

**EINGESCHRÄNKTES SPRECHFUNKZEUGNIS**  
**FÜR DEN BINNENFLUGFUNKDIENST**  
**(BFZ)**

I. **BEGRIFFSBESTIMMUNGEN; AUFZEICHNUNG DES FUNKTELEFONIEVERKEHRS, SPRACHEN FÜR FLUGSICHERUNGSZWECKE, MELDUNGSARTEN UND DEREN VORRANGFOLGE**

**BI 1 WAS IST EIN SNOWTAM**

- a) Ein Wetterbericht betreffend Schnee
- b) Ein Notam betreffend Schnee, Eis, etc. auf den Bewegungsflächen eines Flugplatzes
- c) Ein Notam betreffend Schnee, Eis, etc. in der Nähe von Flugplätzen
- d) Eine Vorhersage des Flugwetterdienstes über Schneefall bzw. Eisregen

**BI 2 WAS WIRD BEI EINER FUNKPEILUNG ERMITTELT**

- a) Eine Position bezogen auf ein NDB
- b) Eine Position bezogen auf ein VOR
- c) Die Richtung vom Peiler zum Sender
- d) Die Richtung vom Luftfahrzeug zur Pistenschwelle

**BI 3 WELCHE SPRACHEN SIND IM NORMALFALL IM FUNKSPRECHVERKEHR FÜR FLUGSICHERUNGSZWECKE anzuwenden**

- a) ausschließlich Englisch
- b) Die Sprachen, für die die verwendete Frequenz zugelassen ist
- c) Die Sprache der Luftfahrzeugfunkstelle
- d) Jede Sprache

**BI 4 WORAUS IST DIE ORTSKENNUNG EINES ÖSTERREICHISCHEN FLUGHAFENS ERSICHTLICH**

- a) Aus der AIP, Teil AD 3
- b) Aus der AIP, Teil GEN 2
- c) Aus der Verordnung "Luftverkehrsregeln"
- d) Aus der AIP, Teil ENR 2

**BI 5 EINE POSITIONSMELDUNG GEHÖRT ZUM BEGRIFF**

- a) Flugbetriebsmeldungen
- b) Flugsicherheitsmeldungen
- c) Peilfunkmeldungen
- d) Meldungen besonderer Art

**BI 6 EINE MELDUNG ÜBER DEN BETRIEB ODER DIE WARTUNG VON EINRICHTUNGEN, DIE FÜR DIE SICHERHEIT ODER REGELMÄSSIGKEIT DES FLUGBETRIEBES WICHTIG SIND, GEHÖRT ZUM BEGRIFF**

- a) Flugsicherheitsmeldungen
- b) Dringlichkeitsmeldungen
- c) Flugbetriebsmeldungen
- d) Wartungsmeldungen

**BI 7 WELCHE DER ANGEFÜHRTEN VORRANGFOLGEN IST RICHTIG**

- a) Position vor QDM
- b) Position vor Wettermeldung
- c) QDM vor Dringlichkeitsmeldung
- d) Freigabe vor QDM

**BI 8 WO KÖNNEN SIE ALS PILOT IN "NOTAMS" EINSICHT NEHMEN**

- a) bei der Wetterberatungsstelle
- b) bei der Obersten Zivilluftfahrtbehörde
- c) beim "AIS"
- d) beim Flughafen

**BI 9 WELCHE SPRACHE IST BEI ÖSTERREICHISCHEN FLUGPLATZKONTROLLSTELLEN ZULÄSSIG**

- a) nur Englisch
- b) nur Deutsch
- c) Deutsch und Englisch
- d) Englisch und Deutsch, sofern ersteres ausdrücklich erlaubt wird

**II. AUSFALL DER FUNKVERBINDUNG, SSR-CODES, POSITIONSMELDUNGEN, RUFZEICHENBILDUNG, FUNKTEST, ÜBERMITTLUNG VON ZAHLEN**

**BII 1 BEI EMPFÄNGERAUSFALL MUSS DER PILOT**

- a) Mit der Phrase "Blindübermittlung wegen Empfängerausfalls" auf der Notfrequenz seine Positionen absetzen
- b) Mit der Phrase "Blindübermittlung" auf der zuletzt verwendeten Frequenz seine Positionen absetzen
- c) Mit der Phrase "Blindübermittlung wegen Empfängerausfalls" auf der zuletzt verwendeten Frequenz seine Positionen absetzen und dies zweimal wiederholen
- d) Mit der Phrase "Blindübermittlung wegen Empfängerausfalls" auf der zuletzt verwendeten Frequenz seine Positionen absetzen und diese Meldungen zur Gänze wiederholen

**BII 2 SIE FLIEGEN VFR EINEN KONTROLLIERTEN FLUGPLATZ IN ÖSTERREICH AN. VOR ERHALT DER NOTWENDIGEN ANWEISUNGEN ZUM EINFLUG IN DIE CTR FÄLLT DIE SPRECHFUNKVERBINDUNG AUS. WAS SOLLEN SIE TUN**

- a) Ich schalte den Transponder auf 7600 und fliege anschließend in die CTR.
- b) Ich fliege in die CTR ein, schalte jedoch die Landescheinwerfer ein.
- c) Ich fliege in die CTR ein und mache einige Blindübermittlungen mit Positionsmeldung.
- d) Ich weiche nach Möglichkeit auf einen unkontrollierten Flugplatz aus.

**BII 3 DER SSR-CODE FÜR FUNKAUSFALL LAUTET**

- a) 7660
- b) 7500
- c) 7600
- d) 7700

**BII 4 DER SSR-CODE FÜR NOTZUSTAND LAUTET**

- a) 7500
- b) 7770
- c) 7700
- d) 7777

BII 5 DER SSR-CODE FÜR ENTFÜHRUNG LAUTET

- a) 7650
- b) 7500
- c) 7600
- d) 7700

BII 6 WELCHEN SSR CODE KÖNNEN SIE AUF IHREM TRANSPONDER NICHT RASTEN

- a) 0000
- b) 3333
- c) 7777
- d) 8888

BII 7 DER PILOT EINES SICHTFLUGES SOLL, SOFERN KEIN CODE ZUGEWIESEN WURDE, FOLGENDEN CODE SCHALTEN, WENN DER TRANSPONDER EINGESCHALTET IST

- a) 7000
- b) 7700
- c) 7770
- d) 7777

**BII 8 DIE ERSTEN MELDUNGSTEILE EINER POSITIONSMELDUNG LAUTEN**

- a) Position und Überflugszeit
- b) Rufzeichen des Luftfahrzeuges und Überflugszeit
- c) Rufzeichen des Luftfahrzeuges und Position
- d) Position und Flughöhe

**BII 9 EIN PILOT, DER NACH DEN SICHTFLUGREGELN FLIEGT, HAT POSITIONEN WIE FOLGT ANZUGEBEN**

- a) Nur in Bezug auf geographische Orte
- b) Nur in Bezug auf geographische Orte und Flugplätze
- c) Primär in Bezug auf Funkhilfen
- d) Sowohl in Bezug auf geographische Orte und Flugplätze als auch auf Funkhilfen

**BII 10 NACHSTEHENDE VOLLE RUFZEICHEN FÜR ÖSTERREICHISCHE LUFTFAHRZEUGE SIND MÖGLICH**

- a) CESSNA EBAK      DIMONA E1234      AUSTRIAN 241
- b) OEBAK              DIMONA OE1234      AUSTRIAN LDA
- c) CESSNA OEBAK      OE1234              AUSTRIAN OELDA
- d) OEBAK              0234                  AUSTRIAN DA

**BII 11 NACHSTEHENDE ABGEKÜRZTE RUFZEICHEN FÜR ÖSTERREICHISCHE LUFTFAHRZEUGE SIND MÖGLICH**

- |                                     |               |             |   |
|-------------------------------------|---------------|-------------|---|
| <input type="checkbox"/>            | a) OEBAK      | DIMONA OE34 | AUSTRIAN 241                                  |
| <input type="checkbox"/>            | b) OEK        | OE34        | AUSTRIAN 24                                   |
| <input type="checkbox"/>            | c) CESSNA AK  | DIMONA 34   | AUSTRIAN 41                                   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | d) CESSNA BAK | 034         | AUSTRIAN mit Streckennummer<br>nicht zulässig |

**BII 12 BEIM ERSTANRUF IST DIE VERWENDUNG EINES ABGEKÜRZTEN RUFZEICHENS ZULÄSSIG**

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/>            | a) Ja                                      |
| <input type="checkbox"/>            | b) Ja, wenn kein anderer Sprechfunkverkehr |
| <input type="checkbox"/>            | c) Nur bei einer Flugplatzkontrollstelle   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | d) Nein                                    |

**BII 13 DIE RICHTIGEN RUFZEICHEN FÜR NACHFOLGENDE BODENFUNKSTELLEN LAUTEN**

- |                                     | Flugplatzkontrollstelle<br>mit Radar | Anflugkontrollstelle<br>mit Radar | Bezirkskontrollstelle<br>mit Radar |
|-------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | a) TURM/TOWER                        | RADAR/RADAR                       | CONTROL/CONTROL                    |
| <input type="checkbox"/>            | b) RADAR/RADAR                       | RADAR/RADAR                       | RADAR/RADAR                        |
| <input checked="" type="checkbox"/> | c) TURM/TOWER                        | RADAR/RADAR                       | RADAR/RADAR                        |
| <input type="checkbox"/>            | d) TURM/TOWER                        | ANFLUG/APPROACH<br>RADARCONTROL   | RADARKONTROLLE                     |

**BII 14 DIE ERSTEN 3 MELDUNGSTEILE EINES VOM PILOTEN INITIIERTEN FUNKTESTS (ANRUF) LAUTEN**

- a) Eigenes Rufzeichen, Funktest, Frequenz
- b) Rufzeichen der gerufenen Stelle, eigenes Rufzeichen, Frequenz
- c) Rufzeichen der gerufenen Stelle, eigenes Rufzeichen, Funktest
- d) Rufzeichen der gerufenen Stelle, Funktest, Frequenz

**BII 15 WAS BEDEUTEN NACHSTENDE ZIFFERN IN BEZUG AUF VERSTÄNDLICHKEIT**

- |  | 2 | 3 |
|--|---|---|
|--|---|---|

**BII 16 WIE WERDEN IN ZIFFERN "UNVERSTÄNDLICH" UND "VERSTÄNDLICH" AUSGEDRÜCKT**

- |  | UNVERSTÄNDLICH | VERSTÄNDLICH |
|--|----------------|--------------|
|--|----------------|--------------|

**BII 17 DIE ZAHL 9615 WIRD WIE FOLGT AUSGESPROCHEN**

- a) Neuntausend sechshundertfünfzehn
- b) Neuntausend sechs eins fünf
- c) Neun sechs eins fünf
- d) Neuntausend sechshundert eins fünf

**BII 18 DIE ZAHL 200,15 WIRD WIE FOLGT AUSGESPROCHEN**

- a) Zwo Null Null Komma Eins Fünf
- b) Zwo Hundert Komma Eins Fünf
- c) Zwei Hundert Komma Eins Fünf
- d) Zwohundert Komma Fünfzehn

**BII 19 DIE FREQUENZ 132.050 WIRD WIE FOLGT AUSGESPROCHEN**

- a) Eins Drei Zwo Komma Null Fünf Null
- b) Eins Drei Zwo Decimal Null Fünf
- c) Eins Drei Zwo Komma Eins
- d) Eins Drei Zwo Komma Null Fünf

III. EINTRAGUNG VON FUNKFREQUENZEN UND NAVIGATIONS-AUSRÜSTUNG IN FLUGPLÄNEN, ÄNDERUNG VON SICHTFLUGPLÄNEN

BIII 1 DAS LUFTFAHRZEUG HAT WEDER FUNK- NOCH NAVIGATIONS-AUSRÜSTUNG; WAS TRAGEN SIE IM FLUGPLAN EIN

- a) X
- b) S
- c) N
- d) N und X

BIII 2 DIE FUNK- UND NAVIGATIONS-AUSRÜSTUNG DES LUFTFAHRZEUGES REICHT FÜR DIE GESAMTE FLUGSTRECKE AUS; WAS TRAGEN SIE IM FLUGPLAN EIN

- a) V
- b) S
- c) V und S
- d) N

**BIII 3 WAS HAT DER PILOT EINES SICHTFLUGES MIT FUNK ZU TUN, WENN ER WÄHREND DES FLUGES DEN ZIELFLUGPLATZ ÄNDERT (FLUGPLAN WURDE VORHER ABGEGEBEN)**

- a) Die in Betracht kommende Flugverkehrsdienststelle irgendwann verständigen
- b) Die in Betracht kommende Flugverkehrsdienststelle vorher verständigen
- c) Die in Betracht kommende Flugverkehrsdienststelle sofort nach der Landung verständigen
- d) Die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle vorher verständigen

**BIII 4 WAS GEHÖRT NICHT ZUR STANDARD-FUNK/NAV-AUSRÜSTUNG**

- a) GPS
- b) ADF
- c) DME
- d) UKW Sprechfunk

IV. VERFAHRENSSPRECHGRUPPEN, ANRUF, EMPFANGSBESTÄTIGUNG, BERICHTIGUNGEN UND WIEDERHOLUNGEN

BIV 1 SIE HABEN SENDERAUSFALL BEI TAGESLICHT UND ERHALTEN DIE LANDEFREIGABE ALS BLINDÜBERMITTLUNG: MIT WELCHER VERFAHRENSSPRECHGRUPPE WIRD DER "TURM" EINE EMPFANGSBESTÄTIGUNG VERLANGEN

- a) Bestätigen Sie durch Wackeln
- b) Wenn verstanden, schalten Sie die Landescheinwerfer ein
- c) Wenn positiv, wackeln
- d) Wenn positiv, schalten Sie die Landescheinwerfer ein

BIV 2 "TURM" FRAGT, OB SIE ABFLUGBEREIT SIND. SIE SIND ES. MIT WELCHEM VERFAHRENSWORT ANTWORTEN SIE

- a) Positiv
- b) JA
- c) JA, positiv
- d) verstanden

**BIV 3 DIE VERFAHRENSWÖRTER KORREKT UND NEGATIV BEDEUTEN:**

|                                     | KORREKT            | NEGATIV  |
|-------------------------------------|--------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | a) Das ist richtig | Nein, Erlaubnis nicht erteilt, das ist nicht richtig |
| <input type="checkbox"/>            | b) Verstanden      | Das ist nicht richtig                                |
| <input type="checkbox"/>            | c) Ich berichtige  | Nein, das ist nicht richtig, Erlaubnis nicht erteilt |
| <input type="checkbox"/>            | d) Berichtigen Sie | Das ist nicht richtig                                |

**BIV 4 SIE VERLANGEN VOM "TURM" EINE RECHTSKURVE NACH DEM ABHEBEN: MIT WELCHEM VERFAHRENSWORT WIRD DER "TURM" DIES GENEHMIGEN**

- a) Verstanden
- b) Ja
- c) Zustimmung erteilt
- d) Genehmigt

**BIV 5 SIE WOLLEN EINE ÜBERMITTELTE MELDUNG AUFHEBEN; MIT WELCHEN VERFAHRENSWÖRTERN TUN SIE DIES**

- a) Annullieren Sie
- b) Ignorieren Sie
- c) Negativ
- d) Negativ, ich wiederhole

BIV 6 DER "TURM" WILL EINE FREIGABE WIDERRUFEN; MIT WELCHER SPRECHGRUPPE TUT ER DIES

- a) (Freigabe) aufgehoben
- b) Ignorieren Sie
- c) Negativ
- d) Annullieren Sie (Freigabe)

BIV 7 SIE ERWARTEN EINE LINKSKURVE NACH DEM ABHEBEN, WERDEN ABER ZU EINER RECHTSKURVE ANGEWIESEN; MIT WELCHER SPRECHGRUPPE KÖNNEN SIE DIE RECHTSKURVE BESTÄTIGEN LASSEN

- a) Sagten Sie rechts
- b) Sagten Sie Rechtskurve
- c) Bestätigen Sie Rechtskurve
- d) Negativ, mache Linkskurve

BIV 8 DIE RICHTIGEN VERFAHRENSWÖRTER LAUTEN FÜR:

- |                                     | <b>Nehmen Sie Funkverbindung<br/>auf mit</b> | <b>Hören Sie mit auf (Frequenz)</b> |
|-------------------------------------|--|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | a) RUFEN SIE                                 | HÖREN SIE                           |
| <input type="checkbox"/>            | b) RUFEN SIE                                 | HÖREN SIE MIT                       |
| <input type="checkbox"/>            | c) NEHMEN SIE KONTAKT AUF                    | MONITOR                             |
| <input checked="" type="checkbox"/> | d) RUFEN SIE                                 | MONITOR                             |

**BIV 9 DIE RICHTIGEN VERFAHRENSWÖRTER LAUTEN FÜR:**

- |                                     | <b>wiederholen sie wörtlich</b> | <b>überprüfen und bestätigen sie</b> |
|-------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | a) WÖRTLICH WIEDERHOLEN         | ÜBERPRÜFEN SIE                       |
| <input type="checkbox"/>            | b) LESEN SIE ZURÜCK             | BESTÄTIGEN SIE                       |
| <input type="checkbox"/>            | c) LESEN SIE ZURÜCK             | ÜBERPRÜFEN SIE                       |
| <input checked="" type="checkbox"/> | d) WIEDERHOLEN SIE WÖRTLICH     | ÜBERPRÜFEN SIE                       |

**BIV 10 EIN EINLEITUNGSANRUF LAUTET RICHTIG**

- a) WIEN TURM, OEDAK, WIE HÖREN SIE MICH
- b) WIEN TURM, OEDAK
- c) WIEN TURM, OEDAK, POSITION .....
- d) WIEN TURM, DAS IST OEDAK

**BIV 11 BEI NICHTVERSTEHEN DES RUFZEICHENS DER RUFENDEN STATION LAUTET DIE PHRASE RICHTIG**

- a) STATION, DIE ..... RUFT, ÜBERPRÜFEN SIE
- b) STATION, DIE ..... RUFT, WIEDERHOLEN SIE MELDUNG
- c) STATION, DIE ..... RUFT, WIEDERHOLEN SIE IHR RUFZEICHEN
- d) DAS IST ....., WIEDERHOLEN SIE IHR RUFZEICHEN

**BIV 12 NACHSTEHENDE ANRUFE DIENEN ZU EINER ÜBERMITTLUNG EINER MELDUNG AN:**

|                                     | <b>Direktanruf</b>           | <b>Allgemeiner Anruf</b>       | <b>Mehrfachanruf</b>              |
|-------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | a) An eine bestimmte Stelle  | An mehrere bestimmte Stellen   | An viele Stellen                  |
| <input type="checkbox"/>            | b) Ohne Zwischenübermittlung | An alle Stellen                | An mehrere Stellen                |
| <input checked="" type="checkbox"/> | c) An eine bestimmte Stelle  | An alle Stellen gleichzeitig   | An mehrere Stellen gleichzeitig   |
| <input type="checkbox"/>            | d) An eine bestimmte Stelle  | An alle Stellen hintereinander | An mehrere Stellen hintereinander |

**BIV 13 WAS IST ZUR GÄNZE ZURÜCKZULESEN**

- a) SSR-Kodes, Peilwerte, Freigaben, Wind
- b) SSR-Kodes, Freigaben, Frequenzen, Wolken
- c) Freigaben, QNH, Wind, Frequenzen
- d) Freigaben und Anweisungen, QNH, Peilwerte, Frequenzen, SSR-Kodes, Betriebspiste

**BIV 14 BERICHTIGUNGEN HABEN WIE FOLGT ZU GESCHEHEN**

- a) BERICHTIGUNG, letztes richtiges Wort
- b) BERICHTIGUNG, letztes richtiges Wort, korrekte Version
- c) BERICHTIGUNG, korrekte Version
- d) ICH BERICHTIGE, letztes richtiges Wort, korrekte Version

BIV 15 SIE HABEN VON EINER MELDUNG NUR DIE ZWEITE HÄLFTE VERSTANDEN. WELCHE PHRASE VERWENDEN SIE

- a) LESEN SIE ZURÜCK ALLES VOR .....
- b) LESEN SIE ZURÜCK AB .....
- c) WIEDERHOLEN SIE ALLES VOR
- d) WIEDERHOLEN SIE ALLES AB

BIV 16 WENN BEI DER ÜBERPRÜFUNG EINER WIEDERHOLUNG EINE UNRICHTIGKEIT FESTGESTELLT WIRD, HAT DIE PHRASE WIE FOLGT ZU LAUTEN

- a) NEGATIV, ICH WIEDERHOLE, richtige Version
- b) ICH WIEDERHOLE, richtige Version
- c) NEGATIV, richtige Version
- d) NEGATIV, ICH BERICHTIGE, richtige Version

BIV 17 WENN DER PILOT WILL, DASS DIE BODENFUNKSTELLE DAS QNH WIEDERHOLT, HAT DIE PHRASE WIE FOLGT ZU LAUTEN

- a) LESEN SIE QNH ZURÜCK
- b) WIEDERHOLEN SIE RICHTIGES QNH
- c) WIEDERHOLEN SIE QNH
- d) QNH WIEDERHOLEN

BIV 18 WENN DER PILOT WILL, DASS DIE BODENFUNKSTELLE EINEN ZUSAMMENHÄNGENDEN TEIL DER MELDUNG WIEDERHOLT, HAT DIE PHRASE WIE FOLGT ZU LAUTEN

- a) WIEDERHOLEN SIE AB ..... BIS
- b) WIEDERHOLEN SIE VON ..... BIS
- c) BESTÄTIGEN SIE ALLES ZWISCHEN
- d) LESEN SIE ZURÜCK VON ..... BIS

V. FUNKTELEFONIEVERKEHR BEI SICHTFLÜGEN

BV 1 EINE ANWEISUNG ZUM EINFLUG IN DIE KONTROLLZONE HAT ZU LAUTEN

- a) FLIEGEN SIE IN DIE CTR ....., über Flugstrecke, Flughöhe, sonstige Anweisungen
- b) FLIEGEN SIE IN DIE CTR ....., über Flughöhe, Flugstrecke, sonstige Anweisungen
- c) FLIEGEN SIE IN DIE CTR ....., über Flugstrecke, Landeanweisungen
- d) FLIEGEN SIE IN DIE CTR ....., über Flugstrecke, Flughöhe, Landeanweisungen

BV 2 BEWÖLKUNG "VOLLSTÄNDIG BEDECKT" ODER "WOLKENDECKE GESCHLOSSEN" BEDEUTET

- a) 7 - 8/8
- b) 6 - 8/8
- c) 5 - 8/8
- d) 8/8

**BV 3 BEWÖLKUNG "MITTEL" ODER "MITTEL BEWÖLKT" BEDEUTET**

- a) 1 - 3/8
- b) 2 - 4/8
- c) 5 - 7/8
- d) 3 - 4/8

**BV 4 DIE HÖHE DER WOLKEN IN EINER FLUGPLATZWETTERMELDUNG BEZIEHT SICH AUF:**

- a) Mittlerer Meeresspiegel
- b) Flugplatzbezugshöhe
- c) Flughöhe
- d) dem höchsten Hindernis in der Kontrollzone

**BV 5 WIE WERDEN UHRZEITEN ÜBERMITTELT**

- a) Normalerweise nur die Minuten
- b) Ausnahmslos nur die Minuten
- c) Ausnahmslos nur die Stunde und die Minuten
- d) Normalerweise die Stunde und die Minuten

**BV 6 WAS WIRD BUCHSTABIERT**

- a) Eigennamen, IFR, Luftfahrzeugrufzeichen
- b) Eigennamen, QNH, Dienstabkürzungen
- c) Eigennamen, Luftfahrzeugrufzeichen, RVR
- d) Eigennamen, schwierig zu übermittelnde Worte

**BV 7 WER HAT ANSPRUCH AUF FLUGINFORMATIONSDIENST**

- a) Nur kontrollierte Sichtflüge
- b) Nur unkontrollierte Sichtflüge
- c) Jeder Flug, unabhängig von den Flugregeln
- d) Jeder Flug, jedoch nur dann, wenn ein Flugplan abgegeben wurde

**BV 8 AUF WELCHE INFORMATIONEN HAT EIN SICHTFLUG KEINEN ANSPRUCH GEGENÜBER DER FLUGINFORMATIONSZENTRALE**

- a) SIGMET's
- b) Flugplatzwetter des Ausweichflugplatzes
- c) Informationen über Personen
- d) Informationen über Segelfluggebiete im Bereich seiner Flugstrecke

**BV 9 UNTER WELCHEN BEDINGUNGEN IST ES ZULÄSSIG, EINE AUFGETRAGENE HÖRBEREITSCHAFT ZU UNTERBRECHEN**

- a) Die Hörbereitschaft kann jederzeit unterbrochen werden
- b) Das Verlassen der Frequenz und die Zeit des Wiederkehrs auf die Frequenz der Bodenfunkstelle ist bekanntzugeben
- c) Die Zustimmung der Bodenfunkstelle ist unter Angabe des voraussichtlichen Zeitpunktes der Wiederaufnahme der Hörbereitschaft einzuholen
- d) Eine Unterbrechung der Hörbereitschaft ist absolut unzulässig

**BV 10 WIE WIRD IM NORMALFALL DIE FREQUENZ DER FLUGINFORMATIONSZENTRALE VERLASSEN**

- a) Durch bloßes Abmelden
- b) Durch Einholen der Zustimmung zum Abmelden
- c) Ohne Abmelden
- d) Durch Abmelden und gleichzeitiger Bekanntgabe der voraussichtlichen Landezeit

**BV 11 WAS IST DAS LUFTFAHRZEUGSEITIGE MINDESTERFORDERNIS FÜR EINE RADARUNTERSTÜTZUNG SEITENS ATC**

- a) Transponder
- b) Sprechfunk
- c) Sprechfunk und Transponder
- d) Sprechfunk und Transponder MODE C

**BV 12 WELCHE ANGABE HAT EIN VFR-PILOT, DER RADARUNTERSTÜTZUNG BEANSPRUCHT, ZUERST MITZUTEILEN**

- a) Position
- b) Art der Schwierigkeiten
- c) RADAR-CODE
- d) Steuerkurs

**BV 13 DÜRFEN SIE AUF EINEM KONTROLLIERTEN FLUGPLATZ VOR DEM ABFLUG EINEN FLUGPLAN ÜBER FUNK ABGEBEN**

- a) Nein
- b) Ja
- c) Ja, sofern TWR zustimmt
- d) Ja, sofern die Flugberatungsstelle zustimmt

**BV 14 DARF EIN PILOT SEINEN FLUGPLAN IM SPRECHFUNKWEGE AN FIC ÜBERMITTELN**

- a) Nein
- b) Nur mit Zustimmung von FIC
- c) Ja, uneingeschränkt
- d) Ja, sofern nicht die Verordnung "Luftverkehrsregeln" anders bestimmt

**BV 15 SIE WOLLEN EINEN FLUGPLAN AN FIC ÜBER FUNK ABGEBEN. WIE BEGINNEN SIE - NACH DEM ANRUF - DIE MELDUNG**

- a) Zur Information, mein Rufzeichen lautet
- b) Erbitte Flugplanabgabe
- c) Nehmen Sie meine Flugplandaten auf
- d) Bitte notieren Sie meinen Flugplan

**VI. NOTVERKEHR, DRINGLICHKEITSVERKEHR, FUNKPEILUNG**

**BVI 1 AUF WELCHER FREQUENZ IST NORMALERWEISE EINE NOTMELDUNG ABZUSETZEN, WENN MAN SICH IN VERBINDUNG MIT EINER BODENFUNKSTELLE BEFINDET**

- a) Auf der Notfrequenz
- b) Auf der Frequenz, auf der man sich befindet
- c) Auf der Frequenz von FIC
- d) Auf der Notfrequenz, als Ruf "an alle"

**BVI 2 MIT WELCHER PHRASE WIRD NORMALERWEISE EINE NOTMELDUNG EINGELEITET**

- a) PAN PAN (3x)
- b) MAYDAY (3x)
- c) DISTRESS TRAFFIC/NOTVERKEHR (3x)
- d) MAYDAY, PAN PAN

**BVI 3 DIE UKW-NOTFREQUENZ LAUTET**

- a) 123,45 Mhz
- b) 123,50 Mhz
- c) 121,50 Mhz
- d) 121,00 Mhz

**BVI 4 WIE LAUTET DAS DRINGLICHSZEICHEN**

- a) PAN PAN (3x)
- b) PAN PAN (1x)
- c) PAN PAN - MAYDAY
- d) PAN (3x)

**BVI 5 NENNEN SIE DIE Q-GRUPPE FÜR**

|                                     | <b>Mißweisender Steuerkurs</b> | <b>Rechtweisende Peilung</b> |
|-------------------------------------|--------------------------------|------------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | a) QDR                         | QTE                          |
| <input checked="" type="checkbox"/> | b) QDM                         | QTE                          |
| <input type="checkbox"/>            | c) QDR                         | QUJ                          |
| <input type="checkbox"/>            | d) QTE                         | QUJ                          |

**BVI 6** NENNEN SIE DIE Q-GRUPPE FÜR

|                                     | <b>Rechtweisender Steuerkurs</b> | <b>Mißweisende Peilung</b> |
|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | a) QDM                           | QDR                        |
| <input type="checkbox"/>            | b) QUJ                           | QDM                        |
| <input checked="" type="checkbox"/> | c) QUJ                           | QDR                        |
| <input type="checkbox"/>            | d) QTE                           | QDR                        |

**BVI 7** WAS BEDEUTET QTE 160°, PEILKLASSE B

- a) Rechtweisende Peilung 160°, Peilgenauigkeit plus/minus 2°
- b) Rechtweisender Kurs 160°, Peilgenauigkeit plus/minus 5°
- c) Mißweisende Peilung 160°, Peilgenauigkeit plus/minus 10°
- d) Rechtweisende Peilung 160°, Peilgenauigkeit plus/minus 5°

**BVI 8** WAS BEDEUTET QDM 270°, PEILKLASSE A

- a) Rechtweisender Kurs 270°, Peilgenauigkeit plus/minus 1°
- b) Mißweisender Kurs 270°, Peilgenauigkeit plus/minus 1°
- c) Mißweisender Kurs 270°, Peilgenauigkeit plus/minus 2°
- d) Mißweisender Kurs 270°, Peilgenauigkeit plus/minus 5°

**BVI 9 WELCHE PEILWERTE SIND IMMER UM GENAU 180° VERSCHIEDEN**

- a) QDM - QTE
- b) QDR - QUJ
- c) QDM - QUJ
- d) QDM - QDR

**BVI 10 SIE WERDEN VON "TURM" MITTELS PEILER ZUM FLUGPLATZ GEFÜHRT. NACHDEM SIE BEREITS EINIGE ÄHNLICHE QDM-WERTE ERHALTEN HABEN, HAT SICH IHR LETZTERHALTENES QDM UM ZIRKA 180° GEÄNDERT. DIES BEDEUTET:**

- a) Der Peiler ist offensichtlich gestört
- b) Der "Turm" muß sich beim Ablesen geirrt haben
- c) Es wird sich um einen Hörfehler handeln
- d) Sie haben den Peiler überflogen

**VII. BEHELFE FÜR DEN FLUGFUNKDIENST**

**BVII 1 IN WELCHER VERLAUTBARUNG FINDEN SIE DIE FÜR ÖSTERREICH GELTENDEN SPRECHFUNK-VERFAHREN**

- a) AIP
- b) AIP SUP
- c) AIC
- d) Österreichisches Nachrichtenblatt für Luftfahrer (ÖNfL)

**EINGESCHRÄNKTES SPRECHFUNKZEUGNIS**  
**FÜR DEN BEWEGLICHEN FLUGFUNKDIENST**  
**(EFZ)**

**E1 WELCHE AUFGABEN HAT DIE FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE MIT DEM RUFZEICHEN DELIVERY**

- a) Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben an anfliegende Luftfahrzeuge
- b) Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben an abfliegende Luftfahrzeuge
- c) Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben an abfliegende und anfliegende Luftfahrzeuge
- d) Erteilung von Fluginformationen für abfliegende Luftfahrzeuge

**E2 WELCHE AUFGABEN HAT DIE FLUGVERKEHRSKONTROLLSTELLE MIT DEM NAMEN ARRIVAL**

- a) Anflugkontrolldienst für Anflüge
- b) Anflugkontrolldienst mit Radar nur für Anflüge
- c) Flugplatzkontrolldienst mit Radar für Anflüge
- d) Flugplatzkontrolldienst für Luftfahrzeuge im Endanflug

**E3 WELCHE AUFGABEN HAT DIE FLUGVERKEHRSKONTROLLSTELLE MIT DEM NAMEN DEPARTURE**

- a) Anflugkontrolldienst für Abflüge
- b) Anflugkontrolldienst mit Radar für An- und Abflüge
- c) Übermittlung von Rollanweisungen
- d) Anflugkontrolldienst mit Radar nur für Abflüge

**E 4 WAS BEDEUTET "ATIS"**

- a) Aeronautical Information Service
- b) Aerodrome Information Service
- c) Automatic Terminal Information Service
- d) Aerodrome and Terminal Information Service

**E 5 WIE BESTÄTIGEN SIE DEN EMPFANG VON "ATIS"**

- a) Durch Nennung des Kennbuchstabens bei Funkverbindungsaufnahme mit TWR/APP
- b) Durch Bestätigung auf der abgehörten Frequenz mit ROGER und dem eigenen Rufzeichen
- c) Durch zweimaliges Drücken der Mikrofontaste
- d) Keine Bestätigung erforderlich

**E 6 WAS BEINHALTET "ATIS"**

- a) RWY in use, MET rep, SNOWTAM, SIGMET
- b) RWY in use, Transition level, MET rep, SNOWTAM, NOTAM
- c) RWY in use, QNH, RVR, FORECAST, NOTAM
- d) RWY in use, RVR, QNH, SNOWTAM, SIGMET

E 7 WO HÖREN SIE BEI EINEM ABFLUG "ATIS" AB

- a) VOLMET
- b) Keine Antwort ist richtig
- c) GROUND
- d) TOWER

E 8 SIE HABEN SENDERAUSFALL UND ERHALTEN DIE LANDEFREIGABE ALS BLINDÜBERMITTLUNG BEI TAG: MIT WELCHER VERFAHRENSSPRECHGRUPPE WIRD DER "TOWER" EINE EMPFANGSBESTÄTIGUNG VERLANGEN

- a) Acknowledge by rocking wings
- b) If roger show landing light
- c) If affirm rock your wings
- d) If affirmative show landing light

E 9 "TOWER" FRAGT, OB SIE ABFLUGBEREIT SIND. SIE SIND ES. MIT WELCHEM VERFAHRENSWORT ANTWORTEN SIE

- a) Affirm
- b) Affirmative
- c) That is affirmative
- d) Roger

**E 10 DIE VERFAHRENSWÖRTER CORRECT UND NEGATIVE BEDEUTEN:**

|                                     | CORRECT            | NEGATIVE  |
|-------------------------------------|--------------------|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> | a) Das ist richtig | Nein, Erlaubnis wird nicht erteilt, das ist nicht richtig |
| <input type="checkbox"/>            | b) Verstanden      | Das ist nicht richtig                                     |
| <input type="checkbox"/>            | c) Ich berichtige  | Nein, das ist nicht richtig, Erlaubnis wird nicht erteilt |
| <input type="checkbox"/>            | d) Berichtigen Sie | Das ist nicht richtig                                     |

**E 11 SIE VERLANGEN VON "TOWER" EINE RECHTSKURVE NACH DEM ABHEBEN: MIT WELCHEM VERFAHRENSWORT WIRD DER "TOWER" DIES GENEHMIGEN**

- a) Roger
- b) Yes
- c) I confirm
- d) Approved

**E 12 SIE WOLLEN EINE ÜBERMITTELTE MELDUNG AUFHEBEN; MIT WELCHEN VERFAHRENSWÖRTERN TUN SIE DIES**

- a) Cancel
- b) Disregard
- c) Negative
- d) Negative, I say again

**E 13** "TOWER" WILL EINE FREIGABE WIDERRUFEN; WELCHE SPRECHGRUPPE SOLL VERWENDET WERDEN

- a) Cancel
- b) Disregard
- c) Negative
- d) Cancel last message

**E 14** SIE ERWARTEN EINE LINKSKURVE NACH DEM ABHEBEN, WERDEN ABER ZU EINER RECHTSKURVE ANGEWIESEN; MIT WELCHER SPRECHGRUPPE KÖNNEN SIE DIE RECHTSKURVE BESTÄTIGEN LASSEN

- a) Did you say right
- b) Did you say right turn
- c) Confirm right turn
- d) Negative, doing left turn

**E 15** DIE RICHTIGEN VERFAHRENSWÖRTER LAUTEN FÜR:

- |                                     | <b>Nehmen Sie Funkverbindung auf mit</b> | <b>Hören Sie mit auf (Frequenz)</b> |
|-------------------------------------|--|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | a) CALL                                  | MONITOR                             |
| <input type="checkbox"/>            | b) CONTACT                               | LISTEN IN                           |
| <input type="checkbox"/>            | c) MAKE CONTACT WITH                     | MONITOR                             |
| <input checked="" type="checkbox"/> | d) CONTACT                               | MONITOR                             |

**E 16 DIE RICHTIGEN VERFAHRENSWÖRTER LAUTEN FÜR:**

- |                                     | <b>Wiederholen Sie wörtlich</b> | <b>Überprüfen und bestätigen Sie</b> |
|-------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | a) REPEAT EACH WORD             | VERIFY                               |
| <input type="checkbox"/>            | b) READ BACK                    | CONFIRM                              |
| <input type="checkbox"/>            | c) REPEAT                       | VERIFY                               |
| <input checked="" type="checkbox"/> | d) READ BACK                    | VERIFY                               |

**E 17 EIN EINLEITUNGSANRUF LAUTET RICHTIG**

- a) WIEN TOWER, OEDAK, HOW DO YOU READ
- b) WIEN TOWER, OEDAK
- c) WIEN TOWER, OEDAK, POSITION .....
- d) WIEN TOWER, THIS IS OEDAK

**E 18 BEI NICHTVERSTEHEN DES RUFZEICHENS DER RUFENDEN STATION LAUTET DIE PHRASE RICHTIG**

- a) STATION CALLING ..... REPEAT CALLSIGN
- b) STATION CALLING ..... VERIFY CALLSIGN
- c) STATION CALLING ..... SAY AGAIN YOUR CALLSIGN
- d) THIS IS ....., SAY AGAIN YOUR CALLSIGN

**E 19 BERICHTIGUNGEN HABEN WIE FOLGT ZU GESCHEHEN**

- a) CORRECTION, letztes richtiges Wort
- b) CORRECTION, letztes richtiges Wort, korrekte Version
- c) CORRECTION, korrekte Version
- d) I CORRECT, letztes richtiges Wort, korrekte Version

**E 20 SIE HABEN VON EINER MELDUNG NUR DIE ZWEITE HÄLFTE VERSTANDEN. WELCHE PHRASE VERWENDEN SIE**

- a) REPEAT ALL BEFORE .....
- b) REPEAT FROM .....
- c) SAY AGAIN ALL BEFORE .....
- d) SAY AGAIN ALL AFTER .....

**E 21 WENN BEI DER ÜBERPRÜFUNG EINER WIEDERHOLUNG EINE UNRICHTIGKEIT FESTGESTELLT WIRD, HAT DIE PHRASE WIE FOLGT ZU LAUTEN**

- a) NEGATIVE, I SAY AGAIN, richtige Version
- b) I SAY AGAIN, richtige Version
- c) NEGATIVE, richtige Version
- d) NEGATIVE, CORRECTION, richtige Version

E 22 WENN DER PILOT WILL, DASS DIE BODENFUNKSTELLE DAS QNH WIEDERHOLT, HAT DIE PHRASE WIE FOLGT ZU LAUTEN

- a) READ BACK QNH
- b) SAY AGAIN CORRECT QNH
- c) SAY AGAIN QNH
- d) READ BACK CORRECT QNH

E 23 WENN DER PILOT WILL, DASS DIE BODENFUNKSTELLE EINEN ZUSAMMENHÄNGENDEN TEIL DER MELDUNG WIEDERHOLT, HAT DIE PHRASE WIE FOLGT ZU LAUTEN

- a) SAY AGAIN FROM ..... UNTIL
- b) SAY AGAIN FROM ..... TO
- c) REPEAT ALL BETWEEN
- d) READ BACK FROM ..... UNTIL

E 24 AUS WELCHEN TEILEN BESTEHT DAS "INTEGRATED AERONAUTICAL INFORMATION PACKAGE"

- a) Luftfahrthandbuch (AIP);  
Berichtigungsdienst zum Luftfahrthandbuch (AIP AMDT);  
Ergänzungen zum Luftfahrthandbuch (AIP SUP);  
NOTAM und "Pre-flight Information Bulletins (PIB);  
Luftfahrtinformationsrundschriften (AIC).
- b) Luftfahrthandbuch (AIP);  
Berichtigungsdienst zum Luftfahrthandbuch (AIP AMDT);  
Ergänzungen zum Luftfahrthandbuch (AIP SUP);  
NOTAM und "Pre-flight Information Bulletins (PIB);  
Luftfahrtinformationsrundschriften (AIC);  
Prüflisten und Summaries.
- c) Luftfahrthandbuch (AIP);  
Berichtigungsdienst zum Luftfahrthandbuch (AIP AMDT);  
Ergänzungen zum Luftfahrthandbuch (AIP SUP);  
NOTAM und "Pre-flight Information Bulletins (PIB);  
Luftfahrtinformationsrundschriften (AIC);  
Luftverkehrsregeln und Summaries
- d) Jeppesen  
Luftfahrthandbuch (AIP);  
Berichtigungsdienst zum Luftfahrthandbuch (AIP AMDT);  
Ergänzungen zum Luftfahrthandbuch (AIP SUP);  
NOTAM und "Pre-flight Information Bulletins (PIB);  
Luftfahrtinformationsrundschriften (AIC).

E 25 WELCHE KENNUNG HAT EIN UNGERICHTETES FUNKFEUER (NDB)?

- a) Zwei oder drei Ziffern im Morsecode
- b) Ziffern und Buchstaben im Morsecode
- c) Eine Sprachkennung
- d) Zwei oder drei Buchstaben im Morsecode

E 26 DIE KENNUNG EINES UKW-DREHFUNKFEUERS (VOR) BESTEHT IN DER REGEL AUS

- a) einem Blinkzeichen
- b) drei Buchstaben im Morsecode
- c) einem Rufnamen
- d) zwei Buchstaben im Morsecode

**BVII 2 WAS IST IM TEIL ENR 6 DER AIP ENTHALTEN**

- a) Sichtflugkarte 1 : 300 000  
Funknavigationskarte - ICAO  
Flugplatzhinderniskarten
- b) Sichtflugkarte 1 : 300 000  
Funknavigationskarte - ICAO  
Luftraumbeschränkungen
- c) Sichtflugkarte 1 : 300 000  
Luftraumbeschränkungen  
Flugplatzhinderniskarten
- d) Sichtflugkarte 1 : 500 000  
Funknavigationskarte - ICAO  
Luftraumbeschränkungen

**BVII 3 IN WELCHEM TEIL DER AIP BEFINDEN SICH DIE UMRECHNUNGSTABELLEN UND ABKÜRZUNGEN**

- a) GEN 3
- b) GEN 1
- c) GEN 2
- d) ENR 2

**BVII 4 DIE LUFTRAUMKLASSIFIKATIONEN BEFINDEN SICH IN DER AIP IM TEIL**

- a) ENR 3
- b) ENR 2
- c) ENR 1
- d) ENR 5



**EFZ/AFZ-THEORIE  
FRAGENKATALOG**

**SONDERBESTIMMUNGEN AFZ**

**ALLGEMEINES SPRECHFUNKZEUGNIS**  
**FÜR DEN BEWEGLICHEN FLUGFUNKDIENST**  
**(AFZ)**

**A1 WIE LAUTEN DIE RICHTIGEN BUCHSTABEN FÜR FLUGREGELN UND ART DES FLUGES IM FLUGPLAN**

|                                     | IFR  | zuerst IFR, dann VFR | Allgemeine Luftfahrt |
|-------------------------------------|------|----------------------|----------------------|
| <input type="checkbox"/>            | a) Y | I                    | G                    |
| <input type="checkbox"/>            | b) I | Y                    | A                    |
| <input type="checkbox"/>            | c) I | Z                    | G                    |
| <input checked="" type="checkbox"/> | d) I | Y                    | G                    |

**A2 WIE LAUTEN DIE RICHTIGEN BUCHSTABEN FÜR FLUGREGELN UND ART DES FLUGES IM FLUGPLAN**

|                                     | VFR  | zuerst VFR, dann IFR | Bedarfsflug (Charter) |
|-------------------------------------|------|----------------------|-----------------------|
| <input type="checkbox"/>            | a) V | I                    | B                     |
| <input type="checkbox"/>            | b) V | Y                    | G                     |
| <input checked="" type="checkbox"/> | c) V | Z                    | N                     |
| <input type="checkbox"/>            | d) V | Z                    | S                     |

**A3** WELCHE EINTRAGUNG DES ABFLUGPLATZES UND DER ABBLOCKZEIT IM FLUGPLAN IST RICHTIG

- a) LOW 1235
- b) LOWWYG 1235
- c) LOWWYG 35
- d) LOWW 1235

**A4** WELCHE GESCHWINDIGKEITS- UND REISEFLUGHÖHENEINTRAGUNG (IN FLUGFLÄCHE) IM FLUGPLAN IST RICHTIG

- a) N 430 F 330
- b) K 430 F 330
- c) N 0430 F 330
- d) K 0430 F 033

**A5** WIE WERDEN DREISSIGTAUSEND FUSS IN "FLIGHT LEVEL" UND "ALTITUDE" IM FLUGPLAN AUSGEDRÜCKT

- a) F 030 A 300
- b) FL 300 A 300
- c) FL 030 A 030
- d) F 300 A 300

**A6** WIE WIRD TAS (TRUE AIRSPEED) IN KNOTEN UND IN MACH IM FLUGPLAN EINGETRAGEN

- a) K 0480 M 080
- b) N 0480 M 008
- c) N 0480 M 800
- d) N 0480 M 080

A7 WELCHEN BUCHSTABEN HABEN SIE IM FLUGPLAN NACH DER TYPENBEZEICHNUNG EINZUTRAGEN, WENN DIE HÖCHSTZULÄSSIGE ABFLUGMASSE 135.000 KG BETRÄGT

- a) H
- b) M
- c) L
- d) A

A8 WELCHEN BUCHSTABEN HABEN SIE IM FLUGPLAN NACH DER TYPENBEZEICHNUNG EINZUTRAGEN, WENN DIE HÖCHSTZULÄSSIGE ABFLUGMASSE 136.999 KG BETRÄGT

- a) M
- b) L
- c) H
- d) A

A9 WIE LAUTET DIE PHRASE FÜR DEN ÜBERGANG VOM INSTRUMENTENFLUG ZUM SICHTFLUG UND WELCHER ZEITPARAMETER IST ZU BEACHTEN

- a) CANCELLING 10 Minuten in VMC möglich und beabsichtigt
- b) CANCEL 10 Minuten in VMC möglich und beabsichtigt
- c) CANCELLING MY IFR FLIGHT PLAN für einen angemessenen Zeitraum in VMC möglich und beabsichtigt
- d) CANCELLING IFR FLIGHT oder CANCELLING IFR für einen angemessenen Zeitraum in VMC möglich und beabsichtigt

**A10 MIT WELCHER PHRASE UND SPÄTESTENS WANN HAT EIN SICHTFLUG EINE FREIGABE FÜR EINEN INSTRUMENTENFLUG EINZUHOLEN**

- a) REQUEST TO JOIN IFR OVER (VOR ....)  
10 Minuten vor Erreichen der betreffenden Navigationsfunkhilfe
- b) REQUEST IFR CLEARANCE  
10 Minuten vor dem beabsichtigtem Beginn des IFR-Fluges
- c) REQUEST IFR CLEARANCE  
15 Minuten vor dem beabsichtigten Beginn des IFR-Fluges
- d) REQUEST IFR CLEARANCE  
Wenn VMC nicht mehr gegeben ist

**A11 IN WELCHER REIHENFOLGE WIRD EINE STRECKENFREIGABE FÜR EINEN IFR-FLUG ERTEILT**

- a) Rufzeichen, Freigabegrenze, (Flughöhe), Flugstrecke, Abflugverfahren
- b) Rufzeichen, Freigabegrenze, (Flughöhe), Abflugverfahren, Flugstrecke
- c) Rufzeichen, Flugstrecke, (Flughöhe), Freigabegrenze, Abflugverfahren
- d) Rufzeichen, Freigabegrenze, Flugstrecke, (Flughöhe), Abflugverfahren

**A12 WAS BEDEUTET "CLEARANCE EXPIRES AT 25"**

- a) Ein allgemeiner Hinweis auf Beschleunigung
- b) Die Freigabe erlischt mit Ablauf der 25sten Minute
- c) Die Freigabe wird erst ab 25 gültig
- d) Die Freigabe ist 25 Minuten gültig

**A13 WIE SIND STRECKEN- UND STARTFREIGABEN ZU ÜBERMITTELN**

- a) Keine besonderen Vorschriften
- b) In einem
- c) Immer getrennt
- d) In einem oder getrennt, je nach Verkehrslage

**A14 DÜRFEN FLUGVERKEHRSKONTROLLSTELLEN FLUGBETRIEBSMELDUNGEN BEHANDELN**

- a) Nein
- b) Ja
- c) In Ausnahmefällen, sofern die Flugverkehrskontrolle nicht beeinträchtigt wird und keine eigenen Frequenzen zur Verfügung stehen
- d) Nur nach Rücksprache mit dem Luftfahrzeughalter (Operator)

**A15 BLINDÜBERMITTLUNG BEDEUTET**

- a) Die Übermittlung einer Meldung einer Luftfahrzeugfunkstelle an eine Bodenfunkstelle, oder die Übermittlung einer Meldung einer Bodenfunkstelle an eine Luftfahrzeugfunkstelle, wenn ungewiß ist, ob die Meldung empfangen werden kann.
- b) Die Übermittlung einer Meldung einer Bodenfunkstelle ohne Radar an eine Luftfahrzeugfunkstelle.
- c) Die Übermittlung einer Meldung einer Luftfahrzeugfunkstelle an eine Bodenfunkstelle ohne Radar
- d) Die Übermittlung einer Bodenfunkstelle ohne Radar an eine andere Bodenfunkstelle

**A16** WENN NOTWENDIG, DÜRFEN BLINDÜBERMITTLUNGEN DURCHGEFÜHRT WERDEN

- a) von Bodenfunkstellen und Luftfahrzeugfunkstellen
- b) nur von Luftfahrzeugfunkstellen
- c) nur von Bodenfunkstellen
- d) nur von Flugverkehrskontrollstellen

**A17** IHR ZIELFLUGPLATZ HAT KEINE ICAO-ORTSKENNUNG. WAS TRAGEN SIE IM FLUGPLAN EIN

- a) XXXX und in Punkt 18 DEST/Name des Zielflugplatzes
- b) YYYY und in Punkt 18 DEST/Name des Zielflugplatzes
- c) ZZZZ und in Punkt 18 DEST/Name des Zielflugplatzes
- d) YZZZ und in Punkt 18 DEST/Name des Zielflugplatzes

**A18** WIE BESTÄTIGT EINE BODENFUNKSTELLE DEN EMPFANG EINER MELDUNG VON EINER LUFTFAHRZEUGFUNKSTELLE

- a) Durch Übermittlung des Rufzeichens der Luftfahrzeugfunkstelle
- b) Durch Übermittlung des Rufzeichens der Luftfahrzeugfunkstelle, gefolgt von "ROGER"
- c) Durch Übermittlung des Rufzeichens der Bodenfunkstelle und gegebenenfalls gefolgt von "ROGER"
- d) Durch Übermittlung des Rufzeichens der Bodenfunkstelle, gefolgt - soweit für nötig erachtet - vom Rufzeichen der Luftfahrzeugfunkstelle

A19 SIE WOLLEN VOM SICHTFLUG ZUM INSTRUMENTENFLUG ÜBERGEHEN. WIE WERDEN DIE FLUGREGELN IM FLUGPLAN EINGETRAGEN

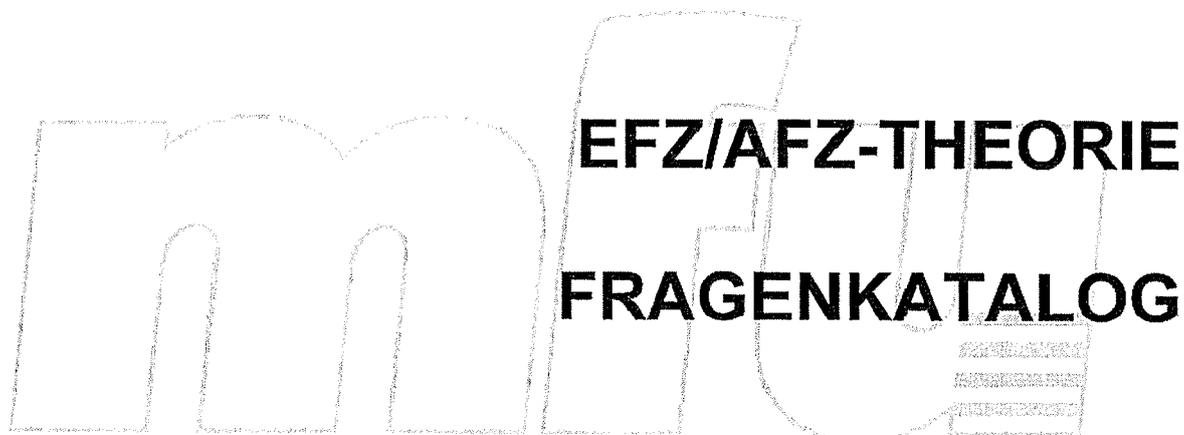
- a) V/I
- b) Z
- c) Y
- d) X

A 20 SIE WOLLEN VOM INSTRUMENTENFLUG ZUM SICHTFLUG ÜBERGEHEN. WIE WERDEN DIE FLUGREGELN IM FLUGPLAN EINGETRAGEN

- a) I/V
- b) X
- c) Y
- d) Z

A21 WANN IST DEM RUFZEICHEN DAS WORT "HEAVY" ANZUFÜGEN

- a) Nur vor dem Anflug beim ersten Kontakt mit einer Flugplatzkontrollstelle, sofern die höchstzulässige ABFLUGMASSE 136.000 kg oder mehr beträgt
- b) Nur vor dem Anflug oder Abflug beim ersten Kontakt mit einer Flugplatzkontrollstelle, sofern die höchstzulässige ABFLUGMASSE mehr als 136.000 kg beträgt
- c) Vor dem Anflug oder Abflug beim ersten Kontakt mit einer Flugverkehrskontrollstelle, sofern die höchstzulässige ABFLUGMASSE 136.000 kg oder mehr beträgt
- d) Vor dem Abflug beim ersten Kontakt mit einer Flugplatzkontrollstelle und im Anflug beim ersten Kontakt mit einer Anflugkontrollstelle, sofern die höchstzulässige ABFLUGMASSE 136.000 kg oder mehr beträgt



**EFZ/AFZ-THEORIE  
FRAGENKATALOG**

**SONDERBESTIMMUNGEN LÖSUNGEN**

**Eingeschränktes Sprechfunkzeugnis für den *Binnenflugfunkdienst***

| <b>BFZ I</b> | <b>BFZ II</b> | <b>BFZ III</b> | <b>BFZ IV</b> | <b>BFZ V</b> | <b>BFZ VI</b> | <b>BFZ VII</b> |
|--------------|---------------|----------------|---------------|--------------|---------------|----------------|
| <b>1 b</b>   | <b>1 d</b>    | <b>1 c</b>     | <b>1 a</b>    | <b>1 a</b>   | <b>1 b</b>    | <b>1 c</b>     |
| <b>2 c</b>   | <b>2 d</b>    | <b>2 b</b>     | <b>2 a</b>    | <b>2 d</b>   | <b>2 b</b>    | <b>2 b</b>     |
| <b>3 b</b>   | <b>3 c</b>    | <b>3 b</b>     | <b>3 a</b>    | <b>3 d</b>   | <b>3 c</b>    | <b>3 c</b>     |
| <b>4 b</b>   | <b>4 c</b>    | <b>4 a</b>     | <b>4 d</b>    | <b>4 b</b>   | <b>4 a</b>    | <b>4 c</b>     |
| <b>5 b</b>   | <b>5 b</b>    |                | <b>5 b</b>    | <b>5 a</b>   | <b>5 b</b>    |                |
| <b>6 c</b>   | <b>6 d</b>    |                | <b>6 a</b>    | <b>6 d</b>   | <b>6 c</b>    |                |
| <b>7 b</b>   | <b>7 a</b>    |                | <b>7 c</b>    | <b>7 c</b>   | <b>7 d</b>    |                |
| <b>8 c</b>   | <b>8 c</b>    |                | <b>8 d</b>    | <b>8 c</b>   | <b>8 c</b>    |                |
| <b>9 c</b>   | <b>9 d</b>    |                | <b>9 d</b>    | <b>9 c</b>   | <b>9 d</b>    |                |
|              | <b>10 c</b>   |                | <b>10 b</b>   | <b>10 a</b>  | <b>10 d</b>   |                |
|              | <b>11 d</b>   |                | <b>11 c</b>   | <b>11 b</b>  |               |                |
|              | <b>12 d</b>   |                | <b>12 c</b>   | <b>12 b</b>  |               |                |
|              | <b>13 c</b>   |                | <b>13 d</b>   | <b>13 c</b>  |               |                |
|              | <b>14 c</b>   |                | <b>14 b</b>   | <b>14 d</b>  |               |                |
|              | <b>15 d</b>   |                | <b>15 c</b>   | <b>15 b</b>  |               |                |
|              | <b>16 c</b>   |                | <b>16 a</b>   |              |               |                |
|              | <b>17 c</b>   |                | <b>17 c</b>   |              |               |                |
|              | <b>18 b</b>   |                | <b>18 b</b>   |              |               |                |
|              | <b>19 d</b>   |                |               |              |               |                |

**Eingeschränktes Sprechfunkzeugnis für den beweglichen *Flugfunkdienst***

| <b>EFZ</b> |             |             |
|------------|-------------|-------------|
| <b>1 b</b> | <b>10 a</b> | <b>19 b</b> |
| <b>2 b</b> | <b>11 d</b> | <b>20 c</b> |
| <b>3 d</b> | <b>12 b</b> | <b>21 a</b> |
| <b>4 c</b> | <b>13 a</b> | <b>22 c</b> |
| <b>5 a</b> | <b>14 c</b> | <b>23 b</b> |
| <b>6 b</b> | <b>15 d</b> | <b>24 b</b> |
| <b>7 b</b> | <b>16 d</b> | <b>25 d</b> |
| <b>8 a</b> | <b>17 b</b> | <b>26 b</b> |
| <b>9 a</b> | <b>18 c</b> |             |

**Allgemeines Sprechfunkzeugnis für den beweglichen *Flugfunkdienst***

| AFZ  |      |
|------|------|
| 1 d  | 12 b |
| 2 c  | 13 c |
| 3 d  | 14 c |
| 4 c  | 15 a |
| 5 d  | 16 a |
| 6 d  | 17 c |
| 7 b  | 18 c |
| 8 c  | 19 b |
| 9 d  | 20 c |
| 10 b | 21 d |
| 11 d |      |