriften,
- die navigatorische Vorbereitung mit der Kraftstoffbedarfsermittlung,
- die Flugwetterberatung,
- die Flugberatung / Flugabfertigung (Flugplan).

3.20 Flights with Night Vision Goggles (NVG) in Airspace G

3.20.1 Flights with NVG are admissible if the type of aircraft is suitable for NVG flights according to its airworthiness certification and the competent major commands / commands / allied forces have laid down pertinent regulations.

3.20.2 They can be performed

- below 500 ft AGL, only along reconnoitred routes/in reconnoitred areas (above land or water); HFCA regulations are to be observed,
- above water, following a previous publication by NOTAM,
- in control zones, following consultation with the competent air traffic control units. Details are to be laid down in letters of agreement,
- to/at unfamiliar aerodromes, if adequate agreements have been made and the aircrews have been briefed about the respective local conditions and regulations,
- in restricted and danger areas, following consultation with the units responsible for the utilization of these airspaces.

Flight visibility minima with NVG are specified by ENR 1.2 para 2.

3.20.3 It must be ensured that the aircraft stay in airspace G.

3.20.4 Other night flights shall be given the right of way. Flight operations at civil aerodromes shall be avoided.

3.20.5 Anticollision lights and position lights shall on principle be switched on.
In case of flights with NVG below 500 ft AGL above land, anticollision lights and position lights may be dimmed or switched off.

3.20.6 In case of flights above water, anticollision lights and position lights must not be switched off or dimmed.

4. Preflight Action

4.1 General

4.1.1 The planning of each flight shall be based on the flight order. For this purpose, the pilots and permanent crew members shall familiarize themselves with all documents and regulations concerning the safe conduct of the flight.

4.1.2 In addition to the technical checks performed when the crew takes over the aircraft and the inspections of the required equipment / emergency equipment, preflight action includes

- determination of aircraft performance data (if necessary),
- calculation of weight and balance (if necessary) i.a.w. Technical Orders,
- navigational planning including fuel requirement determination,
- aeronautical meteorological briefing
- AIS briefing / AIS flight planning.

4.2 Navigatorische Vorbereitung

4.2.1 Zur navigatorischen Vorbereitung gehören die Kartenvorbereitung und die navigatorischen Berechnungen zur Durchführung des Fluges unter Berücksichtigung der bei der Flugabfertigungsstelle einzuholenden aktuellen Informationen über besondere Beschränkungen oder Anweisungen für die flugsicherungsmäßige Abwicklung (Flugberatung).

4.2.2 Zur Vorbereitung und Durchführung von Tiefflügen über dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland sind Tiefflugkarten der Serien LFC (Low Flying Chart) und TFC (L) (Transit Flying Chart (Low Level)) zu verwenden. Für weitere Details siehe GEN 3.2.

Als Alternative zu den deutschen Hoheitsgebiet abdeckenden Papierversionen der LFC und TFC(L) können elektronische Derivate und ihre aus elektronischen Einsatzplanungssystemen ausgedruckten Nachbildungen während des Fluges verwendet werden. Die ACHAD und die aktuellen NOTAM sollten in die elektronischen Karten einbezogen werden; falls dies nicht möglich ist, sind die ACHAD und NOTAM zu berücksichtigen und die Ausdrucke entsprechend zu berichtigen. Die Verantwortung für die Qualität und Genauigkeit der Derivate liegt beim Nutzer.

4.3 Kraftstoffvorratsermittlung

Lfz müssen einen ausreichenden Kraftstoffvorrat mitführen. Dieser setzt sich zusammen aus Kraftstoffbedarf und Kraftstoffreserve.

Der Kraftstoffbedarf ist unter Berücksichtigung der Flugstrecke, der Wetterbedingungen und der Verbrauchsbedingungen aller Triebwerke, ggf. getrennt nach Steig-, Reise- und Sinkflug zu ermitteln.

Die Kraftstoffreserve ist unter Berücksichtigung des Verbrauchs aller Triebwerke in der geplanten Reiseflughöhe zu berechnen.

4.3.1 VFR-Flüge und IFR / VFR-Flüge

Für VFR-Flüge und IFR-Flüge, die nach VFR abgeschlossen werden können, ist neben dem Kraftstoffbedarf nach ENR 1.1 Abs. 4.3 eine Kraftstoffreserve mitzuführen, die nicht geringer sein darf als:

- Bei Strahlflugzeugen für 20 min Flugzeit,
- Propellerflugzeugen für 15 min Flugzeit,
- Hubschrauber für 10 min Flugzeit.

4.3.2 IFR-Flüge und VFR / IFR-Flüge

4.3.2.1 Für IFR-Flüge und VFR / IFR-Flüge ist folgender Kraftstoffvorrat mitzuführen:

- a) ohne Ausweichflugplatz:
Der Kraftstoffvorrat für die vorausberechnete Flugzeit vom Start bis zum Anfangsanflugsfestpunkt des Bestimmungsortes und die benötigte Flugzeit für den Anflug dort.
- b) mit erforderlichem Ausweichflugplatz:
Der Kraftstoffbedarf für die vorausberechnete Flugzeit vom Start zum Anfangsanflugsfestpunkt des Bestimmungsortes, von dort zum Anfangsanflugsfestpunkt des Ausweichflugplatzes zuzüglich des benötigten Kraftstoffes für den Anflug.
- c) Eine Kraftstoffreserve für 10 % der vorausberechneten Flugzeit, jedoch für nicht weniger als 20 min.
Der höhere Wert ist anzuwenden.

4.3.2.2 Unabhängig von der Ermittlung des Kraftstoffvorrats darf ein Flug nur dann angetreten werden, wenn der mitgeführte Kraftstoffvorrat für eine Flugzeit von mindestens 30 min ausreicht.

4.2 Navigational Planning

4.2.1 Navigational planning includes map planning and navigational calculations required for the conduct of the flight, taking into account the latest information to be obtained from the AIS unit on special restrictions or ATS instructions (AIS briefing).

4.2.2 For the preparation and conduct of low level flights above the territorial area of the Federal Republic of Germany, the low flying charts of the series LFC (Low Flying Chart) and TFC (L) (Transit Flying Chart (Low Level)) are to be used. For further details see GEN 3.2.

As an alternative to supplied paper LFC and TFC(L) covering German territory, electronic derivatives and their replicas printed from electronic mission systems may be used in flight. The ACHAD and the latest NOTAM should be incorporated into the electronic charts. Failing this, the ACHAD and the NOTAM shall be consulted and the printouts amended accordingly. The responsibility for the quality and accuracy of the derivatives rests with the user.

4.3 Determination of Fuel Quantity

Aircraft shall carry a sufficient quantity of fuel on board. The fuel quantity is the sum of fuel requirement and fuel reserve.

The fuel requirement shall be determined on the basis of the route of flight, the weather conditions and the fuel consumption parameters of all engines. If applicable, this shall be done separately for climb, cruise and descent.

For calculation of the fuel reserve, the consumption of all engines at the planned cruising level shall be taken into account.

4.3.1 VFR Flights and IFR / VFR Flights

In addition to the fuel requirement i.a.w. ENR 1.1 para 4.3, the fuel reserve to be carried on VFR flights and IFR flights which can be terminated according to VFR, shall at least be sufficient:

- for a jet aircraft flight time of 20 min
- for a prop aircraft flight time of 15 min
- for a helicopter flight time of 10 min.

4.3.2 IFR Flights and VFR / IFR Flights

4.3.2.1 The following fuel quantity shall be carried on IFR flights and VFR / IFR flights:

- a) Without alternate aerodrome:
The fuel requirement for the estimated flight time from take-off to the initial approach fix of the aerodrome of destination and for the flight time required for approach to that aerodrome.
- b) With required alternate aerodrome:
The fuel requirement for the estimated flight time from take-off to the initial approach fix of the aerodrome of destination and from there to the initial approach fix of the alternate aerodrome plus the fuel required for approach.
- c) A fuel reserve for 10 % of the estimated flight time; however, it shall be sufficient for at least 20 min.
The higher value shall apply.

4.3.2.2 Irrespective of determination of the required fuel quantity, a flight may be commenced only if the fuel quantity carried on board is sufficient for a flight time of at least 30 min.

4.4 Flugwetterberatung

4.4.1 Für jeden Flug ist eine gültige Flugwetterberatung erforderlich. Sie ist durch den VLF oder einen von ihm beauftragten Besatzungsangehörigen bei einer Flugwetterberatungsstelle einzuholen.

4.4.2 Sind bei einem Flug zu einem Zwischenlandeplatz die angebotenen Wetterverhältnisse wesentlich ungünstiger als die in der gültigen Flugwetterberatung vorhergesagten, so ist vor dem Weiterflug eine neue Flugwetterberatung einzuholen.

4.4.3 Abweichend von ENR 1.1 Abs. 4.4.1 sind nachfolgende Flüge, für die aufgrund der Umstände eine Flugwetterberatung nicht eingeholt werden kann, unter folgenden Voraussetzungen zulässig:

4.4.3.1 Flüge

- im SAR-Einsatz;
- im Rahmen von Hilfeleistungen bei Naturkatastrophen bzw. besonders schweren Unglücksfällen und dringender Nothilfe;
- der LV (Schutzflüge);
- die nach Antritt wegen Wetterverschlechterung, aus Gründen der Sicherheit oder durch dienstliche Anordnung eine Änderung der Flugstrecken, des Bestimmungsflugplatzes oder des Ausweichflugplatzes erfordern;

- im Mittel- und Langstreckeneinsatz im Rahmen Lufttransport

sofern

- die Durchführung des Fluges anhand von verfügbaren Beratungsunterlagen festgestellt worden ist oder
- die erforderlichen Wettermindestbedingungen offensichtlich gegeben sind oder
- die erforderlichen Wetterinformationen auf anderem Wege beschafft werden können.

Ergänzende Bestimmungen sind, soweit erforderlich, durch die HöhKdoBeh / KdoBeh / vergleichbaren Dienststellen festzulegen.

4.4.3.2 Flüge mit Hubschraubern, sofern der taktische Einsatz dies erfordert.

Entsprechende Bestimmungen für Hubschrauber sind durch die Führungsstäbe der Teilstreitkräfte der Bundeswehr festzulegen.

4.4 Aeronautical Meteorological Briefing

4.4.1 A valid aeronautical meteorological briefing is required for each flight. The weather information shall be obtained from an aeronautical meteorological office by the pilot in command or by a crew member instructed by him.

4.4.2 If during a flight to an enroute base the weather conditions are significantly more adverse than forecast in the valid aeronautical meteorological briefing, a new aeronautical meteorological briefing shall be obtained before continuation of the flight.

4.4.3 Deviating from ENR 1.1 para 4.4.1, the following flights for which an aeronautical meteorological briefing cannot be obtained due to the circumstances, are permitted if the requirements listed below are met:

4.4.3.1 Flights

- during SAR missions;
- during relief operations in case of natural disasters or particularly severe accidents and urgent emergency aid;

- for air defence purposes (security flights);
- for which, after they have been commenced, a change of the route of flight, a different aerodrome of destination or alternate aerodrome are required due to a deterioration of weather conditions, for safety reasons or in response to an official instruction;
- for medium and long-range air transport missions

if

- the feasibility of the flight has been established on the basis of briefing documents available, or
- the minimum weather conditions required are obviously prevailing, or
- the weather information required can be obtained through other channels.

Supplementary regulations shall be determined by the major command / command / comparable authorities if required.

4.4.3.2 Helicopter flights, if required for tactical operations.

The applicable regulations for helicopters shall be determined by the Staffs of the Services of the Federal Armed Forces.

Seite absichtlich leer gelassen

Page intentionally left blank