

MÄRGUANDED

1. Häda- ja sundolukorra märguanded

1.1. Hädaolukorra märguanded

Järgmised märguanded kas koos või eraldi tähendavad, et valitseb tõsine ja vahetu oht ning palutakse kiiret abi:

- a) raadiotelegraafi või muu vahendiga edastatud tähekombinatsioon SOS (··· - - - morsetähestikus);
- b) raadiotelefonis sõna MAYDAY;
- c) andmevahetuskanali (*Data link*) kaudu edastatud signaal MAYDAY,
- d) ühekaupa väikeste vaheaegadega välja lastavad punased raketid või valguslaengud;
- e) langevarjuga laskuv punane rakett.

Rahvusvahelise Telekommunikatsiooni Liidu (International Telecommunications Union - ITU) raadioside eeskirjade (Radio Regulations) artikkel 41 annab teavet automaathäiresüsteemide poolt edastatavate alarmsignaali (nr. 3268, 3270 ja 3271) kohta.

3268 Raadiotelegraafi alarmsignaal koosneb ühe minuti jooksul edastatavatest 12-kriipsuliste signaalide seeriast. Iga kriipsu pikkus on neli sekundit ja kriipsudevaheline intervall üks sekund. Seda võib edastada käsitsi kuid soovitatav on kasutada automaatseadet.

3270 Raadiotelefoni alarmsignaal koosneb kahest vaheldumisi saadetavast sinusoidaalselt vastakuti helitoonist sagedusega 2200 Hz ja 1300 Hz. Kummagi tooni kestus on 250 millisekundit.

3271 Automaatjaama poolt pidevalt edastatud raadiotelefoni alarmsignaali kestus peab olema vähemalt 30 sekundit kuid mitte üle ühe minuti. Kui kasutatakse muid edastamisvahendeid tuleb signaali edastada nii pidevalt kui võimalik umbes üheminutilise ajavahemike jooksul.

1.2. Sundolukorra märguanded

Teatamaks probleemidest, mis sunnivad õhusõidukit maanduma, kuid kohene abi ei ole vajalik, kasutatakse järgmisi märguandeid (kas koos või eraldi):

- a) õhusõiduki maandumistulede korduv sisse- ja väljalülitamine, või
- b) õhusõiduki navigatsioonitulede korduv sisse- ja väljalülitamine viisil, mis selgelt erineb vilkuvatest navigatsioonituledest.

Järgmised märguanded kas koos või eraldi tähendavad, et õhusõidukilt soovitakse anda eriti kiire teade veesõiduki, õhusõiduki või muu liiklusvahendi või nendel viibivate või mujal märgatud isikute ohustatusest:

- a) raadiotelegraafi või muu sidevahendiga edastatud tähekombinatsioon XXX;
- b) raadiotelefonis sõnad PAN, PAN;
- c) andmevahetuskanali (*Data link*) kaudu edastatud kiirteade mis kannab endas PAN, PAN signaali.

2. Tunnistamise eesmärgil õhusõiduki lendu sekkumisel kasutatavad visuaalmärguanded

Õhusõiduki lendu sekkumisel kasutatavad märguanded on järgmised:

Jrk nr	Tunnistava õhusõiduki visuaalmärguanded	Märguande tähendus	Tunnistatava õhusõiduki vastusmärguanded	Märguandetähendus
1	<p>PÄEVAL ja ÖÖSEL – Tiivalt tiivale kallutamine ja navigatsioonitulede ebakorrapärane vilgutamine tunnistatava õhusõiduki ees, pisut ülalpool ning reeglina vasakul küljel. Pärast vastusmärguande saamist – sujuv pööre horisontaaltasapinnas reeglina vasakule kuni soovitud kursini jõudmiseni. Kui tunnistavaks õhusõidukiks on kopter, vilgutab see lisaks navigatsioonituledele ka maandumisprožektoreid . Kui tunnistatavaks õhusõidukiks on kopter, lendab tunnistav õhusõiduk selle paremal küljel ja sooritab pöörde paremale. <i>Märkus 1.</i> <i>Tunnistav õhusõiduk võib ilmastiku või maastiku tingimustest tulenevalt või muudel põhjendatud asjaoludel lennul paikneda ja sooritada pöördeid vastupidiselt ülalpool sätestatule.</i> <i>Märkus 2.</i> <i>Kui tunnistataval õhusõidukil ei ole võimalik hoida tunnistava õhusõiduki kiirust, eeldatakse, et tunnistav õhusõiduk lendab ooteringi trajektooriga ning kallutab tiibu möödudes tunnistatavast õhusõidukist.</i></p>	TOIMUB SEKKUMINE LENDU, JÄRGNE MINULE	PÄEVAL ja ÖÖSEL – Tiivalt tiivale kallutamine, navigatsioonitulede ebakorrapärane vilgutamine ning järgnemine.	SAIN ARU, TÄIDAN KORRALDUSI
2	<p>PÄEVAL ja ÖÖSEL – Järsk, vähemalt 90° tõusev pööre, mis eemaldub tunnistatavast õhusõidukist selle lennutrajektooriga löikumata.</p>	VÕID JÄTKATA LENDU	PÄEVAL ja ÖÖSEL – Tiivalt tiivale kallutamine	SAIN ARU, TÄIDAN KORRALDUSI
3	<p>PÄEVAL ja ÖÖSEL – Teliku väljalaskmine, kui õhusõidukil on sissetõmmatav telik, süüdatud maandumisprožektoritega lend kasutusel oleva raja kohal, või, kui tunnistatav õhusõiduk on kopter, kopterite maandumisväljaku kohal.</p>	MAANDU SELLELE LENNUVÄLJALE	PÄEVAL ja ÖÖSEL – Teliku väljalaskmine, kui õhusõidukil on sissetõmmatav telik, järgnemine tunnistavale õhusõidukile ja süüdatud maandumisprožektoritega	SAIN ARU, TÄIDAN KORRALDUSI

	Tunnistav kopter teostab maandumiseelse lähenemise ja jääb riplennule kopterite maandumisväljaku lähedale.		lend kasutusel oleva raja kohal, ning kui ohutu maandumine arvatakse võimalik olevat, maandumine.	
4.	PÄEVAL ja ÖÖSEL – Teliku sisse tõmbamine, kui õhusõidukil on sissetõmmatav telik, lend kasutusel oleva raja kohal ja maandumisprožektorite vilgutamine kõrgusel, mis on suurem kui 300 m (1000 jalga) ja mitte suurem kui 600 m (2000 jalga) lennuväljast, ning lennu jätkamine ümber kasutusel oleva raja või kopteri maandumisvälja. Eespool öeldu kehtib ka kopteri suhtes, kuid nimetatud kõrgused on vastavalt 50 m (170 jalga) ja 100 m (330 jalga) kopterite maandumisväljalt. Kui ei ole võimalik vilgutada maandumisprožektoreid, siis vilgutatakse mingeid muid tulesid.	SINU POOLT NÄIDATUD LENNUVÄLI EI OLE SOBIV	PÄEVAL ja ÖÖSEL – Kui soovitakse, et tunnistatav õhusõiduk järgneks tunnistavale õhusõidukile varulennuväljale, tõmbab tunnistav õhusõiduk teliku sisse, kui see on sissetõmmatav, ja annab jrk nr 1 kohaseid tunnistava õhusõiduki märguandeid. Kui on otsustatud tunnistatav õhusõiduk vabastada, antakse jrk nr 2 kohaseid tunnistava õhusõiduki märguandeid.	SAIN ARU, JÄRGNE MINULE SAIN ARU, VÕID JÄTKATA LENDU
5.	PÄEVAL ja ÖÖSEL – Kõigi kasutusel olevate tulede korrapärase sisse-välja lülitamine nii, et see erineks õhusõiduki vilkuvatest tuledest.	EI SAA TÄITA JUHISEID	PÄEVAL ja ÖÖSEL – Jrk nr 2 kohased tunnistava õhusõiduki märguanded	SAIN ARU
6.	PÄEVAL ja ÖÖSEL Kõigi kasutusel olevale tulede ebakorrapärase vilgutamine	OLEN HÄDAS	PÄEVAL ja ÖÖSEL Jrk nr 2 kohased tunnistava õhusõiduki märguanded.	SAIN ARU

3. Märguanded, mis antakse õhusõiduki hoiatamiseks, et see lendab ilma loata piirangu-, keelu- või ohualas või on lähenemas sellisele alale

Päeval ja öösel – sari umbes 10-sekundiliste vaheaegadega väljalastavaid rakette, mis lõhkedes paiskavad punaseid ja rohelist tulesid või tähti, informeerides, et õhusõiduk lendab piirangu-, keelu- või ohualas või on lähenemas sellisele alale ning et õhusõiduk peab võtma antud olukorrast tulenevaid meetmeid.

4. Lennuväljaliikluse märguanded

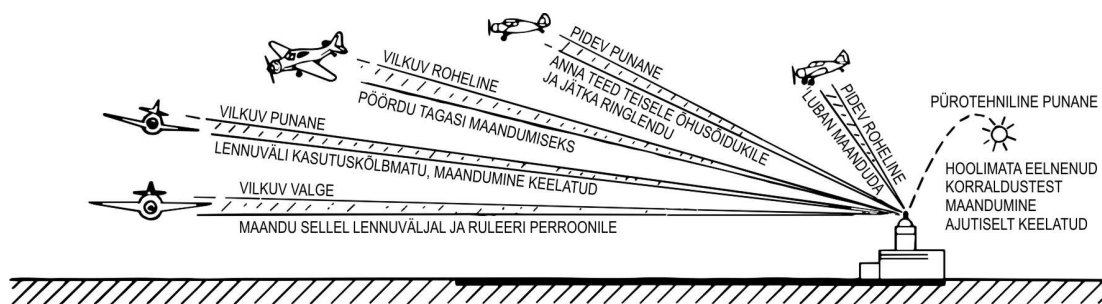
4.1. Valgussignaalid

4.1.1. Juhised

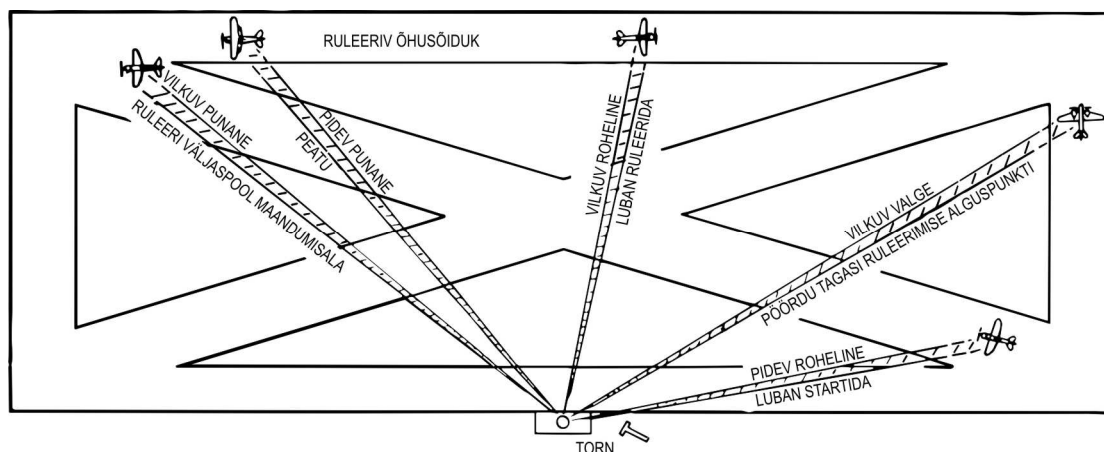
Õhusõidukile suunatud valgussignaali	Õhus olev õhusõiduk	Maal olev õhusõiduk
Pidev roheline	Luban maanduda	Luban startida
Pidev punane	Anna teed teisele õhusõidukile ja jätka ringlendu	Peatu
Vilkuv roheline	Pöördu tagasi maandumiseks*)	Luban ruleerida
Vilkuv punane	Lennuväli kasutuskõlbmatu, maandumine keelatud	Ruleeri väljaspool maandumisala
Vilkuv valge	Maandu sellel lennuväljal ja ruleeri perroonile *)	Pöördu tagasi ruleerimise alguspunkti
Pürotehniline punane, ,	Hoolimata eelnenud korraldustest maandumine ajutiselt keelatud	

*) Maandumis- ja ruleerimis luba antakse eraldi.
 **) Ei suunata õhusõiduki poole.

ÕHUS OLEV ÕHUSÕIDUK



MAAL OLEV ÕHUSÕIDUK



4.1.2. Õhusõidukilt antav kinnitus märguande vastuvõtmise kohta

- a) Lennul

Päeval: tiibade kallutamine (nimetatud märguannet võidakse mitte kasutada lennuväljaringi baasosadel või finaalis).

Öösel: õhusõiduki maandumistulede kahekordne vilgutus; nende puudumisel navigatsioonitulede kahekordne vilgutus.

b) Maal

Päeval: kaldtööriide või suunatööriide liigutamine.

Öösel: õhusõiduki maandumistulede kahekordne vilgutus; nende puudumisel navigatsioonitulede kahekordne vilgutus.

4.2. Maamärgid

4.2.1. Maandumiskeeld. Märguandekohta rõhtsalt asetatud punane ruut, milles on kollane diagonaalrist (vt joonis 2) tähendab, et maandumine on keelatud ning keeld võib olla pikaajaline.



Joonis 2

4.2.2. Erilise ettevaatlikkuse nõue lähenemisel ja maandumisel

Märguandekohale rõhtsalt asetatud punane ruut, milles on üks kollane diagonaal (vt joonis 3) tähendab, et manööverdusala halva seisundi tõttu või muul põhjusel tuleb nii lähenemise kui ka maandumise sooritamisel olla eriti ettevaatlik.



Joonis 3

4.2.3. Radade ning ruleerimisteede kasutamine

a) Märguandekohale rõhtsalt asetatud valge hantlikujuline märk (vt joonis 4) tähendab, et õhusõiduk peab maandumiseks, startimiseks ja ruleerimiseks kasutama vaid rada ja ruleerimisteed.



Joonis 4

b) Märkuandekohale rõhtsalt asetatud, eelmises punktis kirjeldatuga sarnane valge hantlikujuline märk, mille kummaski ringikujulises osas on pikiteljega risti must triip (vt joonis 5) tähendab, et õhusõiduk võib maandumiseks ja startimiseks kasutada vaid rada, kuid muu liiklus võib toimuda väljaspool rada ja ruleerimisteid.



Joonis 5

4.2.4. Suletud rajad ja ruleerimisteed

Radadele või ruleerimisteedele või nende osadele rõhtsalt asetatud valged või kollased, aluspinnasest selgesti eristatavad ristid (vt joonis 6) tähendavad, et nendega märgistatud manööverdusala osa on õhusõidukitele kasutamiseks kõlbmatu.

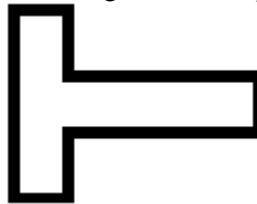


Joonis 6

4.2.5. Stardi- ja maandumissuund

a) Rõhtsalt asetatud valge või oranž T-kujuline märk (vt joonis 7) näitab stardi- ja maandumissuunda nii, et see on paralleelne T tähe püstosaga ja kulgeb sellega ristuva osa suunas.

Märkus: Öösel peab märk olema valgustatud või piiristatud valgete tuledega.



Joonis 7

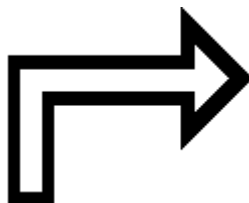
b) Lennujuhtimistornile või selle lähedusse püsti asetatud kahekohaline arv näitab manööverdusosalal olevale õhusõidukile lähima kümne kraadini ümardatud stardi magnetsuunda.



Joonis 8

4.2.6. Parempoolne liiklus

Märguandekohale või kasutusel oleva raja otsa rõhtsalt asetatud selgelt nähtav paremale suunav nool (vt joonis 9) tähendab, et maandumiseelsed ja stardijärgsed pöörded peavad olema parempoolsed.



Joonis 9

4.2.7. Lennuliiklusteenistuse büroo

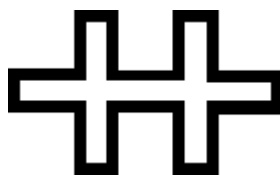
Püsti asetatud must C-täht kollasel taustal (vt joonis 10) näitab lennuliiklusteenistuse büroo (*briefing*) asukohta.



Joonis 10

4.2.8. Purilennutegevus

Märguandekohale rõhtsalt asetatud valge kaksikrist (vt joonis 11) tähendab, et lennuväljal harrastatakse purilennutegevust ning et hetkel toimuvad purilennukite lennud.



Joonis 11

5. Juhismärguanded

5.1. Märkuanded märguandjalt õhusõidukile

Enne allpool toodud juhismärguannete kasutamist peab märguandja veenduma, et piirkonnas, kuhu õhusõidukit juhatatakse, puuduvad takistused, millega õhusõiduk võib märguannete järgimisel kokku põrgata.

Märguandja annab märku, olles pöördunud õhusõiduki poole ja asudes:

- a) jäigatiivalise õhusõiduki puhul ees vasakul pool piloodi vaateväljas;
- b) kooperi ees kohas, kus piloot teda paremini näeb.


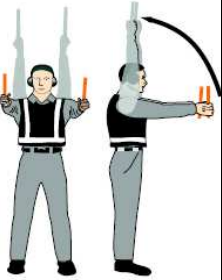

Juhismärguannete arusaadavuse parandamiseks võib märguandja kasutada käeshoitavaid märgutulesid.

Kõigi juhismärguannete tähendus on üks, sõltumata sellest, kas neid antakse vaid kätega või abivahenditega, nagu signaalkettad, valgustatud sauad, taskulambid vms.

Õhusõiduki mootorid on õhusõiduki poole pöördunud märguandja poolt vaadatuna nummerdatud paremalt vasakule (st et mootor nr 1 on juhikabiini poolt vaadatuna vasakul välimine).

Tärniga märgitud juhismärguanded on mõeldud ripplennus olevale kopterile.

Kui on nimetatud saua, kehtib sama ka fluorestseeruvate signaalketaste või kinnaste kohta (ainult päeval).

	<p>1. Märkuanne tiiva otsa juurest</p> <p>Parem käsi üles tõstetud, sau ülespoole, vasak käsi allapoole suunatud sauaga liigub keha suunas.</p> <p>Märkus: See märkuanne tiiva otsa juures asuvalt märguandjalt näitab piloodile/saateauto juhile/ perroonikorraldajale /tagurdamise korraldajale, et õhusõiduki liikumiseks seisuplatsilt/seisuplatsile ei ole takistusi.</p>
	<p>2. Ruleerige sellele seisupaigale</p> <p>Käed sirgelt ülal, sauad suunatud üles.</p>
	<p>3. Ruleerige järgmise märguandja poole või vastavalt lennujuhi juhiste</p> <p>Mõlemad käed üleval. Käed langetatakse õlgade kõrguseni ja suunatakse sauadega järgmise märguandja või ruleerimisala poole.</p>



4. Ruleerige ettepoole

Käed painutatakse küünarnukist ja liigutatakse sauasid rinna kõrguselt üles ja tagasi.



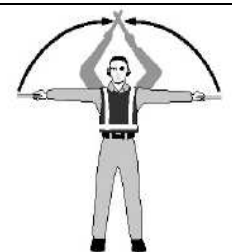
5 a). Pöörake vasakule (vaadatuna piloodi poolt)

Parem käsi sauaga sirutatud keha suhtes 90° nurga all paremale, vasaku käega tehakse “ruleerige ettepoole” märguannet. Mida kiiremini viibatakse, seda järsem on pööre.



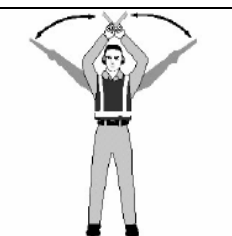
5 b). Pöörake paremale (vaadatuna piloodi poolt)

Vasak käsi sauaga sirutatud keha suhtes 90° nurga all vasemale, parema käega tehakse “ruleerige ettepoole” märguannet. Mida kiiremini viibatakse, seda järsem on pööre.



6 a). Seis (normaalolukord)

Käed sauadega on sirutatud keha suhtes 90° nurga all külgedele ja tõstetakse aeglaselt üles pea kohale kuni sauade ristumiseni.



6 b). Seis (viivitamata)

Sirged käed väljasirutatud sauadega tõsta energiliselt pea kohale ja ristata.



7 a). Pidurid peale

Lahtise peopesaga käsi tõstetud õla kõrgusele. Peale meeskonnaga silmsideme loomist suruda sõrmed rusikasse. Asendit **mitte muuta** enne kui kabiinist on antud kinnitav märguanne – ülestõstetud pöial.



7 b). Pidurid maha

Rusikasse surutud sõrmedega käsi tõstetud õla kõrgusele. Peale meeskonnaga silmsideme loomist avada peopesa. Asendit **mitte muuta** enne kui kabiinist on antud kinnitav märguanne – ülestõstetud pöial.



8 a). Seisuklotsid on paigaldatud

Käed sirgelt pea kohale tõstetud ülespoole suunatud sauadega. Pöörake sauad sissepoole ja viige otsapidi kokku. Veenduge, et meeskond on märguandest aru saanud.



8 b). Seisuklotsid on eemaldatud.


Käed on sirgelt pea kohale tõstetud, sauad suunatud väljapoole. Sauad liiguvad horisontaalselt külgsuunas.


Märkus: Seisuklotse ei tohi eemaldada enne meeskonnapoolset luba.

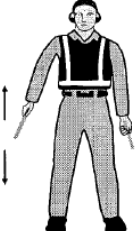



9. Käivitage mootor(id)

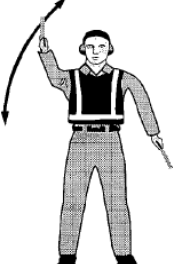
Parem sauaga käsi tõstetud pea kõrgusele ja teeb ringikujulisi liigutusi. Vasak sauaga käsi on peast kõrgemal ja näitab käivitavat mootorit (väljasirutatud sõrmede arv näitab käivitatava mootori numbrit).

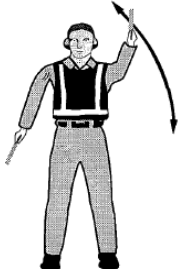
	<p>10. Lülitage mootorid välja</p> <p>Käsivars keha poole suunatud sau õla kõrgusel. Saua liigutatakse külgsuunas vasaku õla juurde edasi-tagasi.</p>
---	--


	<p>11. Aeglustage liikumist</p> <p>Õlavarred all. Sauadega käsi liigutatakse küünarvarrest üles- alla.</p>
---	---


	<p>12. Vähendage mootori(te) pöördeid</p> <p>Käed on all, sauadega maa poole ning paremat või vasakut saua üles-alla liigutades anda märku, et vastavalt tuleb vähendada vasak- või parempoolse(te) mootori(te) pöördeid.</p>
--	--

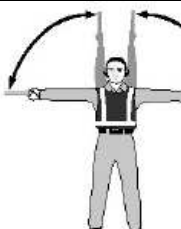
	<p>13. Tagurdage</p> <p>Küünarvarred keha ees, käsivarte ringikujulised liigutused ettepoole. Tagurdamise peatamiseks kasutatakse 6 a) ja 6 b) märguandeid.</p>
---	--


	<p>14 a). Pöörake tagurdamisel (saba paremale)</p> <p>Vasak käsi all küljel ja paremat kätt viibutatakse korduvalt püstiasendist rõhtsalt ette.</p>
---	--

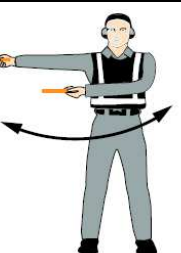
	<p>14 b). Pöörake tagurdamisel (saba vasakule)</p> <p>Parem käsi all küljel ja vasakut kätt viibutatakse korduvalt püstiasendist rõhtsalt ette.</p>
---	--

	<p>15. Kinnitan/kõik on korras</p> <p>Parem käsivars sauaga (või tõstetud pöidlaga) püsti. Vasak käsivars all vastu külge.</p> <p><i>Märkus: Seda signaali kasutatakse ka tehnilise-/teenindusmärguande puhul.</i></p>
---	---

	<p>16. Ripplend*</p> <p>Sauadega käed rõhtsalt maaga külgedele sirutatud</p>
--	---

	<p>17. Tõuske*</p> <p>Sauadega käed rõhtsalt külgedele sirutatud peopesadega ülespoole, sellest asendist viibutatakse käsi ülespoole. Liigutuste kiirus näitab tõusu kiirust.</p>
---	--

	<p>18. Laskuge*</p> <p>Sauadega käed rõhtsalt külgedele sirutatud peopesadega allapoole, sellest asendist viibutatakse käsi allapoole. Liigutuste kiirus näitab laskumise kiirust.</p>
---	---

	<p>19 a). Liikuge horisontaalselt vasakule (piloodi poolt vaadatuna)*</p> <p>Sauaga parem küljele rõhtsalt sirutatud käsi näitab suunda, teist kätt viibutatakse ees samasse suunda.</p>
---	---



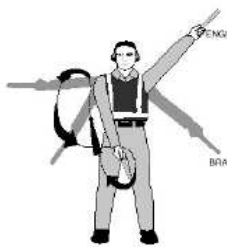
19 b). Liikuge horisontaalselt paremale (piloodi poolt vaadatuna)*

Sauaga vasak küljele rõhtsalt sirutatud käsi näitab suunda, teist kätt viibutatakse ees samasse suunda.



20. Maanduge *

Ette alla sirutatud sauadega käed on risti.



21. Põleng

Parema käe sauaga tehakse kaheksakujulisi liigutusi, samaaegselt näitab vasak käsi põlengu asukohta.




22. Oota

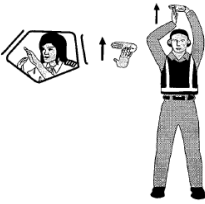
Sauadega väljasirutatud käed suunatud 45° nurga all allapoole. Oota kuni võid teha järgmist manöövrit.

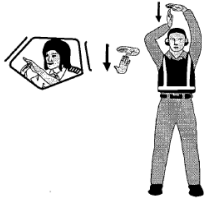


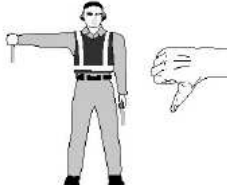
23. Õhusõiduki lähetamine


Parema käega või sauaga standardne auandmise liigutus. Hoida silmsidet lennumeeskonnaga kuni õhusõiduki liikuma hakkamiseni.


	<p>24. Ärge puutuge juhiseid (tehniline/teeninduslik sidemärguanne)</p> <p>Kokkusurutud peoga või horisontaalasendis sauaga käsi tõstetud pea kohale, vasak käsi on külje peal all.</p>
---	--

	<p>25. Ühenda maavool/maavool ühendatud (tehniline/teeninduslik sidemärguanne)</p> <p>Mõlemad käed väljasirutatult pea kohal. Vasaku käe pihk viia horisontaalasendisse ja parema käe väljasirutatud sõrmed viia vasaku pihu alla, nii et moodustuks T-täht. Öisel ajal moodustatakse T täht valgustatud sauadega.</p>
---	---

	<p>26. Katkesta maavool/maavool katkestatud (tehniline/teeninduslik sidemärguanne)</p> <p>Horisontaalasendis peoga vasak käsi tõstetud pea kohale. Parema käe väljasirutatud sõrmed suunatud vasakusse piihu, nii et moodustub T täht. Seejärel eemaldada parem käsi vasakust. Maavoolu ei tohi katkestada enne lennumeeskonna korraldust. Öisel ajal kasutatakse valgustatud sauasid.</p>
---	--

	<p>27. Ei (eitus) (tehniline/teeninduslik sidemärguanne)</p> <p>Parem käsi allasuunatud pöidlaga/sauaga suunatud rõhtsuunas paremale. Vasak käsi keha kõrval all.</p>
---	--

	<p>28. Kasutage sisesidet (tehniline/teeninduslik sidemärguanne)</p> <p>Mõlemad õlavarred suunatud külgedele ja peopesad vajutatakse kõrvade vastu.</p>
---	--

	<p>29. Ava/sule trepp (tehniline-/ teeninduslik sidemärkuanne)</p> <p>Sauaga vasak käsi tõstetud 45° all üles, parem käsi all ja viipab vasaku õla suunas.</p> <p>Märkus: See märkuanne on mõeldud eelkõige õhusõidukitele, mille esiosas on oma trepp</p>
---	---

5.2. Märkuanded õhusõiduki piloodilt märkuandjale

Allpool toodud märkuanded on mõeldud piloodi poolt juhikabiinist käte abil andmiseks, käed peavad olema märkuandjale hästi nähtavad ning vajadusel ka valgustatud.

Õhusõiduki mootorid on õhusõiduki poole pöördunud märkuandja poolt vaadatuna nummerdatud paremalt vasakule (st mootor nr 1 on juhikabiini poolt vaadatuna vasakul välimine).

5.2.1. Pidurid

- Pidurid peal: küünarvars tõstetakse rõhtsalt näo kõrgusele, sõrmed on harali, seejärel pigistatakse käsi rusikasse.
- Vabastan pidurid: küünarvars tõstetakse rõhtsalt näo kõrgusele, käsi on rusikas, seejärel sirutatakse sõrmed harali.

Pidurdamine ja pidurite vabastamine peab toimuma samal hetkel, kui käsi pigistatakse rusikasse või sõrmed sirutatakse harali.

5.2.2. Seisuklotsid

- Paigaldada seisuklotsid: käed on ette sirutatud, peopesad väljapoole, seejärel pannakse käed näo kõrgusel risti.
- eemaldada seisuklotsid: käed on näo kõrgusel risti, peopesad väljapoole, seejärel sirutatakse käed laiali.

5.2.3. Valmis käivitama mootorit nr . . .

Ühe käe tõstetud sõrmede arv näitab käivitatava mootori numbrit.

5.3. Tehnilised/teeninduslikud märkuanded

Käesolevates lisas meeskonnale (meeskonnalt) edastatavad tehnilised-/teeninduslikud käsimärkuanded on kohustuslikud kõigile vastavas sides osalejatele.

Käsimärkuandeid tuleb kasutada ainult siis kui ei ole võimalik kasutada verbaalset sidet.

Märkuandja peab veenduma, et meeskond on märkuandest õigesti aru saanud.

