

GEN 3.4 Fernmeldedienste Communication Services

1. Fester Flugfernmeldedienst

1. Aeronautical Fixed Telecommunication Service

1.1 Allgemeines

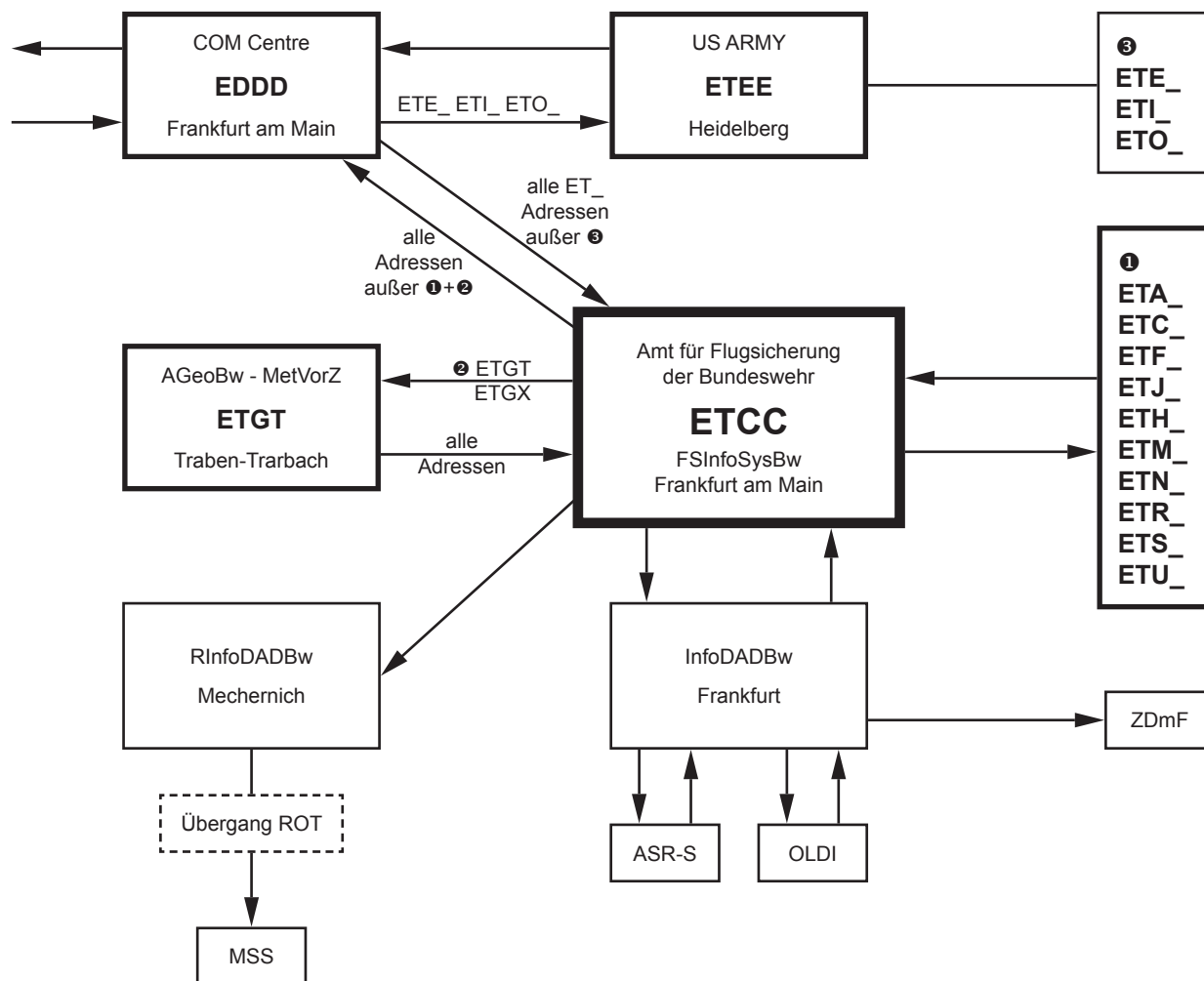
1.1 General

Der feste Flugfernmeldedienst wird, soweit die Übermittlung von AFS-Meldungen betroffen ist, über das Flugsicherungs-Informationssystem der Bundeswehr (FSInfoSysBw) durchgeführt.
 Das FSInfoSysBw ist das zentrale Kommunikation und Informationssystem für die militärische Flugsicherung und gleichzeitig ein Bindeglied zum Austausch und Verarbeitung von Flugsicherungsdaten im nationalen und internationalen Rahmen.

The Aeronautical Fixed Telecommunication Service, as far as the transmission of AFS messages is concerned, is performed via the ATC Information System of the Bundeswehr (FSInfoSysBw).
 The FSInfoSysBw is the central communication and information system of the military air traffic services and is used as a link for the exchange and processing of flight information data within national and international scope.

1.2 Leitwegplan

1.2 Routing Directory



2. Sprechfunkverfahren

siehe Luftfahrthandbuch Deutschland GEN 3.4 - 7

2. Radio Communication Procedures

see AIP Germany GEN 3.4 - 7

3. Zusätzliche militärische Sprechfunkverfahren

3. Additional Military Radio Communication Procedures

3.1 Allgemeines

Zusätzlich zu den in NfL veröffentlichten Sprechfunkverfahren werden in der Militärluftfahrt folgende Sprechfunkverfahren gemäß BesAnMilFS 2-100 „Flugverkehrskontrolldienst“ verwendet.

3.1 General

In addition to the Radiotelephony Procedures published in NfL the following Radiotelephony Procedures are used in military aviation according to BesAnMilFS 2-100 "Flugverkehrskontrolldienst".

3.2 Bordgestützte Instrumentenanflüge NDB / TACAN / ILS / IAA / ARA / GPS

3.2 Pilot Interpreted Instrument Approaches NDB / TACAN / ILS / IAA / ARA / GPS

3.2.1 Erster Anruf

3.2.1 Initial Call

Aircraft station: (significant point) REQUEST (type of approach) APPROACH

Ground station: CLEARED TO (facility / identification)

G: CLIMB / DESCEND ALTITUDE (figures) FEET / FLIGHT LEVEL (figures)

G: MAINTAIN (level) EXPECT APPROACH CLEARANCE AT (time) / NO DELAY EXPECTED

A: CLEARED TO (facility / identification) MAINTAINING / CLIMBING ALTITUDE (figures) FEET / FLIGHT LEVEL (figures) NO DELAY EXPECTED

G: MINIMUM FOR THIS APPROACH (values)

G: REQUEST TYPE OF LANDING

- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -

3.2.2 Platzwetter

3.2.2 Local Meteorological Conditions

A: REQUEST WEATHER

G: (name of aerodrome) WEATHER (weather data) RUNWAY IN USE (designator)

G: REVISED QNH (figures)

- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -

3.2.2.1 Informationen über Platzwetter, Pistenzustand und Landeminimum

3.2.2.1 Information about local meteorological conditions, runway status and landing minima

G: (name of aerodrome) WEATHER (details) RUNWAY IN USE (designator) RUNWAY (condition) BRAKING ACTION (number / description) MINIMUM FOR THIS APPROACH : DECISION ALTITUDE / MINIMUM DESCENT ALTITUDE (numbers) FEET

Wenn die örtlichen meteorologischen Bedingungen unter den veröffentlichten Minima sind, ist der Luftfahrzeugführer beim Einleitungsanruf darauf hinzuweisen

If the local meteorological conditions are below the established minima, the ATC officer shall advise the pilot upon initial contact

- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -

G: WEATHER AT (name of aerodrome) BELOW ASR / PAR MINIMA Ceiling (figures) FEET VISIBILITY (figures) METER REQUEST INTENTIONS

3.2.3 Art des Anfluges

3.2.3.1 NDB-Anflug

- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -

3.2.3.2 TACAN-Anflug

- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -

3.2.3.3 Internal Aids- / Airborne Radar-Anflug (IAA / ARA)

- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -

3.2.3.4 RNAV/GPS-Anflug

- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -

3.2.4 Fehlanflug

- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -

3.2.3 Type of Approach

3.2.3.1 NDB Approach

G: CLEARED FOR NDB APPROACH RUNWAY (designator)
REPORT HIGH CONE / BEACON OUTBOUND

A: HIGH CONE / BEACON OUTBOUND

G: REPORT LOW CONE / BEACON INBOUND GEAR DOWN

A: LOW CONE / BEACON INBOUND GEAR DOWN

G: WIND (direction) DEGREES (speed) KNOTS RUNWAY
(designator) CLEARED (type of landing)

3.2.3.2 TACAN Approach

G: CLEARED FOR TACAN APPROACH RUNWAY (designa-
tor) REPORT PASSING INITIAL APPROACH FIX

A: PASSING INITIAL APPROACH FIX

G: REPORT FINAL APPROACH FIX GEAR DOWN

A: FINAL APPROACH FIX GEAR DOWN

G: WIND (direction) DEGREES (speed) KNOTS RUNWAY
(designator) CLEARED (type of landing)

3.2.3.3 Internal Aids / Airborne Radar Approach (IAA / ARA)

G: CLEARED AIRBORNE RADAR APPROACH / INTERNAL
AIDS APPROACH RUNWAY (designator) REPORT
PASSING INITIAL APPROACH FIX

A: PASSING INITIAL APPROACH FIX

G: REPORT GEAR DOWN

A: FINAL APPROACH FIX GEAR DOWN

G: WIND (direction) DEGREES (speed) KNOTS RUNWAY
(designator) CLEARED (type of landing)

3.2.3.4 RNAV/GPS Approach

G: CLEARED GPS APPROACH RUNWAY (designator) VIA
(IAF identification) REPORT PASSING IAF

A: PASSING (IAF identification)

G: REPORT FINAL APPROACH FIX, GEAR DOWN

3.2.4 Missed Approach

A: EXECUTING MISSED APPROACH

G: FOLLOW MISSED APPROACH PROCEDURE / CLIMB
ON HEADING (three figures) ALTITUDE (figures) FEET /
Flight Level (figures) REHOME (facility / IAF)

G: IF GOING AROUND CLIMB ALTITUDE (figures) FEET ON
HEADING (three figures) / EXECUTE (type of missed ap-
proach) MISSED APPROACH PROCEDURE

3.3 Radargeführte Instrumentenanflüge

3.3.1 Präzisionsanflug (IFR)

3.3.1.1 Erster Anruf

- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -

3.3.1.2 Gleitweganweisungen

- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -

3.3.1.3 Azimut- / Höhenkontrolle

- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -

3.3.1.4 Informationen über Entscheidungshöhe

- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -

3.3 Radar Vektored Instrument Approaches

3.3.1 Precision Approach (IFR)

3.3.1.1 Initial Call

A: PRECISION (aircraft call sign) HEADING (three figures)
ALTITUDE (figures) FEET

G: PRECISION READ YOU (figure) IDENTIFIED (position)
HOW DO YOU READ

A: READ YOU (figure)

G: DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS
UNLESS OTHERWISE INSTRUCTED

3.3.1.2 Glide path Advisories

G: (figures) MILES TO INTERCEPT GLIDE PATH

G: (figures) SECONDS TO INTERCEPT GLIDE PATH

G: APPROACHING GLIDE PATH

G: INTERCEPTING GLIDE PATH

G: START / COMMENCE DESCENT NOW

3.3.1.3 Azimuth- / Elevation Control

G: INTERCEPTING / ON CENTRE LINE

G: HEADING IS GOOD

G: SLIGHTLY LEFT / LEFT / FAR LEFT (RIGHT) OF CENTRE
LINE TURN RIGHT / LEFT HEADING (three figures) / TURN
LEFT / RIGHT (figures) DEGREES

G: CORRECTING SLOWLY / RAPIDLY TO CENTRE LINE

G: ON GLIDE PATH

G: RATE OF DESCENT IS GOOD

G: SLIGHTLY BELOW / BELOW / FAR BELOW (ABOVE)
GLIDE PATH ADJUST RATE OF DESCENT

G: CORRECTING SLOWLY / RAPIDLY TO GLIDE PATH

G: BACK ON GLIDE PATH RESUME NORMAL RATE OF
DESCENT

G: ON FINAL

G: TRANSMISSION BREAK

G: WIND (direction) DEGREES (speed) KNOTS RUNWAY
(designator) CHECK / CONFIRM GEAR DOWN (if not re-
ported before) CLEARED (type of landing) ACKNOWLEDGE

3.3.1.4 Information about Decision Altitude

G: APPROACHING DECISION ALTITUDE

G: DECISION ALTITUDE NOW REPORT VISUAL
or

G: DECISION ALTITUDE NOW CONTINUE VISUALLY OR
GO AROUND
or

G: DECISION ALTITUDE NOW REPORT RUNWAY (LIGHTS)
IN SIGHT

3.3.1.5 Anflugabbruch

- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -

3.3.2 Präzisionsanflug (VFR)

3.3.2.1 Erster Anruf

L: PRÄZISIONSENDANFLUG (Funkrufzeichen des Luftfahrzeuges) STEUERKURS (drei Zahlen) FLUGHÖHE (Zahlen) FUSS

B: PRÄZISIONSENDANFLUG VERSTEHE SIE (Zahl) IDENTIFIZIERT (Position) WIE VERSTEHEN SIE MICH

L: VERSTEHE SIE (Zahl)

B: SETZEN SIE FLUG NACH VFR FORT, BLEIBEN SIE IN VMC, FALLS NICHT MÖGLICH MELDEN SIE

B: ALLE STEUERKURS- UND GLEITWEGANWEISUNGEN SIND EMPFEHLUNGEN UND NICHT ZU BESTÄTIGEN ES SEI DENN SIE WERDEN DAZU AUFGEFORDERT

3.3.2.2 Gleitweganweisungen

B: (Zahl(en)) MEILEN BIS ZUM GLEITWEG

B: (Zahl(en)) SEKUNDEN BIS ZUM GLEITWEG

B: SIE NÄHERN SICH DEM GLEITWEG

B: ERREICHEN DES GLEITWEGS

B: BEGINNEN SIE MIT DEM SINKFLUG JETZT

3.3.2.3 Azimut- / Höhenkontrolle

B: SIE NÄHERN SICH / AUF DER ANFLUGGRUNDLINIE

B: STEUERKURS IST GUT

B: LEICHT LINKS / LINKS / WEIT LINKS (RECHTS) DER ANFLUGGRUNDLINIE, DREHEN SIE NACH RECHTS / LINKS STEUERKURS (drei Zahlen) / DREHEN SIE NACH LINKS / RECHTS (Zahlen) GRAD

B: LANGSAME / SCHNELLE KORREKTUR ZUR ANFLUGGRUNDLINIE

B: AUF DEM GLEITWEG

B: SINKRATE IST GUT

3.3.1.5 Discontinuance of Approach

G: MAINTAIN ALTITUDE (figures) FEET / CLIMB ALTITUDE (figures) FEET (reason)

G: GO AROUND (reason) (further instructions)

G: BREAK OFF TO THE LEFT / RIGHT (reason)

G: NEGATIVE LANDING CLEARANCE (instructions)

G: RUNWAY (designator) UNUSABLE (reason) (instructions)

G: IDENTIFICATION LOST IF RUNWAY NOT IN SIGHT (instructions)

G: CLIMB ALTITUDE (figures) FEET FLY HEADING (three figures) AND CONTACT RADAR FOR FURTHER INSTRUCTIONS ON (frequency / channel)

G: IF GOING AROUND CLIMB ALTITUDE (figures) FEET HEADING (three figures) / EXECUTE MISSED APPROACH PROCEDURE (instructions)

3.3.2 Precision Approach (VFR)

3.3.2.1 Initial Call

A: PRECISION (aircraft call sign) HEADING (three figures) ALTITUDE (figures) FEET

G: PRECISION READ YOU (figure) IDENTIFIED (position) HOW DO YOU READ

A: READ YOU (figure)

G: CONTINUE VFR, MAINTAIN VMC IF UNABLE ADVICE

G: ALL HEADING AND GLIDE PATH INSTRUCTIONS ARE OPTIONS AND NEED NOT TO BE ACKNOWLEDGED UNLESS OTHERWISE INSTRUCTED

3.3.2.2 Glide path Advisories

G: (figures) MILES TO INTERCEPT GLIDE PATH

G: (figures) SECONDS TO INTERCEPT GLIDE PATH

G: APPROACHING GLIDE PATH

G: INTERCEPTING GLIDE PATH

G: START / COMMENCE DESCENT NOW

3.3.2.3 Azimuth- / Elevation Control

G: INTERCEPTING / ON CENTRE LINE

G: HEADING IS GOOD

G: SLIGHTLY LEFT / LEFT / FAR LEFT (RIGHT) OF CENTRE LINE TURN RIGHT / LEFT HEADING (three figures) / TURN LEFT / RIGHT (figures) DEGREES

G: CORRECTING SLOWLY / RAPIDLY TO CENTRE LINE

G: ON GLIDE PATH

G: RATE OF DESCENT IS GOOD

B: LEICHT UNTERHALB / UNTERHALB / WEIT UNTER (ÜBER) DEM GLEITWEG, PASSEN SIE DIE SINKRATE AN	G: SLIGHTLY BELOW / BELOW / FAR BELOW (ABOVE) GLIDE PATH ADJUST RATE OF DESCENT
B: SIE KORRIGIEREN LANGSAM / SCHNELL ZURÜCK ZUM GLEITWEG	G: CORRECTING SLOWLY / RAPIDLY TO GLIDE PATH
B: ZURÜCK AUF DEM GLEITWEG, NEHMEN SIE DIE NORMALE SINKRATE AUF	G: BACK ON GLIDE PATH RESUME NORMAL RATE OF DESCENT
B: AUF DEM ENDANFLUG	G: ON FINAL
B: SENDEUNTERBRECHUNG	G: TRANSMISSION BREAK
B: WIND (Richtung) GRAD (Geschwindigkeit) KNOTEN PISTE (Bezeichnung) ÜBERPRÜFEN / BESTÄTIGEN SIE FAHRWERK AUSGEFAHREN (wenn vorher noch nicht gemeldet) LANDUNG FREI / FREI ZUM AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN ODER TIEFANFLUG, BESTÄTIGEN SIE	G: WIND (direction) DEGREES (speed) KNOTS RUNWAY (designator) CHECK / CONFIRM GEAR DOWN (if not reported before) CLEARED (type of landing) ACKNOWLEDGE
3.3.2.4 Informationen über die Beendigung des PAR-Anfluges (VFR)	3.3.2.4 Information about Termination of the PAR approach (VFR)
B: ERREICHEN DER ENTSCHEIDUNGSHÖHE	G: APPROACHING DECISION ALTITUDE
B: ENTSCHEIDUNGSHÖHE JETZT, PARANFLUG BEENDET, SETZEN SIE IHREN ANFLUG FORT	G: DECISION ALTITUDE NOW, PAR APPROACH TERMINATED, CONTINUE APPROACH
3.3.2.5 Anflugabbruch	3.3.2.5 Discontinuance of Approach
B: HALTEN SIE FLUGHÖHE (Zahlen) FUSS / STEIGEN SIE AUF FLUGHÖHE (Zahlen) FUSS (Grund)	G: MAINTAIN ALTITUDE (figures) FEET / CLIMB ALTITUDE (figures) FEET (reason)
B: STARTEN SIE DURCH (Grund) (weitere Anweisungen)	G: GO AROUND (reason) (further instructions)
B: BRECHEN SIE DEN ANFLUG AB, DREHEN SIE NACH LINKS / RECHTS (Grund)	G: BREAK OFF TURN TO THE LEFT / RIGHT (reason)
B: STEIGEN SIE AUF FLUGHÖHE (Zahlen) FUSS STEUERKURS (drei Zahlen) UND RUFEN SIE RADAR / TURM FÜR WEITERE ANWEISUNGEN AUF (Frequenz / Kanal)	G: CLIMB ALTITUDE (figures) FEET ON HEADING (three figures) AND CONTACT RADAR / TOWER FOR FURTHER INSTRUCTIONS ON (frequency / channel)
3.3.3 Rundsichtradaranflug	3.3.3 Surveillance Radar Approach (SRA)
- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -	G: THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (designator) TERMINATING AT (distance) FROM TOUCHDOWN MINIMUM DESCENT ALTITUDE (figures) FEET CHECK YOUR MINIMA (if applicable)
	G: HEADING IS GOOD
	G: TURN LEFT / RIGHT HEADING (three figures)
	G: (distance / seconds) PRIOR TO DESCENT
	G: (distance) FROM TOUCHDOWN COMMENCE DESCENT NOW
3.3.3.1 Informationen über vorberechnete Flughöhen über NN	3.3.3.1 Information on Precalculated Altitudes
- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -	G: (distance) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE (figures) FEET
	G: APPROACHING MISSED APPROACH POINT
	G: MISSED APPROACH POINT NOW CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND
3.3.4 Anflug ohne Kreiselkompass (Fehlfunktion oder Ausfall)	3.3.4 No Gyro Approach (Malfunctioning or Failure)
- keine deutsche IFR-Sprechgruppe -	G: DISREGARD YOUR GYRO THIS WILL BE A NO GYRO RADAR APPROACH RUNWAY (designator)

3.3.4.1 Anweisungen für den Kurvenflug

- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -

3.3.4.1 Instructions for Turns

G: MAKE ALL TURNS STANDARD RATE START AND STOP ALL TURNS ON THE WORD NOW

G: TURN LEFT / RIGHT NOW

G: STOP TURN NOW

3.4 Weitere Informationen zur Unterstützung des Luftfahrzeugführers

- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -

3.4 Further Information to Support the Pilot

G: OVER APPROACH LIGHTS

G: OVER BEGINNING OF RUNWAY

G: OVER TOUCHDOWN NOW

3.5 Platzrundenanflug

Wenn das ankommende Luftfahrzeug einen Platzrundenanflug durchführen muss, hat die Anflugfreigabe geographische Informationen in Bezug auf die Piste zu enthalten, wie der Anflug nach Aufnahme der Sichtverbindung zum Flugplatz fortzusetzen ist.

- keine deutsche IFR-Sprechgruppe -

3.5 Circling Approach

If the approaching aircraft has to perform a circling approach, the approach clearance shall include geographical information relative to the runway that specifies how to continue the approach when visual contact with the aerodrome has been established.

G: CLEARED FOR (type of approach) RUNWAY (designator) FOLLOWED BY CIRCLING (geographical information, e.g. SOUTHEAST / NORTHWEST) OF THE FIELD TO RUNWAY (designator)

3.6 Luftfahrzeugfangeinrichtungen

3.6.1 Kabelfangeinrichtung

3.6.1.1 Informationen über den Betriebszustand

- keine deutsche IFR-Sprechgruppe -

Anmerkung:

Die Lage und Bezeichnung der gespannten Luftfahrzeugfangeinrichtung (Kabel 1, 2, 3, 4) ist dem Luftfahrzeugführer in Bezug auf die Schwelle/Pistenende, gerundet auf volle 100 Fuß, anzugeben.

Sollte, aufgrund einer Notlage eine Landung entgegengesetzt der aktuellen Betriebspiste (opposite landing) durchgeführt werden, so bleibt die Nummerierung gleich, jedoch ist dem Luftfahrzeugführer dann die zugehörige Nummer mit dem Zusatz „opposite“ durchzugeben.

- keine deutschen IFR-Sprechgruppen -

3.6 Aircraft Arresting Systems

3.6.1 Cable

3.6.1.1 Information about the operational status

G: CABLE NUMBER (figure(s)) INSTALLED (figures) FEET BEFORE/BEHIND THRESHOLD

Note:

The pilot shall be informed about the position and the number of the erected aircraft arresting system (cable 1, 2, 3, 4) relative to the threshold/end of runway. The distance shall be rounded to multiples of 100 feet.

If a landing should be performed in the direction opposite to that of the current runway in use due to an emergency situation (opposite landing), the numbering remains the same. However, the numbers transmitted to the pilot shall be followed by the word "opposite".

G: OPPOSITE CABLE NUMBER (figure) IS INSTALLED

3.6.1.2 Anforderung durch den Piloten während Start oder Landung

- keine deutsche IFR-Sprechgruppe -

3.6.1.2 Request of the pilot during take-off or landing

A: CABLE CABLE CABLE

3.7 Redewendungen

3.7.1 Allgemeines

Die nachstehenden Redewendungen werden im Sprechfunkverkehr mit militärischen Luftfahrzeugen verwendet, die Radar- bzw. Frequenzstörungen verursachen.

3.7.2 Rufzeichen

HOOTER
(auf Notfrequenz 243,0 MHz)

3.7 Phrases

3.7.1 General

The following phrases are used during voice communication with military aircraft causing radar resp. frequency interferences.

3.7.2 Call Sign

HOOTER
(on emergency frequency 243.0 MHz)

3.7.3 Redewendungen

- keine deutsche IFR-Sprechgruppe -
Nur elektronisches Stören der Radargeräte einstellen
- keine deutsche IFR-Sprechgruppe -
Nur Stören der Funkverbindung einstellen
- keine deutsche IFR-Sprechgruppe -
Nur mechanisches Stören der Radargeräte einstellen (Düppel)
- keine deutsche IFR-Sprechgruppe -
Jegliches Stören einstellen

3.8 Radarunterstützter Fluginformationsdienst (RAFIS)

3.8.1 Verfahrenssprechgruppen

- L:** ERBITTE RADARUNTERSTÜTZEN FLUGINFORMATIONSDIENST
- B:** ZUR IDENTIFIZIERUNG SQUAWK (vier Ziffern) QNH (Ziffern)
- B:** IDENTIFIZIERT (Position) RADARUNTERSTÜTZTER FLUG INFORMATIONSDIENST VERBLEIBEN SIE VMC
- B:** IDENTIFIZIERUNG VERLOREN FAHRE MIT FLUGINFORMATIONSDIENST FORT
- B:** RADARUNTERSTÜTZTER FLUGINFORMATIONSDIENST BEENDET
- keine deutsche IFR-Sprechgruppe -

3.8.2 Wetterinformationen

- B:** RADARBEOBSACHTETES GEWITTER (Ziffer) UHR ENTFERNUNG (Ziffer) MEILEN

3.9 Zusätzliche Verfahren

3.9.1 „Buddy-Buddy“ Betankung

- keine deutschen IFR - Sprechgruppen -

3.9.2 Einflug in das Nachttiefflugsystem (NLFS)

- keine deutsche IFR - Sprechgruppe -

3.9.3 Einflug TRA

- keine deutsche IFR - Sprechgruppe -

3.7.3 Phrases

- G:** EMERGENCY STRANGLE MUSIC
Cease non-communication electronic jamming only
- G:** EMERGENCY STRANGLE CHATTER
Cease communication jamming only
- G:** EMERGENCY STRANGLE STREAM
Cease dispensing of chaff only
- G:** EMERGENCY STRANGLE MUSIC CHATTER STREAM
Cease all active electronic counter measures

3.8 Radar Assisted Flight Information Service (RAFIS)

3.8.1 Phraseologies

- A:** REQUEST RADAR ASSISTED FLIGHT INFORMATION SERVICE
- G:** FOR IDENTIFICATION SQUAWK (four figures) QNH (figures)
- G:** IDENTIFIED (position) RADAR ASSISTED FLIGHT INFORMATION SERVICE MAINTAIN VMC
- G:** IDENTIFICATION LOST FLIGHT INFORMATION SERVICE ONLY
- G:** RADAR ASSISTED FLIGHT INFORMATION SERVICE TERMINATED
- G:** TRAFFIC (figures) O'CLOCK / BEARING RANGE (figures) MILES (direction of flight)

3.8.2 Weather Information

- G:** RADAR OBSERVED THUNDERSTORM (figures) O'CLOCK (figures) MILES

3.9 Additional Special Procedures

3.9.1 Buddy-Buddy refuelling

- A:** STARTING BUDDY-BUDDY REFUELLING IN ONE MINUTE
- A:** STARTING BUDDY-BUDDY REFUELLING NOW
- A:** TERMINATING BUDDY-BUDDY REFUELLING NOW

3.9.2 Entry into NLFS

- G:** DESCEND INTO NIGHT LOW FLYING SYSTEM, ATC SERVICE TERMINATED AT (time), CONTACT MONITOR ON (frequency / channel)

3.9.3 Entry into TRA

- G:** IFR CANCELLED AT (time), TRA OPERATION APPROVED, CONTACT TRAMON / TACCS ON (frequency)