

Von H. Leive, CC/FB1-N Tel. 0421 5372 144 Datum 17.06.2010  
Auslage RF bis 12.08.2010

## Änderung der Betriebsabsprache Bremen/Heeresfliegerwaffenschule zum 01.12.2010

### 1. Wesentliches

Contingency Verfahren Bremen ACC

### 2. Änderungsverzeichnis

Datum	Abschnitt	Seite(n)	einfügen, ersetzen, entfernen
01.12.2010	Anlage G	1	ersetzen
	Anlage G 5	1-3	ersetzen

Axel Brandt  
Chief of Support

H.-M. Jung  
Chief Of Section

Von der aktuellen Berichtigung betroffene EBGen:												
	Nord A	Nord B	Ost A	Ost B	Süd	FDB	FIS	FMP	DA	SV CC	SV FDA	Büro
verbindlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
informativ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
*nur für Sektor(en): EMS, HAN												
Dieser LoA ist gültig für folgende EBGen:												
Nord A	Nord B	Ost A	Ost B	Süd	FDB	FIS	FMP	DA	SV CC	SV FDA	Büro	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>								
*nur für Sektor(en):												

Verteiler: 1 - 3, 5, 6, 11 - 14

**Seite absichtlich frei gelassen.**

## BETRIEBSABSPRACHE

zwischen

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH**  
Niederlassung Bremen  
Bremen ACC

und

Heeresfliegerwaffenschule  
Bückeburg  
Lehrgruppe A

**In Kraft : 01.07.2002**

**Berichtigt :**

### **1. Allgemeines**

#### **1.1 Zweck**

Diese Betriebsabsprache regelt

- die Koordinations- und Kontrollverfahren, die zwischen Bremen ACC und der Flugplatzkontrollstelle Bückeburg (TWR) und der Anflugkontrollstelle Bückeburg (APP) bei der Durchführung der Flugverkehrskontrolldienste anzuwenden sind.
- die zusätzlichen Verfahren der Heeresfliegerwaffenschule Bückeburg zur Durchführung von Flugbetrieb der Streitkräfte im Zuständigkeitsbereich der DFS Niederlassung Bremen.

Sie ergänzt die Regelungen der BA FVK und der BesAnMilFS 2-100.

#### **1.2 Betriebsbereitschaft**

Die betroffenen Flugverkehrskontrollstellen unterrichten sich gegenseitig über den Ausfall flugsicherungstechnischer Anlagen/Geräte, soweit dieser Auswirkungen auf die Zusammenarbeit und/oder die Verkehrsabwicklung haben könnte.

#### **1.3 Definition der Luftverkehrsarten**

##### **1.3.1 General Air Traffic (GAT):**

Flüge, die gemäß den Regeln und Vorschriften der ICAO durchgeführt werden.

Operationeller Luftverkehr (Operational Air Traffic – OAT)

ist der Flugbetrieb, der sich im Allgemeinen oder in Teilen nicht nach den Regeln der Allgemeinen Luftfahrt verhält und für den die Regeln und Vorgaben, ggf. international abgestimmt, von den jeweils zuständigen Behörden spezifiziert werden.

### **2. Zuständigkeitsbereiche**

#### **2.1 Bremen ACC**

FIR Bremen - wie im Luftfahrthandbuch Deutschland veröffentlicht

#### **2.2 Bückeburg TWR**

Kontrollzone Bückeburg – wie im Luftfahrthandbuch Deutschland veröffentlicht

#### **2.3 Bückeburg APP**

ZB Bückeburg - laterale und vertikale Grenzen siehe Anhang zur Betriebsabsprache.

---

## **2.4 Besondere Bestimmungen zur Zuständigkeit für Flugarmdienst**

Bei Notfällen/Unfällen von Luftfahrzeugen unter der Kontrolle von Bückeburg TWR/APP erfolgt die Alarmierung der örtlichen Rettungseinheiten gem. gültigem Alarmplan für Notfälle mit Luftfahrzeugen durch Bückeburg.

Der Wachleiter Bremen ACC ist unverzüglich über die getroffenen Maßnahmen zu informieren, soweit sich nach den Bestimmungen der BesAnMilFS 2-100 eine solche Benachrichtigung aus der Art der Notlage nicht erübrigt.

## **3. Betriebsverfahren**

Die zwischen Bremen ACC und Bückeburg APP/TWR anzuwendenden Betriebsverfahren sind in den Anlagen zu dieser Betriebsabsprache festgelegt:

- Anlage A : Definitionen und Abkürzungen
- Anlage B : Gebiete von gemeinsamer Bedeutung
- Anlage C : Austausch von Flugverlaufsdaten
- Anlage D : Kontroll- und Koordinationsverfahren
- Anlage E : Übergabe der Kontrolle/Übergabe der Sprechfunkverbindung
- Anlage F : Radarkoordinationsverfahren
- Anlage G : Zusätzliche Kontroll- und Koordinationsverfahren

## **4. Berichtigungen und Abweichungen**

### **4.1 Berichtigungen der Betriebsabsprache**

Berichtigungen dieser Betriebsabsprache sind nur in Schriftform und im gegenseitigen Einverständnis der unterzeichnenden Stellen möglich.

### **4.2 Berichtigungen der Anlagen der Betriebsabsprache**

Berichtigungen der Anlagen dieser Betriebsabsprache sind nur in Schriftform und im gegenseitigen Einverständnis der von den unterzeichnenden Stellen dazu bevollmächtigten Stellen möglich.

Bevollmächtigte Stellen sind :

- bei der DFS
  - Niederlassung Bremen – Geschäftsbereich Center - Leiter EBG'en.
- bei der Heeresfliegerwaffenschule
  - Lehrgruppe A - Senior Air Traffic Control Officer (SATCO).

### **4.3 Zeitweilige Abweichungen**

Wenn besondere Umstände dies erfordern, können die Wachleiter der Flugverkehrskontrollstellen der DFS und der SATCO o. V. i. A vorläufige Änderungen oder Ergänzungen zu den Anlagen dieser Betriebsabsprache vereinbaren.

Die Gültigkeit dieser Vereinbarungen darf den Zeitraum von drei Monaten nicht überschreiten. Die Inhalte sind schriftlich zu vereinbaren und bekannt zu geben.

---

#### **4.4 Einzelne Abweichungen**

Bei der Betriebsdurchführung können Situationen auftreten, die einzelne Abweichungen von den in den Anlagen dieser Betriebsabsprache festgelegten Verfahren erforderlich machen. In diesen Fällen wird vom beteiligten Flugverkehrskontrollpersonal erwartet, dass nach bestem Ermessen in gegenseitigem Einvernehmen Maßnahmen abgesprochen werden, um die Sicherheit und die zügige Abwicklung des gesamten Flugverkehrs zu gewährleisten.

#### **5. Unstimmigkeiten**

5.1 Bei Unstimmigkeiten über Bedeutung und Anwendung von Bestimmungen dieser Betriebsabsprache werden die unterzeichnenden Stellen sich bemühen, eine für alle Stellen akzeptable Lösung zu finden.

5.2 Sollte sich keine einvernehmliche Lösung finden, wird jede der unterzeichnenden Stellen die Unstimmigkeiten an die jeweils fachlich vorgesetzte Stelle zur Lösung weitergeben

#### **6. Aufhebung**

6.1 Die Aufhebung dieser Betriebsabsprache und ihrer Anlagen kann in gegenseitigem Einvernehmen der unterzeichnenden Stellen jederzeit erfolgen.

6.2 Die Aufhebung dieser Betriebsabsprache und ihrer Anlagen durch eine der unterzeichnenden Stellen ist jederzeit möglich, vorausgesetzt, die aufhebende Stelle teilt den anderen unterzeichnenden Stellen dies mit einer Vorlaufzeit von einem Jahr vor der beabsichtigten Aufhebung schriftlich mit.

---

**7. Gültigkeit**

**Diese Betriebsabsprache tritt am 01.07.2002 in Kraft.**

Mit gleichem Datum wird die Betriebsabsprache zwischen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH Region Nord und der Heeresfliegerwaffenschule Bückeburg Lehrgruppe A vom 02.11.2000 aufgehoben.

Bremen, den

Bückeburg, den

---

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
Niederlassung Bremen  
Sprecher der Niederlassungsleitung

---

Heeresfliegerwaffenschule  
Lehrgruppe A

Bückeburg, den

---

General der Heeresflieger  
Gruppe Weiterentwicklung  
Flugsicherungsstabsoffizier Heer

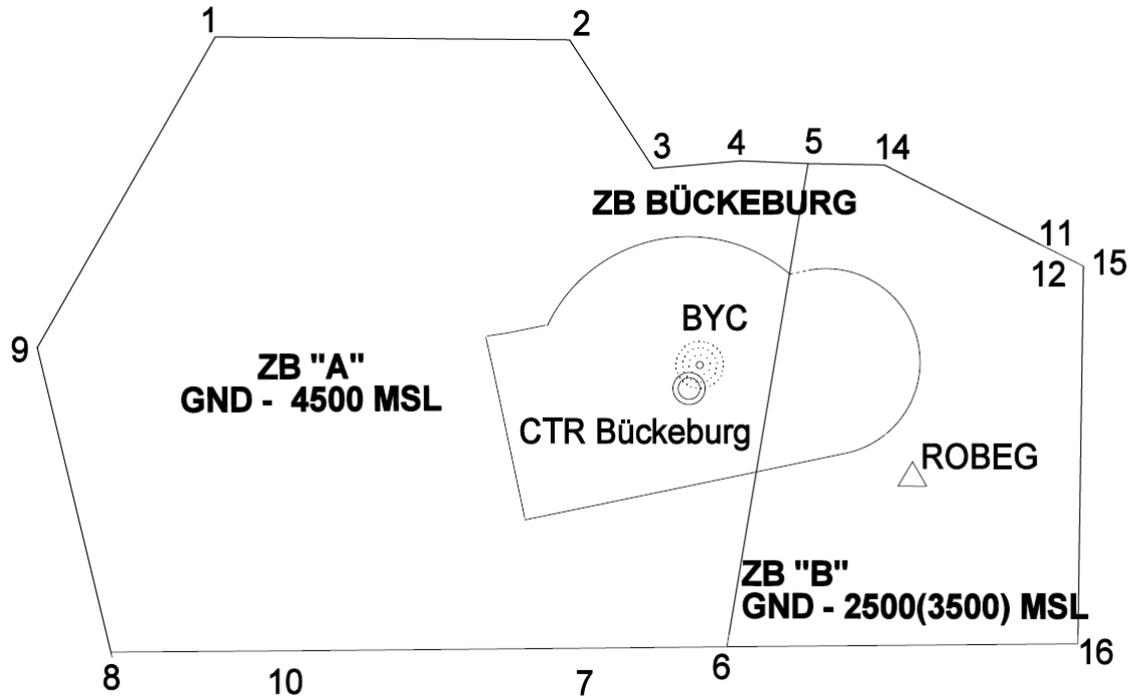
Frankfurt a/M, den

---

Amt für Flugsicherung der  
Bundeswehr

Zuständigkeitsbereich (ZB) Bückeburg

In Kraft: 01.07.2002  
Berichtigt: 04.06.2009



1. ZB Bückeburg APP

1.1 ZB „A“

Vertikale Begrenzung : GND - 4500 ft MSL  
Laterale Begrenzung

1)	52 27 46 N	08 39 47 E	7)	52 08 18 N	09 00 00 E
2)	52 27 56 N	08 58 22 E	10)	52 08 00 N	08 44 29 E
3)	52 23 50 N	09 02 55 E	8)	52 07 49 N	08 35 10 E
4)	52 24 08 N	09 07 30 E	9)	52 17 35 N	08 30 54 E
5)	52 24 05 N	09 11 00 E	1)	52 27 46 N	08 39 47 E
6)	52 08 26 N	09 07 14 E			

1.2 ZB „B“

Vertikale Begrenzung : GND – 2500 (3500) ft MSL  
Laterale Begrenzung

5)	52 24 05 N	09 11 00 E	15)	52 20 55 N	09 25 30 E
14)	52 24 05 N	09 15 00 E	16)	52 08 43 N	09 25 30 E
11)	52 21 36 N	09 23 13 E	6)	52 08 26 N	09 07 14 E
12)	52 21 21 N	09 23 54 E	5)	52 24 05 N	09 11 00 E

## Definitionen und Abkürzungen

In Kraft: 01.07.2002

Berichtigt: 04.06.2009

### A.1 Definitionen

#### A 1.1 Zuständigkeitsbereich

Ein Luftraum festgelegter Größe, in dem eine einzige FVK-Stelle zuständig ist.

#### A 1.2 Gebiet von gemeinsamer Bedeutung

Ein zwischen zwei FVK-Stellen festgelegter Luftraum, der die Umgebung des Zuständigkeitsbereichs der militärischen Anflugkontrollstelle / Flugplatzkontrollstelle mit erfaßt, in dem die Luftraumstruktur und damit verbundenen Verfahren von Bedeutung für die Koordinationsverfahren zwischen den beiden FVK-Stellen sind.

#### A 1.3 Freigabe ( Release )

##### A 1.3.1 Steigflugfreigabe ( Release for Climb )

Eine Freigabe für die annehmende FVK-Stelle ein oder mehrere Luftfahrzeuge vor der Übergabe der Kontrolle einen Steigflug durchführen zu lassen.

Die abgebende FVK-Stelle bleibt verantwortlich für die Staffelung in ihrem Zuständigkeitsbereich, es sei denn es ist anders abgesprochen.

##### A 1.3.2 Sinkflugfreigabe ( Release for Descent )

Eine Freigabe für die annehmende FVK-Stelle ein oder mehrere Luftfahrzeuge vor der Übergabe der Kontrolle einen Sinkflug durchführen zu lassen.

Die abgebende FVK-Stelle bleibt verantwortlich für die Staffelung in ihrem Zuständigkeitsbereich, es sei denn es ist anders abgesprochen.

##### A 1.3.2 Freigabe für Flugwegänderung ( Release for Turn )

Eine Freigabe für die annehmende FVK-Stelle ein oder mehrere Luftfahrzeuge vor der Übergabe der Kontrolle vom gegenwärtigen Flugweg um höchstens 45° wegzudrehen.

Die abgebende FVK-Stelle bleibt verantwortlich für die Staffelung in ihrem Zuständigkeitsbereich, es sei denn es ist anders abgesprochen.

**A.2 Abkürzungen**

<b>HFlgWaS</b> Heeresfliegerwaffenschule	<b>LGrp</b> Lehrgruppe
<b>ASR</b> Aerodrome Surveillance Radar Flugplatzrundsicht radar	<b>LFF</b> Luftfahrzeugführer
<b>AIP</b> Aeronautical Information Publication Luftfahrthandbuch	<b>MFC</b> Multifrequenzcode
<b>FVK</b> Flugverkehrskontrolle	<b>OLDI</b> Online Data Interchange
<b>EAT</b> Expected Approach Time Voraussichtlicher Anflugzeitpunkt	<b>SB-BNL</b> Sachbearbeiter Besondere Nutzung Luftraum
<b>ETO</b> Estimated Time Over Voraussichtliche Überflugzeit	<b>SV</b> Supervisor Wachleiter
<b>GPS</b> Global Positioning System Satellitenavigationssystem	<b>PAR</b> Precision Approach Radar Präzisionsanflugradar
<b>IAF</b> Initial Approach Fix Anfangsanflugfestpunkt	<b>ZB</b> Zuständigkeitsbereich
<b>ISIS</b> Improved Speech Integrated System Sprachvermittlungssystem Funk und Fernsprechen	

## Gebiete von gemeinsamer Bedeutung

In Kraft: 01.07.2002

Berichtigt : 27.09.2004

### **B 1 Luftraumstruktur und Klassifizierung in den Gebieten von gemeinsamer Bedeutung**

#### **B 1.1 Im Bereich der Grenze des Zuständigkeitsbereichs Bückeberg**

- siehe AIP Deutschland

#### **B 1.2 Im Bereich der Grenze der Kontrollzone Bückeberg**

- siehe AIP Deutschland

### **B 2 Sektorisierung Bremen ACC / andere Zuständigkeitsbereiche**

- entlang der Grenzen des Zuständigkeitsbereiches
- entlang der Grenzen der Kontrollzone Bückeberg

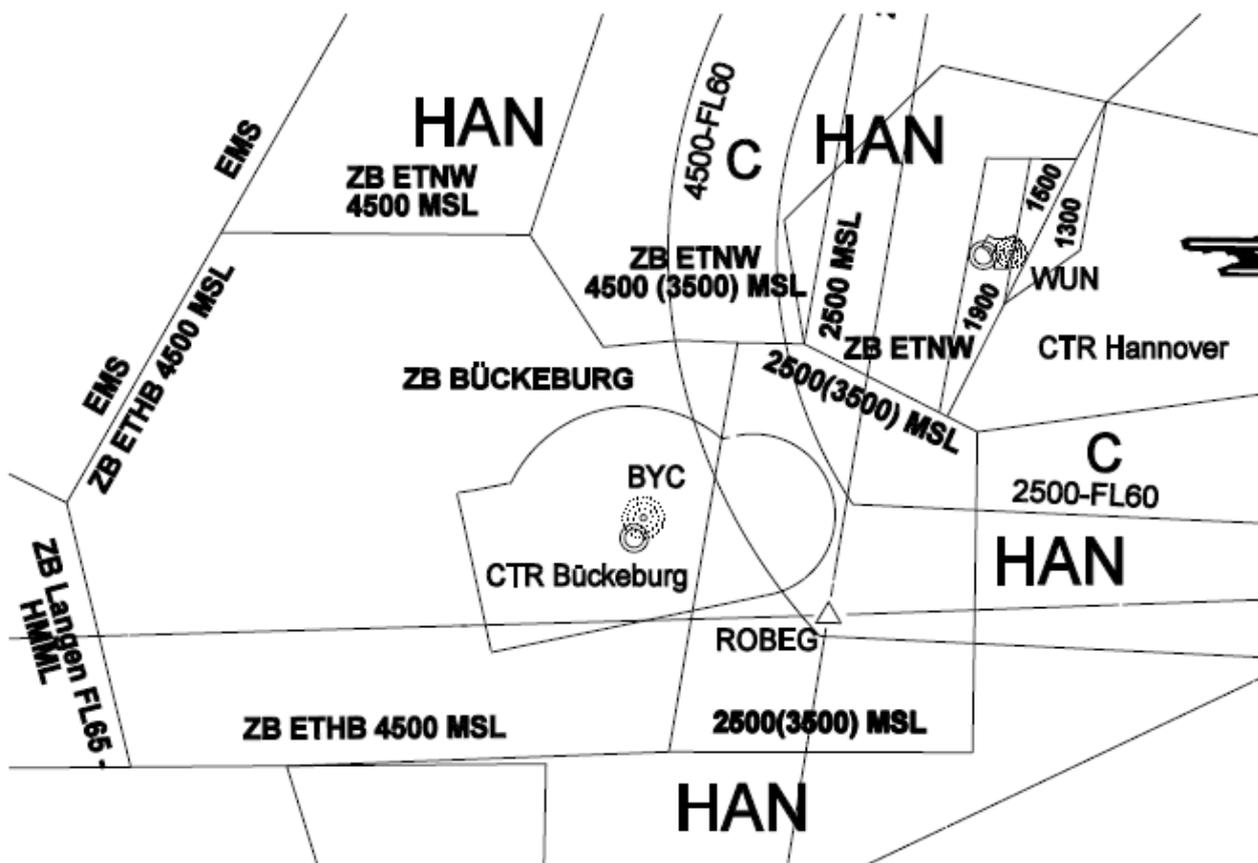
Siehe Anhang zu Anlage B

## Sektorisierung Bremen ACC / andere Zuständigkeitsbereiche

In Kraft: 01.07.2002

Berichtigt: 04.06.2009

### 1. Sektorisierung Bremen ACC



## Austausch von Flugverlaufsdaten

In Kraft: 01.07.2002

Berichtigt: 04.06.2009

### C 1 Allgemeines

#### C 1.1 Flugplandaten

Vollständige Flugplandaten liegen grundsätzlich bei den beteiligten Flugverkehrskontrollstellen Bremen ACC, Bückeburg TWR und Bückeburg APP vor.

#### C 1.2 Aktuelle Flugverlaufsdaten

Aktuelle Flugverlaufsdaten werden von der abgebenden Flugverkehrskontrollstelle an die annehmende Flugverkehrskontrollstelle verbal per Telefon übermittelt.

#### C 1.3 Voraussichtliche Überflugzeit (ETO)

Eine ETO wird von der abgebenden Flugverkehrskontrollstelle an die annehmende Flugverkehrskontrollstelle unmittelbar nach dem Bekannt werden, jedoch nicht früher als 30 Minuten vor der geschätzten Überflugzeit, übermittelt.

#### C 1.4 Nichtverfügbarkeit von Flugplandaten

Liegen bei der annehmenden Flugverkehrskontrollstelle keine Flugplandaten vor, werden auf Anfrage durch die abgebende Flugverkehrskontrollstelle notwendige Informationen übermittelt

#### C 1.5 Berichtigung ( REVISION )

Alle für die Flugverkehrskontrolle wichtigen Änderungen von Flugplandaten sind an die annehmende Flugverkehrskontrollstelle zu übermitteln.

Änderungen der koordinierten Flughöhe innerhalb von 5 Minuten vor Einflug in den Zuständigkeitsbereich der annehmenden Flugverkehrskontrollstelle bedürfen eines „APPROVAL REQUEST“.

#### C.1.6 Beschleunigte Freigabe ( Expedite Clearance ) Zustimmungsantrag ( Approval Request )

Wenn eine Mindestvorlaufzeit von 10 Minuten vor dem Einflug in den Zuständigkeitsbereich der annehmenden Flugverkehrskontrollstelle nicht eingehalten werden kann, ist eine EXPEDITE CLEARANCE oder ein APPROVAL REQUEST, je nachdem was zutrifft, einzuholen.

**C.2 Kommunikationsverbindungen und ihre Nutzung****C.2.1 Ausrüstung**

Zwischen Bremen ACC und Bückeburg APP/TWR stehen 2 Telefonleitungen (MFC) zur Verfügung.

**C.2.2 Telefonische Koordination**

Jede telefonische Koordination wird mit den Initialen beider Gesprächspartner beendet.

**C.2.3 Telefonverzeichnis****C.2.3.1 Bremen ACC**

HANQ 2078 HANB 2068

EMSP 2071 EMSE 2061

WWC1I (FIS 1) 2011

SV CC (Wachleiter Center) 2199

WWC1D (Switchboard) 2119

Öffentlicher Fernsprecher SV CC: 0421 5372 120, 0421-5963489

Öffentlicher Fernsprecher SB-BNL 0421 5372 156

**C 2.3.2 Bückeburg APP**

ISIS 3165

Öffentlicher Fernsprecher 05722 968 3550

**C 2.3.3 Bückeburg TWR**

ISIS 3161

Öffentlicher Fernsprecher 05722 968 3548

**C 2.3.3 Bückeburg SATCO**

Öffentlicher Fernsprecher 05722 968 3540

## Kontroll- und Koordinationsverfahren

In Kraft : 01.07.2002

Berichtigt : 01.07.2010

### D 1 Allgemeines

- D 1.1 Die Koordination von Flügen zwischen Bremen ACC und Bückeberg APP/TWR bezieht sich auf den Koordinationspunkt BYC NDB oder die Anfangsanflugpunkte der veröffentlichten GPS-Verfahren. Abweichungen davon sind zu koordinieren.
- D 1.2 Sofern im Einzelfall nicht anders vereinbart verzichtet Bremen ACC auf die Übermittlung der Startzeit, wenn der Start innerhalb von 3 Minuten nach der erteilten Abflugfreigabe (RELEASE) erfolgt.
- D 1.3 Sofern nicht anders beschrieben oder im Einzelfall anders vereinbart verzichtet Bremen ACC auf die Übermittlung von Landezeiten.

### D 2 Luftraum-Aktivierungs- / Deaktivierungsverfahren

#### D 2.1 Kontrollzone (HX) Bückeberg

Bückeberg TWR informiert Bremen ACC über den Zeitpunkt der Aktivierung der Kontrollzone. Die Aktivierung erfolgt mit einem Zeitvorlauf von mindestens 5 Minuten.

Bückeberg TWR informiert Bremen ACC über den Zeitpunkt der Schließung der Flugplatzkontrollstelle. Mit Schließung der Flugplatzkontrollstelle gilt die Kontrollzone Bückeberg als deaktiviert.

#### D 2.2 Zuständigkeitsbereich (ZB) Bückeberg

- D 2.2.1 Die Anflugkontrollstelle Bückeberg informiert Bremen ACC **und** Langen ACC über den Zeitpunkt der ZB Aktivierung. Die Aktivierung des ZB erfolgt mit einem Zeitvorlauf von mindestens 5 Minuten.

Die Aktivierung der verschiedenen Teile des ZB ("A", "B") ist wie folgt geregelt:

**TEIL "A"** ist ständig ohne Einschränkungen nutzbar

**TEIL "B"** ist bei Landerichtung WEST in Hannover ohne Einschränkung bis 3500ft MSL nutzbar

**TEIL "B"** ist bei Landerichtung OST in Hannover ohne Einschränkung bis 2500ft MSL nutzbar. Die Obergrenze des ZB "B" kann auf Anfrage von Bückeberg APP und nach Genehmigung durch Bremen Sektor HAN befristet auf 3500ft MSL angehoben werden.

- D 2.2.2 Die Aktivierung des ZB erfolgt grundsätzlich nur bei funktionsfähiger ASR-Anlage.

Bei Ausfall der ASR-Anlage Bückeberg kann der ZB aktiviert werden, wenn der Anflugkontrolldienst für Bückeberg durch FVK-Personal des HFlgWaS aus der Bezirkskontrollstelle Bremen ACC durchgeführt wird.

- D 2.2.3 Bückeberg APP informiert Bremen ACC **und** Langen ACC über die Schließung der Anflugkontrollstelle. Mit Schließung der Anflugkontrollstelle gilt der ZB als deaktiviert.

- D 2.2.4 Bei nicht aktiviertem ZB stellt Bremen ACC die Anfliegerbarkeit Bückeburgs unter folgenden Voraussetzungen sicher:

- Es werden nur vereinzelte Einsatzflüge der HFlgWas erwartet. Schulungs- oder Übungsanflüge finden grundsätzlich nicht statt.
- Die beabsichtigte Nichtaktivierung sowie das zu erwartende Verkehrsaufkommen ist dem SV CC Bremen mitzuteilen.

- Der SV CC Bremen muss der Übernahme des Anflugkontrolldienstes durch Bremen ACC zustimmen.

### **D 3 Austausch von Betriebsdaten**

D 3.1 Bückeburg APP/TWR informieren Bremen ACC, Arbeitsplatz HANQ über:

- Betriebspiste Bückeburg
- Ausfall von Funk-/Radar- und Navigationsanlagen
- Zeitpunkt und letzte bekannte Position von Lfz bei Radar- und/oder Funkausfall

#### **zusätzlich bei nicht aktiviertem ZB (s. D 6)**

- Wechsel der Wetterbedingungen (IMC,VMC) in der Kontrollzone
- Fehlanflüge von IFR-Flügen.

D 3.2 Bremen ACC, Arbeitsplatz HANQ informiert Bückeburg APP über die Betriebspiste Hannover und Änderungen der Betriebspiste.

### **D 4 Kontroll- und Koordinationsverfahren für IFR-Flüge**

Bei aktiviertem ZB Bückeburg erfolgt die Koordination grundsätzlich zwischen Bremen ACC und Bückeburg APP.

Bei nicht aktiviertem ZB Bückeburg erfolgt die Koordination zwischen Bremen ACC und Bückeburg TWR. (s. D 6)

#### **D 4.1 Abstände zu Luftraumgrenzen**

D 4.1.1 Bückeburg APP

hält einen vertikalen Abstand von min. 500 Fuß zur Obergrenze des ZB ein

hält grundsätzlich einen lateralen Abstand von min. 2,5NM zur seitlichen Begrenzung des ZB ein.

Im ZB "A" können Luftfahrzeuge unter Radarführung koordinationsfrei bis zur östlichen Begrenzung (Trennlinie ZB A/B) geführt werden.

D 4.1.2 Die einzuhaltenden Abstände und Verfahren im Bereich der gemeinsamen ZB-Grenze Bückeburg/Wunstorf sind in einer Betriebsabsprache zwischen Heeresfliegerwaffenschule- Lehrgruppe A und LTG 62 festzulegen.

D 4.1.3 Bremen ACC hält Abstände zu den Grenzen der aktivierten Kontrollzone / des aktivierten ZB gem. BA-FVK.

#### **D 4.2 Abflüge**

D 4.2.1 Bei aktiviertem ZB meldet Bremen ACC zu erwartende Verzögerungen von 10 Minuten oder mehr an Bückeburg APP.

D 4.2.2 Bei nicht aktiviertem ZB (s. D 6) ist durch Bückeburg TWR eine Anlaßfreigabe bei Bremen ACC einzuholen. Bremen ACC informiert Bückeburg TWR, falls eine Anlaßfreigabe nicht innerhalb von 10 Minuten nach Anfrage zu erwarten ist.

D 4.2.3 Für Flüge in den ZB Bremen ACC sind Streckenfreigaben von Bückeburg APP/TWR vor dem Start des Luftfahrzeugs, für Luftfahrzeuge im Flug vor einem Flugregelwechsel, grundsätzlich bei dem Sektor von Bremen ACC einzuholen, in den das Luftfahrzeug bei Verlassen des ZB/der Kontrollzone einfliegt.

D 4.2.4 Bremen ACC erteilt die Streckenfreigaben grundsätzlich in abgekürzter Form (short clearance).

Bestandteile einer short clearance sind :

- Funkrufzeichen
- erster Streckenpunkt
- freigegebene Flughöhe
- SSR-Code
- weitere Informationen, falls notwendig

D 4.2.5 Bückeburg APP/TWR ergänzen die " short clearance" zu einer vollständigen Streckenfreigabe gemäß BesAnMilFS 2-100/BA FVK. Als Freigabegrenze übermitteln Bückeburg APP/TWR dabei immer den Zielflugplatz, sofern nichts anderes koordiniert wurde.

D 4.2.6 Änderungen zum abgegebenen Flugplan sind immer und vollständig zwischen Bremen ACC und Bückeburg APP/TWR zu koordinieren und vollständig an den Luftfahrzeugführer zu übermitteln.

D 4.2.7 Bückeburg APP staffelt Luftverkehr, der auf dem gleichen Flugweg und in gleicher Flughöhe in den Zuständigkeitsbereich von Bremen ACC einfliegt, mit mindestens 10 NM Horizontalabstand, sofern im Einzelfall nicht anders vereinbart.

D 4.2.8 Bückeburg APP/TWR veranlaßt die Schaltung des in der Streckenfreigabe zugewiesenen SSR-Code so früh wie möglich, spätestens mit der Anweisung an den Luftfahrzeugführer zur Aufnahme des Funkkontaktes mit Bremen ACC.

D.4.2.9 Sichtabflugverfahren für IFR Abflüge

Sichtabflüge von IFR Abflügen sind von den Pisten 08/26 für alle Hubschrauber und für Flugzeuge der Kategorien A und B zulässig.

Sichtabflüge von IFR Abflügen sind zwischen Bückeburg TWR/APP und Bremen ACC Sektor HAN zu koordinieren. Davon ausgenommen sind Sichtabflüge von IFR Abflügen, die die vorgeschriebenen Abstände zu den Grenzen des aktiven ZB Bückeburg gemäß D.4.1 dieser Betriebsabsprache einhalten.

Bei aktivem ZB erfolgt die Übergabe von Sichtabflügen von IFR Abflügen an Bremen ACC erst, wenn ein Steigflug mindestens zur für Bremen ACC gültigen MRVA freigegeben wurde.

#### **D 4.5 Anflüge**

D 4.5.1 Anflüge werden von Bremen ACC zum NDB BYC oder zum Anfangsanflugpunkt des geplanten GPS-Anflugverfahrens freigegeben.

D 4.5.2 Bremen ACC übermittelt

- Lfz Anzahl / Typ
- ETO BYC NDB oder ETO IAWP
- relevante Flugplandaten soweit erforderlich

D 4.5.3 Vor der Übergabe der Kontrolle erfolgt grundsätzlich eine Radarübergabe an Bückeburg APP.

#### **D 4.6 Nutzung der veröffentlichten GPS-Anflugverfahren**

Wenn die vorgeschriebenen Abstände zu den Grenzen des aktiven ZB Bückeburg nicht eingehalten werden können, ist die Nutzung der veröffentlichten GPS-Anflugverfahren nur nach vorheriger individueller Koordination und mit Zustimmung durch Bremen ACC möglich.

**D 4.7 Durchflüge ZB Bückeberg**

- D 4.7.1 Bremen ACC übermittelt die ETO BYC NDB an Bückeberg APP.
- D 4.7.2 Bückeberg APP übermittelt die ETO BYC NDB an die zuständige FVK-Stelle für den angrenzenden ZB in den das Luftfahrzeug bei Verlassen des ZB Bückeberg einfliegt.

**D 5 Flüge nach Sondersichtflugregeln (SVFR) und VFR – Nachtflüge bei nicht aktiviertem ZB**

- D 5.1 Bei nicht aktiviertem ZB werden SVFR / VFR – Nacht Flüge in Verantwortung von Bückeberg TWR durchgeführt.
- D 5.2 Die maximal nutzbare Flughöhe für SVFR / VFR – Nacht Flüge ist 1500 ft MSL.
- D 5.3 SVFR / VFR – Nacht Flüge und IFR-Flüge finden nicht gleichzeitig statt.
- D 5.3.1 Hat Bremen ACC ein ESTIMATE für einen IFR-Anflug übermittelt, stellt Bückeberg TWR sicher, dass unter seiner Kontrolle befindliche SVFR / VFR – Nachtflüge
- spätestens 10 Minuten vor der übermittelten voraussichtlichen Überflugzeit BYC NDB
  - spätestens 5 Minuten vor der übermittelten voraussichtlichen Überflugzeit GPS IAWP die Kontrollzone verlassen haben oder gelandet sind.
- D 5.3.2 Um unnötig lange Unterbrechungen des Flugbetriebes in Bückeberg zu vermeiden, kann im Einzelfall auf Anfrage von Bückeberg TWR ein Zeitpunkt vereinbart werden, bis zu dem Bückeberg TWR sicherstellt, dass SVFR / VFR – Nachtflüge die Kontrollzone verlassen haben oder gelandet sind und vor dem Bremen ACC keine Anflugfreigaben erteilt.

**D 6 Ausfallverfahren****D 6.1 Kurzfristiger ASR-Ausfall Bückeberg**

- D 6.1.1 Bei **ungeplantem** Ausfall der ASR-Anlage Bückeberg wird der ZB deaktiviert. Luftfahrzeuge, die sich unter Kontrolle von Bückeberg APP befinden, werden unter Angabe der letzten Position, ggf. mit einer Notstaffelung von 500 Fuß, an Bremen ACC, Sektor HAN, übergeben.
- D 6.1.2 Bei Funktionsfähigkeit der PAR Bückeberg kann Bremen ACC die Luftfahrzeuge in mindestens MRVA zum Endanflug der Betriebspiste (Radarplatzrunde Bückeberg - siehe Anhang) führen. Die Übergabe an die Endanflugkontrolle Bückeberg erfolgt, nach vorheriger Koordination, spätestens in einer Entfernung von 9 NM zum Aufsetzpunkt. Nach Übergabe ist Bückeberg Endanflugkontrolle zuständig für die weitere Koordination mit Bückeberg TWR.
- D 6.1.3 Bei nicht funktionsfähiger PAR Bückeberg oder wenn die Belastung des Sektors HAN die Nutzung der Radarplatzrunde nicht zulässt führt Bremen die Lfz zum IAF für die Durchführung eines veröffentlichten Instrumenten-Anflugverfahrens unter Beachtung folgender Verfahren:
- D 6.1.3.1 Bremen ACC meldet an Bückeberg TWR
- Art des Anfluges
  - ETO IAF
  - Informationen über die unmittelbar bevorstehende Anflugfreigabe  
Mit der Anflugfreigabe ist die Sinkflugfreigabe auf die Anfangsanflughöhe verbunden. Nach erfolgter Information an Bückeberg TWR gilt die Einflugfreigabe in die Kontrollzone als erteilt.
  - Passieren des Anfangsanflugfestpunktes (IAF)
- D 6.1.3.2 Im Warteverfahren erteilt Bremen ACC keine Sinkflugfreigaben unter 3000 ft MSL.

#### D.6.1.3.3 Die Warteverfahren

- UBOBU bei Nutzung durch Luftfahrzeuge der Kategorie „C“ und
- BYC RNAV(GPS) RWY 26

sind nicht gestaffelt zum aktiven ZB Wunstorf. Notwendige Koordination mit Wunstorf APP wird durch Bremen ACC Sektor HAN durchgeführt.

#### D 6.1.3.4 Bückeburg TWR meldet an Bremen ACC

- die Landezeit bei IFR Anflügen,
- die Landezeit bei Anflügen, die nach Aufhebung des IFR-Flugplanteils den Anflug nach SVFR/VFR at night fortsetzen,
- die Zeit der Aufhebung des IFR-Flugplanteils bei Anflügen, die den Flug nach VFR fortsetzen.

Bremen ACC gibt ein nachfolgendes Luftfahrzeug erst zum Anflug frei, wenn

- ein Anflug nach IFR oder SVFR/VFR at night gelandet ist,
- ein Anflug den IFR-Flugplanteil zur Fortsetzung des Fluges nach VFR aufgehoben hat.

D 6.1.3.5 Grundsätzlich endet der Anflug mit einer Abschlußlandung.

D 6.1.3.6 Fehlanflüge führen grundsätzlich das veröffentlichte Fehlanflugverfahren aus. Fehlanflüge sind sofort durch Bückeburg TWR an Bremen ACC zu melden.

### **D 6.2 Längerfristiger ASR-Ausfall Bückeburg**

Bei längerfristigem Ausfall der ASR-Anlage Bückeburg kann die Anflugkontrolle für Bückeburg im Rahmen der Bestimmungen dieser Betriebsabsprache durch FVK-Personal der HFlgWaS aus der Bezirkskontrollstelle Bremen ACC durchgeführt werden. Organisatorische Einzelheiten sind im Bedarfsfall vor Beginn des Einsatzes zu verabreden.

### **D 6.3 Funkausfallverfahren**

#### D 6.3.1 Standardverfahren

- Transponderschaltung Mode 3/A Code 7600
- Weiterflug in der zuletzt zugewiesenen Flughöhe zum BYC NDB.
- im Warteverfahren ggf. Sinkflug bis zur veröffentlichten Anfangsanflughöhe des NDB-Anflugverfahrens.
- bei Erreichen BYC NDB / Erreichen der Anfangsanflughöhe verzögerungslose Durchführung des NDB-Anfluges

D 6.3.2 Ist eine Landung in Bückeburg nicht möglich:

- Durchführung des veröffentlichten Fehlanflugverfahrens,
- im BYC Warteverfahren Steigflug auf 3000 ft MSL,
- Weiterflug zum IAF für die jeweilige Landerichtung Hannover in der freigegebenen Flughöhe und verzögerungsloser ILS Anflug auf die Piste 09L oder 27R in Hannover

D 6.3.3 Bei aktiviertem ZB Bückeburg erfolgt die Zuweisung des anzuwendenden Funkausfallverfahrens durch Bückeburg APP. Bremen ACC ist im Fall eines Funkausfalles rechtzeitig über das zugewiesene Verfahren zu informieren.

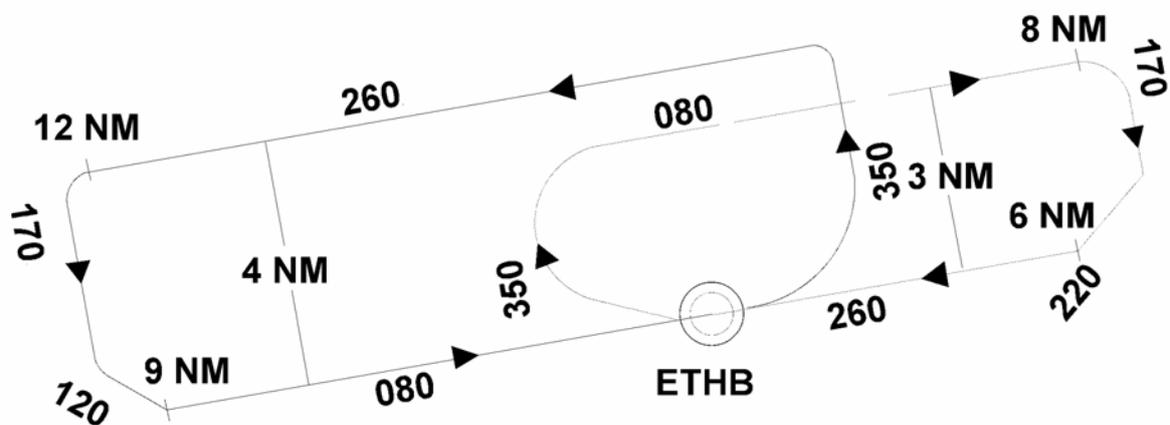
D 6.3.4 Bei nicht aktiviertem ZB Bückeburg erfolgt die Zuweisung des Funkausfallverfahrens durch Bremen ACC.

Anflugkontrollverfahren Bückeburg

In Kraft: 01.07.2002

Berichtigt: 16.03.2006

Von Bremen ACC geführte RADAR Platzrunde RWY 26/08



Die niedrigste nutzbare Flughöhe im Anflugkontrollverfahren Bückeburg ist die jeweils gültige MRVA.

## Übergabe der Kontrolle und Übergabe der Sprechfunkverbindung

**In Kraft:** 01.07.2002

**Berichtigt:** 04.06.2009

### E 1 Übergabe der Kontrolle

#### E 1.1 ZB aktiv

Die Übergabe der Kontrolle zwischen Bremen ACC und Bückeburg APP findet grundsätzlich beim Passieren der gemeinsamen ZB Grenze statt.

#### E 1.2 ZB nicht aktiv

Die Übergabe der Kontrolle findet zwischen Bremen ACC und Bückeburg TWR statt:

- bei Abflügen:
  - in VMC bei Verlassen der Kontrollzone,
  - in IMC unmittelbar nach dem Start.
- bei Anflügen:
  - frühestens bei Einflug in die Kontrollzone.

### E 2 Übergabe der Sprechfunkverbindung

E 2.1 Die Übergabe der Sprechfunkverbindung erfolgt nicht später als die Übergabe der Kontrolle.

E 2.2 Für Anflüge bei nicht aktiviertem ZB Bückeburg erfolgt die Übergabe der Sprechfunkverbindung an Bückeburg TWR rechtzeitig vor Einflug in die Kontrollzone.

Für Anflüge im NDB Anflugverfahren erfolgt die Übergabe der Sprechfunkverbindung grundsätzlich beim Passieren des IAF.

### E 3 Sprechfunkfrequenzen VHF / UHF

#### E 3.1 Bremen ACC

HANB	VHF131.325
	UHF259.725

EMSE	VHF 125.025
	UHF 372.550

WWC2I (FIS 2)	VHF 119.825
	UHF 376.400

#### E 3.2 Bückeburg APP

VHF 124.500	UHF 389.450
-------------	-------------

VHF 123.300	UHF 340.250
-------------	-------------

#### E 3.3 Bückeburg TWR

VHF 140.400	UHF 341.250
-------------	-------------

VHF 122.100	
-------------	--

---

## Radarkoordinationsverfahren

**In Kraft: 01.07.2002**

**Berichtigt :**

### **F 1. Anflüge**

F 1.1 Für radargeführte Anflüge erfolgt vor dem Frequenzwechsel eine Radarübergabe von Bremen ACC an Bückeburg APP.

Dabei werden folgende Daten übermittelt :

- Rufzeichen
- Lfz Anzahl / Typ
- Position
- SSR-Code
- Steuerkurs
- Flughöhe

F 1.2 Der Wechsel des SSR-Codes erfolgt durch Bückeburg APP. Der beobachtete SSR-Codewechsel gilt als Bestätigung für die erfolgreiche Herstellung des Funkkontaktes.

F 1.3 Mit Ausnahme von Notfällen ist eine Unterbrechung des von Bremen ACC freigegebenen Sinkfluges ohne vorherige Koordination nicht zulässig.

F 1.4 Soweit für die direkte Einfädelung in das Standard-Anflugkontrollverfahren notwendig darf Bückeburg APP ohne vorherige Koordination außerhalb der ZB-Grenze Kurskorrekturen bis zu 20 Grad durchführen. Andere Flugmanöver sind ohne vorherige Freigabe durch Bremen ACC nicht zulässig.

### **F 2 Radargeführter Luftverkehr der Streitkräfte**

F 2.1 Für radargeführten Luftverkehr der Streitkräfte kann zwischen den Beteiligten "Operationelle Koordination" angewandt werden.

Dieses Verfahren dient zur Unterstützung und effektiven Durchführung von Luftverkehr unter Radarführung für den nur kurzzeitig die Nutzung des Luftraums außerhalb des eigenen ZB's erforderlich ist.

F 2.2 Operationelle Koordination

F 2.2.1 Operationelle Koordination ist eine Kurzabsprache zwischen den FVK-Stellen. Sie kommt für die Flugprofile LO-HI (operational climb), HI-LO (operational descent) oder LO-LO (operational crossing) zur Anwendung.

Sprechgruppe : "request operational climb / descent / crossing"

F 2.2.2 Von der anfragenden FVK-Stelle werden folgende Informationen übermittelt :

- Lfz Anzahl / Typ
- Position
- SSR-Code
- beabsichtigter Flugweg
- zusätzliche Informationen soweit erforderlich

F 2.2.3 Die für den betroffenen ZB zuständige FVK-Stelle erteilt die Zustimmung (approval) zur kurzzeitigen Nutzung des Luftraumes für Lfz unter Kontrolle einer anderen FVK-Stelle und staffelt eigenen Luftverkehr zu dem freigegebenen Lfz.

F 2.2.4 Wechsel des SSR-Code, Frequenzwechsel und/oder Übergabe der Kontrolle finden nicht statt.

**Zusätzliche Kontroll- und Koordinationsverfahren**

**In Kraft:** 01.07.2002  
**Berichtigt:** 01.12.2010

- G 1 :** Nutzung Nachttiefflugsystem (NLFS GE)
- G 2 :** Koordination von Geschwaderübungen / Sonderflugvorhaben
- G 3 :** „Topping Flüge“
- G 4 :** Zuweisung von Transpondercodes durch Bückeburg APP
- G 5:** Contingency Verfahren Bremen ACC

## Verfahren bei Nutzung des Nachttiefflugsystems (NLFS GE)

In Kraft : 01.07.2002

Berichtigt :

### G 1.1 Zuständigkeiten

Die Zuständigkeiten für

- die Aktivierung der Nachttiefflugsystem Streckenteile
  - die Überwachung von Flügen im Nachttiefflugsystem
- sind in der OPS-ORDER NLFS GE geregelt.

### G 1.2 Staffelung

G 1.2.1 Bei aktiviertem ZB ist Bückeburg APP während der Aktivierungszeiten des NLFS GE verantwortlich für die Staffelung des unter seiner Kontrolle befindlichen Luftverkehrs zu den innerhalb der ZB-Grenzen aktivierten Systemstreckenteilen. Die zuständige Überwachungsstelle kann auf Anfrage Freigaben zum Durchfliegen des Systems erteilen.

G 1.2.2 Hubschrauberflüge der HFlgWaS innerhalb des Hubschrauber-Schutzgebietes 2 (HPA 2) Bückeburg

Für Hubschrauberflüge der HFlgWaS bei Nacht unter Sichtflugbedingungen und innerhalb der lateralen Grenzen der HPA 2 gilt die Freigabe zum Durchflug durch das aktivierte NLFS GE unter folgenden Bedingungen als erteilt:

- die beteiligten Lfz halten Hörbereitschaft auf einer lokalen Frequenz Bückeburg
- der Durchflug erfolgt zwischen 52 32 00 N und 52 41 00 N und nicht oberhalb 1300ft MSL.

---

## Koordination von Geschwaderübungen / Sonderflugvorhaben

In Kraft: 01.07.2002

Berichtigt : 04.06.2009

**G 2.1** Die Verfahren für die Durchführung von Geschwaderübungen / Sonderflugvorhaben sind rechtzeitig (mindestens 14 Tage) vor dem Ereignistag mit Operations Support der DFS Niederlassung Bremen zu koordinieren / anzumelden.

**G 2.2 Prüfliste für die Koordination von Geschwaderübungen/Sonderflugvorhaben mit BREMEN ACC**

**A Allgemeine Angaben**

1. Art/Kurzbeschreibungen der Übung/des Vorhabens
2. Zeitrahmen
3. Erwartete Beteiligung von Bremen ACC
4. Vorschläge hinsichtlich FVK und Koordination

**B Vorhabensspezifische Angaben**

1. Übungszweck
2. Übungsluftraum/Gebiete
3. Übungszeiten/-phasen
4. Anzahl der beteiligten Lfz
5. Lfz-Rufzeichen
6. Rollen der beteiligten Lfz
7. Flugprofile
8. Wetterbestimmungen/Flugregeln
9. SSR-Verfahren
10. Beteiligte Verbände/Stellen (LV-RS, ATC, Gefechtsstände)
11. Authentisierung
12. Luftraumordnungsmaßnahmen (ACM)
13. Besonderheiten (z. B. EMCON)
14. Sonstiges

**C Ansprechpartner**

1. Projektoffizier/Stellvertreter (Tel.)
2. Operations Support, SB-BNL (Tel.)
3. Andere beteiligten Stellen (Tel.)

**D Veröffentlichungen/Unterlagen**

**„Topping Flüge“**

In Kraft: 01.07.2002  
Berichtigt: 19.11.2009

**G 3.1 Allgemeines**

Topping Flüge

- sind Hubschrauber-Werkstattflüge zur Überprüfung der Triebwerkleistung
- werden in VMC durchgeführt
- benötigen einen ununterbrochenen Steigflug bis max. FL095 (in Ausnahmefällen auch bis FL120)

**G 3.2 Flugverlauf**

VFR / VFR über Wolken innerhalb der Grenzen der „Yankee-Area“

**G 3.3 Koordination bei Durchführung VFR**

Spätestens 5 Minuten vor geplantem Beginn des Steigfluges nach VFR informiert Bückeburg Bremen Sektor HAN über den Flug.

Übermittelt wird

- „Topping Flug“
- Rufzeichen
- maximale Flughöhe

Bremen weist einen SSR-Code und eine Sprechfunkfrequenz zu auf der für das Lfz RAFIS durchgeführt werden kann.

**G 3.4 Koordination bei Durchführung „VFR über Wolken“**

Spätestens 5 Minuten vor dem geplanten Abflug übermittelt Bückeburg

- Rufzeichen mit dem Zusatz „Topping Flug“
- geplante Abflugstrecke
- errechnete EAT für BYC NDB

und erfragt eine Streckenfreigabe.

**G 3.5 Allgemeines**

Flüge in die Yankee Area verbleiben bis zur Aufhebung des ersten IFR-Flugteils grundsätzlich unter der Kontrolle von Bückeburg APP.

Nach Aufhebung des ersten IFR-Flugteils halten die Luftfahrzeugführer Hörbereitschaft auf der zuletzt zugewiesenen Frequenz.

Der Flug innerhalb der Yankee Area erfolgt als VFR-Flug mit RAFIS

**G 3.6 Rückflug**

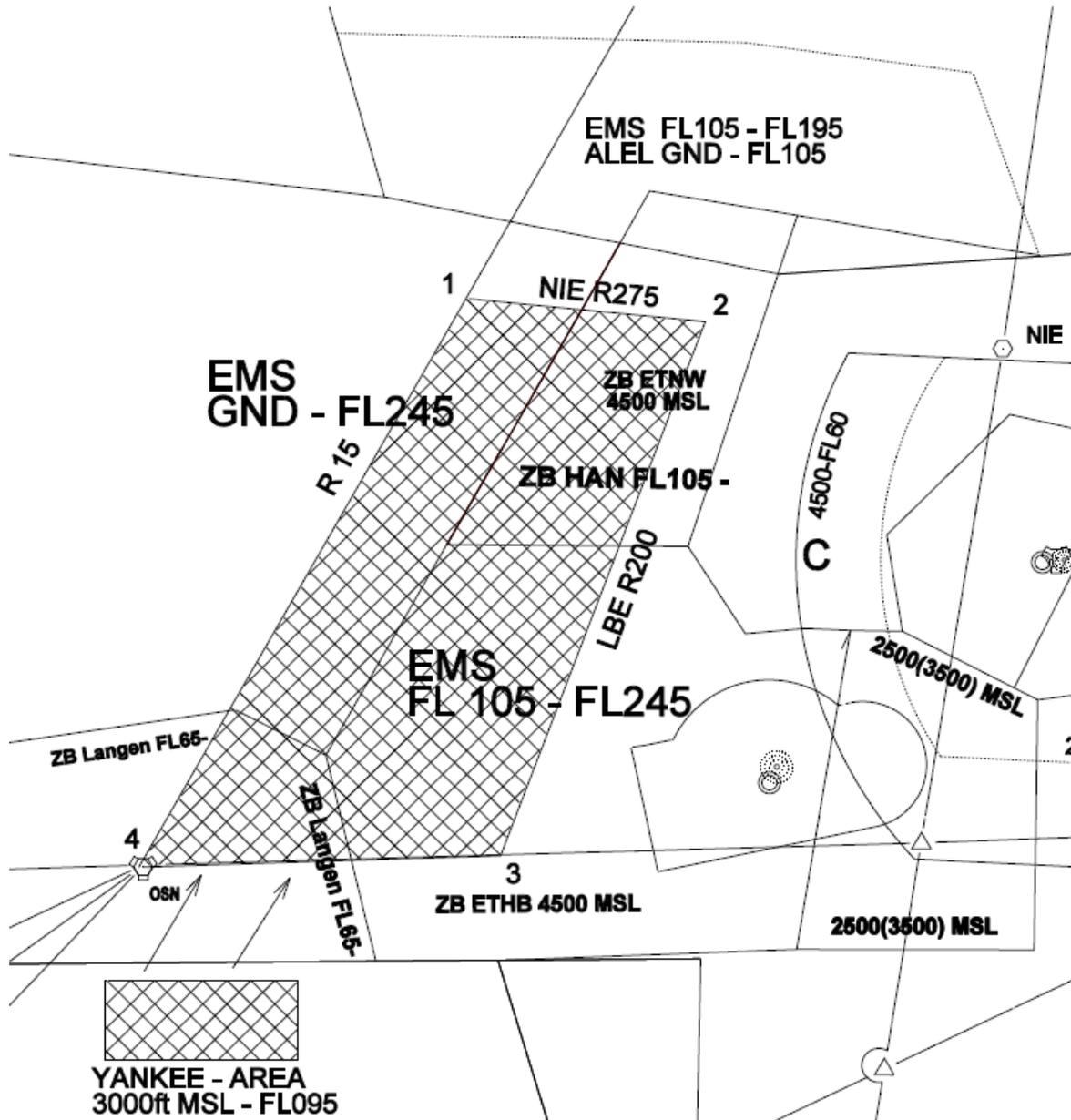
Spätestens 5 Minuten vor der EAT fordert der Luftfahrzeugführer eine IFR-Freigabe für den Anflug nach ETHB an.

Unterbleibt diese Anforderung wird Funkausfall angenommen.

G 3.7 Yankee-Area

Vertikale Begrenzung 3000ft MSL – FL 095 E

Laterale Begrenzung 1) 52 39 30 N 08 41 00 E 3) 52 13 00N 08 44 30 E  
 2) 52 38 40 N 08 59 20 E 4) 52 12 00N 08 17 08 E



## Zuweisung von Transpondercodes durch Bückeburg APP

**In Kraft:** 17.03.2005

**Berichtigt:**

### **G 4 Radarunterstützter Fluginformationsdienst (RAFIS)**

Die Besondere Anweisung für die Militärische Flugsicherung (BesAnMilFS) 2-100 schreibt für die Durchführung von RAFIS durch mil. Anflugkontrollstellen vor, dass aus dem jeweils zugewiesenen Gruppencode der Code mit der Endziffer 7 und Mode C zu verwenden ist.

In Abweichung davon weist Bückeburg APP bei der Durchführung von RAFIS den Flügen individuelle Transpondercodes zu.

## Contingency Arrangements.

Effective: 22.11.2007  
Revised: 01.12.2010

### G.5.1 General.

G.5.1.1 In case of technical or catastrophic outage resulting in the disruption of the provision of ATS at Bremen ACC, the adjacent coordinating partners are expected to assist Bremen ACC as far as possible in order to ensure the safe evacuation of air traffic from the AoR of Bremen ACC.

G.5.1.2 The Contingency Contact Point (CCP) of Bremen ACC will decide about the required contingency measures and coordinate the subsequent execution of the contingency plan.

### G.5.2 Disruption of the provision of ATS at Bremen ACC.

This chapter defines procedures to be applied in a state of emergency when Bremen ACC has to be shut down and operations shall be resumed at aiding units with control staff relocated from Bremen ACC.

In case of contingency, the regulations of this chapter take precedence over the respective provisions of Annexes A to F to this LoA.

#### G.5.2.1 Contingency Phase 0.

G.5.2.1.1 In case of an incident which requires to cease the operations or causes a sudden loss of Bremen ACC, the Bremen ACC Supervisor shall notify the ..... Supervisor on that as far as possible.

If necessary and possible, measures shall be agreed in order to ensure the safe evacuation of all controlled air traffic from the Bremen ACC AoR.

When the operations of Bremen ACC are ceased and the Bremen ACC AoR is vacated from any controlled traffic, the Supervisor in charge of operations shall declare contingency phase 0 for Bremen ACC. From this time on:

- the Bremen ACC AoR shall be called the Bremen ACC Contingency Area until full serviceability of Bremen ACC is recovered,
- the Bremen ACC Contingency Area is a No-Fly-Zone, entry is prohibited until contingency phase 1 or 2 are activated.

G.5.2.1.2 Communications - Emergency Operations Staff Bremen ACC:

- ATC Supervisor: +49 421 596 3489 or +49 173 3401129

#### G.5.2.2 Contingency Phase 1.

Not applicable.

G.5.2.3 **Contingency Phase 2.**G.5.2.3.1 General.

In contingency phase 2 Bremen ACC re-establishes the provision of ATS within its AoR by opening contingency sectors at aiding units.

The contingency sectors will correspond to existing sectors at Bremen ACC:

- **Hannover Sector:**  
Contingency sector South Low at TWR Hannover
- **Ems, Deister und Harz Sector:**  
Contingency sector South High at UAC Maastricht

G.5.2.3.2 Activation/Deactivation.

Bremen ACC Supervisor shall inform the coordinating partners about the activation of the contingency sectors.

G.5.2.3.3 ATFM-Procedures.

Necessary Air Traffic Flow Management Measures to be applied during contingency phase 2 will be initiated by the Bremen ACC Supervisor.

G.5.2.3.4 Contingency sectors and Communications.

Sector CB SOUTH HIGH (Maastricht)	Message	Position	MFC-No / Frequency Public Phone
<b>CBSHP</b>	Control Messages Expedite Clearances Approval Requests Revisions	Planner (Coordinator)	<b>34-4931</b> Public Phone <b>0031-433662520</b>
<b>CBSHE</b>	Radar Coordination	Executive (Radar)	<b>34 4930</b> Public Phone <b>0031-433662521</b> Frequencies <b>133.725 MHz</b>
Sector CB SOUTH LOW (Hannover)	Message	Position	MFC-No / Frequency Public Phone
<b>CBSLP</b>	Control Messages Expedite Clearances Approval Requests Revisions, Flightplan Data Estimates	Planner (Coordinator)	<b>34 2501</b> Public Phone <b>+49-511-7797-120</b>
<b>CBSLE</b>	Radar Coordination	Executive (Radar)	<b>34 2599</b> Public Phone <b>+49-511-7797-120</b> Frequencies <b>131.325 MHz</b> <b>374.950MHz</b>
Zusätzliche Arbeitsplätze Maastricht	Message	Position	MFC-No / Public Phone
<b>Supervisor CBNSM</b>	Procedures Capacity, Emergency	Supervisor Bremen for all contingency working positions	<b>34-4923</b> Public Phone <b>0031-433662522</b>
<b>Flight Data Assistant Maastricht (FDA) CBNSA</b>	Flightplan Data Estimates	Assistant North High, South High and North/West	<b>34-4924</b> Public Phone <b>0031-433662523</b>

The Bremen ACC contingency working positions will call the respective working position of coordinating partners on the extensions agreed in Annex C of the respective Letter of Agreement.

#### G.5.2.3.5 Voice Communication Systems

All coordination partners of Bremen ACC shall make sure that they are able to reach the Bremen ACC contingency working positions via MFC numbers, taking into consideration that Bremen ACC is completely off, including the technical systems. Public Phone shall be used as back up system. During exercises all systems at Bremen keep on running, beside OLDI-data exchange.

#### G.5.2.3.6 Guard/Emergency frequencies

121,500 MHz and 243.000 MHz are available at all aiding units.

#### G.5.2.3.7 Exchange of Flight Data/Coordination

Basic flight plan data are available at the contingency working positions only to some extent.

Since OLDI-data exchange with the contingency working positions is not possible, all estimates shall be coordinated by telephone. The pre-notification time of estimates shall be 30 - 15 minutes before the aircraft is estimated to pass the AoR-boundary.

An expedite clearance shall be obtained by the transferring ATS-unit when:

- the estimate cannot be passed at least 15 minutes before the aircraft is estimated to pass the AoR-boundary,
- a change of coordinated flight level has to be executed within 5 minutes prior to crossing the AoR-boundary.

#### G.5.2.3.8 SSR-code Assignment at Bremen ACC during Fall-Back and/or Contingency Operations.

During Fall-Back and/or Contingency Operations, Bremen ACC may not be able to transfer aircraft on discrete SSR-codes assigned in accordance with ORCAM.

#### G.5.2.3.9 Control Procedures.

G.5.2.3.9.1 Deviations from published ATS Routes shall be coordinated only to prevent dangerous situations or in case of emergencies.

G.5.2.3.9.2 The separation minima between aircraft on transfer shall be 15 NM constant or increasing.

#### G.5.2.3.10 Callsign

G.5.2.3.10.1 Radio telephony callsign fo Bremen ACC in case of contingency: Bremen Radar

G.5.2.3.10.2 Telephone callsign fo Bremen ACC in case of contingency: Bremen Contingency + name of working position (e.g. North High)