

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2007 — 492

[C - 2006/00800]

24 OCTOBRE 2006. — Arrêté royal établissant la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 23 novembre 2000 fixant les signaux à utiliser pour la circulation aérienne

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour la Communauté germanophone, notamment l'article 76, § 1^{er}, 1^o, et § 3, remplacé par la loi du 18 juillet 1990;

Vu le projet de traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 23 novembre 2000 fixant les signaux à utiliser pour la circulation aérienne, établi par le Service central de traduction allemande auprès du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmedy;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le texte annexé au présent arrêté constitue la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 23 novembre 2000 fixant les signaux à utiliser pour la circulation aérienne.

Art. 2. Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 24 octobre 2006.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAELE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2007 — 492

[C - 2006/00800]

24 OKTOBER 2006. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 23 november 2000 tot vaststelling van de voor het luchtverkeer te gebruiken seinen

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen voor de Duitstalige Gemeenschap, inzonderheid op artikel 76, § 1, 1^o, en § 3, vervangen bij de wet van 18 juli 1990;

Gelet op het ontwerp van officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 23 november 2000 tot vaststelling van de voor het luchtverkeer te gebruiken seinen, opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling bij het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmedy;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De bij dit besluit gevoegde tekst is de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 23 november 2000 tot vaststelling van de voor het luchtverkeer te gebruiken seinen.

Art. 2. Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 24 oktober 2006.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAELE

Annexe — Bijlage

MINISTERIUM DES VERKEHRSWESENS UND DER INFRASTRUKTUR

23. NOVEMBER 2000 — Königlicher Erlass zur Festlegung der für den Flugverkehr zu benutzenden Signale

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Gesetzes vom 27. Juni 1937 zur Revision des Gesetzes vom 16. November 1919 über die Regelung der Luftfahrt, insbesondere des Artikels 5;

Aufgrund des Gesetzes vom 30. April 1947 zur Billigung des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, unterzeichnet in Chicago am 7. Dezember 1944, insbesondere des Anhangs 2;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 15. September 1994 zur Festlegung der Flugverkehrsregeln;

Aufgrund des Ministeriellen Erlasses vom 9. Juli 1957 zur Festlegung der für den Flugverkehr zu benutzenden optischen Signale, abgeändert durch den Ministeriellen Erlass vom 24. Januar 1978;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen an der Ausarbeitung des vorliegenden Erlasses;

Aufgrund des Gutachtens des Staatsrates,

Auf Vorschlag Unseres Ministers der Mobilität und des Transportwesens

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

KAPITEL I — Allgemeine Bestimmung

Artikel 1 - Vorliegender Erlass legt die für den Flugverkehr zu benutzenden Signale fest. Diese Signale dürfen nur für die angegebenen Zwecke benutzt werden und es darf kein anderes Signal benutzt werden, das mit diesen Signalen verwechselt werden könnte.

Der Empfänger eines Signals muss sich unmittelbar an die Anweisungen halten, die diesem Signal entsprechen.

KAPITEL II — Not- und Dringlichkeitssignale

Art. 2 - Die folgenden, entweder zusammen oder einzeln gegebenen Signale bedeuten, dass ernsthafte und unmittelbare Gefahr droht und dass um sofortige Hilfe gebeten wird:

1. ein durch Tastfunk oder auf andere Art gegebenes Signal, das aus der Gruppe SOS (... - - - ...) des Morsealphabets besteht,
2. ein durch Sprechfunk gegebenes Notsignal, das aus dem Wort MAYDAY besteht,
3. eine über eine Datenverbindung gesandte Notmeldung, die dieselbe Bedeutung hat wie das Wort MAYDAY,
4. einzeln und in kurzen Zeitabständen abgefeuerte rot leuchtende Raketen oder Leuchtkugeln,
5. ein Leuchtfallschirm mit rotem Licht.

Art. 3 - Die folgenden, entweder zusammen oder einzeln gegebenen Signale bedeuten, dass ein Luftfahrzeug sich in einer schwierigen Lage befindet, die es zur Landung zwingt, jedoch keine sofortige Hilfeleistung erfordert:

1. wiederholtes Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer,

2. wiederholtes Ein- und Ausschalten der Positionslichter derart, dass sie nicht mit Positionslichtern verwechselt werden können, die als Blinklichter eingerichtet sind.

Art. 4 - Die folgenden, entweder zusammen oder einzeln gegebenen Signale bedeuten, dass ein Luftfahrzeug eine sehr dringende Meldung über die Sicherheit eines Luftfahrzeugs, eines Wasserfahrzeugs oder eines anderen Fahrzeugs oder über die Sicherheit von Personen an Bord oder in Sicht abzugeben hat:

1. ein durch Tastfunk oder auf andere Art gegebenes Signal, das aus der Gruppe XXX besteht,
2. ein durch Sprechfunk gegebenes Dringlichkeitssignal, das aus den Wörtern PANNE, PANNE besteht,
3. eine über eine Datenverbindung gesandte Dringlichkeitsmeldung, die dieselbe Bedeutung hat wie die Wörter PANNE, PANNE.

KAPITEL III — *Im Fall einer Ansteuerung zu benutzende Signale*

Art. 5 - Die im Fall einer Ansteuerung zu benutzenden Signale sind in Anlage 1 zu vorliegendem Erlass festgelegt.

KAPITEL IV — *Optische Signale, um ein Luftfahrzeug zu warnen, dass es unbefugt in einem Flugbeschränkungs-, Sperr- oder Gefahrengebiet fliegt oder dass es im Begriff ist, in ein solches Gebiet einzufliegen*

Art. 6 - Tagsüber und nachts zeigt eine Folge von Leuchtgeschossen, die in Abständen von zehn Sekunden vom Boden aus abgefeuert werden und von denen sich jedes in rote und grüne Sterne oder Lichter zerlegt, dem Führer eines Luftfahrzeugs an, dass er unbefugt in einem Sperr-, Flugbeschränkungs- oder Gefahrengebiet fliegt oder im Begriff ist, in ein solches Gebiet einzufliegen, und dass er die erforderlichen Maßnahmen zu treffen hat.

KAPITEL V — *Signale für den Flugplatzverkehr*

Art. 7 - Die vom Platzverkehrsleitdienst gegebenen Licht- und pyrotechnischen Signale sind in Anlage 2 zu vorliegendem Erlass festgelegt.

Art. 8 - Signale, mit denen Luftfahrzeugführer den Empfang von Signalen bestätigen:

1. im Flug:

a) tagsüber: durch wechselweise Betätigung der Querruder.

Dieses Signal wird nicht benutzt, wenn das Luftfahrzeug sich im Quer- oder Endanflug befindet;

b) nachts: durch zweimaliges Aus- und Einschalten der Landescheinwerfer oder, wenn das Luftfahrzeug damit nicht ausgerüstet ist, der Positionslichter.

2. am Boden:

a) tagsüber: durch Bewegen der Querruder oder des Seitenruders,

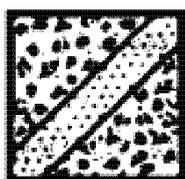
b) nachts: durch zweimaliges Aus- und Einschalten der Landescheinwerfer oder, wenn das Luftfahrzeug damit nicht ausgerüstet ist, der Positionslichter.

Art. 9 - Optische Signale am Boden

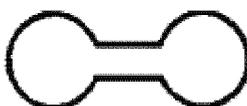
1. Ein auf dem Signalfeld waagrecht ausgelegtes quadratisches rotes Feld mit gelben Diagonalstreifen bedeutet, dass Landungen verboten sind und dass dieses Landeverbot für längere Zeit gilt.



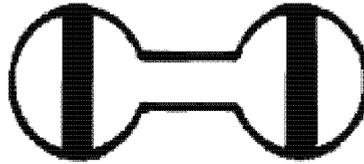
2. Ein auf dem Signalfeld waagrecht ausgelegtes quadratisches rotes Feld mit nur einem gelben Diagonalstreifen bedeutet, dass wegen des schlechten Zustands des Rollfelds oder aus anderen Gründen beim Landeanflug oder bei der Landung besondere Vorsicht geboten ist.



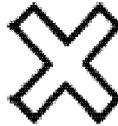
3. Eine auf dem Signalfeld waagrecht ausgelegte weiße hantelförmige Fläche bedeutet, dass Luftfahrzeuge zum Landen und Starten nur die Start- und Landebahnen und zum Rollen nur die Rollbahnen benutzen dürfen.



4. Eine auf dem Signalfeld waagrecht ausgelegte weiße hantelförmige Fläche, die der unter Nr. 3 entspricht, in den kreisförmigen Flächenteilen jedoch je einen schwarzen Streifen im rechten Winkel zur Querstange aufweist, bedeutet, dass Luftfahrzeuge zum Landen und Starten nur die Start- und Landebahnen benutzen dürfen, dass andere Bewegungen jedoch nicht auf Start- und Landebahnen und auf Rollbahnen beschränkt sind.

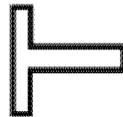


5. Auf Start- und Landebahnen oder Rollbahnen oder auf Teilen von Start- und Landebahnen oder Rollbahnen waagrecht ausgelegte Kreuze in auffällender einheitlicher Farbe - gelb oder weiß - zeigen für Luftfahrzeuge unbenutzbare Zonen an.

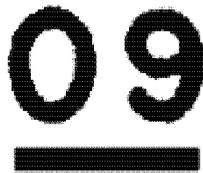


6. Ein weißes oder orangefarbenes waagrecht ausgelegtes Lande-T zeigt den Luftfahrzeugen die einzuschlagende Richtung für Landungen und Starts an, die parallel zum Längsbalken des Lande-T in Richtung auf den Querbalken durchzuführen sind.

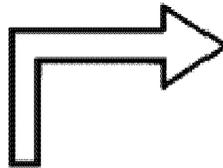
Bei Nacht muss das Lande-T entweder beleuchtet oder durch weiße Lichter dargestellt sein.



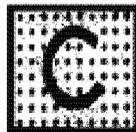
7. Eine zweistellige Zahl, die am Flugplatzkontrollturm oder in dessen Nähe senkrecht angebracht ist, zeigt den Luftfahrzeugen auf dem Rollfeld die Startrichtung, abgerundet auf die nächstliegenden zehn Grad des Magnetkompasses, an.



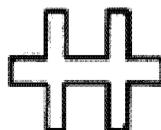
8. Ein auf dem Signalfeld oder am Ende der in Betrieb stehenden Start- und Landebahn waagrecht ausgelegter, nach rechts abgewinkelter Pfeil in auffällender Farbe bedeutet, dass vor der Landung und nach dem Start Richtungsänderungen nur nach rechts erlaubt sind.



9. Der senkrecht angebrachte Buchstabe «C» in schwarzer Farbe auf gelbem Grund zeigt an, dass sich dort die Meldestelle der Verkehrsdienste der Flugsicherung befindet.



10. Ein auf dem Signalfeld waagrecht ausgelegtes weißes Doppelkreuz bedeutet, dass der Flugplatz von Segelflugzeugen benutzt wird und dass Segelflugbetrieb herrscht.



KAPITEL VI — Zeichen für den Verkehr am Boden

Abschnitt 1 - Von einem Einwinker an ein Luftfahrzeug gerichtete Zeichen

Art. 10 - Diese Zeichen sind dazu gedacht, von einem Einwinker (dessen Hände, wenn nötig, durch Signalkellen, Leuchtstabilampen oder Taschenlampen beleuchtet sind, damit sie vom Luftfahrzeugführer besser gesehen werden) gegeben zu werden, der mit Blickrichtung zum Luftfahrzeug steht, und zwar:

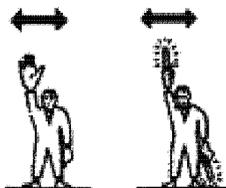
- a) bei Starrflüglern: vor der linken Tragflächenspitze im Blickfeld des Luftfahrzeugführers,
- b) bei Hubschraubern: so, dass er für den Luftfahrzeugführer am besten zu sehen ist.

Die Triebwerke werden aus der Sicht des Einwinkers, der mit Blickrichtung zum Luftfahrzeug steht, von rechts nach links nummeriert (das heißt, dass Triebwerk Nr. 1 das äußere Backbordtriebwerk ist).

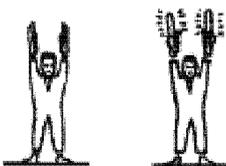
Die mit einem Sternchen gekennzeichneten Zeichen sind dazu gedacht, an Hubschrauber im Schwebeflug gerichtet zu werden.

Bevor der Einwinker die nachfolgenden Zeichen benutzt, vergewissert er sich, dass die Fläche, innerhalb deren ein Luftfahrzeug geleitet werden muss, frei von Hindernissen ist, mit denen das Luftfahrzeug, wenn es die den Zeichen entsprechenden Anweisungen befolgt, in Berührung kommen könnte.

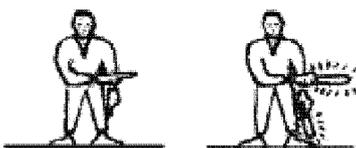
1. Auf Zeichen des Einwinkers achten! Der Einwinker leitet den Luftfahrzeugführer, wenn die Verkehrsbedingungen auf dem Flugplatz es erfordern.



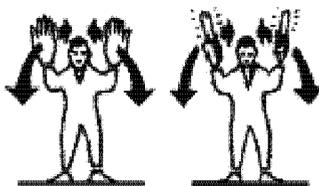
2. Hier Stillstand! Beide Arme werden senkrecht nach oben ausgestreckt, die Handflächen zeigen nach innen.



3. Begeben Sie sich zum nächsten Einwinker! Der rechte oder linke Arm zeigt abwärts; der andere Arm wird quer vor dem Körper ausgestreckt und zeigt in Richtung auf den nächsten Einwinker.



4. Geradeaus rollen! Die leicht seitlich ausgestreckten Arme mit nach rückwärts gerichteten Handflächen winken aus Schulterhöhe wiederholt aufwärts und rückwärts.

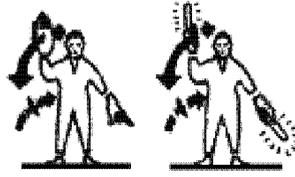


5. Drehen!

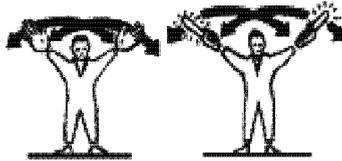
a) Nach links drehen! Der rechte Arm zeigt abwärts, der linke Arm winkt wiederholt aufwärts und rückwärts. Die Schnelligkeit der Armbewegung zeigt die erforderliche Drehgeschwindigkeit an.



b) Nach rechts drehen! Der linke Arm zeigt abwärts, der rechte Arm winkt wiederholt aufwärts und rückwärts. Die Schnelligkeit der Armbewegung zeigt die erforderliche Drehgeschwindigkeit an.



6. Halt! Beide Arme werden wiederholt über dem Kopf gekreuzt. Die Schnelligkeit der Armbewegung entspricht der Dringlichkeit des Anhaltens, mit anderen Worten: Je schneller die Bewegung, je schneller muss angehalten werden.



7. Bremsen:

a) Bremsen anziehen! Der Unterarm wird waagrecht vor dem Körper gehalten; die Finger der Hand sind ausgestreckt und werden anschließend zur Faust geschlossen.

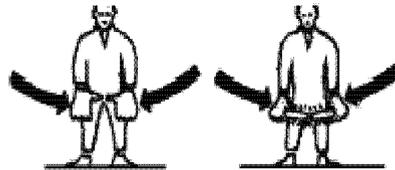


b) Bremsen lösen! Der Unterarm wird waagrecht vor dem Körper gehalten; die Hand ist zur Faust geschlossen und wird anschließend geöffnet.

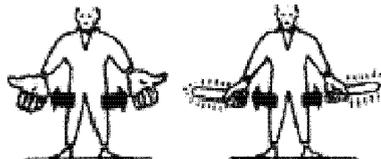


8. Bremsklötze:

a) Bremsklötze sind vorgelegt! Beide Arme werden aus seitlich ausgestreckter Haltung mit zum Körper hin gerichteten Handflächen und gestreckten Daumen nach unten und innen bewegt.



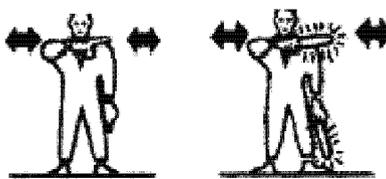
b) Bremsklötze sind entfernt! Beide Arme hängen herab und werden mit vom Körper weg gerichteten Handflächen und gestreckten Daumen zur Seite bewegt.



9. Triebwerke anlassen! Der linke Arm ist nach oben ausgestreckt, die Anzahl der ausgestreckten Finger gibt die entsprechende Nummer des anzulassenden Triebwerks an; die rechte Hand beschreibt kreisende Bewegungen in Kopfhöhe.



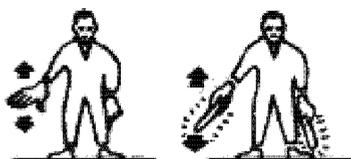
10. Triebwerke abstellen! Der Arm wird mit der Hand vor dem Hals und der Handfläche nach unten in Schulterhöhe gehalten; die Hand wird bei angewinkeltem Arm seitlich hin- und her bewegt.



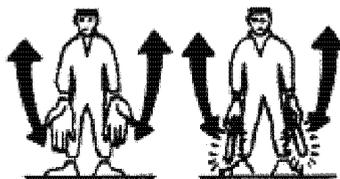
11. Langsamer rollen! Beide Arme hängen mit nach unten zeigenden Handflächen herab und werden wiederholt auf und ab bewegt.



12. Triebwerkdrehzahl auf der angezeigten Seite verringern! Beide Arme hängen mit nach unten gerichteten Handflächen herab; dann wird entweder die rechte oder die linke Hand auf und ab bewegt, je nachdem, ob die Drehzahl der Triebwerke auf der linken oder rechten Seite verringert werden soll.

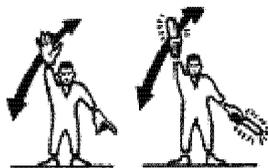


13. Rückwärts rollen! Beide Arme hängen herab und werden mit zum Luftfahrzeug gerichteten Handflächen wiederholt vorwärts und aufwärts bis in Schulterhöhe bewegt.



14. Rückwärts rollen und drehen:

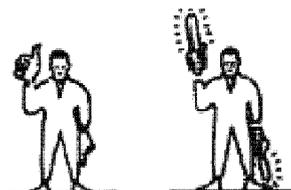
a) Um das Luftfahrzeugheck nach Steuerbord drehen zu lassen: Der linke Arm zeigt nach unten, der rechte Arm wird aus der senkrechten Haltung über dem Kopf wiederholt in waagerechte Armhaltung nach vorne bewegt.



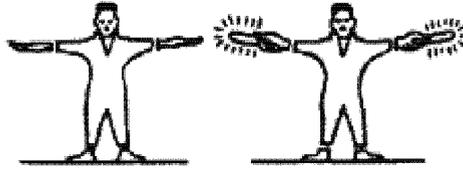
b) Um das Luftfahrzeugheck nach Backbord drehen zu lassen: Der rechte Arm zeigt nach unten, der linke Arm wird aus der senkrechten Haltung über dem Kopf wiederholt in waagerechte Armhaltung nach vorn bewegt.



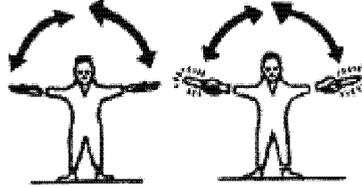
15. Alles klar! Der rechte Unterarm wird vom Ellenbogen ab nach oben gehalten; der Daumen zeigt nach oben.



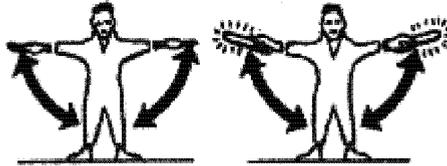
16. *Im Schwebeflug bleiben! Beide Arme sind seitwärts waagrecht ausgestreckt.



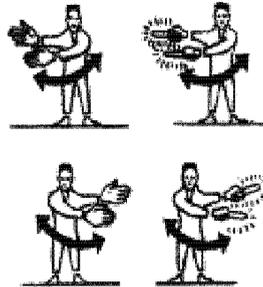
17. *Steigen! Beide Arme winken aus seitwärts waagrecht ausgestreckter Haltung mit nach oben gerichteten Handflächen aufwärts; die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Steiggeschwindigkeit an.



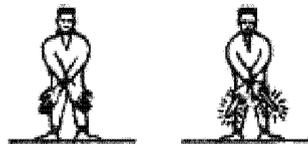
18. *Sinken! Beide Arme winken aus seitwärts waagrecht ausgestreckter Haltung mit nach unten gerichteten Handflächen abwärts; die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Sinkgeschwindigkeit an.



19. *Unter Beibehaltung der Höhe in die angezeigte Richtung fliegen! Der eine Arm zeigt seitwärts waagrecht ausgestreckt in die Flugrichtung, der andere schwingt vor dem Körper wiederholt in die gleiche Richtung.



20. *Landen! Beide Arme sind vor dem Körper gekreuzt nach unten ausgestreckt.



Abschnitt 2 — Vom Luftfahrzeugführer an einen Einwinker gerichtete Zeichen

Art. 11 - Diese Zeichen sind dazu gedacht, von einem Luftfahrzeugführer vom Führerraum aus gegeben zu werden, wobei die Hände für den Einwinker gut sichtbar und, wenn nötig, beleuchtet sein müssen.

Die Triebwerke werden aus der Sicht des Einwinkers, der mit Blickrichtung zum Luftfahrzeug steht, von rechts nach links nummeriert (das heißt, dass Triebwerk Nr. 1 das äußere Backbordtriebwerk ist).

Art. 12 - Wenn der Luftfahrzeugführer die Hand zur Faust schließt oder die Finger der Hand ausstreckt, zeigt dies an, dass er die Bremsen entweder anzieht oder löst.

1. Bremsen sind angezogen! Der Arm wird waagrecht vor dem Gesicht gehalten; die Finger der Hand sind ausgestreckt und werden anschließend zur Faust geschlossen.

2. Bremsen sind gelöst! Der Arm wird waagrecht vor dem Gesicht gehalten; die Hand ist zur Faust geschlossen und wird anschließend geöffnet.

Art. 13 - Was die Bremsklötze betrifft, gibt der Luftfahrzeugführer folgende Zeichen:

1. Bremsklötze vorlegen! Die Arme werden seitlich ausgestreckt und mit den Handflächen nach außen vor dem Gesicht gekreuzt.

2. Bremsklötze entfernen! Die Arme werden vor dem Gesicht gekreuzt und mit den Handflächen nach außen seitlich ausgestreckt.

Art. 14 - Fertig zum Anlassen der Triebwerke! Durch die Anzahl der ausgestreckten Finger einer Hand gibt der Luftfahrzeugführer die entsprechende Nummer des anzulassenden Triebwerks an.

KAPITEL VII — *Schlussbestimmungen*

Art. 15 - Wasserflugzeuge auf dem Wasser unterliegen weiterhin den Regeln zur Vermeidung von Zusammenstößen auf See, eingeführt durch den Königlichen Erlass vom 18. Mai 1983:

1. zur Inkraftsetzung der Abänderungen der Seestraßenordnung und der Anhänge, die dem Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See beigefügt sind;

2. zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 20. Juni 1977 zur Ausführung des Gesetzes vom 24. November 1975 zur Billigung und Ausführung des vorerwähnten Übereinkommens, der ihm beigefügten Seestraßenordnung und seiner Anhänge.

Art. 16 - Der Ministerielle Erlass vom 9. Juli 1957 zur Festlegung der für den Flugverkehr zu benutzenden optischen Signale, abgeändert durch den Ministeriellen Erlass vom 24. Januar 1978, wird aufgehoben.

Art. 17 - Artikel 46 des Königlichen Erlasses vom 15. September 1994 zur Festlegung der Flugverkehrsregeln wird aufgehoben.

Art. 18 - Unser Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Luftfahrt gehört, ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 23. November 2000

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT

Anlage 1

Im Fall einer Ansteuerung zu verwendende Signale

Serie	Signale des ansteuernden Luftfahrzeugs	Bedeutung	Antwort des angesteuerten Luftfahrzeugs	Bedeutung
1	TAGSÜBER UND NACHTS - Die Querruder wechselseitig betätigen (bzw. die Querlage wechselseitig verändern, wenn es sich um einen Hubschrauber handelt) und in unregelmäßigen Abständen die Positionslichter (und die Landelichter, wenn es sich um einen Hubschrauber handelt) wiederholt ein- und ausschalten, nachdem man sich leicht über und vor dem und normalerweise links vom angesteuerten Luftfahrzeug (oder rechts davon, wenn es sich um einen Hubschrauber handelt) positioniert hat, und anschließend, nach Erhalt der Antwort, normalerweise nach links (oder nach rechts im Falle eines Hubschraubers) eine langsame flache Horizontalkurve durchführen, um den gewünschten Steuerkurs einzuschlagen. <i>Anmerkung 1: Wetter- oder Bodenverhältnisse können dazu führen, dass das ansteuernde Luftfahrzeug die oben in Serie 1 angegebene Position und Kurvenrichtung umkehren muss.</i> <i>Anmerkung 2: Kann das angesteuerte Luftfahrzeug die Geschwindigkeit des ansteuernden Luftfahrzeugs nicht einhalten, sollte Letzteres in einer Folge langgestreckter Kurven zum angesteuerten Luftfahrzeug zurückkehren und jedes Mal, wenn es das angesteuerte Luftfahrzeug überholt, erneut wechselseitig die Querruder betätigen bzw. die Querlage wechselseitig verändern (wenn es sich um einen Hubschrauber handelt).</i>	Sie wurden angesteuert. Folgen Sie mir.	TAGSÜBER UND NACHTS - Die Querruder wechselseitig betätigen (bzw. die Querlage wechselseitig verändern, wenn es sich um einen Hubschrauber handelt), in unregelmäßigen Abständen die Positionslichter ein- und ausschalten und folgen.	Verstanden, Anweisung wird befolgt.
2	TAGSÜBER UND NACHTS - Ein abruptes Ausweichmanöver bestehend aus einer hochgezogenen Kurve von 90° oder mehr durchführen, ohne die Flugbahn des angesteuerten Luftfahrzeugs zu kreuzen.	Sie können weiterfliegen.	TAGSÜBER UND NACHTS - Die Querruder wechselseitig betätigen (bzw. die Querlage wechselseitig verändern, wenn es sich um einen Hubschrauber handelt).	Verstanden, Anweisung wird befolgt

Serie	Signale des ansteuernden Luftfahrzeugs	Bedeutung	Antwort des angesteuerten Luftfahrzeugs	Bedeutung
3	TAGSÜBER UND NACHTS - Fahrwerk ausfahren (wenn das Luftfahrzeug damit ausgestattet ist), die festen Landescheinwerfer einschalten und die in Betrieb stehende Start- und Landebahn überfliegen oder, wenn das angesteuerte Luftfahrzeug ein Hubschrauber ist, den Landebereich für Hubschrauber überfliegen. Handelt es sich um Hubschrauber, führt der ansteuernde Hubschrauber einen Landeanflug aus und geht in der Nähe des Landebereichs in den Schwebeflug über.	Landen Sie auf diesem Flugplatz.	TAGSÜBER UND NACHTS - Fahrwerk ausfahren (wenn das Luftfahrzeug damit ausgestattet ist), die festen Landescheinwerfer einschalten, dem ansteuernden Luftfahrzeug folgen und, wenn nach dem Überfliegen der in Betrieb stehenden Start- und Landebahn oder des Landebereichs für Hubschrauber eine sichere Landung für möglich erachtet wird, landen.	Verstanden, Anweisung wird befolgt.
4	TAGSÜBER UND NACHTS - Fahrwerk einfahren (wenn das Luftfahrzeug damit ausgestattet ist) und beim Überfliegen der in Betrieb stehenden Landebahn oder des Landebereichs für Hubschrauber in einer Höhe von mehr als 300 m (1.000 ft), jedoch weniger als 600 m (2.000 ft) (bei einem Hubschrauber in einer Höhe von mehr als 50 m [170 ft], jedoch weniger als 100 m [330 ft]) über Flugplatzhöhe die Landescheinwerfer ein- und ausschalten und weiter um die in Betrieb stehende Start- und Landebahn oder den Landebereich für Hubschrauber kreisen. Ist es nicht möglich, mit den Landescheinwerfern Blinksignale zu geben, hierzu jede andere zur Verfügung stehende Lichtquelle verwenden.	Dieser Flugplatz ist zur Landung nicht geeignet.	TAGSÜBER UND NACHTS - Will das ansteuernde Luftfahrzeug, dass das angesteuerte Luftfahrzeug ihm bis zu einem anderen Flugplatz folgt, fährt es sein Fahrwerk ein (wenn das Luftfahrzeug damit ausgestattet ist) und gibt die in Serie 1 für ansteuernde Luftfahrzeuge vorgeschriebenen Signale. Beschließt das ansteuernde Luftfahrzeug, dem angesteuerten Luftfahrzeug die Freigabe zum Weiterflug zu erteilen, gibt es die in Serie 2 für ansteuernde Luftfahrzeuge vorgeschriebenen Signale.	Verstanden, folgen Sie mir. Verstanden, Sie können weiterfliegen.
5	TAGSÜBER UND NACHTS - In regelmäßigen Abständen alle verfügbaren Lichter ein- und ausschalten, jedoch so, dass sie nicht mit Blinklichtern verwechselt werden können.	Kann Anweisung nicht befolgen.	TAGSÜBER UND NACHTS - Die in Serie 2 für ansteuernde Luftfahrzeuge vorgeschriebenen Signale verwenden.	Verstanden.
6	TAGSÜBER UND NACHTS - In unregelmäßigen Abständen alle verfügbaren Lichter ein- und ausschalten.	Bin in Not.	TAGSÜBER UND NACHTS - Die in Serie 2 für ansteuernde Luftfahrzeuge vorgeschriebenen Signale verwenden.	Verstanden.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 23. November 2000 zur Festlegung der für den Flugverkehr zu benutzenden Signale beigefügt zu werden

ALBERT

Von Königs wegen:

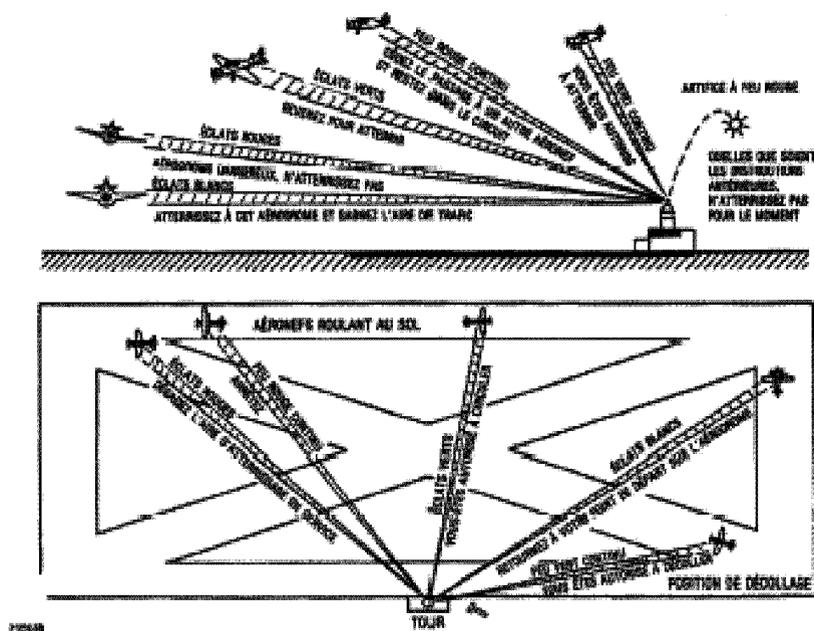
Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT

Anlage 2

Licht- und pyrotechnische Signale

Lichtsignale	auf Luftfahrzeuge im Flug gerichtet	auf Luftfahrzeuge am Boden gerichtet
- Grünes Dauersignal	Landung freigegeben	Start freigegeben
- Rotes Dauersignal	Platzrunde fortsetzen, anderes Luftfahrzeug hat Vorflug	Halt
- Grünes Blinksignal	Zwecks Landung zurückkehren*	Rollerlaubnis erteilt
- Rotes Blinksignal	Flugplatz unbenutzbar, nicht landen	Benutzten Start- und Landebereich freimachen
- Weißes Blinksignal	Auf diesem Flugplatz landen und zum Vorfeld rollen*	Zum Ausgangspunkt auf dem Flugplatz zurückkehren
- Rote Feuerwerkskörper	Ungeachtet aller früheren Anweisungen zur Zeit nicht landen	

* Freigabe zum Landen und Rollen abwarten



Gesehen, um Unserem Erlass vom 23. November 2000 zur Festlegung der für den Flugverkehr zu benutzenden Signale beigefügt zu werden

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 24 octobre 2006.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAELE

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 24 oktober 2006.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAELE

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2007 — 493

[C — 2006/00840]

25 OCTOBRE 2006. — Arrêté royal établissant la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 22 février 2006 pris en exécution de l'article 27, § 3, de la loi du 10 avril 1995 relative à la redistribution du travail dans le secteur public

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour la Communauté germanophone, notamment l'article 76, § 1^{er}, 1^o, et § 3, remplacé par la loi du 18 juillet 1990;

Vu le projet de traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 22 février 2006 pris en exécution de l'article 27, § 3, de la loi du 10 avril 1995 relative à la redistribution du travail dans le secteur public, établi par le Service central de traduction allemande auprès du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmedy;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2007 — 493

[C — 2006/00840]

25 OKTOBER 2006. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 22 februari 2006 ter uitvoering van artikel 27, § 3, van de wet van 10 april 1995 betreffende de herverdeling van de arbeid in de openbare sector

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen voor de Duitstalige Gemeenschap, inzonderheid op artikel 76, § 1, 1^o, en § 3, vervangen bij de wet van 18 juli 1990;

Gelet op het ontwerp van officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 22 februari 2006 ter uitvoering van artikel 27, § 3, van de wet van 10 april 1995 betreffende de herverdeling van de arbeid in de openbare sector, opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling bij het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmedy;