

Anhang A**Signale und Zeichen****A. Signale und Gefahrenzeichen****I. Notsignale und Notzeichen**

Die folgenden allein oder nebeneinander verwendeten Signale und Zeichen bedeuten, dass einem Luftfahrzeug schwere und unmittelbare Gefahr droht und dass sofortige Unterstützung angefordert wird:

- a) ein durch Funktelegraphie oder auf andere Art abgegebenes Zeichen, das aus der Gruppe SOS (●●●— —●●● des Morsealphabets) besteht,
- b) das im Sprechfunkwege gesendete Wort "MAYDAY",
- c) eine Folge von roten Feuerwerkskörpern, die einzeln in kurz aufeinanderfolgenden Zeitabständen abgefeuert werden,
- d) ein Leuchtfallschirm mit rotem Licht.

II. Dringlichkeitssignale und Dringlichkeitszeichen

(1) Die folgenden allein oder nebeneinander verwendeten Signale bedeuten, dass ein Pilot auf Schwierigkeiten hinweisen will, die ihn zur Landung zwingen, ohne dass jedoch sofortige Unterstützung benötigt wird:

- a) wiederholtes Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder
- b) wiederholtes Ein- und Ausschalten der Positionslichter in der Weise, dass sie sich deutlich von den Zusammenstoßwarnlichtern unterscheiden.

(2) Die folgenden allein oder nebeneinander verwendeten Zeichen bedeuten, dass der Pilot eine sehr dringende Meldung über die Sicherheit eines Schiffes, Luftfahrzeuges oder anderen Fahrzeuges oder über die Sicherheit von Personen an Bord oder innerhalb seines Sichtbereiches zu übermitteln hat:

- a) ein durch Funktelegraphie oder auf eine andere Art abgegebenes Zeichen, das aus der Gruppe XXX besteht,
- b) die im Sprechfunkverkehr gesendeten Worte "PAN, PAN".

III. Verwendung anderer Mittel

Die in den Punkten I. und II. enthaltenen Bestimmungen schließen nicht aus, dass der Pilot eines in Not befindlichen Luftfahrzeuges jedes verfügbare Mittel anwenden darf, um die Aufmerksamkeit auf sein Luftfahrzeug zu lenken, seinen Standort anzuzeigen und Hilfe anzufordern.

IV. Signale und Zeichen beim Ansteuern zu Abfangzwecken

(1) Die in der Spalte 2 der nachstehenden Tabelle beschriebenen, von einem ansteuernden Luftfahrzeug gegebenen Signale haben die in der Spalte 3 bezeichneten Bedeutungen; mit angesteuerten Luftfahrzeugen ist entsprechend diesen Anweisungen zu verfahren und entsprechend den Beschreibungen in der Spalte 4, mit der in Spalte 5 bezeichneten Bedeutung, zu bestätigen, dass die vom ansteuernden Luftfahrzeug gegebenen Signale verstanden wurden:

1	2	3	4	5
Serie	Signale des ansteuernden Luftfahrzeuges	Bedeutung	Bestätigung des angesteuerten Luftfahrzeuges	Bedeutung
EINS	BEI TAG UND NACHT: Wackeln mit den Tragflächen bzw. Ein- und Ausschalten der Positionslichter (und Landescheinwerfer bei Hubschraubern) in unregelmäßigen Zeitabständen von einem Standort etwas über oder normalerweise links vor dem angesteuerten Luftfahrzeug (oder rechts,	Sie sind angesteuert, folgen Sie mir	BEI TAG UND NACHT: Wackeln mit den Tragflächen, Ein- und Ausschalten der Positionslichter in unregelmäßigen Zeitabständen. Anmerkung: Zusätzliche Maßnahmen siehe	Verstanden, werde folgen.

1	2	3	4	5
Serie	Signale des ansteuernden Luftfahrzeuges	Bedeutung	Bestätigung des angesteuerten Luftfahrzeuges	Bedeutung
	wenn das angesteuerte Luftfahrzeug ein Hubschrauber ist); nach Bestätigung des Signals fliegen einer flachen Horizontalkurve normalerweise nach links (oder rechts im Falle eines Hubschraubers) auf den gewünschten Steuerkurs.		§ 24 Abs. 2 sowie den Abs. 3 dieses Abschnittes.	
	Anmerkung 1: Die Wetter- oder Geländeverhältnisse können es erfordern, dass das ansteuernde Luftfahrzeug die in der Serie 1 beschriebenen Positionen und die Drehrichtung umkehrt. Anmerkung 2: Ist das angesteuerte Luftfahrzeug nicht in der Lage, mit dem ansteuernden Luftfahrzeug Schritt zu halten, so kann von diesem erwartet werden, dass es eine Reihe von Warterunden fliegt und bei jedem Vorbeiflug am angesteuerten Luftfahrzeug mit den Tragflächen wackelt.			
ZWEI	BEI TAG UND NACHT: Eine plötzliche Kursänderung weg vom angesteuerten Luftfahrzeug, bestehend in einer hochgezogenen Kurve von 90 Grad oder mehr, ohne die Flugrichtung des angesteuerten Luftfahrzeuges zu kreuzen.	Sie können weiterfliegen.	BEI TAG UND NACHT: Wackeln mit den Tragflächen.	Verstanden, werde weiterfliegen.
DREI	BEI TAG UND NACHT: Ausfahren des Fahrwerks (wenn möglich), Einschalten der Landescheinwerfer und Überfliegen der Betriebspiste bzw. – wenn das angesteuerte Luftfahrzeug ein Hubschrauber ist – Überfliegen des Landebereiches für Hubschrauber. Findet das Abfangmanöver zwischen Hubschraubern statt, soll der abgefangene Hubschrauber einen Landeanflug durchführen und im	Landen Sie auf diesem Flugplatz.	BEI TAG UND NACHT: Ausfahren des Fahrwerks (wenn möglich), Einschalten der Landescheinwerfer, dem ansteuernden Luftfahrzeug folgen und – wenn nach Überfliegen der Betriebspiste oder des Landebereiches für Hubschrauber die Landung als sicher angesehen wird – den	Verstanden, werde landen.

1	2	3	4	5
Serie	Signale des ansteuernden Luftfahrzeuges	Bedeutung	Bestätigung des angesteuerten Luftfahrzeuges	Bedeutung
	Schwebeflug nahe dem Landegebiet halten.		Landevorgang fortsetzen.	

(2) Wenn mit dem angesteuerten Luftfahrzeug die in der Spalte 2 der nachstehenden Tabelle beschriebenen Signale gegeben werden, müssen sie die in der Spalte 3 bezeichnete Bedeutung haben; vom ansteuernden Luftfahrzeug kann eine Bestätigung entsprechend den Beschreibungen in der Spalte 4 mit der in der Spalte 5 bezeichneten Bedeutung erwartet werden:

[illegible]

(3) Sofern mit dem ansteuernden Luftfahrzeug Sprechfunkverbindung hergestellt, eine Verständigung in einer gemeinsamen Sprache jedoch nicht möglich ist, soll versucht werden, durch folgende Redewendungen (in der angegebenen Aussprache – die zu betonenden Silben sind in der Aussprachespalte unterstrichen) wichtige Informationen zu übermitteln und Anweisungen zu bestätigen, wobei jede Redewendung zweimal zu übermitteln ist.

a) Redewendungen für die Luftfahrzeugführung des ansteuernden Luftfahrzeuges:

Redewendung	Aussprache	Bedeutung
CALL SIGN	<u>KOL</u> SEIN	Was ist Ihr Rufzeichen
FOLLOW	FOL- <u>LO</u>	Folgen Sie mir
DESCEND	DIE- <u>SEND</u>	Sinken Sie, um die Landung einzuleiten
YOU LAND	<u>JUH</u> LÄND	Landen Sie auf diesem Flugplatz
PROCEED	PRO- <u>SIED</u>	Sie dürfen weiterfliegen

b) Redewendungen für die Luftfahrzeugführung des angesteuerten Luftfahrzeuges:

Redewendung	Aussprache	Bedeutung
CALL SIGN ...	<u>KOL</u> SEIN	Mein Rufzeichen ist ...
WILCO	<u>WILL</u> -KO	Verstanden, wird ausgeführt
CAN NOT	<u>KÄN</u> NOT	Kann nicht danach handeln
REPEAT	RIE- <u>PIET</u>	Wiederholen Sie Ihre Anweisung
AM LOST	<u>ÄM</u> LOST	Standort unbekannt
MAYDAY	<u>MÄHDÄH</u>	Flugnotfall
HIJACK	<u>HEI</u> -TSCHÄK	Entführung
LAND (und Bezeichnung des Flugplatzes)	LÄND (und Bezeichnung des Flugplatzes)	Erbitte am (Bezeichnung des Flugplatzes) landen zu dürfen
DESCEND	DIE- <u>SEND</u>	Erbitte Sinkflug

Anmerkung 1:

Gewisse Umstände können die Verwendung der Redewendung "HIJACK" nicht ratsam erscheinen lassen.

Anmerkung 2:

Das auf Anforderung zu übermittelnde Rufzeichen hat dem im Sprechfunkverkehr mit den Flugverkehrsdienststellen (69) vorgesehenen und im Flugplan angegebenen Luftfahrzeugkennzeichen zu entsprechen.

B. Signale und Zeichen für den Flugplatzverkehr

I. Lichtsignale zur Regelung des Flugplatzverkehrs

Die im Flugplatzverkehr von der Flugplatzkontrollstelle mit Lichtsignalen gegebenen Anordnungen und Freigaben haben die in der nachstehenden Tabelle und in der Abbildung 1 bezeichneten Bedeutungen:

Lichtsignal	Von der Flugplatzkontrollstelle an ein Luftfahrzeug	
	im Flug	am Boden
Grünes Dauerlicht	auf das betreffende Luftfahrzeug gerichtet Landung freigegeben! Ein anderes Luftfahrzeug hat Vorrang, in die Warterunde einfliegen! Zwecks Landung zurückkehren!*) Flugplatz unbenützbare, nicht landen! Auf diesem Flugplatz landen und zur Abstellfläche	Start freigegeben!
Rotes Dauerlicht		Halt!
Grünes Blinklicht		Rollen freigegeben!**)
Rotes Blinklicht		Von der Landefläche wegrollen!
Weißes Blinklicht		Zum Ausgangspunkt auf dem Flugplatz zurückkehren!

Roter Feuerwerkskörper	rollen*).	
	(Ungeachtet jeder vorherigen Freigabe:) Jetzt nicht landen!	

- *) Freigaben zum Landen und Rollen sind abzuwarten.
 **) Vor einer Piste ist beim Rollhalt anzuhalten und die Startfreigabe beziehungsweise eine weitere Rollfreigabe abzuwarten.

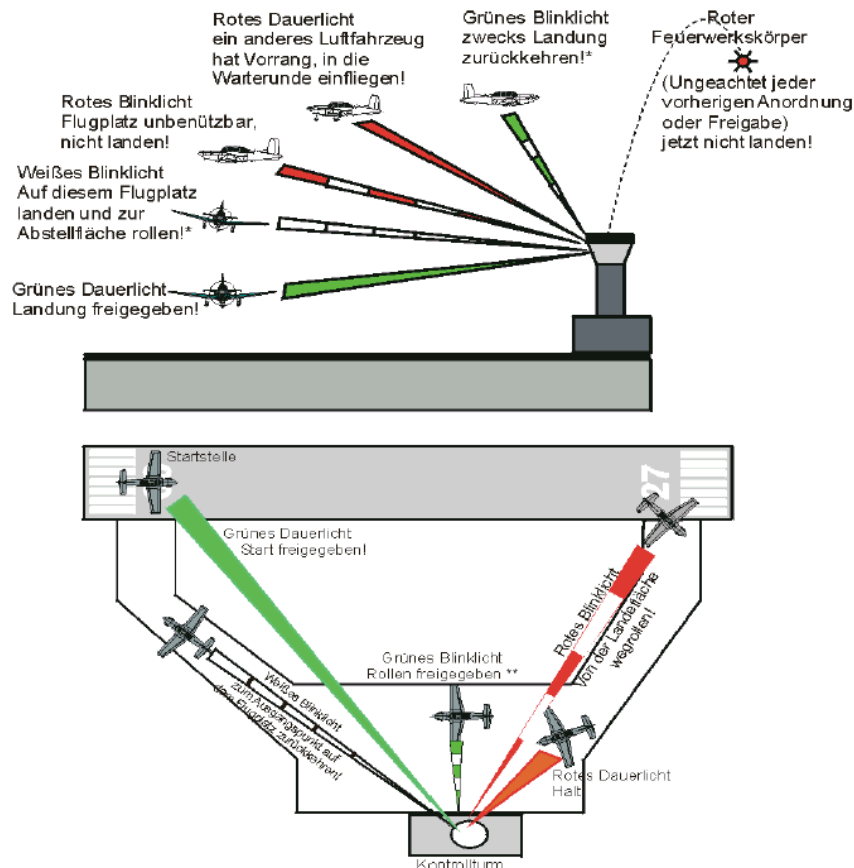


Abbildung 1

II. Bestätigung der Lichtsignale durch den Piloten

- (1) Der Erhalt eines der im Punkt I bezeichneten Lichtsignale ist vom Piloten nach Tunlichkeit auf die in den Abs. 2 und 3 beschriebene Weise zu bestätigen.
- (2) Wenn sich das Luftfahrzeug in der Luft befindet, ist die Bestätigung zu geben:
 - a) bei Tageslicht
 - durch wechselseitiges Betätigen der Querruder;
 - diese Bestätigung muss nicht gegeben werden, wenn sich das Luftfahrzeug im Endanflug oder vor dem Einkurven zum Endanflug befindet;
 - b) bei Dunkelheit
 - durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder – wenn das Luftfahrzeug nicht mit Landescheinwerfern ausgerüstet ist – der Positionslichter.
- (3) Wenn sich das Luftfahrzeug auf dem Boden befindet, ist die Bestätigung zu geben:
 - a) bei Tageslicht
 - durch wechselseitiges Betätigen der Querruder oder des Seitenruders;
 - b) bei Dunkelheit

durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder – wenn das Luftfahrzeug nicht mit Landescheinwerfern ausgerüstet ist – der Positionslichter.

III. Bodenzeichen

1. Landeverbotszeichen

Ein im Signalfeld horizontal ausgelegtes quadratisches rotes Zeichen mit gelben Diagonalstreifen zeigt an, dass Landungen auf dem Flugplatz verboten sind und dass mit einem längeren Weiterbestand dieses Verbotes zu rechnen ist.



Abbildung 2

2. Vorsichtszeichen

Ein im Signalfeld horizontal ausgelegtes quadratisches rotes Zeichen mit einem gelben Diagonalstreifen zeigt an, dass wegen des schlechten Zustandes der Manövrierflächen oder aus anderen Gründen Vorsicht beim Landeanflug oder bei der Landung notwendig ist.



Abbildung 3

3. Zeichen für die Benützung von Pisten und Rollwegen

a) Ein im Signalfeld horizontal ausgelegtes weißes Zeichen in der Form eines Hantels zeigt an, dass für den Start, für die Landung und für das Rollen von Luftfahrzeugen nur die Pisten und Rollwege benützt werden dürfen.



Abbildung 4

b) Ein im Signalfeld horizontal ausgelegtes weißes Zeichen in der Form eines Hantels mit einem senkrecht zum Längsbalken des Hantels über jeden Kreis desselben gelegten schwarzen Streifen zeigt an, dass für den Start und für die Landung ausschließlich Pisten benützt werden dürfen, für andere Bewegungen auf dem Boden aber nicht nur die Pisten und Rollwege benützt werden dürfen.



Abbildung 5

4. Zeichen für gesperrte Pisten und Rollwege

Auf Pisten und Rollwegen oder Teilen hiervon ausgelegte, einfärbige Kreuze in sich vom Untergrund deutlich abhebender weißer oder gelber Farbe bezeichnen eine für die Benützung mit Luftfahrzeugen ungeeignete Fläche.



Abbildung 6

5. Zeichen für die Start- und Landerichtung

a) Ein auf dem Boden horizontal ausgelegtes weißes oder orangefarbenes Lande-T zeigt mit seinem Längsbalken in Richtung auf den Querbalken die Richtung an, die beim Start oder bei der Landung einzuhalten ist. Bei Verwendung in der Nacht ist das Lande-T beleuchtet oder mit weißen Lichtern umrandet.



Abbildung 7

b) Ein auf dem Boden horizontal ausgelegtes Tetraeder, das – von hinten in Richtung zur Spitze gesehen – auf der linken Seite orangefärbig oder schwarz, auf der rechten Seite weiß oder aluminiumfarbig ist, zeigt mit seiner Spitze in die Richtung, die beim Start oder bei der Landung einzuhalten ist. Bei Verwendung in der Nacht ist das Tetraeder, von hinten in Richtung zur Spitze gesehen, in folgender Weise mit Lichtern umrandet:

Rückenkante, rechte Längskante und rechte Basiskante mit grünen Lichtern, und linke Längskante und linke Basiskante mit roten Lichtern



Abbildung 8

c) Eine am Kontrollturm oder in seiner Nähe senkrecht angebrachte zweistellige Zahl zeigt für Piloten auf den Manövrierflächen die Startrichtung an, die in Zehnereinheiten, auf- beziehungsweise abgerundet auf die nächstliegenden zehn Grad – bezogen auf magnetisch Nord – ausgedrückt wird.

09

Abbildung 9

6. Zeichen für den Rechtsverkehr

Ein im Signalfeld oder am Ende der in Benützung stehenden Piste horizontal ausgelegter, nach rechts abgewinkelter weißer Pfeil in auffällender Farbe zeigt an, dass vor der Landung und nach dem Start Kurven nach rechts zu fliegen sind.



Abbildung 10

7. Meldestelle für Flugverkehrsdienste

Ein schwarzer, senkrecht stehender Buchstabe C auf gelbem Hintergrund zeigt an, wo sich die Meldestelle für Flugverkehrsdienste befindet.



Abbildung 11

8. Segelflugtätigkeit

Ein im Signalfeld horizontal ausgelegtes weißes Doppelkreuz zeigt an, dass der Flugplatz für Start und Landung von Segelflugzeugen benützt wird und dass zur Zeit Segelflüge durchgeführt werden.



Abbildung 12

IV. Einwinksignale für Luftfahrzeuge

(1) Die im Abs. 3 beschriebenen Einwinksignale sind dazu bestimmt, von einem Einwinker mit seinen Armen und Händen – wenn dies zur leichteren Erkennbarkeit für den Piloten notwendig ist, mit Einwinkgegenständen, wie Signalkellen, Leuchstäben oder Lampen – gegeben zu werden. Der Einwinker hat – mit dem Gesicht zum Luftfahrzeug – so zu stehen, dass er für den Piloten am besten

sichtbar ist. Vor Anwendung der Einwinksignale hat der Einwinker sicherzustellen, dass der für das Luftfahrzeug bestimmte Abstellplatz frei von Hindernissen und Gegenständen ist.

(2) Die im Abs. 3 Z. 16 bis 20 beschriebenen Einwinksignale sind für Hubschrauber bestimmt. Beim Einwinken landender Hubschrauber hat sich der Einwinker mit dem Rücken gegen die jeweilige Windrichtung zu stellen.

(3) Die im folgenden angeführten Einwinksignale bedeuten:

1. Signale des Einwinkers beachten!

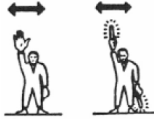


Abbildung 13

(Der rechte Arm ist senkrecht nach oben ausgestreckt und wird wiederholt nach links und rechts bewegt.)

2. Zu dieser Position rollen!



Abbildung 14

(Beide Arme sind nach oben ausgestreckt, die Handflächen sind nach innen gerichtet.)

3. Weiterbewegen zum nächsten Einwinker!



Abbildung 15

(Der rechte oder der linke Arm sind nach unten ausgestreckt, der andere Arm wird quer zum Körper abgewinkelt und zeigt die Richtung zum nächsten Einwinker an.)

4. Vorwärts bewegen!



Abbildung 16

(Die leicht seitwärts gerichteten Arme – mit den Handflächen nach hinten – werden wiederholt von der Schulterhöhe aufwärts und rückwärts bewegt.)

5. a) Drehen Sie nach links!



Abbildung 17

(Der rechte Arm zeigt schräg nach unten, der linke Arm wird wiederholt seitlich und rückwärts bewegt; die Geschwindigkeit der Armbewegungen deutet die erforderliche Drehgeschwindigkeit an.)

5. b) Drehen Sie nach rechts!



Abbildung 18

(Der linke Arm zeigt schräg nach unten, der rechte Arm wird wiederholt seitlich und rückwärts bewegt; die Geschwindigkeit der Armbewegungen deutet die erforderliche Drehgeschwindigkeit an.)

6. Halt!

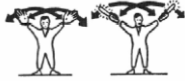


Abbildung 19

(Beide Arme werden wiederholt über dem Kopf gekreuzt; die Geschwindigkeit der Armbewegung entspricht der Dringlichkeit des Anhaltens.)

7. a) Bremsen anziehen!



Abbildung 20

(Ein Arm wird horizontal vor dem Körper gehoben, während die Finger der gehobenen Hand ausgestreckt sind; dann wird die Hand zur Faust geballt.)

7. b) Bremsen lösen!



Abbildung 21

(Ein Arm wird horizontal vor den Körper gehoben, während die gehobene Hand zur Faust geballt ist; dann werden die Finger ausgestreckt.)

8. a) Bremsklötze vorgelegt!

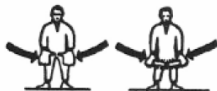


Abbildung 22

(Die nach unten ausgestreckten Arme – mit den Handflächen nach hinten – werden von außen nach innen bewegt.)

8. b) Bremsklötze entfernt!



Abbildung 23

(Die nach unten ausgestreckten Arme – mit den Handflächen nach vorne – werden von innen nach außen bewegt.)

9. Triebwerke anlassen!



Abbildung 24

(Die rechte Hand beschreibt Kreisbewegungen in Kopfhöhe; die linke Hand wird senkrecht über den Kopf gehalten, und die Anzahl der ausgestreckten Finger dieser Hand zeigt die Nummer des anzulassenden Triebwerkes an; die Luftfahrzeugtriebwerke sind für diesen Zweck von rechts nach links – von dem vor dem Luftfahrzeug mit dem Gesicht zum Luftfahrzeug stehenden Einwinker gesehen – mit Nr. 1 beginnend nummeriert.)

10. Triebwerke abstellen!



Abbildung 25

(Ein abgewinkelter Arm – mit der Handfläche nach unten und dem Daumen vor der Kehle – wird in Schulterhöhe seitlich hin und her bewegt.)

11. Langsamer rollen!



Abbildung 26

(Die abwärts gerichteten Arme zeigen mit den Handflächen zum Boden und werden dann wiederholt aufwärts und abwärts bewegt.)

12. Triebwerke auf der angezeigten Seite drosseln!



Abbildung 27

(Die abwärts gerichteten Arme zeigen mit den Handflächen zum Boden, dann wird eine Hand wiederholt aufwärts und abwärts bewegt, die andere Hand bleibt in Ruhestellung. Wird die linke Hand bewegt, ist das Triebwerk – beziehungsweise sind die Triebwerke – rechts zu drosseln; wird die rechte Hand bewegt, ist das Triebwerk – beziehungsweise sind die Triebwerke – links zu drosseln.)

13. Rückwärts rollen!

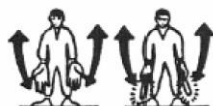


Abbildung 28

(Die seitlich nach unten ausgestreckten Arme – mit den Handflächen nach vorne – werden wiederholt vorwärts und aufwärts bis zur Schulterhöhe bewegt.)

14. a) Rückwärtsrollen und Drehen des Hecks nach Steuerbord!

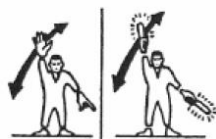


Abbildung 29

(Der linke Arm zeigt schräg nach unten, der rechte Arm wird wiederholt von der senkrechten Haltung über dem Kopf in die waagrechte Armhaltung bewegt.)

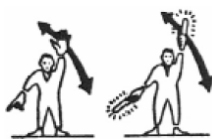
14. b) Rückwärtsrollen und Drehen des Hecks nach Backbord!

Abbildung 30

(Der rechte Arm zeigt schräg nach unten, der linke Arm wird wiederholt von der senkrechten Haltung über dem Kopf in die waagrechte Armhaltung bewegt.)

15. Alles klar!

Abbildung 31

(Der rechte Arm ist vom Ellbogen ab aufwärts gerichtet, der gestreckte Daumen zeigt nach oben.)

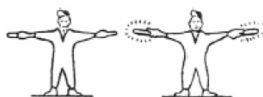
16. Im Schwebeflug bleiben!

Abbildung 32

(Beide Arme sind seitwärts waagrecht ausgestreckt.)

17. Steigen!

Abbildung 33

(Die seitwärts waagrecht ausgestreckten Arme werden mit nach oben gerichteten Handflächen von der Schulterhöhe wiederholt aufwärts bewegt; die Geschwindigkeit der Armbewegung deutet die erforderliche Steiggeschwindigkeit an.)

18. Sinken!

Abbildung 34

(Die seitwärts waagrecht ausgestreckten Arme werden mit nach unten gerichteten Handflächen von der Schulterhöhe wiederholt abwärts bewegt; die Geschwindigkeit der Armbewegung deutet die erforderliche Steiggeschwindigkeit an.)

19. Horizontalflug!

Abbildung 35

(Der eine Arm ist waagrecht seitwärts in Flugrichtung ausgestreckt, der andere Arm wird wiederholt vor dem Körper in derselben Richtung geschwungen.)

20. Landen!

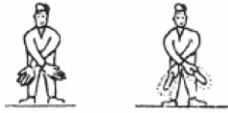


Abbildung 36

(Beide Arme sind – vor dem Körper gekreuzt – schräg nach unten ausgestreckt.)

V. Pilotensignale für Einwinker

(1) Die im Abs. 2 beschriebenen Signale sind dazu bestimmt, von einem in seinem Luftfahrzeug befindlichen Piloten mit für den Einwinker vollständig sichtbaren Händen – wenn dies zur leichteren Erkennbarkeit für den Einwinker notwendig ist, mit Leuchtgegenständen - gegeben werden.

(2) Die im Folgenden angeführten Signale bedeuten:

1.a) Bremsen angezogen!

(Ein Arm wird horizontal vor das Gesicht gehoben, während die Finger der gehobenen Hand ausgestreckt sind; in dem Augenblick, in dem die Bremse angezogen wird, wird die Hand zur Faust geballt.)

1.b) Bremsen gelöst!

(Ein Arm wird horizontal vor das Gesicht gehoben, während die gehobene Hand zur Faust geballt ist; in dem Augenblick, in dem die Bremse gelöst wird, werden die Finger ausgestreckt.)

2.a) Bremsklötze vorlegen!

(Die ausgestreckten Arme – mit Handflächen nach hinten – werden nach innen bewegt, um die Hände vor den Gesicht zu kreuzen.)

2.b) Bremsklötze entfernen!

(Die vor dem Gesicht gekreuzten Hände – mit den Handflächen nach hinten – werden nach außen bewegt, bis die Arme ausgestreckt sind.)

3. Fertig zum Triebwerk(e) anlassen!

(Die Anzahl der erhobenen Finger einer Hand zeigt die Nummer des anzulassenden Triebwerkes an; die Luftfahrzeugtriebwerke sind für diesen Zweck von rechts nach links – von dem vor dem Luftfahrzeug mit dem Gesicht zum Luftfahrzeug stehenden Einwinker gesehen – mit der Nr. 1 beginnend nummeriert.)

