

GEN 1.2 Einflug, Überflug und Ausflug militärischer Luftfahrzeuge Entry, Transit and Departure of Military Aircraft

1. Allgemeine Bestimmungen

- 1.1 Militärluftfahrzeuge fremder Nationen, die in die Bundesrepublik einfliegen (landen) oder sie überfliegen, benötigen dazu eine Genehmigung (Military Diplomatic Clearance).

Genehmigungen können erteilt werden als

- Einzelgenehmigung, gültig für einen oder mehrere Tage (Military Diplomatic Clearance, MDC) oder als
- Dauergenehmigung, gültig für ein Jahr (Military Diplomatic Clearance Permanent, MDC/PER)

- 1.2 Militärische Einfluggenehmigungen sind über die Botschaft (Militärattaché) des jeweiligen Staates bei BMVg FÜ S II 5 zu beantragen.

- 1.3 Anträge für Einzel- bzw. Dauergenehmigung müssen spätestens 5 Arbeitstage vor dem beabsichtigten Flug bei BMVg FÜ S II 5 vorliegen.

- 1.4 Für den Transport gefährlicher Güter mit militärischen Luftfahrzeugen ist grundsätzlich eine Einzelgenehmigung zu beantragen. Die Anträge sind mindestens 15 Arbeitstage vor dem beabsichtigten Termin bei BMVg FÜ S II 5 vorzulegen.

Anmerkung:

Die „Richtlinie für die Beförderung gefährlicher Güter mit militärischen Luftfahrzeugen“ ist im Teil GEN 1.4 veröffentlicht.

- 1.5 Tiefflüge (Flüge unterhalb 2000 ft AGL) ausländischer militärischer Luftfahrzeuge bedürfen einer besonderen Zustimmung. Diese ist ebenfalls über BMVg FÜ S II 5 mit Antrag einzuholen.

Für die Streitkräfte der Unterzeichnerstaaten des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut gilt für den Ausbildungsfugbetrieb diese besondere Zustimmung mit der Ausgabe der jährlichen Ein- und Überflugerlaubnis (MDC/PER) als erteilt, sofern es sich um Luftfahrzeuge handelt, die in der Bundesrepublik Deutschland stationiert sind.

2. Besondere Bestimmungen für Flüge östlich der Entflechtungslinie

- 2.1 Für den Einflug in die Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie nach Berlin ist immer eine Einzelgenehmigung bei BMVg FÜ S II 5 zu beantragen. Dauergenehmigungen haben in diesen Fällen keine Gültigkeit. Lediglich bei einem Überflug dieser Länder (ohne Landung) gelten auch die Dauerfluggenehmigungen.

- 2.2 Für den Einflug nach Berlin zum Besuch der diplomatischen Vertretungen ist für Nationen mit gültiger Dauerfluggenehmigung keine Einzelgenehmigung erforderlich.

1. General Provisions

- 1.1 Foreign military aircraft need a permit (military diplomatic clearance) to enter (land in) or to overfly the Federal Republic of Germany.

Permits may be granted as

- Individual permits, valid for one or several days (Military Diplomatic Clearance, MDC) or
- Permanent permits, valid for one year (Military Diplomatic Clearance Permanent, MDC/PER).

- 1.2 Military diplomatic clearances shall be obtained from FMOD Armed Forces Staff II 5 via the respective embassy (Military Attaché).

- 1.3 Requests for individual or permanent permits must be received by FMOD Armed Forces Staff II 5 no later than 5 working days prior to the intended flight.

- 1.4 To transport dangerous goods with military aircraft, an individual permit shall on principle be obtained. The requests shall be submitted to FMOD Armed Forces Staff II 5 no later than 15 working days prior to the intended date.

Note:

The "Regulations for the Transportation of Dangerous Goods by Military Aircraft" have been published in GEN 1.4.

- 1.5 Low level flights (flights below 2000 ft AGL) of foreign military aircraft require a special permit. This shall also be obtained from FMOD Armed Forces Staff II 5 by means of a request.

For training flight operations, this special permit is considered to be granted to the signatory countries to the supplementary agreement to the NATO Status of Forces Agreement together with the annual entry / overflying permit (MDC/PER), provided that the aircraft concerned are stationed in the Federal Republic of Germany.

2. Special Provisions for Flights to the East of the Deconfliction Line

- 2.1 For entries into the Federal States of Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen and Berlin, individual permits shall always be obtained from FMOD Armed Forces Staff II 5. In these cases, permanent permits are not valid. It is only when overflying these Federal States (without landing) that permanent permits are valid.

- 2.2 Nations holding valid permanent flight permits do not need individual permits to enter Berlin in order to visit diplomatic representations.

2.3 Für militärische Flüge östlich der Entflechtungslinie sowie für die Nutzung zeitweilig reservierten Luftraums (TRA) gilt eine Antragsfrist von mindestens 5 Arbeitstagen vor dem beabsichtigten Einflug.

2.3 For military flights to the east of the deconfliction line and for the utilization of Temporary Reserved Airspaces (TRA), a deadline of at least 5 working days before the intended entry must be observed.

3. Ein- / Ausflugverfahren

3. Entry / Exit Procedures

3.1 Für Flüge militärischer Luftfahrzeuge, die die Staatsgrenzen der Bundesrepublik Deutschland überschreiten oder über der offenen See in den Bereichen der FIR Bremen, UIR Hannover oder UIR Rhein durchgeführt werden, ist spätestens eine Stunde vor der geplanten Startzeit ein Flugplan aufzugeben. Über die in den entsprechenden Flugsicherungsvorschriften geregelte Verteilung des Flugplanes hinaus, ist außer bei Flügen der Bundeswehr und der ständig in Deutschland stationierten Streitkräfte der Alliierten LwA Abt FIBtrbBw zu beteiligen. In Feld 18 des Flugplanes ist zusätzlich außer der Nummer der diplomatischen Einfluggenehmigung zusätzlich die Mindestflughöhe über Grund oder Wasser anzugeben.

3.1 Flights with military aircraft crossing the national borders of the Federal Republic of Germany or conducted above the open sea within the Bremen FIR, Hannover UIR or Rhein UIR require the filing of a flight plan not later than one hour prior to the planned takeoff time. In addition to the flight plan distribution required by the respective Air Traffic Services regulations, the GAFO MilFltOps shall also be informed, except for flights conducted by the Federal Armed Forces and by those allied forces permanently stationed in Germany. In addition to the number of the diplomatic clearance the minimum height above ground or water is to be entered in item 18 of the FPL.

Die Einfluggenehmigung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland gilt für alliierte Luftfahrzeuge des NATO-Kdo Bereiches Europa Nord (AFNORTH) mit der Annahme des Flugplanes als erteilt. Sonstige zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben von dieser Vorschrift unberührt.

With the acceptance of the flight plan, diplomatic clearance for entering the territory of the Federal Republic of Germany is granted for allied aircraft of the NATO Command Allied Forces North Europe (AFNORTH). Other intergovernmental agreements remain unaffected by this regulation.

3.2 Nicht ständig in Deutschland stationierte militärische Luftfahrzeuge, die nach Sichtflugregeln in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland einfliegen und zum Zeitpunkt des Grenzüberfluges nicht mit einer deutschen Flugverkehrskontrollstelle im Funkkontakt stehen, haben spätestens beim Einflug Sprechfunkkontakt mit einem CRC des Einsatzführungsdienstes der Luftwaffe in einer Flughöhe von mindestens 2000 ft AGL (sofern Wetterverhältnisse / Wolkenuntergrenze dieses zulassen) auf der Frequenz 363,100 MHz aufzunehmen und zwar

3.2 Military aircraft not permanently stationed in Germany which enter the territory of the Federal Republic of Germany accordance with VFR and having no radio contact with a German ATC unit when overflying the border shall establish radio contact with a CRC of the GAF Tactical Air Command and Control Service not later than the time of entry, at a minimum height of 2000 ft AGL (as far as weather conditions / ceiling permit) and on the frequency 363.100 MHz, as follows:

nördlich 51° N:

Primär CRC Erndtebrück (Rufzeichen LONESHIP),
alternativ CRC Schönwalde (Rufzeichen SUNRISE)
oder CRC Meßstetten (Rufzeichen SWEET APPLE).

north of 51° N

primarily with CRC Erndtebrück (callsign LONESHIP),
alternatively CRC Schönwalde (callsign SUNRISE)
or CRC Meßstetten (callsign SWEET APPLE).

südlich 51° N:

Primär CRC Meßstetten (Rufzeichen SWEET APPLE),
alternativ CRC Schönwalde (Rufzeichen SUNRISE)
oder CRC Erndtebrück (Rufzeichen LONESHIP).

south of 51° N

primarily with CRC Meßstetten (callsign SWEET APPLE),
alternatively CRC Schönwalde (callsign SUNRISE)
or CRC Erndtebrück (callsign LONESHIP).

Für die Dauer des Fluges ist Hörbereitschaft auf der Frequenz 363,100 MHz aufrecht zu halten, sofern nicht der Wechsel auf eine Frequenz der Flugsicherung oder eine andere Frequenz des Einsatzführungsdienstes erforderlich ist.

For the duration of the flight, listening watch is to be maintained on the 363.100 MHz frequency, as far as it is not required to change to an ATC frequency or to a different frequency of the Tactical Air Command and Control Service.

Das IFF / SIF-Gerät ist auf die von dem jeweiligen CRC zugewiesene Kennung zu schalten und auf seine Funktionsfähigkeit zu überprüfen. (Mode 2 ist grundsätzlich eingeschaltet).

The IFF / SIF equipment is to be set to the code allocated by the respective CRC and checked for proper function (Mode 2 to be set principally).

3.3 Bestand beim Einflug Funkkontakt mit einer Flugverkehrskontrollstelle sind die unter GEN 3.2 beschriebenen Verfahren beim Übergang vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln anzuwenden. Gleiches gilt nach einer Zwischenlandung auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland. Der Ausflug aus der Bundesrepublik Deutschland ist dem jeweiligen CRC zu melden.

3.3 If, upon entry, radio contact exists with an ATC unit, or after an intermediate landing on an aerodrome in the Federal Republic of Germany, these procedures have to be applied accordingly when visual flight is commenced.

Exit from the territory of the Federal Republic of Germany is to be transmitted to the respective CRC.

3.4 Sollte der Funkkontakt zu einem CRC des Einsatzführungsdienstes nicht zustande kommen, kann in die Bundesrepublik Deutschland eingeflogen werden, sofern nach Beendigung des Fluges die Durchführung fernschriftlich an LwA Abt FIBtrbBw gemeldet wird, unter Angabe von:

- Rufzeichen und Anzahl der Luftfahrzeuge,
- Datum, Ein- und Ausflugzeit für den deutschen Luftraum,
- Heimatbasis des Luftfahrzeuges

4. IFF / SIF-Verfahren

Militärische Luftfahrzeuge haben bei Flügen über dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland das IFF /SIF-Gerät, sofern vorhanden, grundsätzlich eingeschaltet zu haben. Flüge oberhalb 5000 ft MSL / 2000 ft AGL (der höhere Wert ist maßgebend) dürfen nur mit funktionsfähigem IFF / SIF-Gerät mit Höhenkodierung (Modus C) durchgeführt werden.

Ausnahmen:

- Im engen Verbandflug hat nur ein Luftfahrzeug die Mode 3 Kennung abzustrahlen,
- Im Rahmen von Übungen kann aus taktischen Erwägungen das Abschalten der IFF / SIF-Abstrahlung befohlen werden. Dieses Verfahren ist in der Übungsbefehlsgebung festzulegen und vorab durch die übungsausrichtende HöhKdoBeh / KdoBeh bei LwA Abt FIBtrbBw unter Angabe von Übungsraum, Zeit sowie Zahl und Muster der beteiligten Luftfahrzeuge zu beantragen.

4.1 IFR-Flüge und kontrollierte VFR-Flüge

Die Schaltung des IFF / SIF-Gerätes hat gemäß den Anweisungen der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle zu erfolgen.

4.2 Unkontrollierte VFR-Flüge am Tage

Das IFF / SIF-Gerät ist (sofern vorhanden) wie folgt zu schalten:

Modus 2:	Ein
Höhenkodierung (Mode C):	Ein
Modus 3:	Ein, Kennung 0033

Im Rahmen von Übungen können anstatt der obigen Modus 3-Kennung auch die Kennungen gemäß Übungsbefehl verwendet werden.

4.3 Transponder Mandatory Zone (TMZ)

Zur Erhöhung der Flugsicherheit werden im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland in der Umgebung von ausgesuchten Zivilflugplätzen so genannte TMZ eingerichtet. In diesen Lufträumen ist die Abstrahlung eines Sekundär-codes (Mode 3A 7000) mit Höhenübermittlung zwingend vorgeschrieben. Die militärischen Regelungen zur Transponderschaltung (z.B. 3 A/C 0033) bleiben hiervon unberührt. Ausnahmen zu dieser generellen Vorschrift können von der zuständigen Flugsicherungsstelle zugelassen werden.

3.4 If radio contact with a CRC of the Tactical Air Command and Control Service cannot be established, entry into FRG territory is permitted, provided that, immediately after completion of the flight, execution is reported by teletype message to the GAFO MilFitOps, stating:

- callsign and number of aircraft,
- date, time of entry and time of exit for German airspace,
- parent base of aircraft.

4. IFF / SIF Procedures

When flying over the territory of the Federal Republic of Germany, military aircraft shall keep their IFF / SIF equipment constantly switched on (if installed). Flights above an altitude of 5000 ft MSL / 2000 ft AGL (the higher value being relevant) may only be conducted with serviceable altitude-coded IFF / SIF equipment (mode C).

Exceptions:

- In close-formation flight, only one aircraft shall transmit Mode 3,
- During exercises, switching-off of the IFF / SIF equipment may be ordered for tactical reasons. This procedure shall be laid down in the relevant exercise orders, and the major command / command organizing the exercise shall make an appropriate advance request to the GAFO MilFitOps, specifying the area and time of the exercise and the number and types of aircraft involved.

4.1 IFR Flights and Controlled VFR Flights

The IFF / SIF equipment shall be set in accordance with the instructions given by the responsible ATC unit.

4.2 Uncontrolled VFR Flights by Day

The IFF / SIF equipment (if installed) shall be set as follows:

Mode 2:	On
Altitude coding (mode C):	On
Mode 3:	On, squawk 0033

During exercises, the equipment may be set to squawks laid down in the relevant exercise orders instead of the above mentioned mode 3 squawk.

4.3 Transponder Mandatory Zone (TMZ)

To increase flight safety, so-called TMZs will be established in the airspace of the Federal Republic of Germany in the vicinity of selected civil aerodromes. In these airspaces, the transmission of a secondary code (Mode 3A 7000) that includes altitude information is mandatory. The military regulations about transponder settings (e.g. 3 A/C 0033) will not be affected by this. Exceptions to this general provision may be granted by the competent air traffic control unit.

5. Rückrufverfahren Brass Monkey

5.1 Zweck und Geltungsbereich

Das Rückrufverfahren Brass Monkey soll Verletzungen des Luftraumes von Österreich und der Schweiz durch Luftfahrzeuge der Bundeswehr oder der alliierten Streitkräfte verhindern.

Brass Monkey ist ein Verfahren im Frieden, das von den Stellungen des Einsatzführungsdienstes eingeleitet wird und für alle Luftfahrzeuge der Bundeswehr und der alliierten Streitkräfte im deutschen Luftraum Gültigkeit hat.

5.2 Verfahren am Boden

5.2.1 Alle Stellungen des Einsatzführungsdienstes sind befugt und angewiesen, das Rückrufverfahren „Brass Monkey“ auf allen zugewiesenen Frequenzen und der Notfrequenz einzuleiten, wenn

- ein militärisches Luftfahrzeug im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland sich ohne Einfluggenehmigung im direkten Anflug auf die EL oder Grenzabstandslinie befindet;
- ein militärisches Luftfahrzeug ohne entsprechende Genehmigung im Luftraum südlich der Grenzabstandslinie entdeckt wird;
- die Gefahr besteht, dass ein militärisches Luftfahrzeug die Grenzen zu Österreich oder der Schweiz verletzen könnte.

5.2.2 Zur genaueren Ansprache des Luftfahrzeuges werden zusätzlich zum Codewort alle erkennbaren Flugdaten wie z.B. Flugfläche, Kurs, Fluggeschwindigkeit und IFF / SIF Modus / Code gesendet.

5.2.3 Der Ruf wird mindestens dreimal gesendet und ggf. so lange wiederholt, bis das betroffene Luftfahrzeug in der gem. GEN 1.2 Abs. 5.3 vorgeschriebenen Weise reagiert. Gleichzeitig nutzen die Stellungen des Einsatzführungsdienstes alle vorhandenen Möglichkeiten, einschließlich Sichtidentifizierung durch Abfangjäger, zur Identifizierung des Luftfahrzeuges.

5.2.4 Das Rückrufverfahren wird durch dreimaliges Senden eines Funkspruches mit dem Inhalt „Rufzeichen der Stellung, Cancels Brass Monkey“ beendet.

5.3 Verfahren in der Luft

5.3.1 Luftfahrzeugbesatzungen, die einen Brass Monkey - Ruf empfangen, stellen sofort mit allen verfügbaren Mitteln ihre Position fest und überprüfen ihre Navigationseinrichtungen.

5.3.2 Bestehen Zweifel über die eigene Position, hat die Luftfahrzeugbesatzung

- ihr IFF / SIF-Gerät auf „squawk flash“ (Ident) zu schalten;
- so schnell wie möglich einen Kurs einzunehmen, der im rechten Winkel von der Grenze wegführt;
- diesen Kurs so lange beizubehalten, bis die eigene Position durch Rückfrage bei einer Stellung des Einsatzführungsdienstes bzw. Flugverkehrskontrollstelle bestätigt wird oder der Rückruf aufgehoben wird.

5. Brass Monkey Recall Procedure

5.1 Purpose and Scope

The Brass Monkey recall procedure is to prevent violations of the airspaces of Austria and Switzerland by Bundeswehr and allied aircraft.

Brass Monkey is a peacetime procedure which is initiated by the units of the Tactical Air Command and Control Service and is applicable to all Bundeswehr and allied aircraft in the German airspace.

5.2 Procedures to be applied on the Ground

5.2.1 All units of the Tactical Air Command and Control Service are authorized and under order to initiate the Brass Monkey recall procedure on all frequencies assigned and on the emergency frequency whenever

- a military aircraft in the airspace of the Federal Republic of Germany is directly approaching the deconfliction line or the off-border line without appropriate entry permission;
- a military aircraft not having appropriate permission is detected in the airspace south of the off-border line;
- there is a risk that a military aircraft might violate the borders of Austria or Switzerland.

5.2.2 To address the aircraft more specifically, all identifiable flight data, as for example flight level, course, airspeed and the IFF / SIF Mode / Code are transmitted.

5.2.3 The call is transmitted at least three times and repeated, if necessary, until the aircraft affected reacts in the manner described in GEN 1.2 para 5.3. At the same time, the units of the Tactical Air Command and Control Service utilize all means available, including visual identification by interceptors, to identify the aircraft.

5.2.4 The recall procedure is terminated by transmitting three times a radio message with the following contents: call sign of the air defense radar unit, cancels Brass Monkey.

5.3 Procedures to be applied by the Aircrews

5.3.1 Aircrews that receive a Brass Monkey message shall immediately determine their position making use of all means available and check their navigation systems.

5.3.2 If doubt exists as to their position, the aircrews shall

- set their IFF / SIF equipment to “squawk flash” (Ident);
- assume a course leading away from the border as quickly as possible and at right angles;
- hold this course until their position has been confirmed by calling a unit of the Tactical Air Command and Control Service and / or an ATC unit or the recall has been cancelled.

5.3.3 Besteht Gewissheit für die Luftfahrzeugbesatzung, dass sie selbst mit ihrem Luftfahrzeug der Einleitungsgrund für das Rückrufverfahren Brass Monkey waren, so hat sie auch nach der Regelung gem. GEN 1.2 Abs. 5.3.2 zu verfahren.

5.3.4 Sofern sich die Luftfahrzeugbesatzung nicht auf einem Standardabflugverfahren, in einer Warterunde oder einem festgelegten Instrumentenanflugverfahren befindet, sind die Regelungen gem. GEN 1.2 Abs. 5.3.1 und 5.3.2 auch auf einem Flug nach Instrumentenflugregeln anzuwenden, wenn kein positiver Funkkontakt mit einer Flugverkehrskontrollstelle bzw. Stellung des Einsatzführungsdienstes besteht.

5.3.5 Befindet sich das Luftfahrzeug auf einem IFR-Flug oder einem VFR-Flug im Luftraum der Klasse C, sind mit der Durchführung der Maßnahmen gem. GEN 1.2 Abs. 5.3.2 Abweichungen von einer koordinierten Flugstrecke verbunden.

In diesem Fall hat die Luftfahrzeugbesatzung zusätzlich

- das IFF / SIF-Gerät auf Modus 3 Code 7600 zu schalten, bis sie Funkkontakt zu einer Flugverkehrskontrollstelle bzw. Stellung des Einsatzführungsdienstes hergestellt hat und dabei
- die für ihren Flug zuletzt genehmigte Höhe MSL / Flugfläche bis zu einer neu erteilten Anweisung nicht zu verlassen (Ausnahme: Unterschreiten der Mindestsicherheitshöhe).

6. Überschallflüge im deutschen Luftraum

Alle Überschallflüge von nicht ständig in Deutschland stationierten Luftfahrzeugen ausländischer Streitkräfte sind im deutschen Luftraum untersagt.

Ausnahmen:

- Flüge zur Sicherung der Lufthoheit (A-Scramble) im Auftrag der entsprechenden NATO-Behörden.
- Nach Deutschland verlegte Luftfahrzeuge, für die Überschallflugbetrieb nach größeren technischen Instandsetzungsarbeiten aufgrund von unvorhergesehenen technischen Störungen erforderlich ist.

Sollte außergewöhnlicher militärischer Flugbetrieb Überschallflüge mit anderen militärischen Luftfahrzeugen erforderlich machen, ist ein Antrag auf Ausnahmegenehmigung mit entsprechender Begründung wenigstens 10 (zehn) Arbeitstage im voraus an LwA/Abt FIBtrbBw zu schicken.

5.3.3 If the aircrews are certain that they and their aircraft were the cause for initiation of the Brass Monkey recall procedure, they shall also adhere to the procedure set forth in GEN 1.2 para 5.2.3 above.

5.3.4 Unless the aircrews are undergoing a standard departure procedure, flying a holding pattern or an established instrument approach procedure, the procedures set forth in GEN 1.2 paras 5.3.1 and 5.3.2 shall also be applied during an IFR flight, if no positive radio contact with an ATC unit and / or unit of the Tactical Air Command and Control Service exists.

5.3.5 If the aircraft are on an IFR or a VFR flight in class C airspace, the application of the procedures set forth in GEN 1.2 para 5.3.2 require deviations from a coordinated flying route of flight.

In this event, the aircrews shall, in addition

- set the IFF / SIF equipment to Mode 3 Code 7600 until they have established radio contact with an ATC unit or unit of the Tactical Air Command and Control Service and, in the process,
- shall not leave their last cleared altitude / flight level pending new instructions (exception: flights below the minimum safe height altitude).

6. Supersonic Flights within German Airspace

All supersonic flights by foreign military aircraft not permanently stationed in Germany are prohibited within German airspace.

Exceptions:

- Air Policing Flights (A-Scramble) tasked by appropriate NATO-Agencies.
- Aircraft on deployment to Germany requiring supersonic run after major technical repair work due to unscheduled technical malfunction.

Should exceptional military flying operations require supersonic flights by other military aircraft, a waiver request with appropriate justification has to be forwarded to GAFO MilFltOps minimum of 10 (ten) working days in advance.

7. Flugbetrieb ausländischer ULfz / ULfz-Systeme im Luftraum über der Bundesrepublik Deutschland

Bis zu einer Regelung z.B. im Rahmen eines STANAG ist der Flugbetrieb ausländischer zulassungspflichtiger ULfz / ULfz-Systeme mit militärischer Betriebserlaubnis grundsätzlich nur in Luftsperrgebieten oder Gebieten mit Flugbeschränkung zugelassen. Zwingende Voraussetzung ist dabei der Nachweis der Feststellung, dass das unbeabsichtigte Verlassen des vorgesehenen Einsatzbereiches zuverlässig verhindert wird. Der Nachweis muss inhaltlich der Lufttüchtigkeitsforderung (LFT)1550-001 entsprechen. Anträge auf Prüfung eines Nachweises sind dem BMVg Fü L III 4 vorzulegen.

Über den Betrieb ausländischer nicht zulassungspflichtiger ULfz / ULfz-Systeme¹ entscheidet BMVg Fü L III 4 auf Antrag.

ULfz mit einem Abfluggewicht bis 25 kg, die im Sichtbereich des Bedieners betrieben werden, können nach Vorlage der ausländischen militärischen Betriebserlaubnis (z.B. Kennblatt inkl. Freigabekriterien der ausländischen Behörde) auf Antrag bei BMVg Fü L III 4 auch außerhalb eines Luftsperrgebietes oder außerhalb von Gebieten mit Flugbeschränkung betrieben werden.

Ausländische ULfz-Führerinnen bzw. ULfz-Führer müssen im Besitz eines gültigen Befähigungsnachweises oder einer gültigen Erlaubnis / Berechtigung sein. Diese Dokumente müssen hinsichtlich der Anforderungen für den Erwerb vergleichbar mit denen der ZDv 19/13 (zE) VS-NFD „Zulassungsordnung für Führer und Führerinnen unbemannter Luftfahrzeuge der Bundeswehr“ sein.

7. Flight Operations of Foreign Unmanned Aerial Vehicles / Systems within the Airspace above the Federal Republic of Germany

Pending a regulation, e.g. within the framework of a STANAG, in principle flight operations of foreign unmanned aerial vehicles / systems subject to certification with a military operating licence are only admissible within prohibited or restricted areas. As a mandatory prerequisite for such operations it must be demonstrated that the vehicles / systems cannot inadvertently leave the intended operating area.

This demonstration must meet the airworthiness requirements 1550-001.

Requests for checking a demonstration shall be submitted to FMOD Air Staff III 4.

Decisions about the flights of foreign unmanned aerial vehicles / systems not subject to certification¹ are taken by FMOD Air Staff III 4 on request.

Unmanned aerial vehicles with a take-off weight until 25 kg flying within sight of the operator may also be operated outside prohibited or restricted areas, provided that their foreign military operating licence (e.g. type certificate data sheet, including clearance criteria of the competent foreign authority) has been submitted and that a request to this effect has been approved by FMOD Air Staff III 4.

Foreign operators of unmanned aerial vehicles must hold a valid certificate of qualification or a valid licence / rating.

In terms of the demands made to obtain them, these documents must be comparable to those of the ZDv 19/13 (zE) VS-NFD "Zulassungsordnung für Führer und Führerinnen unbemannter Luftfahrzeuge der Bundeswehr" (Joint Service Regulation 19/13 for operators of unmanned aerial vehicles of the Bundeswehr).

¹ Grundsätzlich sind alle ULfz mit einem Abfluggewicht unter 5 kg sowie ULfz der Kategorie 1 nicht zulassungspflichtig.

¹ On principle, all unmanned vehicles with a take-off weight of less than 5 kg and unmanned aerial vehicles falling into category 1 are not subject to certification.