

REPUBLIK ÖSTERREICH

AUSTRO CONTROL GmbH
LUFTFAHRTINFORMATIONSDIENST
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA



AUSTRO CONTROL GmbH
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

Phone: +43 5 1703/3211
Telefax: +43 5 1703/2056
AFTN: LOWWYNYX
e-mail: nof@austrocontrol.at

REPUBLIC OF AUSTRIA

AIP AMDT 344
5 SEP 2025

Inhalt:	Contents:
- Streichung des Hubschrauberlandeplatzes Wattens/Swarovski (LOIS)	- Cancellation of heliport Wattens/Swarovski (LOIS)
- Flugplatz OTTENSCHLAG (LOAA): Flugplatzkarte	- OTTENSCHLAG (LOAA) aerodrome: Aerodrome Chart
- Flugplatz DOBERSBERG (LOAB): Flugplatzkarte	- DOBERSBERG (LOAB) aerodrome: Aerodrome Chart
- Flugplatz VÖLTENDORF (LOAD): Flugplatzkarte	- VÖLTENDORF (LOAD) aerodrome: Aerodrome Chart
- Flugplatz ALTLICHTENWARTH (LOAR): Flugplatzkarte	- ALTLICHTENWARTH (LOAR) aerodrome: Aerodrome Chart
- Flugplatz KAPFENBERG (LOGK): Pistenkennung	- KAPFENBERG (LOGK) aerodrome: RWY designation
- Flugplatz PINKAFELD (LOGP): Flugplatzkarte	- PINKAFELD (LOGP) aerodrome: Aerodrome Chart
- Flugplatz HOHENEMS-DORNBIRN (LOIH): Flugplatzkarte	- HOHENEMS-DORNBIRN (LOIH) aerodrome: Aerodrome Chart
- Flugplatz ST. JOHANN/TIROL (LOIJ): Flugplatzkarte	- ST. JOHANN/TIROL (LOIJ) aerodrome: Aerodrome Chart

1. Beiliegende Blätter sind **einzufügen** bzw. **auszutauschen**:

1. **Insert** the attached replacement pages:

Band 1 / Volume 1

GEN 0.2-9/ <i>GEN 0.2-10</i> ,	GEN 0.2-11,		
GEN 0.4-1/GEN 0.4-2,	<i>GEN 0.4-3</i> /GEN 0.4-4,	GEN 0.4-7/GEN 0.4-8,	GEN 0.4-11/GEN 0.4-12,
GEN 1.5-5/GEN 1.5-6,			
GEN 2.4-3/GEN 2.4-4,	GEN 2.4-5/GEN 2.4-6,		
GEN 3.2-9/GEN 3.2-10,	GEN 3.2-11/GEN 3.2-12,	GEN 3.2-13/GEN 3.2-14,	
<i>ENR 1.8-1</i> /ENR 1.8-2,			
ENR 1.10-11/ <i>ENR 1.10-12</i> ,	ENR 1.10-13/ENR 1.10-14,	ENR 1.10-15/ENR 1.10-16,	ENR 1.10-17/ENR 1.10-18,
ENR 1.10-19/ENR 1.10-20,	ENR 1.10-21/ENR 1.10-22,	ENR 1.10-23/ENR 1.10-24,	ENR 1.10-25/ENR 1.10-26,
ENR 1.10-27/ENR 1.10-28,	ENR 1.10-29/ENR 1.10-30,	ENR 1.10-31/ENR 1.10-32,	ENR 1.10-33/ENR 1.10-34,
ENR 1.10-35/ENR 1.10-36,	ENR 1.10-37/ENR 1.10-38,	ENR 1.10-39/ENR 1.10-40,	

Band 2 / Volume 2

AD 1.3-5/AD 1.3-6,
LOAA AD 2 MAP 1-1,
LOAB AD 2 MAP 1-1,
LOAD AD 2 MAP 1-1,
LOAR AD 2 MAP 1-1,
LOGK AD 2-1,
LOGP AD 2 MAP 1-1,
LOIH AD 2 MAP 1-1,
LOIJ AD 2 MAP 1-1,
AD 3-3/AD 3-4.

2. Folgendes Blatt ist zu **vernichten**:

2. **Destroy** the following page:

ENR 1.8-3 27 FEB 2020.

3. Diese Berichtigung beinhaltet Informationen, welche in folgenden NOTAM und AIP SUP, welche hiermit aufgehoben sind, enthalten sind:

3. This amendment incorporates information contained in the following NOTAM and AIP SUP, which are hereby cancelled:

NOTAM B1515/25,
AIP SUP 014/25, 010/25.

AIP AMENDMENT			
Nr.	Veröffentlichungs- datum Publication date	Berichtigt am Date inserted	Berichtigt durch Inserted by
271	31 JAN 2020		
272	28 FEB 2020		
273	27 MAR 2020		
274	24 APR 2020		
275	22 MAY 2020		
276	19 JUN 2020		
277	17 JUL 2020		
278	14 AUG 2020		
279	11 SEP 2020		
280	9 OCT 2020		
281	6 NOV 2020		
282	4 DEC 2020		
283	1 JAN 2021		
284	29 JAN 2021		
285	26 FEB 2021		
286	26 MAR 2021		
287	23 APR 2021		
288	21 MAY 2021		
289	18 JUN 2021		
290	16 JUL 2021		
291	13 AUG 2021		
292	10 SEP 2021		
293	8 OCT 2021		
294	5 NOV 2021		
295	3 DEC 2021		
296	31 DEC 2021		
297	28 JAN 2022		
298	25 FEB 2022		
299	25 MAR 2022		
300	22 APR 2022		
301	20 MAY 2022		
302	17 JUN 2022		
303	15 JUL 2022		
304	12 AUG 2022		

AIRAC AIP AMENDMENT			
Nr.	Veröffentlichungs- datum Publication date	Inkrafttretungs- datum Effective date	Berichtigt durch Inserted by
271	6 APR 2023	18 MAY 2023	
272	4 MAY 2023	15 JUN 2023	
273	1 JUN 2023	13 JUL 2023	
274	27 JUL 2023	7 SEP 2023	
275	24 AUG 2023	5 OCT 2023	
276	21 SEP 2023	2 NOV 2023	
277	19 OCT 2023	30 NOV 2023	
278	16 NOV 2023	28 DEC 2023	
279	14 DEC 2023	25 JAN 2024	
280	11 JAN 2024	22 FEB 2024	
281	8 FEB 2024	21 MAR 2024	
282	7 MAR 2024	18 APR 2024	
283	4 APR 2024	16 MAY 2024	
284	2 MAY 2024	13 JUN 2024	
285	30 MAY 2024	11 JUL 2024	
286	27 JUN 2024	8 AUG 2024	
287	25 JUL 2024	5 SEP 2024	
288	22 AUG 2024	3 OCT 2024	
289	19 SEP 2024	31 OCT 2024	
290	17 OCT 2024	28 NOV 2024	
291	14 NOV 2024	26 DEC 2024	
292	12 DEC 2024	23 JAN 2025	
293	9 JAN 2025	20 FEB 2025	
294	6 FEB 2025	20 MAR 2025	
295	6 MAR 2025	17 APR 2025	
296	3 APR 2025	15 MAY 2025	
297	1 MAY 2025	12 JUN 2025	
298	29 MAY 2025	10 JUL 2025	
299	26 JUN 2025	7 AUG 2025	
300	24 JUL 2025	4 SEP 2025	
301	21 AUG 2025	2 OCT 2025	
302			
303			
304			

AIP AMENDMENT			
Nr.	Veröffentlichungs- datum	Berichtigt am	Berichtigt durch
	Publication date	Date inserted	Inserted by
305	9 SEP 2022		
306	7 OCT 2022		
307	4 NOV 2022		
308	2 DEC 2022		
309	30 DEC 2022		
310	27 JAN 2023		
311	24 FEB 2023		
312	24 MAR 2023		
313	21 APR 2023		
314	19 MAY 2023		
315	16 JUN 2023		
316	14 JUL 2023		
317	11 AUG 2023		
318	8 SEP 2023		
319	6 OCT 2023		
320	3 NOV 2023		
321	1 DEC 2023		
322	29 DEC 2023		
323	26 JAN 2024		
324	23 FEB 2024		
325	22 MAR 2024		
326	19 APR 2024		
327	17 MAY 2024		
328	14 JUN 2024		
329	12 JUL 2024		
330	9 AUG 2024		
331	6 SEP 2024		
332	4 OCT 2024		
333	1 NOV 2024		
334	29 NOV 2024		
335	27 DEC 2024		
336	24 JAN 2025		
337	21 FEB 2025		
338	21 MAR 2025		

AIRAC AIP AMENDMENT			
Nr.	Veröffentlichungs- datum	Inkrafttretungs- datum	Berichtigt durch
	Publication date	Effective date	Inserted by
305			
306			
307			
308			
309			
310			
311			
312			
313			
314			
315			
316			
317			
318			
319			
320			
321			
322			
323			
324			
325			
326			
327			
328			
329			
330			
331			
332			
333			
334			
335			
336			
337			
338			

Seite wurde absichtlich leer
gelassen.

Page has been left blank
intentionally.

GEN 0.4 PRÜFLISTE

GEN 0.4 CHECKLIST OF AIP PAGES

SEITE/PAGE			DATUM/DATE			SEITE/PAGE			DATUM/DATE		
TEIL 1 - ALLGEMEINES (GEN)											
PART 1 - GENERAL (GEN)											
GEN 0	0.1-1	18 JUN 2021		1.2-1	25 MAR 2022		1.7-14	19 MAY 2023			
	0.1-2	30 DEC 2022		1.2-2	28 JAN 2022		1.7-15	19 MAY 2023			
				1.2-3	28 JAN 2022		1.7-16	19 MAY 2023			
				1.2-4	28 JAN 2022		1.7-17	19 MAY 2023			
	0.1-3	18 JUN 2021		1.2-5	27 JAN 2023		1.7-18	19 MAY 2023			
	0.1-4	18 JUN 2021		1.2-6	11 JUL 2025		1.7-19	12 JUN 2025			
				1.2-7	11 JUL 2025		1.7-20	12 JUN 2025			
	0.2-1	24 SEP 2010		1.2-8	27 DEC 2024		1.7-21	28 NOV 2024			
	0.2-2	24 SEP 2010		1.3-1	26 MAR 2021	GEN 2	1.7-22	28 NOV 2024			
	0.2-3	24 SEP 2010		1.4-1	26 MAR 2021		2.1-1	19 JUN 2020			
	0.2-4	19 OCT 2012		1.5-1	18 JUN 2021		2.1-2	19 JUN 2020			
	0.2-5	29 MAY 2015		1.5-2	26 DEC 2024		2.1-3	6 OCT 2023			
	0.2-6	5 JAN 2018		1.5-3	6 SEP 2024		2.1-4	6 OCT 2023			
	0.2-7	14 AUG 2020		1.5-4	6 SEP 2024		2.1-5	19 JUN 2020			
	0.2-8	24 MAR 2023		1.5-5	5 SEP 2025		2.1-6	26 MAR 2021			
	0.2-9	5 SEP 2025		1.5-6	5 SEP 2025		2.2-1	19 APR 2024			
	0.2-10	21 MAR 2025		1.5-7	15 JUL 2021		2.2-2	19 APR 2024			
	0.2-11	5 SEP 2025		1.5-8	15 JUL 2021		2.2-3	19 APR 2024			
	0.3-1	6 OCT 2023		1.5-9	15 JUL 2021		2.2-4	19 APR 2024			
				1.6-1	20 MAY 2022		2.2-5	19 APR 2024			
	0.4-1	5 SEP 2025		1.6-2	21 MAR 2025		2.2-6	19 APR 2024			
	0.4-2	5 SEP 2025		1.6-3	21 MAR 2025		2.2-7	19 APR 2024			
				1.6-4	21 MAR 2025		2.2-8	28 NOV 2024			
	0.4-3	11 JUL 2025		1.6-5	1 DEC 2023		2.2-9	28 NOV 2024			
	0.4-4	5 SEP 2025		1.6-6	24 JAN 2025		2.2-10	28 NOV 2024			
				1.6-7	21 MAR 2025						
	0.4-5	21 MAR 2025		1.6-8	24 JAN 2025		2.2-11	28 NOV 2024			
	0.4-6	11 JUL 2025		1.6-9	24 JAN 2025		2.2-12	28 NOV 2024			
				1.6-10	24 JAN 2025						
	0.4-7	5 SEP 2025		1.6-11	24 JAN 2025		2.2-13	28 NOV 2024			
	0.4-8	5 SEP 2025		1.6-12	24 JAN 2025		2.2-14	28 NOV 2024			
				1.6-13	24 JAN 2025						
	0.4-9	8 AUG 2025		1.6-14	24 JAN 2025		2.2-15	28 NOV 2024			
	0.4-10	11 JUL 2025		1.6-15	24 JAN 2025		2.2-16	28 NOV 2024			
				1.6-16	24 JAN 2025						
	0.4-11	5 SEP 2025		1.6-17	24 JAN 2025		2.2-17	13 JUN 2025			
	0.4-12	5 SEP 2025		1.6-18	21 MAR 2025		2.2-18	28 NOV 2024			
	0.4-13	4 OCT 2024		1.6-19	21 MAR 2025						
	0.5-1	13 OCT 2016		1.6-20	21 MAR 2025		2.2-19	28 NOV 2024			
	0.6-1	30 DEC 2022		1.6-21	21 MAR 2025		2.2-20	28 NOV 2024			
	0.6-2	30 DEC 2022		1.6-22	21 MAR 2025						
	0.6-3	30 DEC 2022		1.6-23	21 MAR 2025		2.2-21	28 NOV 2024			
	0.6-4	30 DEC 2022		1.6-24	21 MAR 2025		2.2-22	28 NOV 2024			
GEN 1	1.1-1	11 JUL 2025		1.6-25	21 MAR 2025		2.3-1	17 MAY 2024			
	1.1-2	11 JUL 2025		1.6-26	21 MAR 2025		2.3-2	17 MAY 2024			
	1.1-3	4 DEC 2020		1.7-1	19 APR 2024						
	1.1-4	4 DEC 2020		1.7-2	17 MAY 2024		2.3-3	17 MAY 2024			
	1.1-5	4 DEC 2020		1.7-3	8 AUG 2025		2.3-4	17 MAY 2024			
	1.1-6	4 DEC 2020		1.7-4	8 AUG 2025						
	1.1-7	16 MAY 2025		1.7-5	8 AUG 2025		2.3-5	4 DEC 2020			
	1.1-8	25 MAR 2022		1.7-6	8 AUG 2025		2.3-6	4 DEC 2020			
	1.1-9	4 DEC 2020		1.7-7	8 AUG 2025						
	1.1-10	4 DEC 2020		1.7-8	19 MAY 2023		2.3-7	14 JUL 2023			
	1.1-11	11 JUL 2025		1.7-9	19 MAY 2023		2.3-8	14 JUL 2023			
	1.1-12	4 DEC 2020		1.7-10	19 MAY 2023		2.3-9	14 JUL 2023			
	1.1-13	16 MAY 2025		1.7-11	19 MAY 2023		2.3-10	14 JUL 2023			
				1.7-12	20 FEB 2025		2.3-11	17 MAY 2024			
				1.7-13	19 MAY 2023						

SEITE/PAGE			DATUM/DATE			SEITE/PAGE			DATUM/DATE			SEITE/PAGE			DATUM/DATE		
GEN 2	2.4-1	11 JUL 2025	GEN 3	3.1-9	2 DEC 2022	GEN 3	3.3-17	18 APR 2025	GEN 3	3.3-17	18 APR 2025	GEN 3	3.3-17	18 APR 2025	GEN 3	3.3-17	18 APR 2025
	2.4-2	11 JUL 2025		3.1-10	21 MAR 2025		3.3-18	18 APR 2025		3.3-18	18 APR 2025		3.3-18	18 APR 2025		3.3-18	18 APR 2025
				3.1-11	21 MAR 2025		3.3-19	18 APR 2025		3.3-19	18 APR 2025		3.3-19	18 APR 2025		3.3-19	18 APR 2025
	2.4-3	5 SEP 2025		3.1-12	21 MAR 2025		3.3-20	18 APR 2025		3.3-20	18 APR 2025		3.3-20	18 APR 2025		3.3-20	18 APR 2025
	2.4-4	5 SEP 2025		3.1-13	21 MAR 2025		3.3-21	18 APR 2025		3.3-21	18 APR 2025		3.3-21	18 APR 2025		3.3-21	18 APR 2025
				3.1-14	21 MAR 2025		3.3-22	18 APR 2025		3.3-22	18 APR 2025		3.3-22	18 APR 2025		3.3-22	18 APR 2025
	2.4-5	5 SEP 2025		3.1-15	21 MAR 2025		3.3-23	19 APR 2024		3.3-23	19 APR 2024		3.3-23	19 APR 2024		3.3-23	19 APR 2024
	2.4-6	5 SEP 2025		3.2-1	11 JUL 2025		3.4-1	20 MAY 2022		3.4-1	20 MAY 2022		3.4-1	20 MAY 2022		3.4-1	20 MAY 2022
				3.2-2	3 OCT 2024		3.4-2	19 APR 2024		3.4-2	19 APR 2024		3.4-2	19 APR 2024		3.4-2	19 APR 2024
	2.5-1	11 JUL 2025		3.2-3	21 MAR 2025		3.4-3	15 MAY 2025		3.4-3	15 MAY 2025		3.4-3	15 MAY 2025		3.4-3	15 MAY 2025
				3.2-4	12 JUL 2024		3.4-4	15 MAY 2025		3.4-4	15 MAY 2025		3.4-4	15 MAY 2025		3.4-4	15 MAY 2025
				3.2-5	12 JUL 2024		3.4-5	15 MAY 2025		3.4-5	15 MAY 2025		3.4-5	15 MAY 2025		3.4-5	15 MAY 2025
	2.6-1	21 NOV 2008		3.2-6	12 JUL 2024		3.4-6	15 MAY 2025		3.4-6	15 MAY 2025		3.4-6	15 MAY 2025		3.4-6	15 MAY 2025
	2.6-2	21 NOV 2008		3.2-7	12 JUL 2024		3.4-7	15 MAY 2025		3.4-7	15 MAY 2025		3.4-7	15 MAY 2025		3.4-7	15 MAY 2025
				3.2-8	12 JUL 2024		3.4-8	15 MAY 2025		3.4-8	15 MAY 2025		3.4-8	15 MAY 2025		3.4-8	15 MAY 2025
	2.6-3	21 NOV 2008		3.2-9	5 SEP 2025		3.4-9	15 MAY 2025		3.4-9	15 MAY 2025		3.4-9	15 MAY 2025		3.4-9	15 MAY 2025
	2.6-4	21 NOV 2008		3.2-10	5 SEP 2025		3.4-10	15 MAY 2025		3.4-10	15 MAY 2025		3.4-10	15 MAY 2025		3.4-10	15 MAY 2025
							3.4-11	15 MAY 2025		3.4-11	15 MAY 2025		3.4-11	15 MAY 2025		3.4-11	15 MAY 2025
	2.6-5	21 NOV 2008		3.2-11	5 SEP 2025		3.5-1	11 JUL 2024		3.5-1	11 JUL 2024		3.5-1	11 JUL 2024		3.5-1	11 JUL 2024
	2.6-6	21 NOV 2008		3.2-12	5 SEP 2025		3.5-2	10 JUL 2025		3.5-2	10 JUL 2025		3.5-2	10 JUL 2025		3.5-2	10 JUL 2025
	2.7-1	1 DEC 2022					3.5-2A	11 JUL 2024		3.5-2A	11 JUL 2024		3.5-2A	11 JUL 2024		3.5-2A	11 JUL 2024
	2.7-2	20 MAY 2021		3.2-13	5 SEP 2025		3.5-2B	11 JUL 2024		3.5-2B	11 JUL 2024		3.5-2B	11 JUL 2024		3.5-2B	11 JUL 2024
	2.7-3	20 MAY 2021		3.2-14	5 SEP 2025		3.5-2C	11 JUL 2024		3.5-2C	11 JUL 2024		3.5-2C	11 JUL 2024		3.5-2C	11 JUL 2024
	2.7-4	20 MAY 2021		3.2-15	12 JUN 2025		3.5-2D	11 JUL 2024		3.5-2D	11 JUL 2024		3.5-2D	11 JUL 2024		3.5-2D	11 JUL 2024
	2.7-5	20 MAY 2021		3.3-1	15 MAY 2025		3.5-3	11 JUL 2024		3.5-3	11 JUL 2024		3.5-3	11 JUL 2024		3.5-3	11 JUL 2024
	2.7-6	20 MAY 2021		3.3-2	15 MAY 2025		3.5-4	11 JUL 2024		3.5-4	11 JUL 2024		3.5-4	11 JUL 2024		3.5-4	11 JUL 2024
	2.7-7	20 MAY 2021					3.5-5	11 JUL 2024		3.5-5	11 JUL 2024		3.5-5	11 JUL 2024		3.5-5	11 JUL 2024
	2.7-8	20 MAY 2021		3.3-3	15 MAY 2025		3.5-6	11 JUL 2024		3.5-6	11 JUL 2024		3.5-6	11 JUL 2024		3.5-6	11 JUL 2024
	2.7-9	20 MAY 2021		3.3-4	15 MAY 2025		3.5-6A	11 JUL 2024		3.5-6A	11 JUL 2024		3.5-6A	11 JUL 2024		3.5-6A	11 JUL 2024
	2.7-10	20 MAY 2021					3.5-7	11 JUL 2024		3.5-7	11 JUL 2024		3.5-7	11 JUL 2024		3.5-7	11 JUL 2024
	2.7-11	20 MAY 2021		3.3-5	15 MAY 2025		3.5-8	11 JUL 2024		3.5-8	11 JUL 2024		3.5-8	11 JUL 2024		3.5-8	11 JUL 2024
	2.7-12	20 MAY 2021		3.3-6	15 MAY 2025		3.5-8A	11 JUL 2024		3.5-8A	11 JUL 2024		3.5-8A	11 JUL 2024		3.5-8A	11 JUL 2024
	2.7-13	20 MAY 2021					3.5-9	26 JAN 2023		3.5-9	26 JAN 2023		3.5-9	26 JAN 2023		3.5-9	26 JAN 2023
GEN 3	3.1-1	29 NOV 2024		3.3-7	15 MAY 2025		3.5-10	20 MAY 2021		3.5-10	20 MAY 2021		3.5-10	20 MAY 2021		3.5-10	20 MAY 2021
	3.1-2	29 NOV 2024		3.3-8	15 MAY 2025		3.5-11	20 MAY 2021		3.5-11	20 MAY 2021		3.5-11	20 MAY 2021		3.5-11	20 MAY 2021
							3.5-12	1 DEC 2022		3.5-12	1 DEC 2022		3.5-12	1 DEC 2022		3.5-12	1 DEC 2022
	3.1-3	29 NOV 2024		3.3-9	15 MAY 2025		3.5-13	21 APR 2023		3.5-13	21 APR 2023		3.5-13	21 APR 2023		3.5-13	21 APR 2023
	3.1-4	29 NOV 2024		3.3-10	9 SEP 2022		3.5-14	11 JUL 2024		3.5-14	11 JUL 2024		3.5-14	11 JUL 2024		3.5-14	11 JUL 2024
				3.3-11	14 JUL 2023												
	3.1-5	29 NOV 2024		3.3-12	9 SEP 2022		3.5-15	11 JUL 2024		3.5-15	11 JUL 2024		3.5-15	11 JUL 2024		3.5-15	11 JUL 2024
	3.1-6	29 NOV 2024		3.3-13	9 SEP 2022		3.5-16	11 JUL 2024		3.5-16	11 JUL 2024		3.5-16	11 JUL 2024		3.5-16	11 JUL 2024
				3.3-14	9 SEP 2022												
	3.1-7	29 NOV 2024		3.3-15	9 SEP 2022		3.5-17	2 MAR 2017		3.5-17	2 MAR 2017		3.5-17	2 MAR 2017		3.5-17	2 MAR 2017
	3.1-8	21 MAR 2025		3.3-16	27 DEC 2024		3.5-18	27 FEB 2020		3.5-18	27 FEB 2020		3.5-18	27 FEB 2020		3.5-18	27 FEB 2020

SEITE/PAGE			DATUM/DATE			SEITE/PAGE			DATUM/DATE		
GEN 3			TEIL 2 – STRECKENFLUG (ENR)						ENR 1		
			PART 2 – EN-ROUTE (ENR)								
3.5-19 11 JUL 2024 3.5-20 11 JUL 2024			ENR 0		0.1-1 19 JUL 2019		1.1-39 13 JUN 2025 1.1-40 13 JUN 2025				
					0.1-2 19 APR 2024						
3.5-21 11 JUL 2024 3.5-22 11 JUL 2024					0.1-3 1 DEC 2023		1.1-41 13 JUN 2025 1.1-42 13 JUN 2025				
					0.1-4 16 JUL 2021						
3.5-23 8 MAY 2008 3.5-24 18 APR 2025			ENR 1		1.1-1 13 JUN 2025		1.1-43 11 DEC 2014 1.1-44 17 JUN 2022				
					1.1-2 13 JUN 2025						
3.5-25 11 JUL 2024 3.5-26 14 NOV 2013					1.1-3 19 APR 2024		1.1-45 13 JUN 2025 1.1-46 13 JUN 2025				
					1.1-4 15 MAY 2025						
3.5-27 18 APR 2025 3.5-28 18 APR 2025					1.1-5 13 JUN 2025		1.1-47 13 JUN 2025 1.1-48 13 JUN 2025				
					1.1-6 10 NOV 2017						
3.5-29 8 OCT 2021 3.5-30 14 JUL 2023					1.1-7 10 NOV 2017		1.1-49 11 DEC 2014 1.1-50 11 DEC 2014				
					1.1-8 5 DEC 2019						
3.5-31 25 APR 2019					1.1-9 13 JUN 2025		1.1-51 11 DEC 2014 1.1-52 11 DEC 2014				
					1.1-10 25 JAN 2024						
3.6-1 6 OCT 2023 3.6-2 12 AUG 2022					1.1-11 13 JUN 2025		1.1-53 13 JUN 2025 1.1-54 13 JUN 2025				
					1.1-12 13 JUN 2025						
3.6-3 25 SEP 2009 3.6-4 25 SEP 2009					1.1-13 13 JUN 2025		1.1-55 11 DEC 2014 1.1-56 10 NOV 2017				
					1.1-14 13 JUN 2025						
GEN 4					1.1-15 13 JUN 2025		1.1-57 11 DEC 2014 1.1-58 11 DEC 2014				
					1.1-16 13 JUN 2025						
4.1-1 13 JUN 2025 4.1-2 13 JUN 2025					1.1-17 13 JUN 2025		1.1-59 23 JUN 2017 1.1-60 28 MAR 2019				
					1.1-18 13 JUN 2025						
4.1-3 13 JUN 2025 4.1-4 13 JUN 2025					1.1-19 13 JUN 2025		1.1-61 25 MAY 2018 1.1-62 28 MAR 2019				
					1.1-20 1 APR 2016						
4.1-5 13 JUN 2025 4.1-6 13 JUN 2025					1.1-21 31 MAR 2016		1.1-63 30 DEC 2021 1.1-64 11 JUL 2024				
					1.1-22 23 JUN 2017						
4.1-7 13 JUN 2025 4.1-8 13 JUN 2025					1.1-23 27 JAN 2023		1.1-65 28 MAR 2019 1.1-66 11 DEC 2014				
					1.1-24 5 DEC 2019						
4.1-9 13 JUN 2025 4.1-10 13 JUN 2025					1.1-25 15 MAY 2025		1.2-1 16 SEP 2016 1.2-2 13 JUN 2025 1.2-3 15 MAY 2025				
					1.1-26 15 MAY 2025						
4.1-11 13 JUN 2025 4.1-12 13 JUN 2025					1.1-27 11 DEC 2014		1.2-4 15 MAY 2025 1.2-5 13 JUN 2025 1.2-6 6 SEP 2024				
					1.1-28 5 DEC 2019						
4.1-13 13 JUN 2025 4.1-14 13 JUN 2025					1.1-29 11 DEC 2014		1.3-1 4 NOV 2021 1.3-2 25 JAN 2024 1.3-3 2 DEC 2021				
					1.1-30 11 DEC 2014						
4.1-15 13 JUN 2025 4.1-16 13 JUN 2025					1.1-31 10 NOV 2017		1.3-4 28 NOV 2024 1.3-5 28 NOV 2024 1.4-1 15 MAY 2025				
					1.1-32 13 JUN 2025						
4.2-1 21 FEB 2025 4.2-2 30 MAY 2014					1.1-33 15 MAY 2025		1.4-2 15 JUL 2022 1.4-3 15 JUL 2022 1.4-4 15 JUL 2022				
					1.1-34 13 JUN 2025						
4.2-3 11 JUL 2025 4.2-4 21 FEB 2025					1.1-35 15 MAY 2025		1.4-5 15 JUL 2022 1.4-6 15 JUL 2022 1.4-7 15 JUL 2022				
					1.1-36 15 MAY 2025						
					1.1-37 15 MAY 2025		1.4-8 15 JUL 2022 1.4-9 15 JUL 2022				
					1.1-38 13 JUN 2025						

SEITE/PAGE			DATUM/DATE			SEITE/PAGE			DATUM/DATE		
ENR 1	1.5-1	16 AUG 2019	ENR 1	1.10-37	5 SEP 2025	ENR 2	2.2-15	1 NOV 2024	ENR 3	ENR 3.1-1	26 DEC 2024
	1.5-2	27 DEC 2024		1.10-38	5 SEP 2025		2.2-16	23 JAN 2025			
	1.5-3	27 DEC 2024		1.10-39	5 SEP 2025						
	1.6-1	19 APR 2024		1.10-40	5 SEP 2025		2.2-17	20 FEB 2025			
	1.6-2	19 APR 2024		1.11-1	16 JUN 2023		2.2-18	25 FEB 2021			
	1.6-3	19 APR 2024		1.11-2	16 JUN 2023						
	1.6-4	19 APR 2024		1.12-1	20 JUL 2018		2.2-19	18 MAY 2023			
	1.6-5	19 APR 2024		1.12-2	20 JUL 2018		2.2-20	25 FEB 2021			
	1.6-6	19 APR 2024		1.12-3	20 JUL 2018						
				1.12-4	24 MAY 2019		2.2-21	3 OCT 2024			
	1.7-1	19 JUL 2019		1.12-5	20 JUL 2018		2.2-22	3 OCT 2024			
	1.7-2	30 DEC 2021		1.13-1	8 DEC 2017						
	1.7-3	30 DEC 2021		1.13-2	8 DEC 2017		2.2-23	3 OCT 2024			
	1.7-4	11 DEC 2014		1.13-3	8 DEC 2017		2.2-24	3 OCT 2024			
	1.7-5	20 MAY 2021		1.13-4	8 DEC 2017						
				1.13-5	8 DEC 2017		2.2-25	3 OCT 2024			
	1.8-1	16 AUG 2019		1.13-6	8 DEC 2017		2.2-26	3 OCT 2024			
	1.8-2	5 SEP 2025		1.13-7	8 DEC 2017						
				1.14-1	25 MAR 2022		2.2-27	25 FEB 2021			
				1.14-2	30 JUL 2010		2.2-28	25 FEB 2021			
	1.9-1	4 JAN 2018		1.14-3	30 JUL 2010						
	1.9-2	4 JAN 2018		1.14-4	30 JUL 2010		2.2-29	20 FEB 2025			
	1.9-3	16 AUG 2019		1.14-5	30 JUL 2010		2.2-30	20 FEB 2025			
	1.9-4	4 JAN 2018		1.14-6	30 JUL 2010						
	1.9-5	4 JAN 2018		1.14-7	25 MAR 2022		2.2-31	20 FEB 2025			
	1.9-6	9 SEP 2022	ENR 2	2.1-1	28 NOV 2024		2.2-32	20 FEB 2025			
	1.9-7	4 NOV 2022		2.1-2	13 SEP 2018						
	1.9-8	9 SEP 2022		2.1-3	28 MAR 2019		2.2-33	20 FEB 2025			
				2.1-4	28 NOV 2024		2.2-34	20 FEB 2025			
	1.10-1	25 JAN 2024		2.1-5	28 NOV 2024						
	1.10-2	25 JAN 2024		2.1-6	28 NOV 2024		2.2-35	20 FEB 2025			
	1.10-3	15 MAY 2025		2.1-7	28 NOV 2024		2.2-36	20 FEB 2025			
	1.10-4	11 JUL 2025		2.1-8	28 NOV 2024		2.2-37	20 FEB 2025			
	1.10-5	25 JAN 2024		2.1-9	28 NOV 2024		2.2-38	20 FEB 2025			
	1.10-6	15 MAY 2025		2.1-10	28 NOV 2024		2.2-39	20 FEB 2025			
	1.10-7	15 MAY 2025					2.2-40	20 FEB 2025			
	1.10-8	15 MAY 2025		2.1-11	27 JAN 2022		2.2-41	20 FEB 2025			
	1.10-9	15 MAY 2025		2.1-12	28 NOV 2024		2.2-42	20 FEB 2025			
	1.10-10	15 MAY 2025					2.2-43	20 FEB 2025			
	1.10-11	5 SEP 2025		2.1-13	23 MAR 2023		2.2-44	20 FEB 2025			
	1.10-12	15 MAY 2025		2.1-14	23 MAR 2023		2.2-45	20 FEB 2025			
	1.10-13	5 SEP 2025					2.2-46	20 FEB 2025			
	1.10-14	5 SEP 2025		2.1-15	28 NOV 2024		2.2-47	20 FEB 2025			
	1.10-15	5 SEP 2025		2.1-16	15 MAY 2025						
	1.10-16	5 SEP 2025									
	1.10-17	5 SEP 2025		2.2-1	30 APR 2015						
	1.10-18	5 SEP 2025		2.2-2	28 MAR 2019						
	1.10-19	5 SEP 2025									
	1.10-20	5 SEP 2025		2.2-3	28 MAR 2019						
	1.10-21	5 SEP 2025		2.2-4	28 MAR 2019						
	1.10-22	5 SEP 2025									
	1.10-23	5 SEP 2025		2.2-5	28 MAR 2019						
	1.10-24	5 SEP 2025		2.2-6	28 MAR 2019						
	1.10-25	5 SEP 2025									
	1.10-26	5 SEP 2025		2.2-7	27 JAN 2022						
	1.10-27	5 SEP 2025		2.2-8	27 JAN 2022						
	1.10-28	5 SEP 2025									
	1.10-29	5 SEP 2025		2.2-9	27 JAN 2022						
	1.10-30	5 SEP 2025		2.2-10	27 JAN 2022						
	1.10-31	5 SEP 2025									
	1.10-32	5 SEP 2025		2.2-11	27 JAN 2022						
	1.10-33	5 SEP 2025		2.2-12	18 MAY 2023						
	1.10-34	5 SEP 2025									
	1.10-35	5 SEP 2025		2.2-13	23 MAR 2023						
	1.10-36	5 SEP 2025		2.2-14	28 DEC 2023						

SEITE/PAGE			DATUM/DATE			SEITE/PAGE			DATUM/DATE			SEITE/PAGE			DATUM/DATE		
AD 1	AD 1.1-1	11 JUL 2025	AD 1	AD 1.2-1	30 DEC 2022		LOWG AD 2-21	11 JUL 2025									
	AD 1.1-2	27 DEC 2024		AD 1.2-2	30 DEC 2022		LOWG AD 2-22	11 JUL 2025									
	AD 1.1-3	27 DEC 2024		AD 1.2-3	30 DEC 2022		LOWG AD 2-23	27 DEC 2024									
	AD 1.1-4	27 DEC 2024		AD 1.2-4	30 DEC 2022		LOWG AD 2-24	27 DEC 2024									
	AD 1.1-5	27 DEC 2024		AD 1.2-5	30 DEC 2022		LOWG AD 2-25	17 APR 2025									
	AD 1.1-6	27 DEC 2024		AD 1.2-6	11 JUL 2025		LOWG AD 2-26	8 AUG 2025									
	AD 1.1-7	27 DEC 2024		AD 1.2-7	11 JUL 2025		LOWG AD 2-27	17 APR 2025									
	AD 1.1-8	27 DEC 2024		AD 1.2-8	11 JUL 2025		LOWG AD 2-28	17 APR 2025									
	AD 1.1-9	11 JUL 2025		AD 1.2-9	11 JUL 2025		LOWG AD 2-29	17 APR 2025									
					AD 1.2-10		11 JUL 2025			LOWG AD 2-30	17 APR 2025						
			AD 1.2-11	30 DEC 2022		LOWG AD 2-31	4 SEP 2025										
			AD 1.2-12	30 DEC 2022													
			AD 1.2-13	30 DEC 2022													
			AD 1.2-14	30 DEC 2022													
			AD 1.2-15	11 JUL 2025		LOWG AD 2 MAP 1-1	15 MAY 2025										
						LOWG AD 2 MAP 1-1A	25 MAR 2021										
						LOWG AD 2 MAP 4-1	25 MAR 2021										
						LOWG AD 2 MAP 5-1	25 MAR 2021										
						LOWG AD 2 MAP 7-2	25 MAR 2021										
						LOWG AD 2 MAP 9-1	7 SEP 2023										
						LOWG AD 2 MAP 9-1A	25 MAR 2021										
						LOWG AD 2 MAP 9-1B	7 SEP 2023										
			AD 1.3-1	11 AUG 2023		LOWG AD 2 MAP 9-1C	26 MAR 2021										
			AD 1.3-2	11 AUG 2023		LOWG AD 2 MAP 9-1D	25 MAR 2021										
			AD 1.3-3	11 JUL 2025		LOWG AD 2 MAP 9-1E	25 MAR 2021										
			AD 1.3-4	11 JUL 2025													
			AD 1.3-5	11 JUL 2025		LOWG AD 2 MAP 9-2	7 SEP 2023										
			AD 1.3-6	5 SEP 2025		LOWG AD 2 MAP 9-2A	25 MAR 2021										
						LOWG AD 2 MAP 9-2B	25 MAR 2021										
						LOWG AD 2 MAP 9-2C	7 SEP 2023										
						LOWG AD 2 MAP 9-2D	25 MAR 2021										
			AD 1.4-1	27 DEC 2024		LOWG AD 2 MAP 9-2E	25 MAR 2021										
			AD 1.4-2	30 DEC 2022		LOWG AD 2 MAP 11-1	5 SEP 2024										
						LOWG AD 2 MAP 11-1A	5 SEP 2024										
						LOWG AD 2 MAP 11-1B	5 SEP 2024										
						LOWG AD 2 MAP 11-1C	5 SEP 2024										
			AD 1.5-1	2 FEB 2018													
						LOWG AD 2 MAP 11-2	5 SEP 2024										
						LOWG AD 2 MAP 11-2A	5 SEP 2024										
						LOWG AD 2 MAP 11-2B	5 SEP 2024										
			AD 2	LOWG AD 2-1	8 AUG 2025		LOWG AD 2 MAP 12-1	16 MAY 2024									
				LOWG AD 2-2	22 FEB 2024		LOWG AD 2 MAP 12-1-1	25 MAR 2021									
				LOWG AD 2-3	8 SEP 2023		LOWG AD 2 MAP 12-1-2	25 MAR 2021									
				LOWG AD 2-4	19 APR 2024		LOWG AD 2 MAP 12-1-3	16 MAY 2024									
				LOWG AD 2-5	20 FEB 2025		LOWG AD 2 MAP 12-1-4	16 MAY 2024									
				LOWG AD 2-6	20 FEB 2025												
				LOWG AD 2-7	14 JUL 2023		LOWG AD 2 MAP 13-1-2	4 SEP 2025									
				LOWG AD 2-8	14 JUL 2023		LOWG AD 2 MAP 13-2-1	4 SEP 2025									
				LOWG AD 2-9	8 AUG 2025		LOWG AD 2 MAP 13-2-1A	23 MAR 2023									
				LOWG AD 2-10	11 JUL 2024		LOWG AD 2 MAP 13-2-1B	17 JUN 2021									
				LOWG AD 2-11	5 SEP 2024		LOWG AD 2 MAP 13-2-2	4 SEP 2025									
				LOWG AD 2-12	20 FEB 2025		LOWG AD 2 MAP 13-2-2A	23 MAR 2023									
				LOWG AD 2-13	20 FEB 2025		LOWG AD 2 MAP 13-2-2B	23 MAR 2023									
				LOWG AD 2-14	5 SEP 2024		LOWG AD 2 MAP 13-4-1	4 SEP 2025									
				LOWG AD 2-15	5 SEP 2024		LOWG AD 2 MAP 13-4-2	4 SEP 2025									
				LOWG AD 2-16	20 FEB 2025												
				LOWG AD 2-17	5 SEP 2024		LOWG AD 2 MAP 14-2	10 JUL 2025									
				LOWG AD 2-18	27 DEC 2024												
				LOWG AD 2-19	11 JUL 2025												
				LOWG AD 2-20	11 JUL 2025												

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE
LOWI AD 2-1	18 APR 2025	LOWI AD 2 MAP 11-1B	8 AUG 2024	LOWK AD 2-22	11 JUL 2025
LOWI AD 2-2	18 APR 2025	LOWI AD 2 MAP 11-1C	8 AUG 2024	LOWK AD 2-23	11 JUL 2025
		LOWI AD 2 MAP 11-1D	8 AUG 2024	LOWK AD 2-24	11 JUL 2025
LOWI AD 2-3	18 APR 2025	LOWI AD 2 MAP 12-1	8 AUG 2024	LOWK AD 2-25	11 JUL 2025
LOWI AD 2-4	18 APR 2025	LOWI AD 2 MAP 12-1-1	12 AUG 2021		
		LOWI AD 2 MAP 12-1-2	12 AUG 2021	LOWK AD 2 MAP 1-1	15 MAY 2025
LOWI AD 2-5	18 APR 2025	LOWI AD 2 MAP 12-1-3	12 AUG 2021	LOWK AD 2 MAP 4-1	12 AUG 2021
LOWI AD 2-6	27 DEC 2024			LOWK AD 2 MAP 5-1	12 AUG 2021
				LOWK AD 2 MAP 7-2	12 AUG 2021
LOWI AD 2-7	27 DEC 2024	LOWI AD 2 MAP 13-1-2-1	23 JAN 2025	LOWK AD 2 MAP 9-1	4 SEP 2025
LOWI AD 2-8	18 APR 2025			LOWK AD 2 MAP 9-1A	4 SEP 2025
		LOWI AD 2 MAP 13-1-2-2	23 JAN 2025	LOWK AD 2 MAP 9-1B	4 SEP 2025
LOWI AD 2-9	18 APR 2025			LOWK AD 2 MAP 9-1C	4 SEP 2025
LOWI AD 2-10	18 APR 2025	LOWI AD 2 MAP 13-1-2-3	23 JAN 2025		
				LOWK AD 2 MAP 9-2	10 JUL 2025
LOWI AD 2-11	21 MAR 2024	LOWI AD 2 MAP 13-2-1	17 APR 2025	LOWK AD 2 MAP 9-2A	7 OCT 2021
LOWI AD 2-12	8 AUG 2024	LOWI AD 2 MAP 13-2-1A	17 APR 2025	LOWK AD 2 MAP 9-2B	7 OCT 2021
				LOWK AD 2 MAP 9-2C	7 OCT 2021
LOWI AD 2-13	11 JUL 2025	LOWI AD 2 MAP 13-2-2	8 AUG 2024		
LOWI AD 2-14	19 APR 2024	LOWI AD 2 MAP 13-2-2A	8 AUG 2024	LOWK AD 2 MAP 11-1	28 DEC 2023
		LOWI AD 2 MAP 13-2-2B	12 AUG 2021	LOWK AD 2 MAP 11-1A	28 DEC 2023
LOWI AD 2-15	18 APR 2025			LOWK AD 2 MAP 11-1B	11 AUG 2022
LOWI AD 2-16	18 APR 2025	LOWI AD 2 MAP 13-3-1	10 JUL 2025	LOWK AD 2 MAP 11-1C	11 AUG 2022
		LOWI AD 2 MAP 13-3-1A	8 AUG 2024	LOWK AD 2 MAP 11-1D	11 AUG 2022
LOWI AD 2-17	27 DEC 2024			LOWK AD 2 MAP 11-2	5 OCT 2023
LOWI AD 2-18	27 DEC 2024	LOWI AD 2 MAP 13-3-2	10 JUL 2025	LOWK AD 2 MAP 11-2A	5 OCT 2023
		LOWI AD 2 MAP 13-3-2A	8 AUG 2024		
LOWI AD 2-19	27 DEC 2024			LOWK AD 2 MAP 12-1	7 SEP 2023
LOWI AD 2-20	27 DEC 2024	LOWI AD 2 MAP 14-1	12 JUN 2025	LOWK AD 2 MAP 12-1-1	12 AUG 2021
				LOWK AD 2 MAP 12-1-2	12 AUG 2021
LOWI AD 2-21	27 DEC 2024	LOWI AD 2 MAP 14-2	10 JUL 2025	LOWK AD 2 MAP 12-1-3	12 AUG 2021
LOWI AD 2-22	27 DEC 2024			LOWK AD 2 MAP 12-1-4	12 AUG 2021
LOWI AD 2-23	27 DEC 2024			LOWK AD 2 MAP 13-1-2	10 JUL 2025
LOWI AD 2-24	27 DEC 2024				
LOWI AD 2-25	27 DEC 2024	LOWK AD 2-1	29 NOV 2024	LOWK AD 2 MAP 13-2-1	31 OCT 2024
LOWI AD 2-26	27 DEC 2024	LOWK AD 2-2	29 NOV 2024	LOWK AD 2 MAP 13-2-1A	11 AUG 2022
LOWI AD 2-27	18 APR 2025			LOWK AD 2 MAP 13-2-1B	11 AUG 2022
LOWI AD 2-28	17 APR 2025	LOWK AD 2-3	11 JUL 2025	LOWK AD 2 MAP 13-2-1C	12 AUG 2021
LOWI AD 2-29	17 APR 2025	LOWK AD 2-4	29 NOV 2024		
LOWI AD 2-30	17 APR 2025			LOWK AD 2 MAP 13-2-2	31 OCT 2024
LOWI AD 2-31	17 APR 2025	LOWK AD 2-5	29 NOV 2024	LOWK AD 2 MAP 13-2-2A	11 AUG 2022
LOWI AD 2-32	17 APR 2025	LOWK AD 2-6	27 DEC 2024	LOWK AD 2 MAP 13-2-2B	12 AUG 2021
LOWI AD 2-33	17 APR 2025				
LOWI AD 2-34	17 APR 2025	LOWK AD 2-7	27 DEC 2024	LOWK AD 2 MAP 13-5-2	31 OCT 2024
LOWI AD 2-35	17 APR 2025	LOWK AD 2-8	29 NOV 2024		
LOWI AD 2-36	17 APR 2025			LOWK AD 2 MAP 14-1	13 JUL 2023
LOWI AD 2 MAP 1-1	15 MAY 2025	LOWK AD 2-9	17 MAY 2024	LOWK AD 2 MAP 14-2	10 JUL 2025
		LOWK AD 2-10	17 MAY 2024		
LOWI AD 2 MAP 4-1	12 AUG 2021				
		LOWK AD 2-11	17 MAY 2024		
LOWI AD 2 MAP 9-1	31 OCT 2024	LOWK AD 2-12	17 MAY 2024		
LOWI AD 2 MAP 9-1A	8 AUG 2024				
LOWI AD 2 MAP 9-1B	8 AUG 2024	LOWK AD 2-13	17 MAY 2024		
		LOWK AD 2-14	17 MAY 2024		
LOWI AD 2 MAP 9-2-1	10 JUL 2025				
LOWI AD 2 MAP 9-2-1A	10 JUL 2025	LOWK AD 2-15	17 MAY 2024		
LOWI AD 2 MAP 9-2-1B	10 JUL 2025	LOWK AD 2-16	11 JUL 2025		
LOWI AD 2 MAP 9-2-1C	10 JUL 2025				
LOWI AD 2 MAP 9-2-1D	10 JUL 2025	LOWK AD 2-17	11 JUL 2025		
LOWI AD 2 MAP 9-2-2	10 JUL 2025	LOWK AD 2-18	11 JUL 2025		
LOWI AD 2 MAP 9-2-2A	10 JUL 2025	LOWK AD 2-19	11 JUL 2025		
		LOWK AD 2-20	11 JUL 2025		
LOWI AD 2 MAP 11-1	8 AUG 2024	LOWK AD 2-21	11 JUL 2025		
LOWI AD 2 MAP 11-1A	8 AUG 2024				

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE
LOAA AD 2-1	29 NOV 2024	LOAV AD 2 MAP 1-1	17 MAY 2024	LOIK AD 2-1	11 JUL 2024
LOAA AD 2-2	29 NOV 2024	LOAV AD 2 MAP 9-1	28 DEC 2023	LOIK AD 2-2	11 JUL 2024
LOAA AD 2 MAP 1-1	5 SEP 2025	LOAV AD 2 MAP 9-1A	28 JAN 2021	LOIR AD 2-1	27 DEC 2024
LOAB AD 2-1	27 DEC 2024	LOAV AD 2 MAP 9-2	28 DEC 2023	LOIR AD 2-2	19 MAY 2023
LOAB AD 2-2	12 JUL 2024	LOAV AD 2 MAP 9-2A	7 OCT 2021	LOKF AD 2-1	11 JUL 2024
LOAB AD 2 MAP 1-1	5 SEP 2025	LOAV AD 2 MAP 9-2B	28 DEC 2023	LOKG AD 2-1	11 JUL 2024
		LOAV AD 2 MAP 13-2-1	28 DEC 2023	LOKH AD 2-1	11 JUL 2024
LOAD AD 2-1	3 OCT 2024	LOAV AD 2 MAP 13-2-1A	28 JAN 2021	LOKL AD 2-1	11 JUL 2024
LOAD AD 2-2	3 OCT 2024	LOAV AD 2 MAP 13-2-2	28 DEC 2023	LOKM AD 2-1	11 JUL 2024
LOAD AD 2 MAP 1-1	5 SEP 2025	LOAV AD 2 MAP 13-2-2A	28 JAN 2021	LOKN AD 2-1	11 JUL 2024
		LOAV AD 2 MAP 13-2-2B	28 JAN 2021	LOKR AD 2-1	11 JUL 2024
LOAG AD 2-1	11 JUL 2024	LOAV AD 2 MAP 13-2-2C	28 DEC 2023	LOKW AD 2-1	11 JUL 2024
		LOAV AD 2 MAP 14-2	28 DEC 2023	LOLC AD 2-1	11 JUL 2024
LOAN AD 2-1	28 DEC 2023			LOLE AD 2-1	11 JUL 2024
LOAN AD 2-2	28 DEC 2023			LOLF AD 2-1	11 JUL 2024
LOAN AD 2-3	28 DEC 2023			LOLG AD 2-1	31 OCT 2024
LOAN AD 2-4	20 MAR 2025	LOGF AD 2-1	21 MAR 2025	LOLG AD 2-2	31 OCT 2024
LOAN AD 2-5	20 MAR 2025	LOGG AD 2-1	8 AUG 2025	LOLH AD 2-1	11 JUL 2024
LOAN AD 2-6	11 JUL 2024	LOGG AD 2-2	18 APR 2024	LOLK AD 2-1	11 JUL 2025
LOAN AD 2-7	20 MAR 2025	LOGG AD 2 MAP 1-1	8 AUG 2025	LOLM AD 2-1	11 JUL 2024
LOAN AD 2-8	16 JUN 2023	LOGI AD 2-1	11 JUL 2024	LOLO AD 2-1	11 JUL 2024
LOAN AD 2-9	28 DEC 2023	LOGK AD 2-1	5 SEP 2025	LOLS AD 2-1	11 JUL 2024
LOAN AD 2-10	16 JUN 2023	LOGL AD 2-1	11 JUL 2024	LOLT AD 2-1	5 SEP 2024
LOAN AD 2-11	16 JUN 2023	LOGM AD 2-1	8 AUG 2025	LOLU AD 2-1	11 JUL 2024
LOAN AD 2-12	16 JUN 2023	LOGO AD 2-1	3 OCT 2024	LOLW AD 2-1	11 JUL 2025
LOAN AD 2-13	16 JUN 2023	LOGO AD 2-2	18 APR 2024	LOLW AD 2-2	26 FEB 2021
LOAN AD 2-14	28 DEC 2023	LOGO AD 2 MAP 1-1	8 AUG 2025	LOLW AD 2-3	26 FEB 2021
LOAN AD 2-15	20 MAR 2025	LOGP AD 2-1	9 AUG 2024	LOLW AD 2-4	19 APR 2024
LOAN AD 2-16	28 DEC 2023	LOGP AD 2-2	9 AUG 2024	LOLW AD 2-5	11 JUL 2025
LOAN AD 2-17	21 MAR 2024	LOGP AD 2 MAP 1-1	5 SEP 2025	LOLW AD 2-6	11 JUL 2025
LOAN AD 2 MAP 1-1	28 DEC 2023	LOGT AD 2-1	11 JUL 2024	LOLW AD 2-7	11 JUL 2025
LOAN AD 2 MAP 9-1	28 DEC 2023	LOGW AD 2-1	11 JUL 2024	LOLW AD 2-8	19 APR 2024
LOAN AD 2 MAP 9-1A	28 JAN 2021	LOIH AD 2-1	11 JUL 2025	LOLW AD 2-9	19 APR 2024
LOAN AD 2 MAP 13-2-1	28 DEC 2023	LOIH AD 2-2	21 MAY 2021	LOLW AD 2-10	19 APR 2024
LOAN AD 2 MAP 13-2-1A	28 JAN 2021	LOIH AD 2-3	11 OCT 2019	LOLW AD 2-11	19 APR 2024
LOAN AD 2 MAP 14-2	20 MAR 2025	LOIH AD 2-4	19 APR 2024	LOLW AD 2-12	19 APR 2024
		LOIH AD 2-5	11 JUL 2025	LOLW AD 2-13	19 APR 2024
		LOIH AD 2-6	11 JUL 2024	LOLW AD 2-14	19 APR 2024
		LOIH AD 2-7	11 JUL 2025	LOLW AD 2-15	19 APR 2024
		LOIH AD 2-8	8 AUG 2024	LOLW AD 2 MAP 1-1	8 AUG 2025
		LOIH AD 2-9	8 AUG 2024	LOLW AD 2 MAP 14-2	8 AUG 2025
		LOIH AD 2-10	28 DEC 2023		
		LOIH AD 2-11	28 DEC 2023	LOSM AD 2-1	11 JUL 2024
		LOIH AD 2 MAP 1-1	5 SEP 2025		
		LOIH AD 2 MAP 14-2	28 NOV 2024	LOWZ AD 2-1	11 JUL 2025
				LOWZ AD 2-2	7 NOV 2019
				LOWZ AD 2-3	3 NOV 2023
				LOWZ AD 2-4	8 AUG 2024
				LOWZ AD 2-5	11 JUL 2025
				LOWZ AD 2-6	5 SEP 2024
				LOWZ AD 2-7	5 SEP 2024
				LOWZ AD 2-8	5 SEP 2024
				LOWZ AD 2-9	5 SEP 2024
				LOWZ AD 2-10	5 SEP 2024
				LOWZ AD 2-11	5 SEP 2024
				LOWZ AD 2-12	5 SEP 2024
				LOWZ AD 2-13	5 SEP 2024
				LOWZ AD 2-14	8 AUG 2024
				LOWZ AD 2 MAP 1-1	4 SEP 2025
				LOWZ AD 2 MAP 9-1	5 SEP 2024
				LOWZ AD 2 MAP 9-1A	15 JUN 2023
				LOWZ AD 2 MAP 13-2-1	5 SEP 2024
				LOWZ AD 2 MAP 13-2-1A	5 SEP 2024
				LOWZ AD 2 MAP 14-2	5 SEP 2024
LOAV AD 2-1	28 DEC 2023				
LOAV AD 2-2	28 FEB 2019	LOIJ AD 2-1	11 JUL 2025		
LOAV AD 2-3	28 DEC 2023	LOIJ AD 2-2	6 OCT 2023		
LOAV AD 2-4	19 APR 2024	LOIJ AD 2-3	6 OCT 2023		
LOAV AD 2-5	11 JUL 2024	LOIJ AD 2-4	8 AUG 2024		
LOAV AD 2-6	11 JUL 2024	LOIJ AD 2-5	11 JUL 2025		
LOAV AD 2-7	11 JUL 2024	LOIJ AD 2-6	8 AUG 2024		
LOAV AD 2-8	11 JUL 2024	LOIJ AD 2-7	19 APR 2024		
LOAV AD 2-9	11 JUL 2024	LOIJ AD 2-8	19 APR 2024		
LOAV AD 2-10	11 JUL 2024	LOIJ AD 2-9	6 OCT 2023		
LOAV AD 2-11	28 DEC 2023	LOIJ AD 2-10	22 MAR 2024		
LOAV AD 2-12	28 DEC 2023	LOIJ AD 2-11	28 DEC 2023		
LOAV AD 2-13	28 DEC 2023	LOIJ AD 2 MAP 1-1	5 SEP 2025		
LOAV AD 2-14	28 DEC 2023	LOIJ AD 2 MAP 9-1	8 AUG 2024		
LOAV AD 2-15	28 DEC 2023	LOIJ AD 2 MAP 9-1A	8 AUG 2024		
LOAV AD 2-16	28 DEC 2023	LOIJ AD 2 MAP 13-2-1	5 SEP 2024		
LOAV AD 2-17	28 DEC 2023	LOIJ AD 2 MAP 13-2-1A	8 AUG 2024		
LOAV AD 2-18	23 FEB 2024	LOIJ AD 2 MAP 14-2	5 SEP 2024		

SEITE/PAGE			DATUM/DATE		SEITE/PAGE			DATUM/DATE		SEITE/PAGE			DATUM/DATE	
MIL	LOXA 2-1	4 SEP 2025	LOXZ AD 2 MAP 9-2 4 SEP 2025											
	LOXA 2-2	14 SEP 2017	LOXZ AD 2 MAP 9-2A 3 DEC 2020											
	LOXA 2-3	22 APR 2022	LOXZ AD 2 MAP 9-2B 4 SEP 2025											
	LOXA 2-4	11 AUG 2023	LOXZ AD 2 MAP 9-2C 4 SEP 2025											
	LOXA 2-5	28 DEC 2023	LOXZ AD 2 MAP 9-2D 3 DEC 2020											
	LOXA 2-6	8 AUG 2024	LOXZ AD 2 MAP 12-1 4 SEP 2025											
	LOXN 2-1	4 SEP 2025	LOXZ AD 2 MAP 12-1-1 3 DEC 2020											
	LOXN 2-2	14 SEP 2017	LOXZ AD 2 MAP 13-2-2 4 SEP 2025											
	LOXN 2-3	23 JAN 2025	LOXZ AD 2 MAP 13-2-2A 11 AUG 2022						LOBU AD 3-1 11 JUL 2024					
	LOXN 2-4	16 MAY 2025	LOXZ AD 2 MAP 13-6-2 4 SEP 2025						LOBU AD 3-2 11 JUL 2024					
	LOXN 2-5	23 JAN 2025	LOXZ AD 2 MAP 14-1 4 SEP 2025						LOBU AD 3-3 25 FEB 2022					
	LOXN 2-6	23 JAN 2025	LOXZ AD 2 MAP 14-2 10 JUL 2025						LOBU AD 3-4 28 JAN 2022					
	LOXN 2-7	15 MAY 2025							LOBU AD 3-5 11 JUL 2024					
	LOXN 2-8	23 JAN 2025							LOBU AD 3-6 11 JUL 2024					
	LOXN AD 2 MAP 14-2	23 JAN 2025												
LOXT 2-1	4 SEP 2025							LODK AD 3-1 27 JAN 2022						
LOXT 2-2	5 DEC 2019							LODK AD 3-2 11 JUL 2024						
LOXT 2-3	21 MAR 2024							LODK AD 3-3 13 AUG 2021						
LOXT 2-4	21 MAR 2024	AD 3	AD 3-1 8 AUG 2025					LODK AD 3-4 13 AUG 2021						
LOXT 2-5	19 JUN 2020		AD 3-2 29 NOV 2024					LODK AD 3-5 11 JUL 2024						
LOXT 2-6	6 OCT 2023		AD 3-3 12 JUL 2024					LODK AD 3-6 11 JUL 2024						
LOXT 2-7	21 MAR 2024		AD 3-4 5 SEP 2025											
LOXT 2-8	21 MAR 2024		AD 3-5 11 JUL 2025					LODO AD 3-1 27 JAN 2022						
LOXT 2-9	27 JAN 2022		AD 3-6 8 AUG 2025					LODO AD 3-2 11 JUL 2024						
LOXT 2-10	4 SEP 2025		AD 3-7 11 JUL 2024					LODO AD 3-3 18 JUN 2021						
LOXT 2-11	6 NOV 2020		AD 3-8 11 JUL 2024					LODO AD 3-4 18 JUN 2021						
LOXT 2-12	27 DEC 2024		AD 3-9 11 JUL 2024					LODO AD 3-5 11 JUL 2024						
LOXT 2-13	24 JAN 2025		AD 3-10 11 JUL 2025					LODO AD 3-6 11 JUL 2024						
LOXT 2-14	26 DEC 2024		AD 3-11 11 JUL 2024					LODO AD 3-7 11 JUL 2024						
LOXT 2-15	26 DEC 2024		AD 3-12 11 JUL 2025					LODO AD 3 MAP 9-1 28 NOV 2024						
LOXT 2-16	8 AUG 2024		AD 3-13 11 JUL 2024					LODO AD 3 MAP 9-1A 28 JAN 2021						
LOXT AD 2 MAP 1-1	3 OCT 2024		AD 3-14 13 JUN 2025					LODO AD 3 MAP 9-1B 28 JAN 2021						
LOXT AD 2 MAP 4-1	6 NOV 2020		AD 3-15 11 JUL 2025					LODO AD 3 MAP 13-2-1 28 NOV 2024						
LOXT AD 2 MAP 12-1	20 MAR 2025		AD 3-16 11 JUL 2025					LODO AD 3 MAP 13-2-1A 28 JAN 2021						
LOXT AD 2 MAP 12-1-1	6 NOV 2020		AD 3-17 18 APR 2025					LODO AD 3 MAP 13-2-1B 28 JAN 2021						
LOXT AD 2 MAP 13-2-1	4 SEP 2025		AD 3-18 11 JUL 2024					LODO AD 3 MAP 13-2-1C 28 JAN 2021						
LOXT AD 2 MAP 13-2-1A	4 SEP 2025		AD 3-19 11 JUL 2024											
LOXT AD 2 MAP 13-2-1B	6 NOV 2020		AD 3-20 11 JUL 2024					LOGH AD 3-1 27 JAN 2022						
LOXT AD 2 MAP 14-1	3 OCT 2024		AD 3-21 11 JUL 2024					LOGH AD 3-2 11 JUL 2024						
LOXZ 2-1	4 SEP 2025		AD 3-22 11 JUL 2025					LOGH AD 3-3 18 JUN 2021						
LOXZ 2-2	29 MAY 2014		AD 3-23 8 AUG 2025					LOGH AD 3-4 28 JAN 2021						
LOXZ 2-3	22 APR 2022		AD 3-24 11 JUL 2024					LOGH AD 3-5 11 JUL 2024						
LOXZ 2-4	10 JUL 2025		AD 3-25 11 JUL 2024					LOGH AD 3-6 11 JUL 2024						
LOXZ 2-5	28 APR 2016		AD 3-26 11 JUL 2024					LOGH AD 3-7 11 JUL 2024						
LOXZ 2-6	10 JUL 2025		AD 3-27 8 AUG 2025					LOGH AD 3 MAP 9-1 28 NOV 2024						
LOXZ 2-7	28 APR 2016		AD 3-28 11 JUL 2024					LOGH AD 3 MAP 9-1A 7 OCT 2021						
LOXZ 2-8	22 APR 2022		AD 3-29 11 JUL 2024					LOGH AD 3 MAP 9-1B 28 NOV 2024						
LOXZ 2-9	14 JUL 2023		AD 3-30 11 JUL 2024					LOGH AD 3 MAP 13-2-1 28 NOV 2024						
LOXZ 2-10	4 SEP 2025		AD 3-31 11 JUL 2024					LOGH AD 3 MAP 13-2-1A 28 JAN 2021						
LOXZ 2-11	20 FEB 2025		AD 3-32 11 JUL 2024					LOGH AD 3 MAP 13-2-1B 28 JAN 2021						
LOXZ 2-12	28 DEC 2023		AD 3-33 11 JUL 2024					LOGH AD 3 MAP 13-2-1C 28 NOV 2024						
LOXZ 2-13	3 DEC 2020		AD 3-34 29 NOV 2024											
LOXZ 2-14	4 OCT 2024		AD 3-35 13 JUN 2025											
LOXZ 2-15	8 AUG 2024							LOGZ AD 3-1 27 JAN 2022						
LOXZ AD 2 MAP 1-1	4 SEP 2025							LOGZ AD 3-2 11 JUL 2024						
LOXZ AD 2 MAP 4-1	3 DEC 2020	LOAT AD 3-1	11 JUL 2024					LOGZ AD 3-3 18 JUN 2021						
LOXZ AD 2 MAP 4-2	3 DEC 2020	LOAT AD 3-2	11 JUL 2024					LOGZ AD 3-4 18 JUN 2021						
LOXZ AD 2 MAP 5-1	3 DEC 2020	LOAT AD 3-3	21 MAR 2024					LOGZ AD 3-5 11 JUL 2024						
LOXZ AD 2 MAP 9-1	4 SEP 2025	LOAT AD 3-4	21 MAR 2024					LOGZ AD 3-6 11 JUL 2024						
LOXZ AD 2 MAP 9-1A	4 SEP 2025	LOAT AD 3-5	21 MAR 2024					LOJD AD 3-1 27 JAN 2022						
LOXZ AD 2 MAP 9-1B	4 SEP 2025	LOAT AD 3-6	21 MAR 2024					LOJD AD 3-2 11 JUL 2024						
LOXZ AD 2 MAP 9-1C	4 SEP 2025	LOAT AD 3-7	11 JUL 2024					LOJD AD 3-3 13 AUG 2021						
LOXZ AD 2 MAP 9-1D	4 SEP 2025	LOAT AD 3 MAP 1-1	21 MAR 2024					LOJD AD 3-4 11 JUL 2024						
		LOAT AD 3 MAP 14-2	23 JAN 2025					LOJD AD 3-5 11 JUL 2024						
								LOJD AD 3-6 13 AUG 2021						

2.1.8.2.3. Wird erkannt, dass der auf der Lagedarstellung angezeigte Code von dem abweicht, der dem Luftfahrzeug zugewiesen wurde:

2.1.8.2.3.1. ist der Pilot aufzufordern, den geschalteten Code zu bestätigen und gegebenenfalls den zutreffenden Code erneut zu schalten; und

2.1.8.2.3.2. falls zugewiesener und angezeigter Code weiterhin voneinander abweichen, kann der Pilot aufgefordert werden, den Betrieb des Transponders des Luftfahrzeugs einzustellen. Die nächste Kontrollposition und jede andere betroffene Dienststelle, die SSR und/oder Multilateration (MLAT) bei der Erbringung von Flugverkehrsdiensten verwendet, ist entsprechend zu informieren.

2.1.8.3. SERA.13010 Von der Druckhöhe abgeleitete Informationen

2.1.8.3.1. Verfügt das Luftfahrzeug über eine betriebsfähige Ausrüstung für Mode C, hat der Pilot diesen Modus durchgängig zu betreiben, sofern die Flugverkehrskontrolle keine andere Anweisung erteilt.

2.1.8.3.2. Sofern von der zuständigen Behörde nichts anderes vorgeschrieben ist, muss die von der Druckhöhe abgeleitete Flughöheninformation mindestens einmal von jeder entsprechend ausgerüsteten Flugverkehrsdienststelle beim Erstkontakt mit dem betreffenden Luftfahrzeug oder, falls dies nicht möglich ist, so bald wie möglich danach überprüft werden.

2.1.8.4. SERA.13015 Bordseitige Einstellung der Luftfahrzeugkennung

2.1.8.4.1. Luftfahrzeuge, die mit einem Mode S- oder ADS-B-Sender mit Luftfahrzeugkennung ausgerüstet sind, müssen die Luftfahrzeugkennung gemäß Flugplan oder, falls kein Flugplan aufgegeben wurde, das Eintragungskennzeichen des Luftfahrzeugs übermitteln, sofern der Luftfahrzeugbetreiber nicht über eine Genehmigung der zuständigen Behörde verfügt, für Flüge ohne Flugplan eine andere Luftfahrzeugkennung als das Eintragungskennzeichen zu verwenden.

2.1.8.4.2. Wenn auf der Lagedarstellung bemerkt wird, dass die Luftfahrzeugkennung, die von einem mit einem Mode S- oder ADS-B-Sender ausgerüsteten Luftfahrzeug ausgesendet wird, von der vom Luftfahrzeug erwarteten Kennung abweicht, ist der Pilot aufzufordern, die Luftfahrzeugkennung zu bestätigen und nötigenfalls die zutreffende Kennung erneut einzugeben.

2.1.8.4.3. Falls die Abweichung weiter besteht, nachdem der Pilot bestätigt hat, dass im Mode S- oder ADS-B-Sender die zutreffende Luftfahrzeugkennung eingestellt wurde, muss die Flugverkehrsdienststelle wie folgt vorgehen:

2.1.8.4.3.1. Sie informiert den Piloten, dass die Abweichung weiterhin besteht;

2.1.8.2.3. When it is observed that the code shown on the situation display is different from what has been assigned to the aircraft:

2.1.8.2.3.1. the pilot shall be requested to confirm the code selected and, if the situation warrants, to reselect the correct code; and

2.1.8.2.3.2. if the discrepancy between assigned and displayed codes still persists, the pilot may be requested to stop the operation of the aircraft's transponder. The next control position and any other affected unit using SSR and/or multilateration (MLAT) in the provision of ATS shall be informed accordingly.

2.1.8.3. SERA.13010 Pressure-altitude-derived information

2.1.8.3.1. When the aircraft carries serviceable Mode C equipment, the pilot shall continuously operate this mode unless otherwise dictated by ATC.

2.1.8.3.2. Unless otherwise prescribed by the competent authority, verification of the pressure-altitude derived level information displayed shall be effected at least once by each suitably equipped ATS unit on initial contact with the aircraft concerned or, if this is not feasible, as soon as possible thereafter.

2.1.8.4. SERA.13015 On-board aircraft identification setting

2.1.8.4.1. Aircraft equipped with a Mode S or ADS-B transmitter that has an aircraft identification feature shall transmit the aircraft identification as specified in the flight plan or, when no flight plan has been filed, the aircraft registration, unless the aircraft operator holds an approval from the competent authority to use other than the aircraft registration as aircraft identification for flights without a flight plan.

2.1.8.4.2. Whenever it is observed on the situation display that the aircraft identification transmitted by an aircraft equipped with a Mode S or ADS-B transmitter is different from that expected from the aircraft, the pilot shall be requested to confirm and, if necessary, re-enter the correct aircraft identification.

2.1.8.4.3. If, following confirmation by the pilot that the correct aircraft identification has been set on the Mode S or ADS-B transmitter identification feature, the discrepancy continues to exist, the air traffic services unit shall take the following actions:

2.1.8.4.3.1. inform the pilot of the persistent discrepancy;

2.1.8.4.3.2. Sie berichtigt, wenn möglich, die Anzeige der Luftfahrzeugkennung auf der Lagedarstellung und

2.1.8.4.3.3. informiert die nächste Kontrollposition und jede andere betroffene Dienststelle, die Mode S und ADS-B für die Zwecke der Identifizierung verwendet, dass die vom Luftfahrzeug ausgesendete Luftfahrzeugkennung unzutreffend ist.

2.1.8.5. SERA.13020 Ausfall des SSR-Transponders, wenn das Mitführen eines betriebsfähigen Transponders vorgeschrieben ist

2.1.8.5.1. Bei einem Transponderausfall nach dem Abflug haben die Flugverkehrskontrollstellen zu versuchen, für die Fortsetzung des Fluges zum Bestimmungsflugplatz gemäß Flugplan zu sorgen. Den Piloten können jedoch bestimmte Einschränkungen auferlegt werden.

2.1.8.5.2. Im Fall, dass ein Transponder ausfällt und vor dem Abflug nicht wieder betriebsfähig gemacht werden kann, haben die Piloten:

2.1.8.5.2.1. den Flugverkehrsdienst so bald wie möglich zu informieren, vorzugsweise vor der Abgabe eines Flugplans;

2.1.8.5.2.2. in Punkt 10 des ICAO-Flugplan-Formblatts unter SSR den Buchstaben 'N' bei vollständiger Betriebsunfähigkeit des Transponders oder, bei einem Teilausfall des Transponders, das der verbleibenden Transponder-Fähigkeit entsprechende Zeichen einzutragen; und

2.1.8.5.2.3. die veröffentlichten Verfahren zur Beantragung einer Ausnahmegenehmigung von den Anforderungen zum Mitführen eines betriebsfähigen SSR-Transponders einzuhalten.

3. BETRIEB VON AMATEUR- /SELBSTBAU-LUFTFAHRZEUGEN

3.1. Voraussetzungen für den Ein- bzw. Ausflug nach/von Österreich sowie den Betrieb von ausländischen Amateur-/ Selbstbau-Luftfahrzeugen in Österreich

3.2. Ausländische Amateur-/ Selbstbau-Luftfahrzeuge mit eingeschränkter Zulassung dürfen, soweit sie in ECAC-Mitgliedstaaten registriert sind, in Österreich unter den gleichen Bedingungen operieren wie vom Registerstaat im Lufttüchtigkeitszeugnis oder/und in den Betriebsunterlagen festgelegt. Ergänzend dazu werden folgende allgemeine betriebliche Auflagen erteilt:

2.1.8.4.3.2. where possible, correct the label showing the aircraft identification on the situation display; and

2.1.8.4.3.3. notify the next control position and any other unit concerned using Mode S or ADS-B for identification purposes that the aircraft identification transmitted by the aircraft is erroneous.

2.1.8.5. SERA.13020 SSR transponder failure when the carriage of a functioning transponder is mandatory

2.1.8.5.1. In case of a transponder failure after departure, ATC units shall attempt to provide for continuation of the flight to the destination aerodrome in accordance with the flight plan. Pilots may, however, be expected to comply with specific restrictions.

2.1.8.5.2. In the case of a transponder which has failed and cannot be restored before departure, pilots shall:

2.1.8.5.2.1. inform ATS as soon as possible, preferably before submission of a flight plan;

2.1.8.5.2.2. insert in Item 10 of the ICAO flight plan form under SSR the character 'N' for complete unserviceability of the transponder or, in case of partial transponder failure, insert the character corresponding to the remaining transponder capability; and

2.1.8.5.2.3. comply with any published procedures for requesting an exemption from the requirements to carry a functioning SSR transponder.

3. OPERATION OF AMATEUR- / HOMEBUILT AIRCRAFT

3.1. Requirements for entry, departure and operation of amateur-/homebuilt aircraft to/from/within Austrian territory

3.2. Amateur-/ Homebuilt aircraft of ECAC-member states are accepted to fly without any restrictions other than those stated in the flight manual and/or pertinent restricted certificate of airworthiness or "permit to fly".

Additionally, following general conditions have to be met:

1. VERSCHLÜSSELUNG 1. ENCODE	
Ort Location	Kennung Indicator
Klagenfurt UKH (HEL) *	LOKU
Klinik Diakonissen Schladming KH (HEL) *	LOGD
Klinik Floridsdorf KH (HEL) *	LOBB
Klinik Landstraße KH (HEL) *	LOBR
Klinik Ottakring KH (HEL) *	LOBW
Knittelfeld LKH (HEL) *	LODN
Krankenhaus der Barmherzigen Schwestern Linz KH (HEL) *	LOPL
Krankenhaus der Elisabethinen Linz KH (HEL) *	LOPE
Krems KH (HEL) *	LOAK
Krems-Langenlois *	LOAG
Kufstein KH (HEL) *	LOID
Kufstein-Langkampfen *	LOIK
Landeslinik Tamsweg KH (HEL) *	LOST
Landeskrankenhaus Hainburg KH (HEL) *	LOBC
Langkampfen-Au (HEL) *	LOIM
Lanzen-Turnau *	LOGL
Leoben LKH (HEL) *	LODA
Leoben/Timmersdorf *	LOGT
Lienz KH (HEL) *	LOKJ
Lienz-Nikolsdorf *	LOKL
Linz	LOWL
Linz UKH (HEL) *	LOLB
Linz-Ost *	LOLO
LKH Südsteiermark, Standort Wagna LKH (HEL) *	LODW
LKH Weststeiermark Standort Voitsberg LKH (HEL) *	LODV
Ludesch (HEL) *	LOIG
Mariazell *	LOGM
Matrei in Osttirol (HEL) *	LOMM
Mauterndorf *	LOSM
Mayerhofen bei Friesach *	LOKM
Mayrhofen (HEL) *	LOJM
Medalp Imst KH (HEL) *	LOJI
Micheldorf *	LOLM
Mistelbach KH (HEL) *	LOBM
Mittelberg (HEL) *	LOJR
Mödling KH (HEL) *	LOBI
Mürzzuschlag LKH (HEL) *	LODM
Nassfeld-Sonnleithen (HEL) *	LOMN
Nenzing (HEL) *	LOJN
Neunkirchen KH (HEL) *	LOBN

2. ENTSCHLÜSSELUNG 2. DECODE	
Kennung Indicator	Ort Location
LOGP	Pinkafeld *
LOGR	Oberwart KH (HEL) *
LOGS	Fürstenfeld KH (HEL) *
LOGT	Leoben/Timmersdorf *
LOGU	Graz UKH (HEL) *
LOGV	Vorau KH (HEL) *
LOGW	Weiz/Unterfladnitz *
LOGX	Rottenmann LKH (HEL) *
LOGZ	Graz Kinderklinik LKH (HEL) *
LOIB	Kitzbühel-Hörlahof (HEL) *
LOIC	Wucher St. Anton am Arlberg (HEL) *
LOID	Kufstein KH (HEL) *
LOIE	Reutte KH (HEL) *
LOIF	Feldkirch LKH (HEL) *
LOIG	Ludesch (HEL) *
LOIH	Hohenems-Dornbirn *
LOII	Hall in Tirol KH (HEL) *
LOIJ	St. Johann/Tirol *
LOIK	Kufstein-Langkampfen *
LOIL	ÖAMTC/Zams (HEL) *
LOIM	Langkampfen-Au (HEL) *
LOIN	Telfs "Feuerwehrschießschule" (HEL) *
LOIO	ÖAMTC/Sölden (HEL) *
LOIP	Ischgl-Idalpe (HEL) *
LOIQ	Feldkirch "Dr. Schenk" (HEL) *
LOIR	Reutte-Höfen *
LOIT	St. Johann/Tirol KH (HEL) *
LOIU	Innsbruck Uni-Klinik KH (HEL) *
LOIV	Zams / St. Vinzenz KH (HEL) *
LOIW	Waidring "Hel-Transporte" (HEL) *
LOIX	Bregenz LKH (HEL) *
LOIY	Schruns "Sanatorium Dr. Schenk" KH (HEL) *
LOIZ	Schwaz KH (HEL) *
LOJB	Bludenz LKH (HEL) *
LOJC	ÖAMTC/Reith bei Kitzbühel (HEL) *
LOJD	Dornbirn KH (HEL) *
LOJE	Erpfendorf Kitz-Air (HEL) *
LOJH	Hochgurgl (HEL) *
LOJI	Medalp Imst KH (HEL) *
LOJK	Kaltenbach (HEL) *
LOJM	Mayrhofen (HEL) *



1. VERSCHLÜSSELUNG 1. ENCODE	
Ort Location	Kennung Indicator
Niederöblarn *	LOGO
Nötsch im Gailtal *	LOKN
ÖAMTC/Falbeson (HEL) *	LOJS
ÖAMTC/Frauenkirchen (HEL) *	LOBE
ÖAMTC/Innsbruck Flugrettungszentrum (HEL) *	LOJO
ÖAMTC/Klagenfurt (HEL) *	LOMU
ÖAMTC/Krems (HEL) *	LOBK
ÖAMTC/Niederöblarn (HEL) *	LOGC
ÖAMTC/Nikolsdorf (HEL) *	LOKQ
ÖAMTC/Oberwart (HEL) *	LODO
ÖAMTC/Patergassen (HEL) *	LOMP
ÖAMTC/Reith bei Kitzbühel (HEL) *	LOJC
ÖAMTC/Sölden (HEL) *	LOIO
ÖAMTC/St. Michael (HEL) *	LODC
ÖAMTC/Suben (HEL) *	LOLD
ÖAMTC/Tux, Madseit - Au (HEL) *	LOJT
ÖAMTC/Wr. Neustadt (HEL) *	LOAW
ÖAMTC/Ybbsitz (HEL) *	LOLY
ÖAMTC/Zams (HEL) *	LOIL
ÖAMTC/Zentrale (HEL) *	LOBF
Oberpullendorf LKH (HEL) *	LOAO
Oberwart KH (HEL) *	LOGR
Ottenschlag *	LOAA
Pinkafeld *	LOGP
Pöchlarn-Wörth (HEL) *	LOAL
Punitz-Güssing *	LOGG
Reutte KH (HEL) *	LOIE
Reutte-Höfen *	LOIR
Ried im Innkreis KH (HEL) *	LOLR
Ried-Kirchheim *	LOLK
Rohrbach LKH (HEL) *	LOPR
Rottenmann LKH (HEL) *	LOGX
Salzburg	LOWS
Salzburg LKH (HEL) *	LOSL
Salzburg UKH (HEL) *	LOSU
Salzkammergut-Klinikum Bad Ischl KH (HEL) *	LOLI
Salzkammergut-Klinikum Gmunden KH (HEL) *	LOPG
Salzkammergut-Klinikum Vöcklabruck KH (HEL) *	LOLV
Schärding LKH (HEL) *	LOPS
Schärding-Suben *	LOLS
Scharnstein *	LOLC

2. ENTSCHLÜSSELUNG 2. DECODE	
Kennung Indicator	Ort Location
LOJN	Nenzing (HEL) *
LOJO	ÖAMTC/Innsbruck Flugrettungszentrum (HEL) *
LOJP	Karres (HEL) *
LOJR	Mittelberg (HEL) *
LOJS	ÖAMTC/Falbeson (HEL) *
LOJT	ÖAMTC/Tux, Madseit - Au (HEL) *
LOJW	Wucher Zürs-Lech am Arlberg (HEL) *
LOKA	Klagenfurt LKH (HEL) *
LOKC	Glock Ferlach (HEL) *
LOKD	Villach-Föderlach (HEL) *
LOKF	Feldkirchen/Ossiacher See *
LOKG	Ferlach-Glainach *
LOKH	Friesach/Hirt *
LOKJ	Lienz KH (HEL) *
LOKK	Hallegg Klagenfurt Schloß (HEL) *
LOKL	Lienz-Nikolsdorf *
LOKM	Mayerhofen bei Friesach *
LOKN	Nötsch im Gailtal *
LOKO	Goldeck Talstation (HEL) *
LOKP	Deutsch-Ordens-Spital Friesach (HEL) *
LOKQ	ÖAMTC/Nikolsdorf (HEL) *
LOKR	St. Donat-Mairist *
LOKS	Seltenheim (HEL) *
LOKT	Villach LKH (HEL) *
LOKU	Klagenfurt UKH (HEL) *
LOKW	Wolfsberg *
LOKX	Diex-Lobnig (HEL) *
LOKZ	Zwatzhof (HEL) *
LOLA	Kepler Universitätsklinikum Med Campus III KH (HEL) *
LOLB	Linz UKH (HEL) *
LOLC	Scharnstein *
LOLD	ÖAMTC/Suben (HEL) *
LOLE	Eferding *
LOLF	Freistadt *
LOLG	St. Georgen am Ybbsfeld *
LOLH	Hofkirchen *
LOLI	Salzkammergut-Klinikum Bad Ischl KH (HEL) *
LOLJ	Kepler Universitätsklinikum Neuromed Campus KH (HEL) *
LOLK	Ried-Kirchheim *

1. VERSCHLÜSSELUNG 1. ENCODE	
Ort Location	Kennung Indicator
Scheibbs KH (HEL) *	LOBS
Schruns "Sanatorium Dr. Schenk" KH (HEL) *	LOIY
Schwarzach KH (HEL) *	LOSS
Schwaz KH (HEL) *	LOIZ
Seitenstetten *	LOLT
Seltenheim (HEL) *	LOKS
SMZ Ost - Donauespital KH (HEL) *	LOBD
Spittal/Drau KH (HEL) *	LOMS
Spitzerberg *	LOAS
St. Donat-Mairist *	LOKR
St. Georgen am Ybbsfeld *	LOLG
St. Johann/Pongau (HEL) *	LOSJ
St. Johann/Tirol *	LOIJ
St. Johann/Tirol KH (HEL) *	LOIT
St. Pölten KH (HEL) *	LOAX
Steyr LKH (HEL) *	LOPT
Stockerau *	LOAU
Stolzalpe LKH (HEL) *	LODS
Tauernklinikum Zell am See KH (HEL) *	LOSZ
Telfs "Feuerwehrschiele" (HEL) *	LOIN
Traumazentrum Wien Meidling UKH (HEL) *	LOBU
Trieben *	LOGI
Tulln MIL	LOXT
Tulln LKH (HEL) *	LOBT
Villach LKH (HEL) *	LOKT
Villach-Föderlach (HEL) *	LOKD
Völtendorf *	LOAD
Vorau KH (HEL) *	LOGV
Vöslau *	LOAV
Waidhofen/Ybbs KH (HEL) *	LOAP
Waidring "Hel-Transporte" (HEL) *	LOIW
Weiz LKH (HEL) *	LOGE
Weiz/Unterfladnitz *	LOGW
Wels *	LWL
Wels KH (HEL) *	LOPW
Wien MIL	LOXW
Wien AKH (HEL) *	LOBA
Wien-Schwechat	LOWW
Wolfsberg *	LOKW
Wolfsberg LKH (HEL) *	LOMW
Wr. Neustadt KH (HEL) *	LOAI

2. ENTSCHLÜSSELUNG 2. DECODE	
Kennung Indicator	Ort Location
LOLM	Micheldorf *
LOLO	Linz-Ost *
LOLR	Ried im Innkreis KH (HEL) *
LOLS	Schärding-Suben *
LOLT	Seitenstetten *
LOLU	Gmunden-Laakirchen *
LOLV	Salzkammergut-Klinikum Vöcklabruck KH (HEL) *
LOLW	Wels *
LOLY	ÖAMTC/Ybbsitz (HEL) *
LOMM	Matrei in Osttirol (HEL) *
LOMN	Nassfeld-Sonnleitn (HEL) *
LOMP	ÖAMTC/Patergassen (HEL) *
LOMR	Fresach / RK-1 (HEL) *
LOMS	Spittal/Drau KH (HEL) *
LOMU	ÖAMTC/Klagenfurt (HEL) *
LOMW	Wolfsberg LKH (HEL) *
LOPB	Braunau am Inn KH (HEL) *
LOPE	Krankenhaus der Elisabethinen Linz KH (HEL) *
LOPF	Freistadt LKH (HEL) *
LOPG	Salzkammergut-Klinikum Gmunden KH (HEL) *
LOPI	Grieskirchen KH (HEL) *
LOPK	Kirchdorf LKH (HEL) *
LOPL	Krankenhaus der Barmherzigen Schwestern Linz KH (HEL) *
LOPR	Rohrbach LKH (HEL) *
LOPS	Schärding LKH (HEL) *
LOPT	Steyr LKH (HEL) *
LOPW	Wels KH (HEL) *
LOSH	Hinterglemm (HEL) *
LOSJ	St. Johann/Pongau (HEL) *
LOSL	Salzburg LKH (HEL) *
LOSM	Mauterndorf *
LOSN	Christian Doppler Klinik KH (HEL) *
LOSS	Schwarzach KH (HEL) *
LOST	Landeslinik Tamsweg KH (HEL) *
LOSU	Salzburg UKH (HEL) *
LOSZ	Tauernklinikum Zell am See KH (HEL) *
LOWG	Graz
LOWI	Innsbruck
LOWK	Klagenfurt
LOWL	Linz

1. VERSCHLÜSSELUNG 1. ENCODE	
Ort Location	Kennung Indicator
Wr. Neustadt/Ost *	LOAN
Wr. Neustadt/West MIL	LOXN
Wucher St. Anton am Arlberg (HEL) *	LOIC
Wucher Zürs-Lech am Arlberg (HEL) *	LOJW
Zams / St. Vinzenz KH (HEL) *	LOIV
Zell am See *	LOWZ
Zeltweg MIL	LOXZ
Zwatzhof (HEL) *	LOKZ
Zwettl KH (HEL) *	LOAZ

Nicht im ICAO Doc 8400 enthaltene Abkürzungen:

- KH Krankenhaus
- AKH Allgemeines Krankenhaus
- LKH Landeskrankenhaus
- UKH Unfallkrankenhaus

AFTN Adressen:

- LOWWYAYX Wien, Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
- LOWWYEYX Wien, Austro Control GmbH
- LOWWYCYX Wien, Such- und Rettungszentrale (RCC)
- LOWWYWYW Wien, Militärische Kontrollzentrale (MCC)

2. ENTSCHLÜSSELUNG 2. DECODE	
Kennung Indicator	Ort Location
LOWS	Salzburg
LOWW	Wien-Schwechat
LOWZ	Zell am See *
LOXA	Aigen MIL
LOXL	Hörsching MIL
LOXN	Wr. Neustadt/West MIL
LOXT	Tulln MIL
LOXW	Wien MIL
LOXZ	Zeltweg MIL

Abbreviations not included in ICAO Doc 8400:

- KH hospital
- AKH general hospital
- LKH provincial hospital
- UKH hospital in case of accidents

AFTN addresses:

- LOWWYAYX Vienna, Federal Ministry of Innovation, Mobility and Infrastructure
- LOWWYEYX Vienna, Austro Control GmbH
- LOWWYCYX Vienna, Rescue Coordination Centre (RCC)
- LOWWYWYW Vienna, Military Control Centre (MCC)

5. LISTE DER VERFÜGBAREN LUFTFAHRTKARTEN

5. LIST OF AERONAUTICAL CHARTS AVAILABLE

TITEL DER SERIE / TITLE OF SERIES				
Maßstab / Scale	Name und/oder Seitenbezeichnung / Chart name and/or number		Preis (€) / Price (€)	Datum / Date
LUFTFAHRTKARTE - ICAO 1:500 000 / AERONAUTICAL CHART - ICAO 1:500 000				
1:500 000	Österreich/Austria (2252-A)		siehe AIC, Serie A / see AIC, series A	20 MAR 2025
STRECKENKARTE - ICAO / ENROUTE CHART - ICAO				
1:1 000 000	Streckenkarte - ICAO / Enroute Chart - ICAO	ENR 6.1	-	26 DEC 2024
ÜBERSICHTSKARTE / INDEX CHART				
1:1 000 000	Air Traffic Services Airspace - Index Chart	ENR 6.2	-	28 NOV 2024
-	Prohibited, Restricted and Danger Areas - Index Chart	ENR 6.3-1	-	25 JAN 2024
-	Temporary Reserved Airspaces - Index Chart	ENR 6.3-2	-	20 MAR 2025
-	Military Training Areas - Index Chart	ENR 6.4	-	28 NOV 2024
-	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO	ENR 6.5	-	16 MAY 2024
1:1 000 000	ATC Sectors - Index Chart	ENR 6.6	-	20 FEB 2025
-	Altimeter Setting Areas - Index Chart	ENR 6.7	-	3 OCT 2024
1:1 000 000	Free Route Airspace (FRA) - Index Chart Slovenian Austrian Part of SECSI FRA including Lowest Available Level (LAL)	ENR 6.8	-	20 FEB 2025
1:2 000 000	Free Route Airspace (FRA) - Index Chart South East Common Sky Initiative (SECSI) FRA	ENR 6.9	-	12 JUN 2025
-	FIC Sectors - Index Chart	ENR 6.10	-	23 MAR 2023
-	IFR Enroute Minima - Index Chart	ENR 6.11	-	16 MAY 2024
FLUGPLATZKARTE - ICAO / AERODROME CHART - ICAO				
1:10 000	Graz	LOWG AD 2 MAP 1-1	-	15 MAY 2025
1:10 000	Innsbruck	LOWI AD 2 MAP 1-1	-	15 MAY 2025
1:5 000	Klagenfurt	LOWK AD 2 MAP 1-1	-	15 MAY 2025
1:10 000	Linz	LOWL AD 2 MAP 1-1	-	15 MAY 2025
1:20 000	Salzburg	LOWS AD 2 MAP 1-1	-	15 MAY 2025
1:20 000	Wien-Schwechat	LOWW AD 2 MAP 1-1	-	15 MAY 2025
1:10 000	Vöslau	LOAV AD 2 MAP 1-1	-	28 DEC 2023
1:10 000	Wels	LLOW AD 2 MAP 1-1	-	8 AUG 2025
1:10 000	Wr. Neustadt/Ost	LOAN AD 2 MAP 1-1	-	28 DEC 2023
1:5 000	Zell am See	LOWZ AD 2 MAP 1-1	-	4 SEP 2025
1:2 500	Tulln	LOXT AD 2 MAP 1-1	-	3 OCT 2024
1:10 000	Zeltweg	LOXZ AD 2 MAP 1-1	-	4 SEP 2025
FLUGPLATZKARTE / AERODROME CHART				
1:5 000	Altlichtenwarth	LOAR AD 2 MAP 1-1	-	5 SEP 2025
1:5 000	Dobersberg	LOAB AD 2 MAP 1-1	-	5 SEP 2025
1:5 000	Hohenems-Dornbirn	LOIH AD 2 MAP 1-1	-	5 SEP 2025

TITEL DER SERIE / TITLE OF SERIES				
Maßstab / Scale	Name und/oder Seitenbezeichnung / Chart name and/or number		Preis (€) / Price (€)	Datum / Date
FLUGPLATZKARTE / AERODROME CHART				
1:5 000	Niederöblarn	LOGO AD 2 MAP 1-1	-	8 AUG 2025
1:5 000	Ottenschlag	LOAA AD 2 MAP 1-1	-	5 SEP 2025
1:5 000	Pinkafeld	LOGP AD 2 MAP 1-1	-	5 SEP 2025
1:5 000	Punitz-Güssing	LOGG AD 2 MAP 1-1	-	8 AUG 2025
1:5 000	St. Johann/Tirol	LOIJ AD 2 MAP 1-1	-	5 SEP 2025
1:5 000	Völtendorf	LOAD AD 2 MAP 1-1	-	5 SEP 2025
HUBSCHRAUBERFLUGPLATZKARTE / HELIPORT CHART				
1:2 000	Flugeinsatzstelle Wr. Neustadt	LOAT AD 3 MAP 1-1	-	21 MAR 2024
LUFTFAHRZEUGABSTELL-/ANDOCKKARTE - ICAO / AIRCRAFT PARKING / DOCKING CHART - ICAO				
1:4 000	Salzburg - Aircraft parking chart	LOWS AD 2 MAP 2-1	-	5 SEP 2024
1:5 000	Wien-Schwechat - Aircraft parking/docking chart	LOWW AD 2 MAP 2-1	-	28 NOV 2024
FLUGPLATZBODENBEWEGUNGSKARTE / AERODROME GROUND MOVEMENT CHART				
1:20 000	Wien-Schwechat - Aerodrome ground movement chart-Taxi restrictions	LOWW AD 2 MAP 3-2	-	28 NOV 2024
1:12 000	Salzburg - Aerodrome ground movement chart-Taxi restrictions	LOWS AD 2 MAP 3-2	-	5 SEP 2024
FLUGPLATZHINDERNISKARTE - ICAO TYP A (BETRIEBLICHE BEGRENZUNGEN) / AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)				
1:20 000	Graz - RWY 16C/34C	LOWG AD 2 MAP 4-1	-	25 MAR 2021
1:20 000	Innsbruck - RWY 08/26	LOWI AD 2 MAP 4-1	-	12 AUG 2021
1:20 000	Klagenfurt - RWY 10L/28R	LOWK AD 2 MAP 4-1	-	12 AUG 2021
1:20 000	Linz - RWY 08/26	LOWL AD 2 MAP 4-1	-	17 JUN 2021
1:20 000	Salzburg - RWY 15/33	LOWS AD 2 MAP 4-1	-	20 MAY 2021
1:20 000	Wien-Schwechat - RWY 11/29	LOWW AD 2 MAP 4-1	-	22 APR 2021
1:20 000	Wien-Schwechat - RWY 16/34	LOWW AD 2 MAP 4-2	-	22 APR 2021
1:20 000	Tulln - RWY 08/26	LOXT AD 2 MAP 4-1	-	6 NOV 2020
1:20 000	Zeltweg - RWY 08R	LOXZ AD 2 MAP 4-1	-	3 DEC 2020
1:20 000	Zeltweg - RWY 26L	LOXZ AD 2 MAP 4-2	-	3 DEC 2020
FLUGPLATZHINDERNISKARTE - ICAO TYP B / AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE B				
1:25 000	Graz	LOWG AD 2 MAP 5-1	-	25 MAR 2021
1:25 000	Klagenfurt	LOWK AD 2 MAP 5-1	-	12 AUG 2021
1:25 000	Linz	LOWL AD 2 MAP 5-1	-	17 JUN 2021
1:25 000	Salzburg	LOWS AD 2 MAP 5-1	-	20 MAY 2021
1:25 000	Wien-Schwechat	LOWW AD 2 MAP 5-1	-	22 APR 2021
1:20 000	Zeltweg	LOXZ AD 2 MAP 5-1	-	3 DEC 2020
BODENPROFILKARTE FÜR PRÄZISIONSANFLUG - ICAO / PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO				
1:2 500	Graz - RWY 34C	LOWG AD 2 MAP 7-2	-	25 MAR 2021
1:2 500	Klagenfurt - RWY 28R	LOWK AD 2 MAP 7-2	-	12 AUG 2021

TITEL DER SERIE / TITLE OF SERIES				
Maßstab / Scale	Name und/oder Seitenbezeichnung / Chart name and/or number		Preis (€) / Price (€)	Datum / Date
BODENPROFILKARTE FÜR PRÄZISIONSANFLUG - ICAO / PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO				
1:2 500	Linz - RWY 08	LOWL AD 2 MAP 7-1	-	17 JUN 2021
1:2 500	Linz - RWY 26	LOWL AD 2 MAP 7-2	-	17 JUN 2021
1:5 000	Salzburg - RWY 15	LOWS AD 2 MAP 7-1	-	20 MAY 2021
1:2 500	Wien-Schwechat - RWY 29	LOWW AD 2 MAP 7-2	-	22 APR 2021
1:2 500	Wien-Schwechat - RWY 16	LOWW AD 2 MAP 7-3	-	22 APR 2021
STANDARD-INSTRUMENTENABFLUGKARTE (SID) - ICAO / STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO				
1:500 000	Graz - SID RWY 16C	LOWG AD 2 MAP 9-1	-	07 SEP 2023
1:500 000	Graz - SID RWY 34C	LOWG AD 2 MAP 9-2	-	07 SEP 2023
1:500 000	Innsbruck - SID RWY 08	LOWI AD 2 MAP 9-1	-	31 OCT 2024
1:500 000	Innsbruck - SID RWY 26	LOWI AD 2 MAP 9-2-1	-	10 JUL 2025
1:500 000	Innsbruck - SID RNAV (RNP) RWY 26	LOWI AD 2 MAP 9-2-2	-	10 JUL 2025
1:500 000	Klagenfurt - SID RWY 10L	LOWK AD 2 MAP 9-1	-	4 SEP 2025
1:500 000	Klagenfurt - SID RWY 28R	LOWK AD 2 MAP 9-2	-	10 JUL 2025
1:250 000	Linz - SID RWY 08	LOWL AD 2 MAP 9-1	-	30 NOV 2023
1:250 000	Linz - SID RWY 26	LOWL AD 2 MAP 9-2	-	30 NOV 2023
1:500 000	Salzburg - SID RWY 15	LOWS AD 2 MAP 9-1	-	12 JUN 2025
1:500 000	Salzburg - SID RWY 33	LOWS AD 2 MAP 9-2	-	12 JUN 2025
1:500 000	Wien-Schwechat - SID RWY 11	LOWW AD 2 MAP 9-1-1	-	15 MAY 2025
1:500 000	Wien-Schwechat - Noise abatement SID RWY 11	LOWW AD 2 MAP 9-1-2	-	20 FEB 2025
1:500 000	Wien-Schwechat - SID RWY 29	LOWW AD 2 MAP 9-2-1	-	20 FEB 2025
1:500 000	Wien-Schwechat - Noise abatement SID RWY 29	LOWW AD 2 MAP 9-2-2	-	20 FEB 2025
1:500 000	Wien-Schwechat - SID RWY 16	LOWW AD 2 MAP 9-3	-	20 FEB 2025
1:500 000	Wien-Schwechat - SID RWY 34	LOWW AD 2 MAP 9-4-1	-	20 FEB 2025
1:500 000	Wien-Schwechat - Noise abatement SID RWY 34	LOWW AD 2 MAP 9-4-2	-	20 FEB 2025
1:250 000	St. Johann/Tirol - SID	LOIJ AD 2 MAP 9-1	-	8 AUG 2024
1:250 000	Vöslau - SID	LOAV AD 2 MAP 9-1	-	28 DEC 2023
1:250 000	Vöslau - SID Copter departure 061 CAT H	LOAV AD 2 MAP 9-2	-	28 DEC 2023
1:250 000	Wr. Neustadt/Ost - SID	LOAN AD 2 MAP 9-1	-	28 DEC 2023
1:250 000	Zell am See - SID	LOWZ AD 2 MAP 9-1	-	5 SEP 2024
1:500 000	Zeltweg - SID RWY 08R	LOXZ AD 2 MAP 9-1	-	4 SEP 2025
1:500 000	Zeltweg - SID RWY 26L	LOXZ AD 2 MAP 9-2	-	4 SEP 2025
1:250 000	Graz LKH - SID Copter departure 148 CAT H	LOGH AD 3 MAP 9-1	-	28 NOV 2024
1:250 000	ÖAMTC/Oberwart - SID Copter departure 353 CAT H	LODO AD 3 MAP 9-1	-	28 NOV 2024
STANDARD-INSTRUMENTENABFLUGKARTE (SID) / STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID)				
1:250 000	Wien-Schwechat - SID to vectors RWY 11, 16, 29, 34	LOWW AD 2 MAP 9-5	-	20 FEB 2025
STANDARD-INSTRUMENTENANFLUGKARTE (STAR) - ICAO / STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO				
1:500 000	Graz - STAR	LOWG AD 2 MAP 11-1	-	5 SEP 2024
1:1 000 000	Innsbruck - STAR	LOWI AD 2 MAP 11-1	-	8 AUG 2024

TITEL DER SERIE / TITLE OF SERIES				
Maßstab / Scale	Name und/oder Seitenbezeichnung / Chart name and/or number		Preis (€) / Price (€)	Datum / Date
STANDARD-INSTRUMENTENANFLUGKARTE (STAR) - ICAO / STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO				
1:500 000	Klagenfurt - STAR	LOWK AD 2 MAP 11-1	-	28 DEC 2023
1:500 000	Linz - STAR	LOWL AD 2 MAP 11-1	-	3 OCT 2024
1:500 000	Salzburg - STAR	LOWS AD 2 MAP 11-1	-	12 JUN 2025
1:1 000 000	Wien-Schwechat - STAR	LOWW AD 2 MAP 11-1	-	25 JAN 2024
RNAV-INSTRUMENTENANFLUGKARTE (TRANSITION) / RNAV ARRIVAL CHART (TRANSITION)				
1:500 000	Graz - RNAV arrival chart transition to RWY 16C and RWY 34C	LOWG AD 2 MAP 11-2	-	5 SEP 2024
1:250 000	Klagenfurt - RNAV arrival chart transition to IAP RWY 10L and RWY 28R	LOWK AD 2 MAP 11-2	-	5 OCT 2023
1:250 000	Linz - RNAV arrival chart transition to RWY 08 and RWY 26	LOWL AD 2 MAP 11-2	-	3 OCT 2023
1:500 000	Wien-Schwechat - RNAV arrival chart transition to RWY 11	LOWW AD 2 MAP 11-2-1	-	5 SEP 2024
1:500 000	Wien-Schwechat - RNAV arrival chart transition to RWY 29	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1	-	15 MAY 2025
1:500 000	Wien-Schwechat - RNAV arrival chart RNP transition to RWY 29	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-2		5 SEP 2024
1:500 000	Wien-Schwechat - RNAV arrival chart transition to RWY 16	LOWW AD 2 MAP 11-2-3	-	5 SEP 2024
1:500 000	Wien-Schwechat - RNAV arrival chart transition to RWY 34	LOWW AD 2 MAP 11-2-4	-	5 SEP 2024
INSTRUMENTENANFLUGKARTE - ICAO / INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO				
1:250 000	Graz - ILS CAT II & III or LOC RWY 34C	LOWG AD 2 MAP 13-1-2	-	4 SEP 2025
1:250 000	Graz - RNP RWY 16C	LOWG AD 2 MAP 13-2-1	-	4 SEP 2025
1:250 000	Graz - RNP RWY 34C	LOWG AD 2 MAP 13-2-2	-	4 SEP 2025
1:250 000	Graz - VOR RWY 16C	LOWG AD 2 MAP 13-4-1	-	4 SEP 2025
1:250 000	Graz - VOR RWY 34C	LOWG AD 2 MAP 13-4-2	-	4 SEP 2025
1:500 000	Innsbruck - LOC/DME procedure EAST (3.77° GP available)	LOWI AD 2 MAP 13-1-2-1	-	23 JAN 2025
1:500 000	Innsbruck - Special LOC/DME procedure EAST (3.77° GP available) n	LOWI AD 2 MAP 13-1-2-2	-	23 JAN 2025
1:500 000	Innsbruck - LOC R RWY 26	LOWI AD 2 MAP 13-1-2-3	-	23 JAN 2025
1:500 000	Innsbruck - RNP VISUAL V RWY 08	LOWI AD 2 MAP 13-2-1	-	17 APR 2025
1:250 000	Innsbruck - RNP E RWY 26	LOWI AD 2 MAP 13-2-2	-	8 AUG 2024
1:500 000	Innsbruck - RNP Z RWY 08 (AR)	LOWI AD 2 MAP 13-3-1	-	10 JUL 2025
1:500 000	Innsbruck - RNP Z RWY 26 (AR)	LOWI AD 2 MAP 13-3-2	-	10 JUL 2025
1:250 000	Klagenfurt - ILS CAT II & III or LOC RWY 28R	LOWK AD 2 MAP 13-1-2	-	10 JUL 2025
1:500 000	Klagenfurt - RNP RWY 10L	LOWK AD 2 MAP 13-2-1	-	31 OCT 2024
1:500 000	Klagenfurt - RNP RWY 28R	LOWK AD 2 MAP 13-2-2	-	31 OCT 2024
1:250 000	Klagenfurt - NDB RWY 28R	LOWK AD 2 MAP 13-5-2	-	31 OCT 2024
1:250 000	Linz - ILS CAT II & III or LOC RWY 26	LOWL AD 2 MAP 13-1-2	-	8 AUG 2024
1:250 000	Linz - RNP RWY 08	LOWL AD 2 MAP 13-2-1	-	8 AUG 2024
1:250 000	Linz - RNP RWY 26	LOWL AD 2 MAP 13-2-2	-	8 AUG 2024
1:250 000	Linz - VOR RWY 08	LOWL AD 2 MAP 13-4-1	-	12 JUN 2025
1:250 000	Linz - VOR RWY 26	LOWL AD 2 MAP 13-4-2	-	8 AUG 2024

TITEL DER SERIE / TITLE OF SERIES				
Maßstab / Scale	Name und/oder Seitenbezeichnung / Chart name and/or number		Preis (€) / Price (€)	Datum / Date
INSTRUMENTENANFLUGKARTE - ICAO / INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO				
1:250 000	Salzburg - ILS or LOC RWY 15	LOWS AD 2 MAP 13-1-1	-	15 JUN 2023
1:250 000	Salzburg - Special ILS CAT II & III RWY 15	LOWS AD 2 MAP 13-1-3	-	15 JUN 2023
1:250 000	Salzburg - RNP X RWY 15	LOWS AD 2 MAP 13-2-1-1	-	7 AUG 2025
1:250 000	Salzburg - RNP E RWY 15 (LPV only)	LOWS AD 2 MAP 13-2-1-2	-	7 AUG 2025
1:250 000	Salzburg - RNP VISUAL V RWY 33	LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1	-	15 MAY 2025
1:500 000	Salzburg - RNP Z RWY 33 (AR)	LOWS AD 2 MAP 13-3-2-1	-	10 JUL 2025
1:250 000	Salzburg - RNP Y RWY 33 (AR)	LOWS AD 2 MAP 13-3-2-2	-	10 JUL 2025
1:250 000	Wien-Schwechat - ILS or LOC RWY 11	LOWW AD 2 MAP 13-1-1	-	5 SEP 2024
1:250 000	Wien-Schwechat - ILS Z CAT II & III or LOC Z RWY 29	LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1	-	5 SEP 2024
1:250 000	Wien-Schwechat - ILS U CAT II & III or LOC U RWY 29	LOWW AD 2 MAP 13-1-2-2	-	5 SEP 2024
1:500 000	Wien-Schwechat - ILS CAT II & III or LOC RWY 16	LOWW AD 2 MAP 13-1-3	-	5 SEP 2024
1:500 000	Wien-Schwechat - ILS or LOC RWY 34	LOWW AD 2 MAP 13-1-4	-	5 SEP 2024
1:500 000	Wien-Schwechat - RNP RWY 11	LOWW AD 2 MAP 13-2-1	-	5 SEP 2024
1:250 000	Wien-Schwechat - RNP RWY 29	LOWW AD 2 MAP 13-2-2	-	15 MAY 2025
1:500 000	Wien-Schwechat - RNP Z RWY 16	LOWW AD 2 MAP 13-2-3	-	5 SEP 2024
1:500 000	Wien-Schwechat - RNP RWY 34	LOWW AD 2 MAP 13-2-4	-	5 SEP 2024
1:500 000	Wien-Schwechat - VOR RWY 16	LOWW AD 2 MAP 13-4-3	-	5 SEP 2024
1:500 000	Wien-Schwechat - VOR RWY 34	LOWW AD 2 MAP 13-4-4	-	23 JAN 2025
1:250 000	Tulln - RNP RWY 08	LOXT AD 2 MAP 13-2-1	-	4 SEP 2025
1:500 000	Zeltweg - RNP RWY 26L	LOXZ AD 2 MAP 13-2-2	-	4 SEP 2025
1:500 000	Zeltweg - SRE RWY 26L	LOXZ AD 2 MAP 13-6-2	-	4 SEP 2025
1:250 000	St. Johann/Tirol - RNP A CAT A / B	LOIJ AD 2 MAP 13-2-1	-	5 SEP 2024
1:250 000	Vöslau - RNP A CAT A / B	LOAV AD 2 MAP 13-2-1	-	28 DEC 2023
1:250 000	Vöslau - Copter RNP 293 CAT H	LOAV AD 2 MAP 13-2-2	-	28 DEC 2023
1:250 000	Wr. Neustadt/Ost - RNP A CAT A / B	LOAN AD 2 MAP 13-2-1	-	28 DEC 2023
1:250 000	Zell am See - RNP A CAT A/B	LOWZ AD 2 MAP 13-2-1	-	5 SEP 2024
1:250 000	Graz LKH - Copter RNP 328 (LPV only) CAT H	LOGH AD 3 MAP 13-2-1	-	28 NOV 2024
1:250 000	ÖAMTC/Oberwart - Copter RNP 352 CAT H	LODO AD 3 MAP 13-2-1	-	28 NOV 2024
SICHTANFLUGKARTE - ICAO / VISUAL APPROACH CHART - ICAO				
1:100 000	Innsbruck	LOWI AD 2 MAP 14-1	-	12 JUN 2025
1:100 000	Tulln	LOXT AD 2 MAP 14-1	-	3 OCT 2024
1:250 000	Zeltweg	LOXZ AD 2 MAP 14-1	-	4 SEP 2025
CIRCLING CHART				
1:100 000	Klagenfurt	LOWK AD 2 MAP 14-1	-	13 JUL 2023
1:100 000	Salzburg	LOWS AD 2 MAP 14-1	-	20 MAR 2025
KARTE FÜR RADARMINDESTFLUGHÖHEN - ICAO / ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO				
1:500 000	Graz	LOWG AD 2 MAP 12-1	-	16 MAY 2024
1:500 000	Innsbruck	LOWI AD 2 MAP 12-1	-	8 AUG 2024

TITEL DER SERIE / TITLE OF SERIES				
Maßstab / Scale	Name und/oder Seitenbezeichnung / Chart name and/or number		Preis (€) / Price (€)	Datum / Date
KARTE FÜR RADARMINDESTFLUGHÖHEN - ICAO / ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO				
1:500 000	Klagenfurt	LOWK AD 2 MAP 12-1	-	07 SEP 2023
1:500 000	Linz	LOWL AD 2 MAP 12-1	-	8 AUG 2024
1:500 000	Salzburg	LOWS AD 2 MAP 12-1	-	8 AUG 2024
1:500 000	Wien-Schwechat	LOWW AD 2 MAP 12-1	-	20 MAR 2025
1:500 000	Tulln	LOXT AD 2 MAP 12-1	-	20 MAR 2025
1:500 000	Zeltweg	LOXZ AD 2 MAP 12-1	-	4 SEP 2025
SICHTFLUGKARTE / CHART FOR VFR FLIGHTS				
1:250 000	Graz	LOWG AD 2 MAP 14-2	-	10 JUL 2025
1:250 000	Innsbruck	LOWI AD 2 MAP 14-2	-	10 JUL 2025
1:250 000	Klagenfurt	LOWK AD 2 MAP 14-2	-	10 JUL 2025
1:250 000	Linz	LOWL AD 2 MAP 14-2	-	10 JUL 2025
1:250 000	Salzburg	LOWS AD 2 MAP 14-2	-	10 JUL 2025
1:250 000	Wien-Schwechat/Tulln	LOWW AD 2 MAP 14-2	-	10 JUL 2025
1:50 000	Altlichtenwarth	LOAR AD 2 MAP 14-2	-	15 MAY 2025
1:50 000	Hohenems-Dornbirn	LOIH AD 2 MAP 14-2	-	28 NOV 2024
1:50 000	St. Johann/Tirol	LOIJ AD 2 MAP 14-2	-	5 SEP 2024
1:50 000	Vöslau	LOAV AD 2 MAP 14-2	-	28 DEC 2023
1:50 000	Wels	LOLW AD 2 MAP 14-2	-	8 AUG 2025
1:50 000	Wr. Neustadt/Ost	LOAN AD 2 MAP 14-2	-	20 MAR 2025
1:50 000	Wr. Neustadt/West	LOXN AD 2 MAP 14-2	-	23 JAN 2025
1:50 000	Zell am See	LOWZ AD 2 MAP 14-2	-	5 SEP 2024
1:250 000	Zeltweg/Aigen	LOXZ AD 2 MAP 14-2	-	10 JUL 2025
1:50 000	Flugeinsatzstelle Wr. Neustadt	LOAT AD 3 MAP 14-2	-	23 JAN 2025

6. INDEX ZUR WAC (WELTLUFTFAHRTKARTE)

6.1. in Österreich nicht vorhanden

7. TOPOGRAPHISCHE KARTEN

7.1. Topographische Karten stehen zur Verfügung von:

7.2. Kontakt:
BEV - Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen
Kundenservice
Schiffamtsgasse 1-3
1020 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 1 21110-822160
WEB: www.bev.gv.at

oder

6. INDEX TO THE WAC (WORLD AERONAUTICAL CHART)

6.1. in Austria not available

7. TOPOGRAPHICAL CHARTS

7.1. Topographical charts are available from:

7.2. Contact:
BEV - Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen
Kundenservice
Schiffamtsgasse 1-3
1020 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 1 21110-822160
WEB: www.bev.gv.at

or

ENR 1.8 ÖRTLICH ERGÄNZENDE VERFAHREN (DOC 7030)

1. STAFFELUNG

1.1. Alle Freigaben werden so erteilt, dass Staffelung (laut Luftraumklasse) gewährleistet ist

1.1.1. zwischen Instrumentenflügen untereinander;

1.1.2. zwischen Instrumentenflügen und kontrollierten Sichtflügen (NVFR, SVFR);

1.1.3. zwischen Sonder-Sichtflügen untereinander.

1.1.4. Für begrenzte Abschnitte des Steig- oder Sinkfluges eines bei Tag durchgeführten Instrumentenfluges kann die Flugverkehrskontrollstelle eine Freigabe auch ohne Gewährleistung der in Punkt 1.1.1., 1.1.2. und 1.1.3. erforderlichen Staffelung erteilen, wenn das Luftfahrzeug unter Sichtflug-Wetterbedingungen geführt wird. In diesem Fall hat der Pilot selbst für die Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes von anderen Luftfahrzeugen zu sorgen.

1.1.5. Die Anflugkontrollstelle oder die Flugplatzkontrollstelle kann im Einzelfall und wenn die Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet ist, dem Piloten eines Luftfahrzeuges im Flugplatzbereich mit dessen Zustimmung die Freigabe auch ohne Gewährleistung der Staffelung zu einem unmittelbar voraus fliegenden Luftfahrzeug erteilen, wenn der Pilot meldet, dass er das voraus fliegende Luftfahrzeug in Sicht hat und den erforderlichen Sicherheitsabstand davon einhalten kann. In diesem Fall hat der Pilot selbst für die Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes vom voraus fliegenden Luftfahrzeug zu sorgen. Wird dabei der nach dem jeweiligen Stand der Verfahren, die einen sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen gewährleisten, zur Vermeidung von Gefahren durch Wirbelschleppen erforderliche Abstand zum voraus fliegenden Luftfahrzeug unterschritten, so hat die Flugverkehrskontrollstelle den Piloten vor möglichen Wirbelschleppen zu warnen.

1.1.6. EUR RVSM Luftraum innerhalb der FIR WIEN (siehe ENR 2.1) ist der Luftraum zwischen FL 290 und FL 410 inklusive.

Innerhalb dieses Luftraumes hat die vertikale Mindeststaffelung zu betragen:

1.1.6.1. 1000 FT zwischen RVSM zugelassenen Luftfahrzeugen

1.1.6.2. 2000 FT zwischen:

1.1.6.2.1. **nicht-RVSM zugelassenen Staatsluftfahrzeugen** und sämtlichen anderen Luftfahrzeugen im EUR RVSM-Luftraum;

1.1.6.2.2. Formationsflügen von Staatsluftfahrzeugen und sämtlichen anderen Luftfahrzeugen im EUR RVSM-Luftraum.

ENR 1.8 REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES (DOC 7030)

1. SEPARATION

1.1. Clearances will be issued so that separation according airspace classification will be provided

1.1.1. between IFR flights;

1.1.2. between IFR flights and controlled VFR flights (NVFR, SVFR);

1.1.3. between special VFR flights.

1.1.4. For limited parts of the climb or descent of an IFR flight during daytime and under VMC, ATC may issue a clearance without providing separation according articles 1.1.1., 1.1.2. and 1.1.3. In this case pilots shall keep appropriate spacing necessary for a safe conduct of flight to other aircraft.

1.1.5. In particular cases and if safety of aviation is not endangered the approach control unit or the aerodrome control unit may issue a clearance to a pilot in the vicinity of an aerodrome without assuring separation to preceding aircraft if the pilot reports the preceding aircraft in sight, reports to be able to keep the appropriate spacing to the preceding and agrees to this procedure. In this case pilots shall keep appropriate spacing necessary for a safe conduct of flight to the preceding aircraft. The respective air traffic control unit shall issue a warning regarding wake turbulence if the required spacing according the effective procedures for safe operations of aircraft to prevent the risks resulting from wake turbulence of the preceding aircraft is not supplied.

1.1.6. The airspace within the FIR WIEN (see ENR 2.1) between FL 290 and FL 410 inclusive is EUR RVSM airspace.

Within this airspace, the vertical separation minimum shall be:

1.1.6.1. 1000 FT between RVSM approved aircraft;

1.1.6.2. 2000 FT between

1.1.6.2.1. **non-RVSM approved state aircraft** and any other aircraft operating within the EUR RVSM airspace;

1.1.6.2.2. formation flights of state aircraft and any other aircraft operating within the EUR RVSM airspace.

2. FUNKAUSRÜSTUNGSERFORDERNISSE

2.1. In Österreich gelangen die European Regional Supplementary Procedures gemäß ICAO SUPPS Doc 7030/4-EUR zur Anwendung.

2.2. Das Mitführen und der Betrieb einer Funkausrüstung mit 8.33 KHZ Kanalabstand ist grundsätzlich für alle Flüge verpflichtend. Details siehe GEN 1.5, Punkt 2.1.6.

2.3. Staatsluftfahrzeuge

2.3.1. Staatsluftfahrzeuge (Details siehe ENR 1.1, Punkt 1.3), sind gemäß der in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1079/2012 entsprechend verlautbarten Fristen von der Anforderung einer 8.33 KHZ Funkausrüstung ausgenommen.

2.3.2. Da in Österreich keine UHF-Bedeckung gegeben ist, werden Staatsluftfahrzeuge, welche nicht mit einer Funkausrüstung mit 8.33 KHZ Kanalabstand ausgestattet sind, auf einer 25 KHZ Frequenz nur unter FL245 betreut.

3. FLUGPLANERFORDERNISSE

3.1. Staatsluftfahrzeuge müssen im Feld 18 des Flugplans den Sonderstatus STS/STATE angeben. Details siehe ENR 1.9, Punkt 1.1.6..

2. RADIO EQUIPMENT REQUIREMENTS

2.1. In Austria the European Supplementary Procedures are applied in accordance with ICAO SUPPS Doc 7030/4-EUR.

2.2. Carriage and operation of 8.33 KHZ channel spacing radio equipment is in principle mandatory for all aircraft. Details see GEN 1.5, item 2.1.6.

2.3. State Aircraft

2.3.1. State aircraft (Details see ENR 1.1, item 1.3) are exempted from the 8.33 KHZ channel spacing radio equipment requirement in accordance with the time limits laid down in the Commission Implementing Regulation (EU) No 1079/2012.

2.3.2. Since Austria does not provide UHF-coverage, non 8.33 KHZ equipped State aircraft, will be handled on 25 KHZ frequencies below FL245 only.

3. FLIGHT PLAN REQUIREMENTS

3.1. State aircraft shall insert the Special Status Indicator STS/STATE in field 18 of the flight plan. Details see ENR 1.9, item 1.1.6..

STATE	COUNTRY CODE	IFPS - ZONE FLIGHT PLAN MESSAGE DISTRIBUTION	FIR/UIR	ICAO
UNITED KINGDOM	EG	YES	LONDON SCOTTISH SHANWICK (OCA)	EGTT EGPX EGGX
SERBIA AND MONTENEGRO	LY	YES	BEOGRAD	LYBA

6. SERA.4005 FLUGPLANINHALT

6.1. Ein Flugplan muss alle Informationen enthalten, die die zuständige Behörde in Bezug auf Folgendes für relevant hält:

1. Luftfahrzeugkennung
2. Flugregeln und Flugtyp
3. Anzahl und Muster der Luftfahrzeuge und Wirbelschleppenkategorie
4. Ausrüstung und Fähigkeiten des Luftfahrzeugs,
5. Startflugplatz oder -einsatzort
6. voraussichtliches Abblockdatum und voraussichtliche Abblockzeit
7. Reisegeschwindigkeit(en)
8. Reise Flughöhe(n)
9. Flugstrecke
10. Zielflugplatz oder -einsatzort und voraussichtliche Gesamtflugdauer
11. Ausweichflugplatz/plätze oder -einsatzort/e
12. kraftstoff-/energiebedingte Höchstflugdauer
13. Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen
14. Notfall- und Überlebensausrüstung, einschließlich eines ballistischen Fallschirm-Rettungssystems,
15. sonstige Angaben

6.2. Bei Flugplänen, die während des Flugs abgegeben werden, muss der Startflugplatz oder -einsatzort der Ort sein, an dem bei Bedarf zusätzliche Informationen bezüglich des Flugs eingeholt werden können. Außerdem ist anstelle der voraussichtlichen Abblockzeit die Zeit über dem ersten Punkt der Strecke anzugeben, auf die sich der Flugplan bezieht.

Anmerkung: Hinweise für die Flugplanabgabe und Sonderregelungen für Flüge innerhalb Österreichs sind dem entsprechenden AIC Serie A zu entnehmen.

7. SERA.4010 AUSFÜLLEN EINES FLUGPLANS

7.1. Der Flugplan muss Informationen zu den in 6.1. Nr. 1. bis 11. aufgeführten und je nach Sachlage relevanten Punkten, in Bezug auf die gesamte Strecke oder den Teil davon enthalten, für den der Flugplan abgegeben wird.

7.2. Luftfahrzeugbetreiber, Flugplanaufgeber und Flugverkehrsdienststellen müssen außerdem den Anweisungen für das Ausfüllen des Flugplanformblatts in Abschnitt 13. sowie etwaigen Einschränkungen, die den einschlägigen Luftfahrthandbüchern (AIP) zu entnehmen sind, genügen.

6. SERA.4005 CONTENTS OF A FLIGHT PLAN

6.1. A flight plan shall include all information considered relevant by the competent authority as regards the following:

1. Aircraft identification
2. Flight rules and type of flight
3. Number and type(s) of aircraft and wake turbulence category
4. Aircraft equipment and capabilities
5. Departure aerodrome or operating site
6. Estimated off-block date and time
7. Cruising speed(s)
8. Cruising level(s)
9. Route to be followed
10. Destination aerodrome or operating site and total estimated elapsed time
11. Alternate aerodrome(s) or operating site(s)
12. Fuel/energy endurance
13. Total number of persons on board
14. Emergency and survival equipment, including ballistic parachute recovery system
15. Other information

6.2. For flight plans submitted during flight, the departure aerodrome or operating site provided shall be the location from which supplementary information concerning the flight may be obtained, if required. Additionally, the information to be provided in lieu of the estimated off-block time shall be the time over the first point of the route to which the flight plan relates.

Remark: Instructions for submission of flight plans and special regulations for flights within Austria can be found in the relevant AIC series A.

7. SERA.4010 COMPLETION OF A FLIGHT PLAN

7.1. A flight plan shall contain information, as applicable, on relevant items indicated in 6.1. No. 1. up to and including 11. regarding the whole route or the portion thereof for which the flight plan is submitted.

7.2. Aircraft operators, flight plan originators and air traffic services units shall, in addition, comply with the instructions for completion of the flight plan form as laid down in section 13., as well as any constraints identified in relevant Aeronautical Information Publications (AIPs).

7.3. Luftfahrzeugbetreiber oder in ihrem Namen handelnde Beauftragte, die beabsichtigen, innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums eine Strecke in Teilen oder insgesamt nach Instrumentenflugregeln zu betreiben, müssen den geeigneten Indikator für die an Bord verfügbare Luftfahrzeugausrüstung und deren Fähigkeiten gemäß der DVO (EU) 2023/1770 in das entsprechende Feld des Flugplans eintragen.

7.4. Betreiber von Luftfahrzeugen, die nicht entsprechend der DVO (EU) 2023/1770 ausgerüstet sind und die im einheitlichen europäischen Luftraum betrieben werden sollen, müssen den geeigneten Indikator für die an Bord verfügbare Luftfahrzeugausrüstung und deren Fähigkeiten sowie potentielle Ausnahmen in die entsprechenden Felder des Flugplans eintragen.

7.5. Darüber hinaus muss der Flugplan Informationen zu allen anderen Elementen enthalten, wenn dies von der zuständigen Behörde vorgeschrieben ist oder gegebenenfalls von der Person, die den Flugplan auflegt, für erforderlich erachtet wird.

7.6. Die Erfordernisse für das Ausfüllen des ICAO Flugplanformulars betreffend EUR RVSM-Flugplanung sind in den ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR) enthalten.

8. ÄNDERN UND EINHALTEN EINES FLUGPLANS

8.1. SERA.4015 FLUGPLANÄNDERUNGEN

8.1.1. Alle Änderungen eines Flugplans, der für einen IFR-Flug oder für einen als kontrollierten Flug durchgeführten VFR-Flug aufgegeben wurde, müssen wie folgt gemeldet werden:

- während der Flugvorbereitung dem Netzmanager für Flüge, die auf einer Strecke teilweise oder insgesamt nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden sollen, und den Meldestellen für Flugverkehrsdienste, sobald dies praktikabel ist;
- während des Fluges vorbehaltlich der Bestimmungen in 8.2 (SERA.8020(b) Unabsichtliche Änderungen) der zuständigen Flugverkehrsdienststelle.

Bei anderen Flügen nach Sichtflugregeln müssen erhebliche Änderungen eines Flugplans so bald wie möglich der zuständigen Flugverkehrsdienststelle gemeldet werden.

8.1.2. Änderung der voraussichtlichen Abblockzeit

8.1.2.1. Der Flugplan muss geändert oder ein neuer Flugplan aufgegeben und der alte Flugplan gegebenenfalls aufgehoben werden, bei einer Verspätung gegenüber der voraussichtlichen Abblockzeit von:

- 30 Minuten für einen kontrollierten Flug oder
- 60 Minuten für einen unkontrollierten Flug, für den ein Flugplan aufgegeben worden war.

7.3. Aircraft operators, or the agents that act on their behalf, which intend to operate within the single European sky airspace for a portion of or the entire route in accordance with IFR shall insert the appropriate indicator for the aircraft equipment available on board and its capabilities in accordance with CIR (EU) 2023/1770 in the relevant item in the flight plan.

7.4. Operators of aircraft not equipped in accordance with CIR (EU) 2023/1770 which intend to operate within the single European sky airspace shall insert the appropriate indicator for the aircraft equipment available on board and its capabilities, and any potential exemptions in the relevant items in the flight plan.

7.5. The flight plan shall, in addition, contain information, as applicable, on all other items when so prescribed by the competent authority or when otherwise deemed necessary by the person submitting the flight plan.

7.6. The EUR RVSM flight planning requirements for the completion of the ICAO Flight Plan Form are contained in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

8. CHANGES AND ADHERENCE TO A FLIGHT PLAN

8.1. SERA.4015 CHANGES TO A FLIGHT PLAN

8.1.1. All changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable:

- during the pre-flight phase, to the Network Manager for flights intended to operate in accordance with IFR for a portion of or the entire route, and to air traffic services reporting offices as soon as practicable;
- during the flight, subject to the provisions in 8.2 (SERA.8020(b) Inadvertent Changes), to the appropriate air traffic services unit.

For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit.

8.1.2. Change of estimated off-block time

8.1.2.1. The flight plan shall be amended, or a new flight plan submitted, and the old flight plan cancelled, whichever is applicable, in the event of a delay in excess of the estimated off-block time of:

- 30 minutes for a controlled flight or
- 60 minutes for an uncontrolled flight for which a flight plan has been submitted.

8.1.2.2. Wird die voraussichtliche Abblockzeit bei einem Flug, der ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln durchgeführt wird, um mehr als 15 Minuten überschritten, so hat der Pilot vor Ablauf dieses Zeitraumes die berichtigte voraussichtliche Abblockzeit jener Stelle zu übermitteln, bei welcher der Flugplan abgegeben wurde, oder ihr die Aufhebung des Flugplanes ausdrücklich bekannt zu geben.

8.1.2.2.1. Bei jedem nach Instrumentenflugregeln durchgeführten Flug müssen Verspätungen von mehr als 15 Minuten dem Netzmanager mitgeteilt werden.

8.1.3. Bei einer Änderung der Luftfahrzeugausrüstung und ihres Fähigkeitsstatus für einen Flug müssen die Luftfahrzeugbetreiber oder die in ihrem Namen handelnden Beauftragten dem Netzmanager oder den Meldestellen für Flugverkehrsdienste eine Änderungsmeldung übermitteln, wobei der geeignete Indikator in das entsprechende Feld des Flugplanformblatts einzutragen ist.

8.1.4. Informationen, die vor dem Abflug bezüglich der kraftstoff- oder energiebedingten Höchstflugdauer oder der Gesamtzahl der Personen an Bord übermittelt wurden und zum Abflugzeitpunkt nicht stimmen, stellen eine erhebliche Flugplanänderung dar und müssen daher gemeldet werden.

8.1.5. Änderung der Luftfahrzeugkennung

8.1.5.1. Bei Änderung der Luftfahrzeugkennung (Feld 7 des Flugplanes) ist keine Änderungsmeldung möglich. Der bereits weitergeleitete Flugplan ist durch eine Flugplan-Streichungsmeldung aufzuheben und ein neuer Flugplan mit der geänderten Luftfahrzeugkennung zu übermitteln.

8.1.6. Abgabe eines Ersatzflugplanes

8.1.6.1. Für einen Flug, der von Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen betroffen ist, kann ein Ersatzflugplan mit geänderter Streckenführung aufgegeben werden.

Wenn ein Flugplan (FPL) aufgegeben wurde und in der Flugvorbereitungsphase (z.B. innerhalb von 4 Stunden vor EOBT, aber nicht später als 30 Minuten vor EOBT) eine alternative Strecke zwischen dem selben Abflug- und Zielflughafen gewählt wurde, soll der Luftfahrtunternehmer oder Pilot:

- eine Streichungsmeldung (CNL) aufgeben, die mit dem Vorrangvermerk „DD“ an alle betroffenen Adressen des vorherigen Flugplans zu übermitteln ist, und
- einen Ersatzflugplan in Form eines FPL abgeben, der nicht früher als 5 Minuten nach der CNL-Meldung und nicht vor der Bestätigung der CNL-Meldung durch IFPS übermittelt werden soll.

8.1.6.2. Der Ersatzflugplan muss die ursprüngliche Luftfahrzeugkennung sowie die komplette neue Strecke in Punkt 15 und als erstes Element in Punkt 18 die Angabe „RFP/Qn“ beinhalten:

- RFP bedeutet Ersatzflugplan

8.1.2.2. In case of a delay of more than 15 minutes in excess of the estimated off-block time for a flight which is conducted totally or partly in accordance with instrument flight rules the pilot-in-command shall submit the revised estimated off-block time before the expiry of the above mentioned time frame to the unit to which the flight plan has been submitted, or explicitly report the cancellation of the flight plan.

8.1.2.2.1. For any flight operated in accordance with IFR, delays of more than 15 minutes shall be communicated to the Network Manager.

8.1.3. In the case of a change in the aircraft equipment and its capability status for a flight, aircraft operators, or the agents, that act on their behalf, shall send a modification message to the Network Manager or the air traffic services reporting offices with the appropriate indicator inserted in the relevant item of the flight plan form.

8.1.4. Information submitted prior to departure regarding fuel or energy endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such shall be reported.

8.1.5. Change of the aircraft identification

8.1.5.1. In case of a change of the aircraft identification (item 7 of the flight plan) a modification message is not possible. The already transmitted flight plan has to be cancelled by a flight plan cancellation message and a new flight plan with the changed aircraft identification has to be transmitted.

8.1.6. Filing a Replacement Flight Plan

8.1.6.1. A replacement flight plan can be filed with changed routing for a flight affected by ATFM measures.

When a Flight Plan has been filed and, in the pre-flight stage (i.e. within 4 hours of EOBT, but not later than 30 minutes before EOBT), an alternative routing is selected between the same aerodromes of departure and destination, the operator or pilot shall:

- submit a cancellation message (CNL) which shall be transmitted with the priority “DD” to all addresses concerned by the previous flight plan, and
- file a replacement flight plan in form of a FPL, which shall be transmitted not less than 5 minutes after the CNL and not before the ACKnowledgement to the CNL message is received from IFPS.

8.1.6.2. The replacement flight plan shall contain the original aircraft identification (call sign), the complete new route in item 15 and, as the first element in item 18, the indication “RFP/Qn”, whereas:

- RFP signifies “Replacement Flight Plan”

- n entspricht der Reihenfolge des Ersatzflugplanes für diesen bestimmten Flug
z.B.:
1. Ersatzflugplan: „RFP/Q1“
2. Ersatzflugplan: „RFP/Q2“

Auf der Sprechfrequenz soll der Pilot eine ATC-Stelle informieren, dass das Luftfahrzeug gemäß eines Ersatzflugplans fliegt, wenn irgendwelche Zweifel bezüglich der zu befliegenden Strecke bestehen.

8.2. SERA.8020 EINHALTUNG DES FLUGPLANS

8.2.1. Mit Ausnahme von unabsichtlichen Abweichungen (siehe 8.2.2.) und Wetterverschlechterung unterhalb von Sichtflugwetterbedingungen (siehe 8.2.4.) hat ein Luftfahrzeug den aktuellen Flugplan bzw. den anwendbaren Teil eines aktuellen Flugplans, der für einen kontrollierten Flug abgegeben wurde, einzuhalten, sofern nicht

- eine Änderung angefordert und von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle eine entsprechende Freigabe erteilt wurde, oder
- sofern nicht eine Notlage eintritt, die eine unmittelbare Maßnahme durch das Luftfahrzeug erfordert.
In diesem Fall ist so bald wie möglich nach Ausübung dieses Notfallbefugnis die zuständige Flugverkehrsdienststelle von der getroffenen Maßnahme unter Hinweis auf die Ausübung der Notfallbefugnis zu unterrichten.

8.2.1.1. Sofern von der zuständigen Behörde nicht anders bestimmt oder von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle nicht anders angewiesen, sind kontrollierte Flüge soweit möglich:

- a) bei Flügen auf festgelegten Flugverkehrsstrecken entlang der festgelegten Mittellinie dieser Flugverkehrsstrecke durchzuführen oder
- b) bei Flügen auf jeder anderen Strecke direkt zwischen den Navigationseinrichtungen und/oder Punkten, die diese Strecke festlegen, durchzuführen.

8.2.1.2. Sofern von der zuständigen Behörde keine davon abweichende Genehmigung oder von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle keine andere Anweisung erteilt wurde, hat ein Luftfahrzeug, das auf einem Abschnitt einer Flugverkehrsstrecke betrieben wird, der unter Bezugnahme auf UKW-Drehfunkfeuer festgelegt ist, für die primäre Navigationsführung von der hinter dem Luftfahrzeug gelegenen Einrichtung zu der vor dem Luftfahrzeug gelegenen überzugehen, wenn es sich am oder möglichst nahe am Wechsellpunkt befindet, sofern ein solcher festgelegt wurde.

8.2.1.3. Abweichungen von den Anforderungen unter 8.2.1.1. sind der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu melden.

8.2.2. ABWEICHUNGEN VOM GELTENDEN FLUGPLAN

- n corresponds to the sequence number relating to the replacement flight plan for that particular flight;
e.g.
1st replacement flight plan: “RFP/Q1”
2nd replacement flight plan: “RFP/Q2”

In RTF communication, the pilot may inform an ATC unit that the aircraft is operating on a replacement flight plan if any doubt exists regarding the route to be flown.

8.2. SERA.8020 ADHERENCE TO FLIGHT PLAN

8.2.1. Except in cases of inadvertent changes (see 8.2.2.) and weather deterioration below the VMC (see 8.2.4.) an aircraft shall adhere to the current flight plan or the applicable portion of a current flight plan submitted for a controlled flight, unless

- a request for a change has been made and clearance obtained from the appropriate air traffic control unit, or
- unless an emergency situation arises which necessitates immediate action by the aircraft.
In this event as soon as circumstances permit, after such emergency authority is exercised, the appropriate air traffic services unit shall be notified of the action taken and that this action has been taken under emergency authority.

8.2.1.1. Unless otherwise authorised by the competent authority, or directed by the appropriate air traffic control unit, controlled flights shall, in so far as practicable:

- a) when on an established ATS route, operate along the defined centre line of that route; or
- b) when on any other route, operate directly between the navigation facilities and/or points defining that route.

8.2.1.2. Unless otherwise authorised by the competent authority, or directed by the appropriate air traffic control unit, an aircraft operating along an ATS route segment defined by reference to very high frequency omnidirectional radio ranges shall change over for its primary navigation guidance from the facility behind the aircraft to that ahead of it at, or as close as operationally feasible to, the changeover point, where established.

8.2.1.3. Deviation from the requirements in 8.2.1.1. shall be notified to the appropriate ATS unit.

8.2.2. DEVIATIONS FROM THE CURRENT FLIGHT PLAN

8.2.2.1. Wird bei einem kontrollierten Flug unabsichtlich vom geltenden Flugplan abgewichen, müssen folgende Maßnahmen getroffen werden:

1. Abweichung vom Kurs über Grund: Ist das Luftfahrzeug vom Kurs abgekommen, müssen unverzüglich Maßnahmen getroffen werden, den Steuercurs des Luftfahrzeugs so zu ändern, dass der Kurs über Grund so bald wie möglich wieder aufgenommen wird.

2. Abweichung von der von der Flugverkehrskontrolle zugewiesenen Machzahl/angezeigten Fluggeschwindigkeit: Die zuständige Flugverkehrsdienststelle muss unverzüglich unterrichtet werden.

3. Abweichung von der Machzahl/Eigengeschwindigkeit: Weicht die anhaltende Machzahl/Eigengeschwindigkeit auf Reiseflughöhe nach oben oder unten um Mach 0,02 oder mehr oder um 19 km/h (10 kt) Eigengeschwindigkeit gegenüber dem geltenden Flugplan ab, muss die zuständige Flugverkehrsdienststelle entsprechend unterrichtet werden.

4. Abweichungen von den voraussichtlichen Zeitangaben: Sofern in einem Luftraum, in dem ADS-C-Dienste angeboten werden, ADS-C nicht aktiviert und betriebsfähig ist, müssen Abweichungen gegenüber den voraussichtlichen Zeitangaben am nachfolgenden Meldepunkt, an der Fluginformationsgebietsgrenze oder am Zielflugplatz, je nachdem, was zuerst erreicht wird, um mehr als zwei Minuten gegenüber den zuvor den Flugverkehrsdiensten gemeldeten Zeiten oder eines anderen von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Zeitraums der zuständigen Flugverkehrsdienststelle so schnell wie möglich gemeldet werden.

5. Zusätzlich gilt, sofern eine ADS-C-Vereinbarung geschlossen wurde, dass der Flugverkehrsdienststelle über Datalink Änderungen immer dann automatisch gemeldet werden, wenn die im ADS-C-Ereigniskontrakt festgelegten Schwellenwerte überschritten werden.

8.2.3. ABSICHTLICHE ÄNDERUNGEN

8.2.3.1. Die Beantragung von Flugplanänderungen muss folgende Informationen enthalten:

- a) Änderung der Reiseflughöhe:
- Luftfahrzeugkennung;
 - angeforderte neue Reiseflughöhe und Reisegeschwindigkeit in dieser Höhe;
 - geänderte voraussichtliche Ankunftszeit (falls zutreffend) an nachfolgenden Fluginformationsgebietsgrenzen.

8.2.2.1. In the event that a controlled flight inadvertently deviates from its current flight plan, the following action shall be taken:

1. Deviation from track: if the aircraft is off track, action shall be taken forthwith to adjust the heading of the aircraft to regain track as soon as practicable.

2. Deviation from the air traffic control assigned Mach number/indicated airspeed: the appropriate air traffic services unit shall be informed immediately.

3. Deviation from Mach number/true airspeed: if the sustained Mach number/true airspeed at cruising level varies by plus or minus Mach 0,02 or more, or plus or minus 19 km/h (10 kt) true airspeed or more from the current flight plan, the appropriate air traffic services unit shall be so informed.

4. Change in time estimate: except where ADS-C is activated and serviceable in airspace where ADS-C services are provided, if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, changes in excess of 2 minutes from that previously notified to air traffic services, or such other period of time as is prescribed by the competent authority, the flight crew shall notify the appropriate air traffic services unit as soon as possible.

5. Additionally, when an ADS-C agreement is in place, the air traffic services unit shall be informed automatically via data link whenever changes occur beyond the threshold values stipulated by the ADS-C event contract.

8.2.3. INTENDED CHANGES

8.2.3.1. Requests for flight plan changes shall include information as indicated hereunder:

- a) Change of cruising level:
- aircraft identification;
 - requested new cruising level and cruising speed at this level;
 - revised time estimates (when applicable) at subsequent flight information region boundaries.

- b) Änderung der Strecke ohne Änderung des Zielflugplatzes:
- Luftfahrzeugkennung;
 - Flugregeln;
 - Beschreibung der neuen Flugstrecke einschließlich zugehöriger Flugplandaten, beginnend mit dem Standort, ab dem die angeforderte Streckenänderung beginnen soll;
 - geänderte voraussichtliche Ankunftszeiten;
 - sonstige relevante Informationen.

- c) Änderung der Strecke und Änderung des Zielflugplatzes:
- Luftfahrzeugkennung;
 - Flugregeln;
 - Beschreibung der geänderten Flugstrecke bis zum geänderten Zielflugplatz einschließlich zugehöriger Flugplandaten, beginnend mit dem Standort, ab dem die angeforderte Streckenänderung beginnen soll;
 - geänderte voraussichtliche Ankunftszeiten;
 - Ausweichflugplatz/Ausweichflugplätze;
 - sonstige relevante Informationen.

- d) Änderung der Machzahl/Eigengeschwindigkeit:
- Luftfahrzeugkennung;
 - angeforderte Machzahl/Eigengeschwindigkeit.

- b) Change of route with unchanged destination:
- aircraft identification;
 - flight rules;
 - description of new route of flight including related flight plan data beginning with the position from which requested change of route is to commence;
 - revised time estimates;
 - any other pertinent information.

- c) Change of route and change of destination:
- aircraft identification;
 - flight rules;
 - description of revised route of flight to revised destination aerodrome including related flight plan data, beginning with the position from which requested change of route is to commence;
 - revised time estimates;
 - alternate aerodrome(s);
 - any other pertinent information.

- d) Change of Mach number/true airspeed:
- aircraft identification;
 - requested Mach number/true airspeed.

8.2.4. WETTERVERSCHLECHTERUNG UNTER SICHTWETTERBEDINGUNGEN

8.2.4.1. Wird erkennbar, dass ein Flug unter Sichtwetterbedingungen gemäß dem aktuellen Flugplan nicht durchgeführt werden kann, muss bei einem Flug nach Sichtflugregeln, der als kontrollierter Flug durchgeführt wird:

1. eine geänderte Freigabe angefordert werden, die dem Luftfahrzeug die Fortsetzung des Flugs unter Sichtwetterbedingungen bis zum Zielflugplatz oder bis zu einem Ausweichflugplatz oder -einsatzort oder das Verlassen des Luftraums, innerhalb dessen eine Flugverkehrskontrollfreigabe erforderlich ist, ermöglicht, oder
2. falls keine Freigabe gemäß Nummer 1 eingeholt werden kann, der Flug unter Sichtwetterbedingungen fortgesetzt und der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle gemeldet werden, welche Maßnahmen getroffen werden, um entweder den betreffenden Luftraum zu verlassen oder auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz oder Einsatzort zu landen, oder
3. falls der Flug innerhalb einer Kontrollzone durchgeführt wird, die Genehmigung für die Durchführung des Flugs als Sonderflug nach Sichtflugregeln angefordert werden, oder
4. die Freigabe angefordert werden, den Flug nach Instrumentenflugregeln durchzuführen.

9. AKTIVIERUNG EINES FLUGPLANS

8.2.4. WEATHER DETERIORATION BELOW THE VMC

8.2.4.1. When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current flight plan will not be practicable, a VFR flight operated as a controlled flight shall:

1. request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome or operating site, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required; or
2. if no clearance in accordance with point (1) can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome or operating site; or
3. if operated within a control zone, request authorisation to operate as a special VFR flight; or
4. request clearance to operate in accordance with the instrument flight rules.

9. ACTIVATION OF FLIGHT PLAN

9.1. Die Aktivierung eines Flugplans erfolgt durch Übermittlung der Startmeldung an eine Flugverkehrsdienststelle. Der verantwortliche Pilot hat für alle Flüge mit Start nach Sichtflugregeln eine Startmeldung zu übermitteln, sofern ein Flugplan aufgegeben wurde und der Flug nicht von einem Flugplatz abgeflogen ist, auf dem Flugverkehrsdienste erbracht werden.

9.2. Flugalarmdienst wegen Überfälligkeit wird für alle aufgegebenen Flugpläne, unabhängig davon, ob eine Startmeldung übermittelt worden ist, erbracht. Die Übermittlung der Startmeldung ist dennoch erforderlich, da diese wichtige Informationen für die effiziente Ausübung von Flugalarmdienst liefert. **Piloten werden daher dringend ersucht nicht benötigte Flugpläne zu streichen bzw. Änderungen so rasch wie möglich an die zuständige Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln. Dies verhindert die Auslösung von Flugalarmdienst für nicht gemäß Flugplan durchgeführte Flüge.**

10. SERA.4020 SCHLIEßEN EINES FLUGPLANS

10.1. Bei Flügen, für die ein Flugplan für den gesamten Flug oder den restlichen Teil eines Flugs bis zum Zielflugplatz abgegeben wurde, ist der zuständigen Flugverkehrsdienststelle am Zielflugplatz unverzüglich nach der Landung eine Landemeldung persönlich, über Funk, über eine Datenverbindung oder auf andere Weise gemäß den Vorschriften der zuständigen Behörde zu übermitteln.

10.1.1. Die Abgabe einer Landemeldung ist nicht erforderlich nach der Landung auf einem Flugplatz, auf dem Flugverkehrsdienste erbracht werden, sofern aus dem Funkverkehr oder anhand von optischen Zeichen hervorgeht, dass die Landung wahrgenommen wurde.

10.2. Wurde ein Flugplan für einen anderen Abschnitt eines Flugs als dem restlichen Flug bis zum Zielflugplatz abgegeben, ist dieser, falls erforderlich, durch eine entsprechende Meldung an die zuständige Flugverkehrsdienststelle zu schließen.

10.3. Befindet sich an dem Zielflugplatz oder -einsatzort keine Flugverkehrsdienststelle, ist die Landemeldung, falls erforderlich, unverzüglich nach der Landung und auf dem schnellsten Wege der nächstgelegenen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln.

10.4. Sind die Kommunikationseinrichtungen am Zielflugplatz oder -einsatzort bekanntermaßen unzureichend und sind keine alternativen Vorkehrungen für die Bearbeitung von Landemeldungen am Boden getroffen, sind folgende Maßnahmen zu treffen: Unmittelbar vor der Landung hat das Luftfahrzeug, sofern möglich, der zuständigen Flugverkehrsdienststelle eine Meldung zu übermitteln, die einer Landemeldung vergleichbar ist, sofern eine solche erforderlich ist. In der Regel hat diese Übermittlung an die Bodenfunkstelle zu erfolgen, die der Flugverkehrsdienststelle zugeordnet ist, welche für das Fluginformationsgebiet zuständig ist, in der das Luftfahrzeug betrieben wird.

9.1. Activation of the flight plan is effected by the transmission of the departure message to an air traffic services unit. Provided that a flight plan had been submitted the pilot-in-command shall transmit a departure message for all flights departing according visual flight rules unless the flight departs from an aerodrome where ATS are provided.

9.2. Alerting service for overdue aircraft having filed a flight plan is provided regardless of whether a departure message has been transmitted. This does not affect the necessity for the transmission of a departure message as it provides important information for the efficient provision of alerting service. **Pilots are therefore strongly advised to cancel obsolete flight plans or to report changes to the responsible air traffic services unit as soon as possible. This prevents the triggering of alerting service for flights which are not operated according to the flight plan.**

10. SERA.4020 CLOSING A FLIGHT PLAN

10.1. An arrival report shall be made in person, by radiotelephony, via data link or by other means as prescribed by the competent authority at the earliest possible moment after landing, to the appropriate air traffic services unit at the arrival aerodrome, by any flight for which a flight plan has been submitted covering the entire flight or the remaining portion of a flight to the destination aerodrome.

10.1.1. Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where air traffic services are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.

10.2. When a flight plan has been submitted only in respect of a portion of a flight, other than the remaining portion of a flight to destination, it shall, when required, be closed by an appropriate report to the relevant air traffic services unit.

10.3. When no air traffic services unit exists at the arrival aerodrome or operating site, the arrival report, when required, shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest air traffic services unit.

10.4. When communication facilities at the arrival aerodrome or operating site are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the following action shall be taken. Immediately prior to landing the aircraft shall, if practicable, transmit to the appropriate air traffic services unit, a message comparable to an arrival report, where such a report is required. Normally, this transmission shall be made to the aeronautical station serving the air traffic services unit in charge of the flight information region in which the aircraft is operated.

10.5. Landemeldungen von Luftfahrzeugen müssen die folgenden Informationen enthalten:

- Luftfahrzeugkennung;
- Startflugplatz oder -einsatzort;
- Zielflugplatz oder -einsatzort (nur bei Ausweichlandung);
- Landeflugplatz oder -einsatzort;
- Landezeit.

Anmerkung: Die Landemeldung kann im Homebriefing-System eingegeben werden (sofern ein Flugplan über Homebriefing abgegeben wurde), ansonsten muss sie auf alle Fälle telefonisch - vorzugsweise bei AIS/ARO Wien - erfolgen, um zu verhindern, dass der Alarmdienst bei Überfälligkeit ausgelöst wird.

11. FLUGPLANUNGSVERFAHREN IN SECSI FRA

11.1. Flugverfahren

11.1.1. Allgemeines

Alle Flugverkehrsteilnehmer müssen Folgendes erfüllen:

- die Anforderungen an die Flugzeugausrüstung des jeweiligen Staates;
- Allgemeine Regeln und Verfahren des jeweiligen Staates;
- das aktuelle Route Availability Document (RAD) siehe ENR 1.9, Punkt 3.6..

Ausnahmen für Staatsluftfahrzeuge sind in den entsprechenden AIPs zu finden.

Innerhalb des SECSI FRA werden relevante signifikante Punkte als FRA Einflugspunkte (E), FRA Ausflugspunkte (X), FRA Zwischenwegpunkte (I), FRA Anflugverbindungspunkte (A) und FRA Abflugverbindungspunkte (D), wie in den Unterabschnitten von ENR 4.1/ENR 4.4 beschrieben, definiert.

Das "Flight Level Orientation Scheme" (FLOS), das innerhalb des SECSI FRA anzuwenden ist, stimmt mit den Halbkreisregeln nach Annex 2 Appendix 3 a) oder Appendix 3 zu den "Standardised European Rules of the Air" (SERA) (Tabelle der Reiseflughöhen) und ENR 1.7 überein.

Ausnahmen sind in der Spalte "Remarks" in ENR 4.1/ENR 4.4 verlaublich.

10.5. Arrival reports made by aircraft shall contain the following elements of information:

- aircraft identification;
- departure aerodrome or operating site;
- destination aerodrome or operating site (only in the case of a diversionary landing);
- arrival aerodrome or operating site;
- time of arrival.

Remark: The arrival report can be entered into the homebriefing system (provided that a flight plan had been filed via homebriefing), otherwise the arrival report shall in any case be made via telephone - preferably at AIS/ARO Wien - in order to avoid that alerting service will be initiated for overdue aircraft.

11. FLIGHT PLANNING PROCEDURES WITHIN SECSI FRA

11.1. Flight procedures

11.1.1. General

All traffic shall comply with:

- the aircraft equipment requirements of the respective state;
- General Rules and Procedures of the respective state;
- Current Route Availability Document (RAD) see ENR 1.9, item 3.6..

For exemptions for State aircraft see the corresponding AIPs.

Within SECSI FRA, relevant significant points are considered as FRA Horizontal Entry (E), FRA Horizontal Exit (X), FRA Intermediate (I), FRA Arrival Connecting (A) and FRA Departure Connecting (D) Points, as described in ENR 4.1/ENR 4.4 subsections.

The Flight Level Orientation Scheme (FLOS) applicable within SECSI FRA corresponds to the semi-circular rules according ICAO Annex 2 Appendix 3 a) or Appendix 3 to Standardised European Rules of the Air (SERA) (Table of cruising levels) and ENR 1.7.

Exceptions to this rule are published in ENR 4.1/ENR 4.4 column "Remarks".

11.1.2. Für SECSI FRA berechnete Flüge

Berechtigte Flüge sind alle Flüge, die beabsichtigen, innerhalb der lateralen und vertikalen Grenzen von SECSI FRA, wie in ENR 2.2 und ENR 6 der jeweiligen AIPs beschrieben, zu operieren, ungeachtet in welcher Phase des Fluges (Überflug, Anflug oder Abflug von lokalen Flugplätzen oder von Flugplätzen in unmittelbarer Nähe des SECSI FRA) sie sich befinden.

11.2. Luftraumbeschränkungen und Luftraumreservierungen

11.2.1. Umfliegen von Luftraumbeschränkungs- und Luftraumreservierungsgebieten

Flüge dürfen durch aktivierte Militärgelände, verlautbart in ENR 2.2, ENR 5.2 oder AD 2 der jeweiligen AIPs, geplant werden, sofern dies nicht anders im RAD Appendix 7 dargelegt ist.

Flugpläne dürfen nicht durch aktivierte Gefahrengebiete, Flugbeschränkungsgebiete und Luftsperrgebiete, wie sie in ENR 5.1 der jeweiligen AIPs definiert sind, geplant werden, sofern dies nicht anders im RAD Appendix 7 dargelegt ist.

Luftraumnutzer müssen ihre Flugwege um jene Lufträume, die nicht für zivile Nutzung laut NOTAM / AUP (Airspace Use Plan) / UUP (Updated Airspace Use Plan) gestattet sind, unter der Verwendung von FRA relevanten Punkten, siehe ENR 4.1 / ENR 4.4, herum planen.

11.2.2. Verlautbarung von verlängerten Flugwegen

In Fällen, bei denen ein Durchflug von aktivierten (Beschränkungs-) Gebieten nicht möglich ist, kommt eines der folgenden Verfahren zur Anwendung:

- a) der betroffene Flug wird auf taktischer Basis von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle angewiesen, über FRA Zwischenwegpunkte, wie sie in ENR 4.1/ENR 4.4 veröffentlicht sind, zu fliegen.
- b) taktische Radarkursführung durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle.

Es sollte mit einer durchschnittlichen Verlängerung des ursprünglichen Flugwegs von etwa 5 NM gerechnet werden.

11.3. Flugplanung innerhalb des SECSI FRA-Luftraums

11.3.1. Allgemeines

Innerhalb des SECSI FRA ist es Luftraumnutzern erlaubt, sowohl FRA relevante Punkte oder Funknavigationshilfen (siehe ENR 4.1 und ENR 4.4) als auch geographische Koordinaten unter gewissen Bedingungen und nach den Regeln der AIP sowie des RAD, zu planen.

Berechtigte Flüge müssen über FRA relevante Punkte nach der unten stehenden Tabelle, planen.

11.1.2. Eligible flights for SECSI FRA

Eligible flights are all flights that are intending to operate within the vertical and horizontal limits of SECSI FRA as specified in ENR 2.2 and ENR 6 of the corresponding AIPs, regardless of the phase of flight (overflights, arriving or departing from local aerodromes or from aerodromes situated in close proximity of SECSI FRA).

11.2. Airspace restrictions and airspace reservations

11.2.1. Circumnavigating areas of airspace restrictions and airspace reservations

Flights may be planned through active Military Areas published in sections ENR 2.2, ENR 5.2 or AD 2 of the corresponding AIPs, unless otherwise stated in RAD, Appendix 7.

Flight planning is not permitted through active danger, restricted or prohibited areas published in section ENR 5.1 of the corresponding AIPs, unless otherwise stated in RAD, Appendix 7.

Airspace users shall plan their trajectory around airspaces that are not available for civil operations as published/managed by NOTAM / AUP (Airspace Use Plan) / UUP (Updated Airspace Use Plan) by using FRA relevant points published in ENR 4.1 / ENR 4.4.

11.2.2. Promulgation of route extension

In cases, where crossing of active reserved (restricted) areas is not possible, one of the following procedures applies:

- a) A flight will be instructed tactically by ATC to proceed via FRA Intermediate Points (I) published in ENR 4.1/ENR 4.4.
- b) Tactical radar vectoring by ATC.

The average extension to be considered by airspace users is approximately 5 NM.

11.3. Flight planning within SECSI FRA area

11.3.1. General

Within SECSI FRA, airspace users are allowed to plan user preferred trajectories using significant points or radio navigation aids (see ENR 4.1 and ENR 4.4), as well as geographical coordinates under special conditions and rules laid down in AIP and RAD.

Eligible flights shall flight plan via FRA relevant points according to the table below.

VON	NACH	ANMERKUNGEN
FROM	TO	REMARKS
FRA Horizontal Entry Point (E) FRA Einflugspunkt (E)	FRA Horizontal Exit Point (X) FRA Ausflugspunkt (X)	Flugplanung direkt oder über einen oder mehrere Zwischenwegpunkte. Flight plan direct or via one or several intermediate points.
	FRA Arrival Connecting Point (A) FRA Anflugverbindungspunkt (A)	
	FRA Intermediate Point (I) FRA Zwischenwegpunkt (I)	
FRA Departure Connecting Point (D) FRA Abflugverbindungspunkt (D)	FRA Horizontal Exit Point (X) FRA Ausflugspunkt (X)	
	FRA Arrival Connecting Point (A) FRA Anflugverbindungspunkt (A)	
	FRA Intermediate Point (I) FRA Zwischenwegpunkt (I)	
FRA Intermediate Point (I) FRA Zwischenwegpunkt (I)	FRA Horizontal Exit Point (X) FRA Ausflugspunkt (X)	
	FRA Arrival Connecting Point (A) FRA Anflugverbindungspunkt (A)	
	FRA Intermediate Point (I) FRA Zwischenwegpunkt (I)	

In SECSI FRA gibt es keine zahlenmäßige Beschränkung bei der Verwendung von FRA Zwischenwegpunkten (I) und DCTs im Feld 15 des Flugplans.

In SECSI FRA there is no limitation on the number of FRA Intermediate Points (I) and DCTs used in Field 15 of FPL.

Innerhalb von SECSI FRA gibt es keine Beschränkung der Länge von DCT-Segmenten.

Within SECSI FRA there is no limitation on the maximum DCT distance.

Falls veröffentlichte FRA Zwischenwegpunkte (I) oder DCT-Segmente aus betrieblichen ATS-Gründen verpflichtend sind, werden spezifische Regelungen für die korrekte Verwendung im jeweiligen RAD beschrieben. Dies gilt für den abfliegenden, ankommenden und überfliegenden Verkehr.

In case published FRA Intermediate Points (I) or DCT segments are compulsory due ATS operational reasons, specific rules for the correct usage are described in the respective RAD. This is valid for departing, arriving and overflying traffic.

Flüge dürfen nicht näher als 3 NM zu den verlautbarten SECSI FRA-Grenzen geplant werden.

Flights shall not be planned closer than 3 NM to the published SECSI FRA border.

Zur Verwaltung der betrieblich sensitiven Bereiche werden "No Planning Zones" (NPZs) veröffentlicht. Eine NPZ ist ein definiertes Luftraumvolumen, innerhalb dessen die Planung von FRA DCT-Flugwegen entweder nicht erlaubt oder nur für Ausnahmen wie beschrieben zulässig ist. Luftraumnutzer können diese Gebiete vermeiden, indem sie über geeignete SECSI FRA Zwischenwegpunkte (I) um die NPZ oder gemäß den beschriebenen Bedingungen herum planen. Eine DCT-Planung durch die veröffentlichte NPZ wird von IFPS zurückgewiesen, ausgenommen die festgelegten Bedingungen werden erfüllt. Vollständige NPZ-Quelleninformationen sind im RAD zu finden.

To manage the operationally sensitive areas, No Planning Zones (NPZs) are published. A NPZ is a defined airspace volume within which the planning of FRA DCT trajectories is either not allowed or allowed only for exceptions as described. Airspace users can avoid these areas by planning via appropriate SECSI FRA Intermediate Points (I) around the NPZ or according to described conditions. Planning a DCT through the published NPZ will cause a reject message by IFPS except where the set conditions are met. For complete NPZ source information see RAD.

Bei Y/Z-Flügen müssen Änderungen der Flugregeln (Wechsel von VFR auf IFR oder IFR auf VFR) unter Bezugnahme auf einen relevanten FRA-Punkt, wie in ENR 4.1 bzw. ENR 4.4 veröffentlicht, angegeben werden.

For Y/Z flights changes of flight rules (IFR joining or cancelling) shall be indicated by reference to any FRA relevant point as published in ENR 4.1 and ENR 4.4 respectively.

Luftraumnutzer dürfen jeden signifikanten FRA-Punkt verwenden, der in ENR 4.1/ENR 4.4 verlautbart ist, oder einen unveröffentlichten Punkt, der durch geographische Koordinaten, wie in Punkt 11.3.4. beschrieben, definiert ist, um Änderungen von Höhe und Geschwindigkeit anzuzeigen.

Die Verwendung von Richtung und Entfernung von einem signifikanten Punkt oder einer Funknavigationshilfe als FRA Zwischenwegpunkt (I) ist in SECSI FRA nicht zulässig.

Streckenabschnitte zwischen unveröffentlichten Punkten, die durch geographische Koordinaten definiert sind, sowie zu/von signifikanten Punkten oder Funknavigationshilfen werden mittels "DCT" gemäß ICAO Doc 4444 Appendix 2 "Flugplan, Punkt 15" angegeben.

11.3.2. Grenzüberschreitende Anwendung

Innerhalb von SECSI FRA ist das Überschreiten der FIR-Grenzen sowie das Überqueren der "Area of Responsibility" (AoR)-Grenze zwischen den beteiligten ATS-Dienststellen grundsätzlich zulässig, ohne die Benützung von FRA Zwischenwegpunkten (I), die entlang der Grenzen verlautbart sind, außer anderweitig beschrieben im RAD.

Mit Ausnahme der DCT-Segmente, die im RAD Appendix 4 veröffentlicht sind, sowie ATS-Strecken und SIDs/STARs:

- muss der Ein- und Ausflug in den / aus dem SECSI FRA-Luftraum ausschließlich über die verlautbarten FRA Einflugpunkte (E) und die verlautbarten FRA Ausflugpunkte (X) geplant werden;
- das Planen von DCT-Segmenten, die teilweise außerhalb der lateralen Grenzen des SECSI FRA liegen (Wiedereinflug), ist nur erlaubt, wenn FRA Einflugpunkte (E) und FRA Ausflugpunkte (X) verwendet werden.

11.3.3. Bestimmung der niedrigsten verfügbaren Flughöhe (LAL) innerhalb des SECSI FRA

Zur Bestimmung der niedrigsten verfügbaren Flughöhe innerhalb der Teile des SECSI FRA, wo "Free Route"-Betrieb von der Erde bis FL 660 erlaubt ist (AoRs von ACC/APP Ljubljana und ACC/APP Wien und die lokalen APP-Dienststellen von LOWL, LOWS, LOWI, LOWK und LOWG), siehe AIP Österreich und AIP Slowenien, ENR 6.8. Die verlautbarten Werte entsprechen der niedrigsten verfügbaren Höhe innerhalb des kontrollierten Luftraums und gewährleisten Hindernisfreiheit.

Airspace users may use any significant FRA point published in ENR 4.1/ENR 4.4, or unpublished point defined by geographical coordinates as described in item 11.3.4., for indicating changes of level and speed.

Usage of bearing and distance from a significant point or radio navigation aid as FRA Intermediate Point (I) is not allowed in SECSI FRA.

Route portions between unpublished points defined by geographical coordinates, as well as to/from significant points or radio navigation aids shall be indicated by means of "DCT" in accordance with ICAO Doc 4444 Appendix 2 "Flight Plan, Item 15".

11.3.2. Cross border application

Inside SECSI FRA, the crossing of FIR borders as well as the crossing of the Area of Responsibility (AoR) boundary between the involved ATS units is basically allowed without the usage of FRA Intermediate Points (I) published along the boundaries, except otherwise specified in RAD.

Except for DCT segments published in RAD Appendix 4, ATS Routes and SIDs/STARs:

- entry to and exit from SECSI FRA shall be planned using the published FRA Horizontal Entry (E) and FRA Horizontal Exit (X) Points only;
- the planning of DCT segments that are partially outside the lateral limits of SECSI FRA (re-entry segments) is only allowed by using FRA Horizontal Entry (E) and FRA Horizontal Exit (X) Points.

11.3.3. Determination of Lowest Available Level (LAL) within SECSI FRA

For determination of lowest available level within those parts of the SECSI FRA where Free Route operations are eligible from ground to FL 660 (i.e. AoRs of ACC/APP Ljubljana and ACC/APP Wien and the local APP units of LOWL, LOWS, LOWI, LOWK and LOWG), see AIP Austria and AIP Slovenia, ENR 6.8. The published values correspond to the lowest available level within controlled airspace ensuring obstacle clearance.

Zur Bestimmung der LAL, basierend auf ENR 6.8, muss die erreichbare Genauigkeit bei der Navigation für das jeweilige Streckensegment, sowie die verfügbare Navigationsausrüstung am Boden und an Bord des Luftfahrzeuges berücksichtigt werden. Die LAL Berechnung gewährleistet/stellt sicher, dass sich kein Hindernis innerhalb von 3 NM außerhalb des jeweiligen LAL Polygons befindet, das einen höheren LAL Wert erfordert. Die Untergrenzen von DCT-Segmenten, wie im RAD Appendix 4 (En-Route DCTs) beschrieben, die keine explizite Beschreibung einer Flughöhe beinhalten (MEA - Mindestreise Flughöhe über Meer), müssen anhand der LAL, wie in AIP Österreich ENR 6.8 und AIP Slowenien ENR 6.8 abgebildet, bestimmt werden.

Flugpläne, die Flughöhen unterhalb der Mindestwerte gemäß SECSI FRA Fluplanungsregelungen aufweisen, werden von IFPS zurückgewiesen.

Instrumentenflüge, die beabsichtigen, außerhalb des kontrollierten Luftraums zu operieren, müssen ihr Vorhaben bei der zuständigen Flugverkehrsdienststelle beantragen. Die Einreichung des Flugplans muss jedoch gemäß AIP Österreich ENR 6.8 und AIP Slowenien ENR 6.8 erfolgen.

11.3.4. Verwendung von geographischen Koordinaten im Feld 15

Unveröffentlichte Punkte, die durch geographische Koordinaten definiert sind, dürfen generell nur entlang des direkten Flugweges zwischen zwei FRA-relevanten Punkten (E/X/I/A/D) eingefügt werden, um Änderungen von Höhe und Geschwindigkeit anzuzeigen.

11.3.5. Überflugsverkehr

Als Überflugsverkehr gelten alle Flüge, deren Abflug- und Zielflugplatz sich außerhalb des SECSI FRA befinden.

Überflugsverkehr darf direkt von einem FRA Einflugspunkt (E) zu einem beliebigen FRA Ausflugspunkt (X) oder über verlautebarte oder nicht verlautebarte FRA Zwischenwegpunkte (I), wie in den AIPs der an SECSI FRA und RAD beteiligten Staaten, geplant werden.

Zusätzliche zulässige vertikale Übergänge von oder zu SECSI FRA für jenen Flugverkehr, der von den Flugplätzen in der unmittelbaren Nähe der Grenze des SECSI FRA abfliegt oder anfliegt, sind in ENR 1.10 von AIP Albanien, AIP Kroatien, AIP Nordmazedonien und AIP Serbien/Montenegro beschrieben.

11.3.6. Zugang zum FRA für abfliegenden Flugverkehr

Als abfliegender Flugverkehr gelten alle Flüge, deren Abflugplatz sich innerhalb der lateralen Grenzen von SECSI FRA befindet.

Abhängig vom Flugplatz gibt es verschiedene Voraussetzungen zur Aufgabe von Flugplänen für abfliegenden Flugverkehr. Flugpläne im FRA müssen begonnen werden bei:

- einem FRA Abflugverbindungspunkt (D), oder
- einem speziellen FRA Zwischenwegpunkt (I), der mit dem Flugplatz nach den Regeln des RAD verbunden ist, oder

When determining the LAL based upon ENR 6.8, the attainable navigational accuracy for the specific segment shall be taken into account, having due regard to the navigational facilities available on the ground and on board of the aircraft. LAL calculation ensures that there is no obstacle inducing a higher LAL value within 3 NM outside the respective LAL polygon. The lower limits of DCT segments published in RAD Appendix 4 (En-route DCTs) without explicit levels (MEA - Minimum En-route Altitude) shall equal to the LAL as derived from AIP Austria ENR 6.8 and AIP Slovenia ENR 6.8.

Flight plan filing according SECSI FRA flight planning rules below these minima will cause a reject message by IFPS.

Instrument flights intending to operate outside controlled airspace shall state this request to the respective ATS unit. Nevertheless, flight plan filing shall be in accordance with AIP Austria ENR 6.8 and AIP Slovenia ENR 6.8.

11.3.4. Use of geographical coordinates in Field 15

Unpublished points defined by geographical coordinates shall in general only be inserted along the direct trajectory between two FRA relevant points (E/X/I/A/D) to indicate changes of level and speed.

11.3.5. Overflying traffic

Overflying traffic are all flights whose aerodromes of departure and destination are located outside SECSI FRA.

Overflying traffic may be planned directly from any FRA Horizontal Entry Point (E) to any FRA Horizontal Exit Point (X) and via published and unpublished FRA Intermediate Points (I) as specified in the AIPs of the States involved in SECSI FRA and RAD.

Additional allowed vertical transitions to or from SECSI FRA for traffic departing or arriving from the aerodromes in the close proximity of SECSI FRA border are described in ENR 1.10 of AIP Albania, AIP Croatia, AIP North Macedonia and AIP Serbia/Montenegro.

11.3.6. Access to FRA for departing traffic

Departing traffic are flights whose departure aerodrome is located inside the lateral limits of SECSI FRA.

Depending on the aerodrome, there are different requirements on flight planning for departing traffic. FRA flight plan filing shall be started from:

- a FRA Departure Connecting Point (D) or;
- a specific FRA Intermediate Point (I) linked to an aerodrome according to RAD or;

- einem beliebigen FRA relevanten Punkt innerhalb einer erforderlichen Entfernung vom Flugplatz, wenn keine SID verfügbar und kein entsprechender Verbindungspunkt gemäß RAD vorgeschrieben ist.

11.3.7. Zugang zum FRA für anfliegenden Flugverkehr

Als anfliegender Flugverkehr gelten alle Flüge, deren Zielflugplatz sich innerhalb des SECSI FRA befindet.

Abhängig vom Flugplatz gibt es verschiedene Voraussetzungen zur Aufgabe von Flugplänen für anfliegenden Flugverkehr. Flugpläne im FRA müssen enden bei:

- einem FRA Anflugverbindungspunkt (A), oder
- einem speziellen FRA Zwischenwegpunkt (I), der mit dem Zielflugplatz nach den Regeln des RAD verbunden ist, oder
- einem beliebigen FRA relevanten Punkt innerhalb einer erforderlichen Entfernung vom Flugplatz, wenn keine STAR verfügbar ist und kein entsprechender Verbindungspunkt gemäß RAD vorgeschrieben ist.

12. FLUGPLANFORMULAR ÖSTERREICH

Siehe folgende Seite.

- if no SID is available or there is no requirement for a connecting point, any FRA relevant point within a required distance from the aerodrome, according to RAD, can be used.

11.3.7. Access to FRA for arriving traffic

Arriving traffic are flights whose aerodrome of destination is located inside the lateral limits of SECSI FRA.

Depending on the aerodrome, there are different requirements on flight planning for arriving traffic. FRA flight plan filing shall be finished:

- at a FRA Arrival Connecting Point (A) or;
- at a specific FRA Intermediate Point (I) linked to an aerodrome according to RAD or;
- if no STAR is available or there is no requirement for a connecting point, at any FRA relevant Point within a required distance from the aerodrome, according to RAD, can be used.

12. FLIGHT PLAN FORM AUSTRIA

See following page.

© Austro Control GmbH

13. ANWEISUNGEN ZUM AUSFÜLLEN DES FLUGPLAN-FORMBLATTS

13.1. Das im Folgenden beschriebene Format und die Art, wie die Daten einzusetzen sind, ist genau einzuhalten:

- Die Daten sind beginnend bei der ersten freien Stelle des jeweiligen Feldes einzusetzen. Nicht benützte Felder bzw. Stellen eines Feldes sind freizulassen.
- Alle Zeitangaben haben 4-stellig in UTC zu erfolgen.
- Voraussichtlich vergangene Flugzeiten (EET, TOTAL EET) sind 4-stellig (Stunden und Minuten) anzugeben.
- Unter "EMPFÄNGER" kann der Flugplanaufgeber im grauen Bereich vor FELD 3 zusätzlich gewünschte AMHS Adressen angeben (z.B. Büro der Fluglinie am Zielflugplatz).
- Unter der Bezeichnung "Flugplatz" werden auch andere Abflug- bzw. Landeplätze, die nicht Flugplatz sind, die jedoch von bestimmten Luftfahrzeugarten (z.B. Hubschrauber, Freiballone) verwendet werden, verstanden.
- Die FELDER 7-19 sind entsprechend den internationalen Vorschriften (ICAO DOC 4444 und EUROCONTROL NMOC Handbuch, Teil IFPS), ergänzt durch die von den einzelnen Staaten verlautbarten Vorschriften auszufüllen.
- Unter "Eingereicht von" ist der Name der Dienststelle, Firma oder der Person, die den Flugplan eingereicht hat, einzutragen. Bei persönlicher Flugplanabgabe ist das Flugplanformular vom Einreichenden (verantwortliche/r Pilot/in oder befugte Vertretung) zu unterschreiben.
- Unter "Erreichbar bis EOBT" kann eine Telefonnummer angegeben werden, um die Kontaktaufnahme zu erleichtern.
- Wird das Feld "Erbitte Beratung über FAX" angekreuzt, verschickt AIS/ARO Wien eine schriftliche Flugberatung (PIB) an die gewünschte FAX Nummer.

13.2. FELD 7: LUFTFAHRZEUGKENNUNG

13.2.1. Einzusetzen ist eine der folgenden, aus höchstens 7 alphanumerischen Zeichen bestehenden Luftfahrzeugkennungen, ohne Bindestriche oder Symbole:

13. INSTRUCTIONS FOR THE COMPLETION OF THE FLIGHT PLAN FORM

13.1. Adhere closely to the prescribed formats and manner of specifying data:

- Commence inserting data in the first space provided. Where excess space is available, leave unused spaces blank.
- Insert all clock times in 4 figures UTC.
- Insert all estimated elapsed times (EET, TOTAL EET) in 4 figures (hours and minutes).
- The shaded area under "ADDRESSES" preceding ITEM 3 may be used by the flight plan originator to indicate additionally requested AMHS addresses (e.g. airline office at the airport).
- The term "aerodrome" where used in the flight plan is intended to cover also sites other than aerodromes which may be used by certain types of aircraft (e.g. helicopters or manned free balloons).
- Complete ITEMS 7 to 19 according to international regulations (ICAO DOC 4444 and EUROCONTROL NMOC HANDBOOK, part IFPS), supplemented by the regulations published by individual states.
- Enter the name of the office, company or person who submitted the flight plan under "FILED BY". If the flight plan is submitted in person, the flight plan form must be signed by the submitter (pilot in command or authorized representative).
- A phone number can be entered under "CONTACT UNTIL EOBT" to make it easier to get in touch.
- If the box "REQUEST BRIEFING VIA FAX" is ticked, AIS/ARO Wien will send a written pre-flight information briefing to the desired FAX number.

13.2. ITEM 7: AIRCRAFT IDENTIFICATION

13.2.1. Insert one of the following aircraft identifications, not exceeding 7 alphanumeric characters and without hyphens or symbols:

- a) das Staatszugehörigkeits- oder multinationales Betreiber-Kennzeichen und Eintragungszeichen (z.B. OELAC, OE9435, 4XBCD), wenn
 - das verwendete Funktelefonierufzeichen allein aus dieser Kennung besteht (z.B. OELAC), oder diesem die ICAO Funkbezeichnung des Luftfahrzeughalters vorangesetzt wird (z.B. AUSTRIAN OELAC), oder
 - das Luftfahrzeug keine Funkausrüstung hat.
- b) die ICAO-Kennung des Luftfahrzeughalters, gefolgt von der Flugkennung (z.B. AUA802, KLM511, DLH213); In diesem Fall ist das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen im FELD 18 unter "REG/..." anzugeben.
- c) Coderufzeichen, für militärische Luftfahrzeuge oder bei Such- und/oder Rettungseinsätzen (z.B. VIPER1, SAREX2, RESCUE3); In diesem Fall ist das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen im FELD 18 unter "REG/..." anzugeben.

Anmerkung: Bei mehr als 7 Stellen sind die ersten 7 Stellen einzutragen. Weiters ist das komplette Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen im FELD 18 unter "REG/..." anzugeben.

13.2.2. Bei Formationsflügen ist die Luftfahrzeugkennung des führenden Luftfahrzeuges anzugeben. Im FELD 18 sind nach "REG/..." sämtliche Kennzeichen durch ein Leerzeichen getrennt anzugeben.

13.3. FELD 8a: FLUGREGELN

- 13.3.1. Einzusetzen ist einer der folgenden Buchstaben:
- I für Flüge, die zur Gänze nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden
 - V für Flüge, die zur Gänze nach Sichtflugregeln durchgeführt werden
 - Y für Flüge mit Flugregelwechsel, die nach Instrumentenflugregeln begonnen werden
 - Z für Flüge mit Flugregelwechsel, die nach Sichtflugregeln begonnen werden

13.4. FELD 8b: ART DES FLUGES

- 13.4.1. Einzusetzen ist einer der folgenden Buchstaben:
- G bei Flügen der Allgemeinen Zivilluftfahrt
 - M bei Militärflügen
 - Anmerkung:* "M" ist ebenfalls bei Flugbetrieb durch Zollbehörden oder Polizei einzutragen.
 - N bei Flügen im Bedarfsluftverkehr
 - S bei Flügen im Fluglinienverkehr
 - X keine der o.a. Kategorien
 - Anmerkung:* Bei Verwendung von "X" sind im FELD 18 unter "RMK/..." nähere Angaben zum Flugvorhaben zu machen.

- a) the nationality or common mark and registration mark (e.g. OELAC, OE9435, 4XBCD, when:
 - in radiotelephony the call sign to be used by the aircraft will consist of this identification alone (e.g. OELAC), or preceded by the ICAO telephony designator for the aircraft operating agency (e.g. AUSTRIAN OELAC), or
 - the aircraft is not equipped with radio.
- b) the ICAO designator for the aircraft operator followed by the flight identification (e.g. AUA802, KLM511, DLH213); in this case the nationality or common mark and registration mark shall be inserted in ITEM 18, preceded by "REG/..."
- c) Coded call signs, for military aircraft or when performing search and rescue missions (e.g. VIPER1, SAREX2, RESCUE3); in this case the nationality or common mark and registration mark shall be inserted in ITEM 18 preceded by "REG/..."

Remark: If more than 7 characters the first 7 characters are to be inserted. Furthermore the complete nationality or common mark and registration mark shall be inserted in ITEM 18, preceded by "REG/,,,".

13.2.2. For formation flights the aircraft identification of the formation leader shall be inserted. All aircraft identifications shall be inserted in ITEM 18, separated by a space and preceded by "REG/..."

13.3. ITEM 8a: FLIGHT RULES

- 13.3.1. Insert one of the following letters:
- I if it is intended that the entire flight will be operated under the IFR
 - V if it is intended that the entire flight will be operated under the VFR
 - Y if the flight initially will be operated under the IFR, followed by one or more subsequent changes of flight rules
 - Z if the flight initially will be operated under the VFR, followed by one or more subsequent changes of flight rules

13.4. ITEM 8b: TYPE OF FLIGHT

- 13.4.1. Insert one of the following letters:
- G if general aviation
 - M if military
 - Remark:* Operators of customs or police aircraft shall also insert the letter M.
 - N if non-scheduled air transport operation
 - S if scheduled air service
 - X if other than any of the defined categories above
 - Remark:* If the letter X is used, further details concerning the planned flight shall be indicated in ITEM 18 of the flight plan, preceded by "RMK/..."

13.5. FELD 9a und 9b: ANZAHL DER LUFTFAHRZEUGE und LUFTFAHRZEUGTYPE

13.5.1. Die Anzahl der Luftfahrzeuge ist nur einzusetzen, wenn es sich um mehr als ein Luftfahrzeug handelt.

13.5.2. Für die Luftfahrzeugtype ist eine der folgenden Varianten einzusetzen:

- die entsprechende Typenbezeichnung gemäß ICAO DOC 8643 AIRCRAFT TYPE DESIGNATORS
- "ZZZZ", wenn keine ICAO Typenbezeichnung festgelegt wurde oder bei Formationsflügen mit Luftfahrzeugen verschiedener Typen; zusätzlich ist in FELD 18 unter "TYP/..." die (Anzahl und) Type/n des/der Luftfahrzeuge/s anzugeben.
- Für bestimmte Luftfahrzeugarten sind folgende Bezeichnungen zu verwenden:
BALL bemannter Freiballon
GLID Segelflugzeug
SHIP Luftschiff
GYRO Mikro-/Ultraleichttragschrauber
ULAC Mikro-/Ultraleichtflugzeug
UHEL Mikro-/Ultraleichthelikopter

13.6. FELD 9c: KATEGORIE FÜR WIRBELSCHLEPPENBILDUNG

13.6.1. Die Luftfahrzeugtypen werden nach ihrer höchstzulässigen Abflugmasse in 4 Kategorien mit zugehörigen Kennbuchstaben eingeteilt, und zwar:

- SUPER (J) - Luftfahrzeuge die als SUPER (J) in der aktuell gültigen Fassung des ICAO Doc 8643 „Aircraft Type Designators“ angeführt sind;
- HEAVY (H) - 136 000 KG oder mehr, ausgenommen die als SUPER (J) eingestufteten Luftfahrzeugmuster;
- MEDIUM (M) - weniger als 136 000 KG, jedoch mehr als 7000 KG;
- LIGHT (L) - 7000 KG oder weniger.

13.6.2. Der Kennbuchstabe für die Wirbelschleppenkategorie ist durch Schrägstrich getrennt nach der Luftfahrzeugtypenkennung einzutragen.

13.7. FELD 10: AUSRÜSTUNG UND FÄHIGKEITEN

13.7.1. Einzusetzen sind Angaben zur betriebsbereiten Funk-, Navigations- und Überwachungsausrüstung sowie deren Nutzbarkeit. Die Angaben zur Überwachungsausrüstung sind nach einem Schrägstrich einzutragen, z.B.: VOF/A, SDE2FGHIJ5M1RWXYZ/B1D1G1L.

13.7.1.1. Die Fähigkeiten umfassen folgende Elemente:

- Vorhandensein einschlägiger betriebstüchtiger Ausrüstung an Bord des Luftfahrzeugs,
- Ausrüstung und Fähigkeiten entsprechend den Qualifikationen der Flugbesatzung und
- gegebenenfalls Genehmigung der zuständigen Behörde.

13.5. ITEM 9a and 9b: NUMBER OF AIRCRAFT and TYPE OF AIRCRAFT

13.5.1. Insert the number of aircraft, if more than one.

13.5.2. To indicate aircraft type, insert one of the following:

- the appropriate designator as specified in ICAO DOC 8643 AIRCRAFT TYPE DESIGNATORS
- "ZZZZ" if no such designator has been assigned, or in case of formation flights comprising more than one type: additionally the (numbers and) type(s) of aircraft shall be inserted in ITEM 18 preceded by "TYP/..."
- For certain aircraft types, the following special identifications shall be used:
BALL Manned free balloon
GLID Glider
SHIP Airship
GYRO Micro-/ultralight autogyro
ULAC Micro-/ultralight aircraft
UHEL Micro-/ultralight helicopters

13.6. ITEM 9c: WAKE TURBULENCE CATEGORY

13.6.1. Aircraft types are divided into four categories with corresponding indicators according to their maximum certificated take-off mass. The categories are:

- SUPER (J) - aircraft types listed as such in ICAO Doc 8643 "Aircraft Type Designators", latest edition;
- HEAVY (H) - all aircraft types of 136 000 KG or more, with the exception of aircraft types classified as SUPER (J);
- MEDIUM (M) - aircraft types of less than 136 000 KG but more than 7 000 KG; and
- LIGHT (L) - aircraft types of 7 000 KG or less.

13.6.2. The indicator for the wake turbulence category shall be inserted after the aircraft type designator, separated by an oblique stroke.

13.7. ITEM 10: EQUIPMENT AND CAPABILITIES

13.7.1. Insert information on relevant serviceable communication, navigation and surveillance equipment on board of the aircraft and their capabilities. Information on surveillance equipment shall be inserted after an oblique stroke, e.g.: VOF/A, SDE2FGHIJ5M1RWXYZ/B1D1G1L.

13.7.1.1. The capabilities comprise the following elements:

- presence of relevant serviceable equipment on board the aircraft,
- equipment and capabilities commensurate with flight crew qualifications and
- where applicable, authorisation from the appropriate authority.

13.7.2. FELD 10a: FUNKKOMMUNIKATION, NAVIGATION UND ANFLUGHILFEN - AUSRÜSTUNG UND FÄHIGKEITEN (max. 64 Stellen)

13.7.2.1. Einzusetzen ist:

- N wenn die Funk- und Navigationsausrüstung (COM, NAV, APCH) für die zu fliegende Strecke nicht vorhanden oder nicht betriebsbereit ist

oder

- S wenn die Standard-COM/NAV/Anflughilfe-Ausrüstung für die zu fliegende Strecke mitgeführt wird und betriebs-tüchtig ist.

Anmerkung: Die Standardausrüstung umfasst in Österreich ILS (L), VOR (O) und VHF RTF (V).

und/oder

- einer oder mehrere der in 13.7.2.2. angeführten Deskriptoren entsprechend der betriebs-tüchtigen COM/NAV/Anflughilfe-Ausrüstung und den verfügbaren Fähigkeiten.

13.7.2.2. Deskriptoren für COM/NAV/Anflughilfe-Ausrüstung:

- A GBAS (Ground Based Augmentation System) Landing System
- B LPV (APV with SBAS) - Localizer Performance approach with Vertical guidance (Approach Procedure with Vertical guidance with Satellite Based Augmentation System)
- C LORAN C - Long Range Navigation C
- D DME - Distance Measuring Equipment

(ACARS - Aircraft Communications Addressing and Reporting System)

- E1 FMC WPR ACARS - Flight Management Computer Waypoint Reporting ACARS
- E2 D-FIS ACARS - Datalink Flight Information ACARS
- E3 PDC ACARS - Pre-Departure Clearance ACARS
- F ADF - Automatic Direction Finder
- G GNSS - Global Navigation Satellite System
Sofern der Flug oder ein Teil des Fluges nach IFR durchgeführt wird, sind GNSS Empfänger angesprochen, die den Anforderungen des ICAO Annex 10 Vol 1 entsprechen. Bei Verwendung von "G" kann eine Beschreibung von erweiterten GNSS Fähigkeiten durch einen Abstand getrennt im FELD 18 unter "NAV/..." erfolgen, (z.B. NAV/GBAS SBAS).
- H HF RTF - High Frequency Radio Telephony
- I Trägheitsnavigation (Inertial Navigation)

13.7.2. ITEM 10a: RADIO COMMUNICATION, NAVIGATION AND APPROACH AID EQUIPMENT AND CAPABILITIES (max. 64 characters)

13.7.2.1. Insert:

- N if no COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable;

or

- S if standard COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried and serviceable.

Remark: In Austria standard equipment is considered to be ILS (L), VOR (O) and VHF RTF (V).

and/or

- one or more of the descriptors given in 13.7.2.2. to indicate the serviceable COM/NAV/approach aid equipment and capabilities available:

13.7.2.2. Descriptors for COM/NAV/Approach aid-Equipment:

- A GBAS (Ground Based Augmentation System) Landing System
- B LPV (APV with SBAS) - Localizer Performance approach with Vertical guidance (Approach Procedure with Vertical guidance with Satellite Based Augmentation System)
- C LORAN C - Long Range Navigation C
- D DME - Distance Measuring Equipment

(ACARS - Aircraft Communications Addressing and Reporting System)

- E1 FMC WPR ACARS - Flight Management Computer Waypoint Reporting ACARS
- E2 D-FIS ACARS - Datalink Flight Information ACARS
- E3 PDC ACARS - Pre-Departure Clearance ACARS
- F ADF - Automatic Direction Finder
- G GNSS - Global Navigation Satellite System
If any portion of the flight is planned to be conducted under IFR, it refers to GNSS receivers that comply with the requirements of ICAO Annex 10 Vol 1.
If the letter "G" is used, the types of external GNSS augmentation, if any, are specified in ITEM 18 preceded by "NAV/..." and separated by a space (e.g. NAV/GBAS SBAS).
- H HF RTF - High Frequency Radio Telephony
- I Inertial Navigation

(CPDLC - Controller Pilot Data Link Communication)

- J1 CPDLC ATN VDL Mode 2 - CPDLC Aeronautical Telecommunication Network VHF Digital Link Mode 2
- J2 CPDLC FANS 1/A HF DL - CPDLC Future Air Navigation System 1/A High Frequency Data Link
- J3 CPDLC FANS 1/A VDL Mode A - CPDLC Future Air Navigation System 1/A VHF Digital Link Mode A
- J4 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2 - CPDLC Future Air Navigation System 1/A VHF Digital Link Mode 2
- J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT) - CPDLC Future Air Navigation System 1/A Satellite Communication via INMARSAT satellite network
- J6 CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT) - CPDLC Future Air Navigation System 1/A Satellite Communication via MTSAT satellite network
- J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (IRIDIUM) - CPDLC Future Air Navigation System 1/A Satellite Communication via IRIDIUM satellite network
- K MLS - Microwave Landing System
- L ILS - Instrument Landing System
- M1 ATC SATVOICE (INMARSAT) - Air Traffic Control Radio Telephony Satellite Communication via INMARSAT satellite network
- M2 ATC SATVOICE (MTSAT) - Air Traffic Control Radio Telephony Satellite Communication via MTSAT satellite network
- M3 ATC SATVOICE (IRIDIUM) - Air Traffic Control Radio Telephony Satellite Communication via IRIDIUM satellite network
- O VOR - VHF Drehfunkfeuer
- P1 CPDLC RCP 400
- P2 CPDLC RCP 240
- P3 SATVOICE RCP 400
- P4-P9 Reserviert für RCP
- R zugelassen für PBN (Performance Based Navigation)
Bei Verwendung von "R" hat eine genaue Beschreibung der PBN Fähigkeiten im FELD 18 unter "PBN/..." zu erfolgen
Anmerkung: Die Ausrüstung für PBN ist für IFR Flüge in Europa verpflichtend. Ausgenommen sind Staatsluftfahrzeuge. Bei Fehlen von "R" ist ergänzend im FELD 18 "NAV/RNAVX" bzw. - falls zutreffend - "NAV/RNAV INOP" und zusätzlich im FELD 10a "Z" einzutragen.
- T TACAN - Tactical Air Navigation System
- U UHF RTF - Ultra High Frequency Radio Telephony
- V VHF RTF - Very High Frequency Radio Telephony
- W RVSM - zugelassen für Reduced Vertical Separation Minima
- X MNPS - zugelassen für Minimum Navigation Performance Specifications
- Y VHF RTF mit 8.33 kHz Kanalabstand
- Z sonstige mitgeführte Ausrüstung oder sonstige Fähigkeiten.
Bei Verwendung von "Z" sind weitere Angaben im FELD 18 unter der jeweils zutreffenden Abkürzung "COM/...", "DAT/..." oder "NAV/..." zu ergänzen.

(CPDLC - Controller Pilot Data Link Communication)

- J1 CPDLC ATN VDL Mode 2 - CPDLC Aeronautical Telecommunication Network VHF Digital Link Mode 2J
- J2 CPDLC FANS 1/A HF DL - CPDLC Future Air Navigation System 1/A High Frequency Data Link
- J3 CPDLC FANS 1/A VDL Mode A - CPDLC Future Air Navigation System 1/A VHF Digital Link Mode A
- J4 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2 - CPDLC Future Air Navigation System 1/A VHF Digital Link Mode 2
- J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT) - CPDLC Future Air Navigation System 1/A Satellite Communication via INMARSAT satellite network
- J6 CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT) - CPDLC Future Air Navigation System 1/A Satellite Communication via MTSAT satellite network
- J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (IRIDIUM) - CPDLC Future Air Navigation System 1/A Satellite Communication via IRIDIUM satellite network
- K MLS - Microwave Landing System
- L ILS - Instrument Landing System
- M1 ATC SATVOICE (INMARSAT) - Air Traffic Control Radio Telephony Satellite Communication via INMARSAT satellite network
- M2 ATC SATVOICE (MTSAT) - Air Traffic Control Radio Telephony Satellite Communication via MTSAT satellite network
- M3 ATC SATVOICE (IRIDIUM) - Air Traffic Control Radio Telephony Satellite Communication via IRIDIUM satellite network
- O VOR - VHF Omnidirectional Radio Range
- P1 CPDLC RCP 400
- P2 CPDLC RCP 240
- P3 SATVOICE RCP 400
- P4-P9 reserved for RCP
- R PBN (Performance Based Navigation) approved
If the letter "R" is used, the PBN levels that can be met shall be specified in ITEM 18, preceded by "PBN/...".
Remark: PBN equipment is mandatory for IFR flights in Europe. Only state aircraft are exempted. If "R" is missing "NAV/RNAVX" or - if applicable - "NAV/RNAV INOP" shall be inserted in ITEM 18, and additionally "Z" shall be inserted in ITEM 10a.
- T TACAN - Tactical Air Navigation System
- U UHF RTF - Ultra High Frequency Radio Telephony
- V VHF RTF - Very High Frequency Radio Telephony
- W RVSM - Reduced Vertical Separation Minima approved
- X MNPS - Minimum Navigation Performance Specifications approved
- Y VHF RTF with 8.33 kHz channel spacing capability
- Z other equipment carried or other capabilities
If the letter "Z" is used, specify in ITEM 18 the other equipment carried or other capabilities, preceded by "COM/...", "NAV/..." and/or "DAT/...", as appropriate.

Anmerkung: Alle alphanumerischen Zeichen, die nicht in 13.7.2. angegeben sind, sind reserviert.

13.7.3. FELD 10b: AUSRÜSTUNG UND FÄHIGKEITEN FÜR DIE ÜBERWACHUNG (max. 20 Stellen)

13.7.3.1. Einzusetzen ist einer der folgenden Codes:

- N wenn keine Überwachungs-ausrüstung für die zu fliegende Strecke mitgeführt wird oder die Ausrüstung nicht betriebs-tüchtig ist; oder:
- einer oder mehrere der Deskriptoren in 13.7.3.2. Codes zur Beschreibung der betriebs-tüchtigen Überwachungs-ausrüstung und/oder -fähigkeiten an Bord:

13.7.3.2. Deskriptoren für Überwachungs-ausrüstung:

(Transponder Modus A und C)

- A Transponder Modus A (4 Ziffern - 4096 Codes)
- C Transponder Modus A (4 Ziffern - 4096 Codes) und Modus C

(Transponder Modus S)

- E Transponder Modus S, inklusive Fähigkeit für Luftfahr-zeugkennung, Druckhöhen und erweiterter Squitter (ADS-B) Fähigkeit
- H Transponder Modus S, inklusive Fähigkeit für Luftfahr-zeugkennung, Druckhöhen und verbesserter Sur-veillance Fähigkeit
- I Transponder Modus S, inklusive Fähigkeit für Luftfahr-zeugkennung, aber ohne Druckhöhenfähigkeit
- L Transponder Modus S, inklusive Fähigkeit für Luftfahr-zeugkennung, Druckhöhen, erweiterter Squitter (ADS-B) Fähigkeit und verbesserter Surveillance Fähigkeit
- P Transponder Modus S, inklusive Druckhöhenfähigkeit, aber ohne Fähigkeit für Luftfahrzeugkennung
- S Transponder Modus S, inklusive Fähigkeit für Luftfahr-zeugkennung und Druckhöhenfähigkeit
- X Transponder Modus S, weder mit Luftfahrzeugken-nungs-, noch der Druckhöhenfähigkeit

(ADS-B - Automatic Dependent Surveillance-Broadcast)

- B1 ADS-B mit festgelegter Sendefähigkeit von 1090 MHz ADS-B ("Out")
- B2 ADS-B mit festgelegter Sende- und Empfangsfähigkeit von 1090 MHz ADS-B ("Out" und "In")
- U1 ADS-B-Sendefähigkeit ("Out") mittels UAT (Universal Access Transceiver)
- U2 ADS-B-Sende- und Empfangsfähigkeit ("Out" und "In") mittels UAT (Universal Access Transceiver)
- V1 ADS-B-Sendefähigkeit ("Out") mittels VDL (VHF Digi-tal Link) Mode 4
- V2 ADS-B-Sende- und Empfangsfähigkeit ("Out" und "In") mittels VDL (VHF Digital Link) Mode 4

(ADS-C - Automatic Dependent Surveillance - Contract)

- D1 ADS-C with FANS (Future Air Navigation System) 1/A Fähigkeiten
- G1 ADS-C with ATN (Aeronautical Telecommunication Network) Fähigkeiten

Anmerkung: Zusätzliche Surveillance Ausrüstung ist im FELD 18 unter "SUR/..." anzugeben.

Remark: Any alphanumeric characters not indicated above are reserved.

13.7.3. ITEM 10b: SURVEILLANCE EQUIPMENT AND CAPABILITIES (max 20 characters)

13.7.3.1. Insert one of the following descriptors:

- N if no surveillance equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable; or:
- one or more of the following descriptors in 13.7.3.2. to describe the serviceable surveillance equipment and/or capabilities on board:

13.7.3.2. Descriptors for surveillance equipment:

(SSR Modes A and C)

- A Transponder Mode A (4 digits - 4096 codes)
- C Transponder Mode A (4 digits - 4096 codes) and Mode C

(SSR Mode S)

- E Transponder Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and extended squitter (ADS-B) capa-bility
- H Transponder Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and enhanced surveillance capability
- I Transponder Mode S, including aircraft identification, but no pressure-altitude capability
- L Transponder Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude, extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability
- P Transponder Mode S, including pressure-altitude, but no aircraft identification capability
- S Transponder Mode S, including both aircraft identifica-tion and pressure-altitude capability
- X Transponder Mode S with neither aircraft identification nor pressure-altitude capability

(ADS-B - Automatic Dependent Surveillance-Broadcast)

- B1 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B "out" capabil-ity
- B2 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B "out" and "in" capability
- U1 ADS-B "out" capability using UAT (Universal Access Transceiver)
- U2 ADS-B "out" and "in" capability using UAT (Universal Access Transceiver)
- V1 ADS-B "out" capability using VDL (VHF Digital Link) Mode 4
- V2 ADS-B "out" and "in" capability using VDL (VHF Digital Link) Mode 4

(ADS-C - Automatic Dependent Surveillance - Contract)

- D1 ADS-C with FANS (Future Air Navigation System) 1/A capabilities
- G1 ADS-C with ATN (Aeronautical Telecommunication Network) capabilities

Remark: Additional surveillance equipment should be listed in ITEM 18 following the indicator "SUR/..."

13.8. FELD 13a: ABFLUGPLATZ

13.8.1. Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die 4-buchstabige ICAO Ortskennung des Abflugplatzes laut ICAO DOC 7910 LOCATION INDICATORS

oder wenn keine Ortskennung zugewiesen wurde:

- "ZZZZ" und folgende Angaben in Feld 18 beginnend mit Kenngruppe „DEP“:
- Bezeichnung und Ort des Abflugplatzes oder
- der erste Streckenpunkt oder ein Markierungsfunkfeuer, wenn das Luftfahrzeug nicht von einem Flugplatz gestartet ist
- oder, sofern der Flugplan von einem Luftfahrzeug im Flug aufgegeben wurde:
"AFIL" und in Feld 18 beginnend mit Kenngruppe „DEP“ die 4-stellige ICAO-Ortskennung der ATS-Stelle, von der die zusätzlichen Flugplandaten angefordert werden können.

13.9. FELD 13b: ZEIT

13.9.1. Einzusetzen ist:

- die voraussichtliche Abblockzeit (EOBT) bei einem vor dem Abflug aufgegebenen Flugplan

oder

- die aktuelle oder voraussichtliche Überflugzeit über dem Punkt der Strecke, von dem ab der Flugplan gelten soll, bei einem während des Fluges von einem Luftfahrzeug aufgegebenen Flugplan.

Anmerkung: "EOBT" ist bei IFR Flügen der voraussichtliche Zeitpunkt, zu welchem das Luftfahrzeug die mit dem Abflug in Verbindung stehenden Bewegungen beginnen wird (z.B. taxi, push-back). Bei VFR Flügen ist es der voraussichtliche Zeitpunkt, zu welchem das Luftfahrzeug abheben wird.

13.10. FELD 15a: REISEGESCHWINDIGKEIT

13.10.1. Einzusetzen ist für den ersten Streckenabschnitt oder für die gesamte Flugstrecke die wahre Eigengeschwindigkeit (TAS) in einer der folgenden Varianten:

- in Knoten, ausgedrückt durch "N", gefolgt von 4 Ziffern (z.B. N0485);
- in Stundenkilometern, ausgedrückt durch "K", gefolgt von 4 Ziffern (z.B. K0830);
- als Mach-Zahl in Hundertstel (nächstes Hundertstel), ausgedrückt durch "M", gefolgt von 3 Ziffern, sofern dies von der zuständigen ATS Behörde vorgeschrieben ist (z.B. M082);

13.8. ITEM 13a: DEPARTURE AERODROME

13.8.1. Insert one of the following:

- the ICAO four-letter location indicator of the departure aerodrome as specified in DOC 7910 LOCATION INDICATORS

or if no location indicator has been assigned:

- "ZZZZ" and specify in item 18 preceded by "DEP/...":
 - name and location of the aerodrome; or
 - the first point of the route or the marker radio beacon, if the aircraft has not departed from an aerodrome;

- or, if the flight plan is received from an aircraft in flight: "AFIL", and specify, in item 18, the ICAO 4-letter indicator of the location of the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, preceded by DEP/.

13.9. ITEM 13b: TIME

13.9.1. Insert:

- the estimated off-block time (EOBT) for a flight plan submitted before departure

or

- the actual or estimated time over the first point of the route to which the flight plan applies, for a flight plan received from an aircraft in flight.

Remark: For IFR flights the EOBT marks the estimated point in time at which a movement correlating to the departure is planned to commence (e.g. taxi, push-back). For VFR flights it is the estimated point in time at which the aircraft is planned to be airborne.

13.10. ITEM 15a: CRUISING SPEED

13.10.1. Insert the true airspeed (TAS) for the first or the whole cruising portion of the flight, in terms of:

- Knots, expressed as "N" followed by 4 figures (e.g. N0485);
- Kilometers per hour, expressed as "K" followed by 4 figures (e.g. K0830);
- True Mach number, when so prescribed by the appropriate ATS authority, to the nearest hundredth of unit Mach, expressed as "M" followed by 3 figures (e.g. M082);

13.11. FELD 15b: FLUGHÖHE

13.11.1. Einzusetzen ist die geplante Reiseflughöhe für den ersten Streckenabschnitt oder für die gesamte Flugstrecke in einer der folgenden Varianten:

- als Flugfläche, ausgedrückt durch "F", gefolgt von 3 Ziffern (z.B. F085, F100);
- als Flugfläche in Standard-Meter, in Zehn-Meter- Einheiten, ausgedrückt durch "S", gefolgt von 4 Ziffern (z.B. S1130);
- als Flughöhe (Altitude) in Hundert-Fuß-Einheiten, ausgedrückt durch "A", gefolgt von 3 Ziffern (z.B. A045, A100);
- als Flughöhe (Altitude) in Zehn-Meter-Einheiten, ausgedrückt durch "M", gefolgt von 4 Ziffern (z.B. M0840);
- "VFR" bei unkontrollierten VFR Flügen

13.12. FELD 15c: FLUGSTRECKE (einschließlich Änderung der Geschwindigkeit, der Flughöhe und/oder der Flugregeln)

13.12.1. Die nachfolgend angeführten Eintragungen sind zu verwenden und durch Zwischenräume (Leerzeichen) zu trennen.

13.12.2. ATS Strecke (2 bis 7 Zeichen)

13.12.2.1. Für die Beschreibung der Flugstrecke entlang von ATS-Strecken gilt:

- Einzusetzen ist die für die Strecke oder Teil der Strecke festgelegte Kurzbezeichnung einschließlich, wo zweckmäßig, der Kurzbezeichnung der Standard-instrumentenan- bzw. -abflugstrecke.
- Bei der Streckenbeschreibung entlang von ATS-Strecken muss folgende Abfolge eingehalten werden:
 - ATS-Strecke - Markanter Punkt - ATS-Strecke - Markanter Punkt - usw. (z.B.: Z209 KUSAM Z119 RONAG)
- Bei Flügen mit Abflugplatz in der FIR Wien muss die Streckenbeschreibung auf eine der folgenden Arten begonnen werden:
 - mit einer veröffentlichten SID
Anmerkung: SIDs, die von der Verwendung im Flugplan ausgeschlossen sind, haben einen entsprechenden Eintrag im "Remarks"-Feld der SID-Beschreibung, da deren Freigabe im Ermessen von ATC liegt.
 - mit dem Endpunkt einer veröffentlichten SID
 - mit einem speziellen Punkt, der mit dem Flugplatz nach den Regeln des RAD Appendix 5 verbunden ist.
- Bei Flügen mit Zielflugplatz in der FIR Wien muss die Streckenbeschreibung auf eine der folgenden Arten beendet werden:
 - mit einer veröffentlichten STAR
 - mit einem speziellen Punkt, der mit dem Zielflugplatz nach den Regeln des RAD Appendix 5 verbunden ist.

13.11. ITEM 15b: CRUISING LEVEL

13.11.2. Insert the planned cruising level for the first or the whole portion of the route to be flown, in terms of:

- Flight level, expressed as "F" followed by 3 figures (e.g. F085; F330);
- Standard metric level in tens of meters, expressed as "S" followed by 4 figures (e.g. S1130);
- Altitude in hundreds of feet, expressed as "A" followed by 3 figures (e.g. A045; A100);
- Altitude in tens of meters, expressed as "M" followed by 4 figures (e.g. M0840);
- "VFR" for uncontrolled VFR flights

13.12. ITEM 15c: ROUTE (including changes of speed, level and/or flight rules)

13.12.1. The conventions indicated below shall be used and each sub-item separated by a space (blank).

13.12.2. ATS route (2 to 7 characters)

13.12.2.1. Route for flights along designated ATS routes:

- Insert the coded designator assigned to the route or route segment including, where appropriate, the coded designator assigned to the standard departure or arrival route.
- The route description along ATS routes shall be in accordance with the following sequence:
 - ATS-route - Significant point - ATS-route - Significant point - etc. (e.g.: Z209 KUSAM Z119 RONAG)
- For flights with departure aerodrome within FIR Wien the route description shall be commenced using one of the following:
 - a published SID
Remark: SIDs explicitly excluded from FPL filing are marked accordingly in the "remarks" area of the SID description, as its clearance is dependent on ATC discretion.
 - the final point of a published SID
 - a specific point linked to an aerodrome according to the RAD Appendix 5.
- For flights with aerodrome of destination within FIR Wien the route description shall be ended using one of the following:
 - a published STAR
 - a specific point linked to an aerodrome according to the RAD Appendix 5.

13.12.3. SECSI FRA Luftraum

13.12.3.1. Für die Beschreibung der Flugstrecke im SECSI FRA Luftraum gilt:

- a) "DCT" darf ausschließlich für die Streckenbeschreibung innerhalb des SECSI FRA-Luftraums (siehe ENR 2.2 und ENR 6.8) sowie in jenen Fällen, die im Route Availability Document (RAD) ausdrücklich angeführt sind, verwendet werden.
- b) Bei Flügen mit Abflugplatz in der FIR Wien muss die Streckenbeschreibung auf eine der folgenden Arten begonnen werden:
 - mit einem FRA Abflugverbindungspunkt (D)
 - mit einem speziellen FRA Zwischenwegpunkt (I), der mit dem Flugplatz nach den Regeln des RAD Appendix 5 verbunden ist
 - mit einem beliebigen FRA relevanten Punkt, wenn keine SID verfügbar ist und kein entsprechender FRA Zwischenwegpunkt im RAD Appendix 5 vorgeschrieben ist
- c) Bei Flügen mit Zielflugplatz in der FIR Wien muss die Streckenbeschreibung auf eine der folgenden Arten beendet werden:
 - mit einem FRA Anflugverbindungspunkt (A)
 - mit einem speziellen FRA Zwischenwegpunkt (I), der mit dem Zielflugplatz nach den Regeln des RAD Appendix 5 verbunden ist
 - mit einem beliebigen FRA relevanten Punkt, wenn keine STAR verfügbar ist und kein entsprechender FRA Zwischenwegpunkt im RAD Appendix 5 vorgeschrieben ist

13.12.4. Angabe eines markanten Punkts (2 bis 11 Zeichen)

13.12.4.1. Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- a) die für den markanten Punkt festgelegte 2 bis 5-buchstabige Bezeichnung bzw. Kennung (z.B. ZW, INN, OSPEN)

oder

- b) wenn keine Bezeichnung (bzw. Kennung) festgelegt wurde, erfolgt die Angabe auf eine der folgenden Arten:
 - in vollen Graden (7 Zeichen)
2 Ziffern für die geographische Breite in Graden, gefolgt von "N" (Nord) oder "S" (Süd), gefolgt von 3 Ziffern für die geographische Länge in Graden, gefolgt von "E" (Ost) oder "W" (West). Zur Vervollständigung der Datengruppe sind gegebenenfalls jeweils die ersten Stellen mit Nullen aufzufüllen; z.B. 46N078W, 08N005W.
 - in Graden und Minuten (11 Zeichen)
4 Ziffern für die geographische Breite in Graden und Minuten, gefolgt von "N" (Nord) oder "S" (Süd), gefolgt von 5 Ziffern für die geographische Länge in Graden und Minuten, gefolgt von "E" (Ost) oder "W" (West). Zur Vervollständigung der Datengruppe sind gegebenenfalls jeweils die ersten Stellen mit Nullen aufzufüllen (z.B. 4620N07805W, 0820N00531W).

13.12.3. SECSI FRA airspace

13.12.3.1. Route for flights in SECSI FRA airspace:

- a) "DCT" shall only be used for route descriptions within SECSI FRA airspace (see ENR 2.2 and ENR 6.8) and in those cases explicitly listed in the Route Availability Document (RAD).
- b) For flights with departure aerodrome within FIR Wien the route description shall begin using one of the following methods:
 - a FRA Departure Connecting Point
 - a specific FRA Intermediate Point linked to an aerodrome according to the RAD, Appendix 5
 - if no SID is available or there is no requirement for a connecting point, any FRA relevant point can be used
- c) For flights with aerodrome of destination within FIR Wien the route description shall be ended using one of the following:
 - a FRA Arrival Connecting Point
 - a specific FRA Intermediate Point linked to an aerodrome according to the RAD Appendix 5
 - if no STAR is available or there is no requirement for a connecting point, any SECSI FRA significant point can be used.

13.12.4. Significant point (2 to 11 characters)

13.12.4.1. Insert one of the following:

- a) the coded designator (2 to 5 characters) assigned to the significant point (e.g. ZW, INN, OSPEN)

or

- b) if no coded designator has been assigned, one of the following ways:
 - Degrees only (7 characters)
2 figures describing latitude in degrees, followed by "N" (North) or "S" (South), followed by 3 figures describing longitude in degrees, followed by "E" (East) or "W" (West). Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros (e.g. 46N078W, 08N005W).
 - Degrees and minutes (11 characters)
4 figures describing latitude in degrees and tens and units of minutes followed by "N" (North) or "S" (South), followed by 5 figures describing longitude in degrees and tens and units of minutes, followed by "E" (East) or "W" (West). Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros (e.g. 4620N07805W, 0820N00531W).

- Richtung und Entfernung von einem Referenzpunkt
Die Bezeichnung des Referenzpunktes, gefolgt von der missweisenden Peilung (3 Ziffern) vom Referenzpunkt, gefolgt von der Entfernung in nautischen Meilen (3 Ziffern) vom Referenzpunkt.
Zur Vervollständigung der Datengruppe sind gegebenenfalls jeweils die ersten Stellen der Zifferngruppen mit Nullen aufzufüllen.
In Gebieten hoher geographischer Breite kann die rechtweisende Peilung verwendet werden, wenn die zuständige Behörde die Verwendung der missweisenden Peilung als unpraktisch erachtet.

- Bearing and distance from a reference point
The identification of the reference point, followed by the bearing from the point in the form of 3 figures giving degrees magnetic, followed by the distance from the point in the form of 3 figures expressing nautical miles. Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros.

In areas of high latitude where it is determined by the appropriate authority that reference to degrees magnetic is impractical, degrees true may be used.

13.12.5. Änderung der Geschwindigkeit oder Flughöhe (höchstens 21 Zeichen):

- Einzusetzen ist der Punkt, bei dem eine Änderung der Geschwindigkeit (TAS 5 % bzw. 0,01 Mach oder mehr) oder der Flughöhe geplant ist, gefolgt von einem Schrägstrich, gefolgt von Reisegeschwindigkeit und Reiseflughöhe - auch dann, wenn die Änderung nur einer dieser beiden Angaben geplant ist.

13.12.5. Change of speed or level (maximum 21 characters):

- Insert the point at which a change of speed (5% TAS or 0.01 Mach or more) or a change of level is planned to commence, followed by an oblique stroke and both the cruising speed and the cruising level without a space between them, even when only one of these quantities will be changed.

13.12.6. Flugregelwechsel (höchstens 3 Zeichen):

- Einzusetzen ist der Punkt, bei dem der Flugregelwechsel geplant ist, gefolgt von einem Zwischenraum, gefolgt von einer der folgenden Buchstabengruppen:
 - "VFR", bei einem Wechsel von IFR zu VFR (z.B.: LNZ VFR)
 - "IFR", bei einem Wechsel von VFR zu IFR (z.B.: SBG/N0280F110 IFR)

13.12.6. Change of flight rules (maximum 3 characters):

- Insert the significant point at which the change of flight rules is planned, followed by a space and one of the following:
 - "VFR", if from IFR to VFR (e.g. LNZ VFR)
 - "IFR", if from VFR to IFR (e.g. SBG/N0280F110 IFR)

13.12.7. Reisesteigflug (höchstens 28 Zeichen):

- Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:
 - der Buchstabe "C", gefolgt von einem Schrägstrich, gefolgt von dem Punkt, ab dem der Beginn des Reisesteigfluges geplant ist, gefolgt von einem Schrägstrich, gefolgt von der Geschwindigkeit während des Reisesteigfluges und den beiden Flughöhen, die während des Reisesteigfluges besetzt sind (z.B. C/48N050W/M082F290F350);
 - der Buchstabe "C", gefolgt von einem Schrägstrich, gefolgt von dem Punkt, ab dem der Beginn des Reisesteigfluges geplant ist, gefolgt von einem Schrägstrich, gefolgt von der Geschwindigkeit, die während des Reisesteigfluges beibehalten wird, gefolgt von der Flughöhe, über der der Reisesteigflug geplant ist, gefolgt von den Buchstaben "PLUS" (z.B. C/48N050W/M082F09PLUS).

13.12.7. Cruise climb (maximum 28 characters):

- Insert one of the following:
 - the letter C followed by an oblique stroke; followed by the point at which cruise climb is planned to start, followed by an oblique stroke; followed by the speed to be maintained during cruise climb, followed by the two levels defining the layer to be occupied during cruise climb (e.g. C/48N050W/M082F290F350);
 - the letter C followed by an oblique stroke; followed by the point at which cruise climb is planned to start, followed by an oblique stroke; followed by the speed to be maintained during cruise climb, followed by the level above which cruise climb is planned followed by the letters PLUS, without a space between them (e.g. C/48N050W/M082F290PLUS);

13.12.8. STAY-Indikator:

- Der STAY-Indikator wurde von IFPS eingeführt, um geplante Zeitverzögerungen während eines Fluges aufgrund besonderer en-route Aktivitäten (z.B. Trainingsflüge, Fotoflüge, etc) in die Flugstrecke einarbeiten zu können.
- Der STAY-Indikator darf in Verbindung mit jedem markanten Punkt der Flugroute verwendet werden, aber nicht in Verbindung mit einer SID oder STAR.
- Wenn für einen Flug spezielle Aktivitäten in einem Gebiet oder über einem Flugplatz geplant sind, kann der STAY-Indikator in der Route zwischen dem Beginn und dem Ende der STAY-Aktivität verwendet werden.
- Der STAY-Indikator darf nur für Flüge innerhalb der IFPZ verwendet werden.
- Die Zeitangabe im STAY-Indikator muss kleiner sein als die voraussichtliche Gesamtflugdauer des Fluges.
- Der Grund für die en-route Aktivität muss im FELD 18 des Flugplans unter "STAYINFO/..." angegeben werden.
- Es ist auch möglich, eine Zeitverzögerung oder Wartekunde durch die Verwendung von "DLE/..." im FELD 18 anzuzeigen.
Die Gründe für die Verwendung von STAY anstatt von DLE sind folgende:
 - STAY wird in FELD 15 verwendet, wo Informationen zu Streckenführung und Flugbahn verfügbar sind.
 - Die Verwendung von STAY im FELD 15 ermöglicht das Anzeigen von vertikalen Abweichungen während der Aktivität.
 - Die Verwendung von STAY im FELD 15 ermöglicht es, ein Gebiet (zwischen zwei Punkten) anzuzeigen, in dem die Aktivität stattfinden wird, und nicht nur einen Punkt.
 - Die Verwendung von STAY im FELD 15 bietet die Möglichkeit, Trainingsaktivitäten auf einem Flugplatz anzuzeigen, auf dem ein Trainingsflug Übungsanflüge durchführen möchte.
 - Die Verwendung von STAY im FELD 15 ermöglicht es, Kreisflüge korrekt anzuzeigen, z.B. bei einem Flug, der mehrfach den "DLE/" Punkt überfliegt.

13.13. FELD 16a: ZIELFLUGPLATZ

13.13.1. Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die 4-buchstabile ICAO Ortskennung des Zielflugplatzes laut ICAO DOC 7910 LOCATION INDICATORS

oder wenn keine Ortskennung zugewiesen wurde:

- "ZZZZ"; zusätzlich ist in FELD 18 beginnend mit Kenngruppe "DEST/..." der Name und die Position (Koordinaten in Graden und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des Zielflugplatzes einzusetzen.

13.12.8. STAY indicator:

- The STAY indicator has been introduced by the IFPS to enable time delays associated with certain special en-route activities such as training flights and photographic missions etc. to be entered into the route of a flight plan.
- The STAY indicator may be used in association with any significant point in the route, including the first and last points, but it may not be associated with a SID/STAR designator.
- Where a flight plans to carry out special activities in an area or over an aerodrome, the STAY indicator may be used in the route between the point of entry of the STAY activity and the point of exit of the STAY activity.
- The STAY indicator shall only be used for those flights that are completely within the IFPZ.
- The time given in the STAY indicator shall be less than the total estimated elapsed time of the flight.
- The STAY reason shall be indicated in ITEM 18 of the flight plan under "STAYINFO/...".
- It is also possible to indicate an en-route delay or holding with the use of "DLE/..." in ITEM 18 of the flight plan. The rationale for using the STAY as opposed to the DLE is the following:
 - The STAY is implemented within ITEM 15 where routing and trajectory related information is extracted.
 - The use of ITEM 15 and STAY provides the ability to indicate a vertical deviation during the course of the activity.
 - The use of ITEM 15 and STAY provides the ability to indicate an area (between two points) where the activity will take place as opposed to a single point.
 - The use of ITEM 15 and STAY provides the possibility to indicate training activity taking place at an aerodrome where a training flight may wish to make some practice approaches.
 - The use of ITEM 15 and STAY provides the ability to make a correct indication(s) for circular flights i.e. a flight which may pass overhead the "DLE/" point more than once.

13.13. ITEM 16a: DESTINATION AERODROME

13.13.1. Insert one of the following:

- the ICAO four-letter location indicator of the destination aerodrome as specified in DOC 7910 LOCATION INDICATORS

or, if no location indicator has been assigned:

- "ZZZZ"; additionally specify in ITEM 18 the name and location (coordinates given in degrees and minutes or bearing and distance from the nearest significant point) of the destination aerodrome preceded by "DEST/...".

13.14. FELD 16b: VORAUSSICHTLICHE GESAMTFLUG-
DAUER

13.14.1. Einzusetzen ist die voraussichtliche Gesamtflugdauer (total estimated elapsed time, siehe 1. Begriffsbestimmungen) in Stunden und Minuten.

13.15. FELD 16c: ZIELAUSWEICHFLUGPLATZ

13.15.1. Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die 4-buchstabile ICAO Ortskennung des Zielausweichflugplatzes laut ICAO DOC 7910 LOCATION INDICATORS

oder, wenn dem Zielausweichflugplatz keine ICAO Ortskennung zugeordnet wurde,

- "ZZZZ"; zusätzlich ist in FELD 18 beginnend mit Kenngruppe „ALTN/...“ der Name und die Position (Koordinaten in Graden und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des Zielausweichflugplatzes einzusetzen.

13.16. FELD 18: SONSTIGE INFORMATIONEN

13.16.1. Einzusetzen ist:

- DOF/ (das geschätzte Abblockdatum bzw. Datum des Fluges - in der Form YYMMDD)

und

- sonstige Angaben, die erforderlich sind, unter Voransetzung der jeweils zutreffenden unten angegebenen Kurzbezeichnung, in der nachstehenden Reihenfolge, jeweils gefolgt von einem Schrägstrich und den aufzuzeichnenden Informationen.

13.16.2. Folgende Kurzbezeichnungen können verwendet werden:

- **STS/** Angaben über einen Grund für Sonderbehandlung durch ATS (siehe ENR 1.9, Punkt 1.1.6. für Details);
- **PBN/** Angaben bezüglich RNAV und/oder RNP Fähigkeiten (siehe 13.16.2.1. für Details);
- **NAV/** Wichtige Angaben betreffend Navigationsausrüstung, welche nicht unter "PBN/..." beschrieben werden, sofern dies von der zuständigen ATS Behörde verlangt wird. Unter NAV/ ist die GNSS-Erweiterung einzutragen, wobei zwei oder mehr Erweiterungsmethoden jeweils mit einem Abstand zu trennen sind (z.B. NAV/GBAS SBAS).
Stützt sich das zugelassene P-RNAV für die Bestimmung der Position ausschließlich auf VOR/DME, ist EURPRNAV einzutragen.
Anmerkung: Bei Verwendung von "NAV/..." ist "Z" im FELD 10a einzutragen.

13.14. ITEM 16b: TOTAL ESTIMATED ELAPSED TIME (TOTAL EET)

13.14.1. Insert the total estimated elapsed time (see 1. Definitions) using hours and minutes.

13.15. ITEM 16c: DESTINATION ALTERNATE AERODROME

13.15.1. Insert one of the following:

- the ICAO four-letter location indicator of the destination alternate aerodrome as specified in DOC 7910 LOCATION INDICATORS

or, if no ICAO Location Indicator has been assigned to the destination alternate aerodrome,

- "ZZZZ"; additionally specify in ITEM 18 the name and location (coordinates given in de-grees and minutes or bearing and distance from the nearest significant point) of the destination alternate aerodrome preceded by "ALTN/...".

13.16. ITEM 18: OTHER INFORMATION

13.16.1. Insert:

- DOF/ (the estimated off-block date / date of flight - in the form YYMMDD)

and

- any other necessary information in the sequence shown hereunder, in the form of the appropriate indicator selected from those defined hereunder followed by an oblique stroke and the information to be recorded.

13.16.2. The following indicators may be used:

- **STS/** Reason for special handling by ATS (see ENR 1.9, item 1.1.6. for details);
- **PBN/** Indication of RNAV and/or RNP capabilities (see 13.16.2.1. for details);
- **NAV/** Significant data related to navigation equipment, other than specified in "PBN/...", as required by the appropriate ATS authority. Indicate GNSS augmentation with a space between two or more methods of augmentation (e.g. NAV/GBAS SBAS).
Indicate EURPRNAV if the aircraft approved P-RNAV relies solely on VOR/DME for the determination of position.
Remark: When specifying "NAV/..." insert "Z" in ITEM 10a.

- **COM/** Angaben betreffend COM Ausrüstung und -fähigkeiten, welche nicht in FELD 10a eingetragen werden können (z.B. COM/EXM833).
Anmerkung: Bei Verwendung von "COM/..." ist "Z" im FELD 10a einzutragen.
- **DAT/** Angaben betreffend Datenkommunikationsausrüstung und -fähigkeiten, sofern nicht in Feld 10a angegeben, oder „CPDLCX“ zur Angabe der von der Pflicht zur Ausrüstung mit CPDLC-ATN-B1 gewährten Ausnahme.
Anmerkung: Bei Verwendung von "DAT/..." ist "Z" im FELD 10a einzutragen.
- **SUR/** Angaben betreffend Überwachungsausrüstung und -fähigkeiten, sofern nicht in Feld 10b angegeben. Angabe von allen für den Flug geltenden RSP-Spezifikationen unter Verwendung der jeweiligen Kennungen ohne Leerzeichen. Mehrere RSP-Spezifikationen sind durch ein Leerzeichen voneinander zu trennen (z.B. SUR/RSP180 RSP400).
- **DEP/** Name und Position (Koordinaten in Grad und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des Abflugplatzes, wenn in FELD 13 "ZZZZ" eingetragen ist. Wenn in Feld 13 "AFIL" angegeben ist, die ATS-Stelle, von der zusätzliche Flugplandaten angefordert werden können.
- **DEST/** Name und Position (Koordinaten in Grad und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des Zielflugplatzes, wenn in FELD 16 "ZZZZ" eingetragen ist.
- **REG/** Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen, wenn dieses mit der in FELD 7 eingetragenen Luftfahrzeugkennung nicht übereinstimmt bzw. bei Flügen im RVSM Luftraum.
- **EET/** Markante Punkte oder FIR Grenzen (ICAO Ortskennungen) und kumulierte voraussichtliche Flugdauer zu diesen Punkten bzw. FIR Grenzen, wenn dies auf Grund regionaler Luftfahrtabkommen erforderlich ist oder von der zuständigen ATS Behörde verlangt wird (z.B. EET/MIKOV0024, EET/LKAA0117).
Anmerkung: Die Angabe der voraussichtlichen Flugdauer bis zum Grenzüberflug der FIR WIEN ist nur dann erforderlich, wenn die Bestimmungen der angrenzenden Staaten dies verlangen.
- **SEL/** SELCAL Code
- **TYP/** Luftfahrzeugtype, wenn in FELD 9 "ZZZZ" eingetragen ist oder die Anzahl (sofern notwendig) und Typen der Luftfahrzeuge bei Formationsflügen mit Luftfahrzeugen verschiedener Typen, getrennt durch einen Abstand (z.B. TYP/2C182 3P28R);
- **COM/** Indicate communication equipment and capabilities not specified in Item 10 a (e.g.COM/EXM833).
Remark: When specifying "COM/..." insert "Z" in ITEM 10a.
- **DAT/** Indicate data communication equipment and capabilities not specified in ITEM 10 a or "CPDLCX" to indicate exemption granted from the requirement to be equipped with CPDLC-ATN-B1.
Remark: When specifying "DAT/..." insert "Z" in ITEM 10a.
- **SUR/** Indicate surveillance equipment and capabilities not specified in ITEM 10b. Indicate as many RSP specification(s) as apply to the flight, using designator(s) with no space. Multiple RSP specifications are separated by a space (e.g. SUR/RSP180 RSP400).
- **DEP/** Name and location (coordinates showing degrees and minutes or bearing and distance from the next significant point) of departure aerodrome, if "ZZZZ" is inserted in ITEM 13. If "AFIL" is inserted in item 13, indicate the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained.
- **DEST/** Name and location (coordinates showing degrees and minutes or bearing and distance from the next significant point) of destination aerodrome, if "ZZZZ" is inserted in ITEM 16.
- **REG/** The nationality or common mark and registration mark of the aircraft, if different from the aircraft identification in ITEM 7 or when operating in RVSM airspace.
- **EET/** Significant points or FIR boundary designators and accumulated estimated elapsed times from take-off to such points or FIR boundaries, when so prescribed on the basis of regional air navigation agreements, or by the appropriate ATS authority (e.g. EET/MIKOV0024, EET/LKAA0117).
Remark: Boundary crossing estimates for flights crossing the boundary of FIR Wien are not required to be indicated in the flight plan unless otherwise required by adjacent States.
- **SEL/** SELCAL Code
- **TYP/** Type of aircraft, if "ZZZZ" is inserted in ITEM 9 or the number (if necessary) and types of aircraft of a formation flight with different aircraft types, separated by one space (e.g. TYP/2C182 3P28R).

- **CODE/** Flugzeugadresse (ausgedrückt in der Form eines alphanumerischen Schlüssels von sechs Hexadezimalzeichen), wenn von der zuständigen ATS Stelle verlangt (z.B. CODE/F00001 ist die niedrigste Flugzeugadresse enthalten in einem spezifischen Block, welcher von der ICAO verwaltet wird);
- **DLE/** Enroute Verspätung/en bzw. Warterunde/n; Der markante Punkt/die markanten Punkte auf der Strecke, wo die Verspätung geplant ist, gefolgt von der Länge der Verspätung in der Form "hhmm" (z.B. DLE/LNZ0035) ist/sind anzugeben.
- **OPR/** ICAO Bezeichnung oder Name des Luftfahrzeughalters, wenn dieser nicht aus der in FELD 7 eingetragenen Luftfahrzeugkennung hervorgeht.
- **ORGN/** 8-stellige AMHS Adresse oder andere gleichwertige Kontaktdaten des Flugplanaufgebers
- **PER/** Leistungsdaten des Luftfahrzeuges (1 Buchstabe), wenn dies von der zuständigen ATS Behörde verlangt wird.
- **ALTN/** Name und Position (Koordinaten in Grad und Minuten bzw. missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des/der Ausweichzielflugplatzes/plätze, wenn in FELD 16 "ZZZZ" eingetragen ist.
oder
ICAO Ortskennung für weitere Ausweichzielflugplätze, wenn mehr als 2 Ausweichzielflugplätze angegeben werden bzw., wenn dem/n zusätzlichen Ausweichzielflugplatz/plätzen keine ICAO Ortskennung zugeordnet wurde, der Name und die Position (Koordinaten in Grad und Minuten bzw. missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des/der Ausweichzielflugplatzes/plätze;
- **RALT/** ICAO Ortskennung des/der Ausweichzielflugplatzes/plätze auf der Strecke bzw. wenn dem/n Ausweichzielflugplatz/plätzen auf der Strecke keine ICAO Ortskennung zugeordnet wurde, der Name und die Position (Koordinaten in Grad und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des/r Ausweichzielflugplatzes/plätze auf der Strecke;
- **TALT/** ICAO Ortskennung des Ausweichabflugplatzes bzw., wenn dem Ausweichabflugplatz keine ICAO Ortskennung zugeordnet wurde, der Name und die Position (Koordinaten in Grad und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des Ausweichabflugplatzes;
- **RIF/** Einzelheiten über die Flugstrecke zum geänderten Zielflugplatz, gefolgt von der Ortskennung dieses Flugplatzes. Für die geänderte Flugstrecke ist eine neue Freigabe im Fluge erforderlich (z.B. RIF/DTA HEC KLAX, RIF/ESP G94 CLA YPPH).

- **CODE/** Aircraft address (expressed in the form of an alphanumerical code of six hexadecimal characters) when required by the appropriate ATS authority (e.g. "CODE/F00001" is the lowest aircraft address contained in the specific block administered by ICAO).
- **DLE/** Enroute delay or holding, insert the significant point(s) on the route where a delay is planned to occur, followed by the length of delay using four-figure time in hours and minutes (e.g. DLE/LNZ0035).
- **OPR/** ICAO designator or name of the aircraft operating agency, if different from the aircraft identification in ITEM 7.
- **ORGN/** The originator's 8 letter AMHS address or other appropriate contact details.
- **PER/** Aircraft performance data, indicated by a single letter, if so prescribed by the appropriate ATS authority.
- **ALTN/** Name and location (coordinates showing degrees and minutes or bearing and distance from the next significant point) of destination alternate aerodrome(s), if "ZZZZ" is inserted in ITEM 16
or
ICAO location indicator for additional destination alternate aerodromes, if more than 2 destination alternate aerodromes shall be inserted, or, if the additional destination alternate aerodromes have not been assigned a location indicator, name and location (coordinates showing degrees and minutes or bearing and distance from the next significant point) of additional destination alternate aerodrome(s);
- **RALT/** ICAO location indicator(s) for en-route alternate aerodrome(s) or name(s) and position(s) (coordinates showing degrees and minutes or bearing and distance from the next significant point) of en-route alternate aerodrome(s), if no ICAO location indicator is allocated to the en-route alternate aerodrome(s);
- **TALT/** ICAO location indicator(s) for take-off alternate or name and position (coordinates showing degrees and minutes or bearing and distance from the next significant point) of take-off alternate aerodrome, if no ICAO location indicator is allocated to the take-off alternate aerodrome;
- **RIF/** The route details to the revised destination aerodrome, followed by the ICAO four-letter location indicator of the aerodrome. The revised route is subject to re-clearance in flight (e.g. RIF/DTA HEC KLAX, RIF/ESP G94 CLA YPPH).

- **RVR/** Mindestanforderungen an die Pistensichtweite (Runway Visual Range) in Metern, ausgedrückt in 3 Ziffern;
- **RMK/** Angaben in Klartext, die von der zuständigen ATS Behörde verlangt oder als notwendig erachtet werden, sowie allgemeine Informationen gemäß ICAO.
- **STAYINFOn/** Beschreibung der en-route Aktivität, wenn im FELD 15 ein STAY Indikator verwendet wird (z.B. STAYINFO1/CALIBRATION OF LNZ VOR).
- **RFP/Qn** Ersatzflugplan entsprechend den verlautbarten Vorschriften für Ersatzflugpläne (z.B. RFP/Q1);

13.16.2.1. PBN/ Angaben bezüglich RNAV und/oder RNP Fähigkeiten, wobei bis zu 8 der folgenden Einträge möglich sind (maximal 16 Zeichen):

(RNAV Specifications)

- A1 RNAV 10 (RNP 10)
- B1 RNAV 5 - alle zugelassenen Sensoren
- B2 RNAV 5 - GNSS
- B3 RNAV 5 - DME/DME
- B4 RNAV 5 - VOR/DME
- B5 RNAV 5 - INS oder IRS
- B6 RNAV 5 - LORAN C
- C1 RNAV 2 - alle zugelassenen Sensoren
- C2 RNAV 2 - GNSS
- C3 RNAV 2 - DME/DME
- C4 RNAV 2 - DME/DME/IRU
- D1 RNAV 1 - alle zugelassenen Sensoren
- D2 RNAV 1 - GNSS
- D3 RNAV 1 - DME/DME
- D4 RNAV 1 - DME/DME/IRU

(RNP Specifications)

- L1 RNP 4
- O1 Basic RNP 1 - alle zugelassenen Sensoren
- O2 Basic RNP 1 - GNSS
- O3 Basic RNP 1 - DME/DME
- O4 Basic RNP 1 - DME/DME/IRU
- S1 RNP APCH
- S2 RNP APCH with BARO-VNAV
- T1 RNP AR APCH with RF (special authorization required)
- T2 RNP AR APCH without RF (special authorization required)

Anmerkung:

- Bei Verwendung von B1, B2, C1, C2, D1, D2, O1 oder O2 ist "G" im FELD 10a einzutragen.
- Bei Verwendung von B1, B3, B4, C1, C3, C4, D1, D3, D4, O1, O3 oder O4 ist "D" im FELD 10a einzutragen.
- Bei Verwendung von B1 oder B4 ist entweder "O" oder "S" im FELD 10a einzutragen.
- Bei Verwendung von B1, B5, C1, C4, D1, D4, O1 oder O4 ist "I" im FELD 10a einzutragen.

- **RVR/** minimum runway visual range requirement for the flight expressed in meters;
- **RMK/** Any other plain-language remarks when required by the appropriate ATS authority or deemed necessary, as well as general information according ICAO.
- **STAYINFOn/** Description of the en-route activity, if a STAY indicator is present in ITEM 15 (e.g. STAYINFO1/CALIBRATION OF LNZ VOR).
- **RFP/Qn** Replacement flight plan according to the published regulations for replacement flight plans

13.16.2.1. PBN/ Indication of RNAV and/or RNP capabilities include up to a maximum of 8 entries of the descriptors below (a total of not more than 16 characters):

(RNAV Specifications)

- A1 RNAV 10 (RNP 10)
- B1 RNAV 5 - all permitted sensors
- B2 RNAV 5 - GNSS
- B3 RNAV 5 - DME/DME
- B4 RNAV 5 - VOR/DME
- B5 RNAV 5 - INS or IRS
- B6 RNAV 5 - LORAN C
- C1 RNAV 2 - all permitted sensors
- C2 RNAV 2 - GNSS
- C3 RNAV 2 - DME/DME
- C4 RNAV 2 - DME/DME/IRU
- D1 RNAV 1 - all permitted sensors
- D2 RNAV 1 - GNSS
- D3 RNAV 1 - DME/DME
- D4 RNAV 1 - DME/DME/IRU

(RNP Specifications)

- L1 RNP 4
- O1 Basic RNP 1 - all permitted sensors
- O2 Basic RNP 1 - GNSS
- O3 Basic RNP 1 DME/DME
- O4 Basic RNP 1 DME/DME/IRU
- S1 RNP APCH
- S2 RNP APCH with BARO-VNAV
- T1 RNP AR APCH with RF (special authorization required)
- T2 RNP AR APCH without RF (special authorization required)

Remark:

- When using B1, B2, C1, C2, D1, D2, O1 or O2 insert "G" in ITEM 10a.
- When using B1, B3, B4, C1, C3, C4, D1, D3, D4, O1, O3 or O4 insert "D" in ITEM 10a.
- When using B1 or B4 insert "O" or "S" in ITEM 10a.
- When using B1, B5, C1, C4, D1, D4, O1 or O4 insert "I" in ITEM 10a.

13.17. FELD 19: ERGÄNZENDE ANGABEN

- E/ HÖCHSTFLUGDAUER
Angabe der kraftstoffbedingten Höchstflugdauer in Stunden und Minuten mit 4 Ziffern.
- P/ PERSONEN AN BORD
Es ist die Gesamtzahl der Personen an Bord (Passagiere und Besatzung) einzusetzen, wenn dies von der zuständigen ATS Behörde verlangt wird. Wenn die Gesamtanzahl der Personen zum Zeitpunkt der Flugplaneinreichung nicht bekannt ist, ist TBN (To be notified - noch bekannt zu geben) einzusetzen.
- R/ NOTFUNK
Es ist der entsprechende Buchstabe zu streichen, wenn die jeweilige Ausrüstung nicht vorhanden ist:
 - U UHF Frequenz 243.0 MHz
 - V VHF Frequenz 121,5 MHz
 - E ELT.
- S/ ÜBERLEBENS AUSTRÜSTUNG
Wenn keine Überlebensausrüstung vorhanden ist, sind alle Angaben zu streichen. Ansonsten ist der entsprechende Buchstabe zu streichen, wenn die jeweilige Notausrüstung nicht vorhanden ist.
 - P Arktis
 - M Meer
 - D Wüste
 - J Dschungel
- J/ SCHWIMMWESTEN
Wenn keine Schwimmwesten vorhanden sind, sind alle Angaben zu streichen. Ansonsten ist der entsprechende Buchstabe zu streichen, wenn die jeweiligen Schwimmwesten nicht vorhanden sind.
 - L Schwimmwesten mit Lichtern
 - F Schwimmwesten mit Fluor
 - U Schwimmwesten mit UHF Notfunk
 - V Schwimmwesten mit VHF Notfunk
- D/ SCHLAUCHBOOTE
Buchstabe "D" und "C" sind zu streichen, wenn keine Schlauchboote vorhanden sind, ansonsten ist unter "D" die Anzahl und das Fassungsvermögen an Personen aller mitgeführten Schlauchboote einzusetzen. Falls die mitgeführten Schlauchboote nicht abgedeckt sind, ist "C" zu streichen, ansonsten ist die Farbe der Abdeckung einzusetzen.
- A/ LUFTFAHRZEUGFARBE UND MARKIERUNGEN
Einzutragen sind die Farbe des Luftfahrzeuges und besondere Markierungen.
- N/ BEMERKUNGEN
Der Buchstabe "N" ist zu streichen, wenn es keine Bemerkungen zur Notausrüstung gibt. Andernfalls sind sonstige Notausrüstung oder Bemerkungen zur vorhandenen Notausrüstung einzutragen.
- C/ VERANTWORTLICHER PILOT
Einzutragen ist der Name des verantwortlichen Piloten.

13.17. ITEM 19: SUPPLEMENTARY INFORMATION

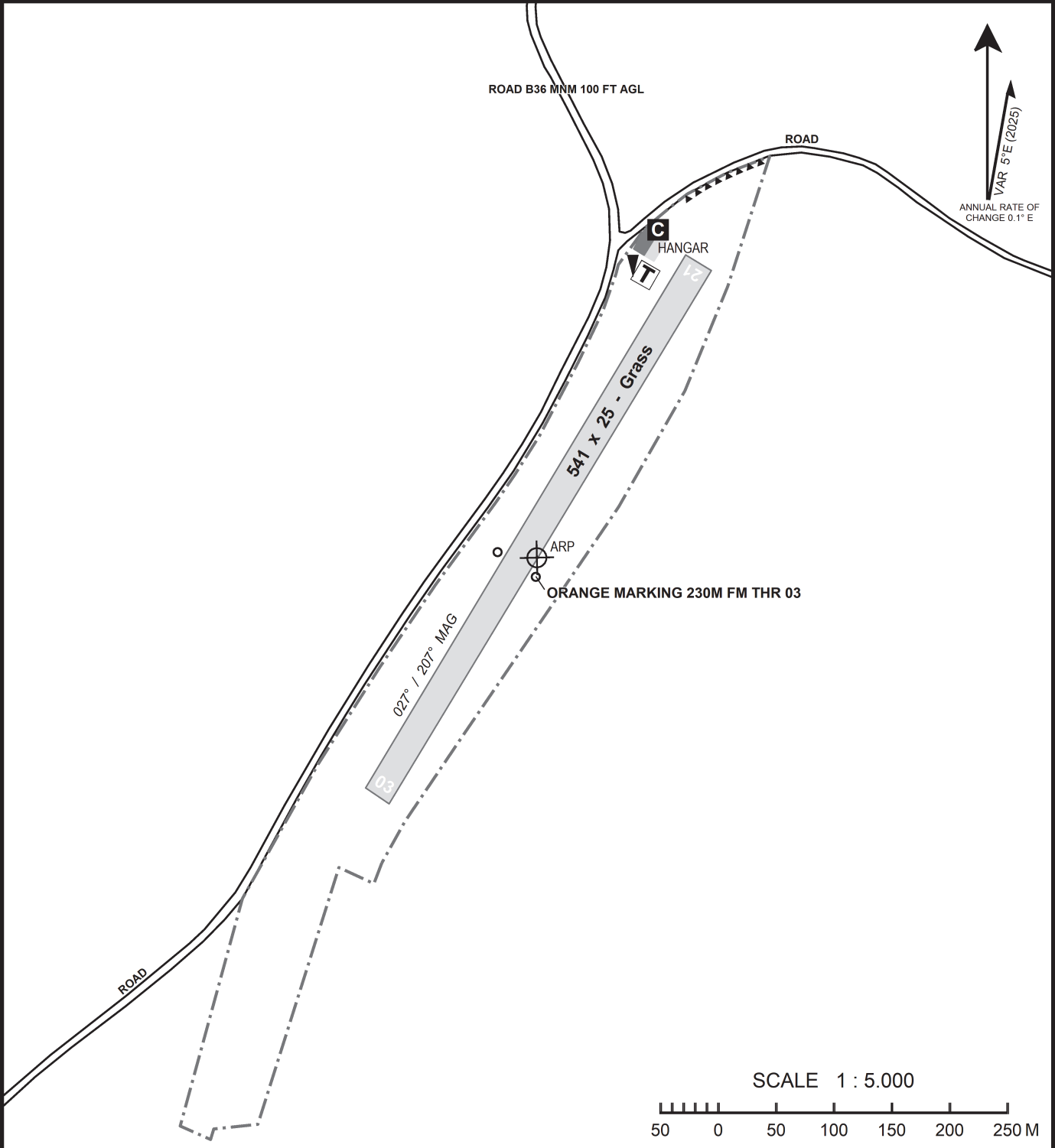
- E/ ENDURANCE
Insert a 4-figure group giving the fuel endurance in hours and minutes.
- P/ PERSONS ON BOARD
Insert the total number of persons (passengers and crew) on board, when required by the appropriate ATS authority. Insert TBN (to be notified) if the total number of persons is not known at the time of filing.
- R/ EMERGENCY RADIO
Cross out the relevant letter, if the equipment is not available.
 - U UHF frequency 243.0 MHz
 - V VHF frequency 121,5 MHz
 - E ELT
- S/ SURVIVAL EQUIPMENT
Cross out all indicators if survival equipment is not carried. Otherwise, the corresponding letter is to be deleted if the respective emergency equipment is not available.
 - P Polar
 - M Maritime
 - D Desert
 - J Jungle
- J/ JACKETS
Cross out all indicators if life jackets are not carried. Otherwise, the corresponding letter is to be deleted if the respective life jackets are not available.
 - L life jackets with lights
 - F life jackets with fluorescein
 - U life jackets with UHF radio capability
 - V life jackets with VHF radio capability
- D/ DINGHIES
Cross out indicators "D" and "C" if no dinghies are carried or insert number of dinghies carried and insert total capacity, in persons, of all dinghies carried.
Cross out indicator "C" if dinghies are not covered; and insert colour of dinghies if carried.
- A/ AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS
Insert colour of aircraft and significant markings.
- N/ REMARKS
Cross out indicator "N" if no remarks or indicate any other survival equipment carried and any other remarks regarding survival equipment.
- C/ PILOT IN COMMAND
Insert name of pilot-in-command.

Hubschrauberlandeplatzname / Ortskennung Heliport name / Location indicator	Zugelassene Art des Flugverkehrs auf Hubschrauberlandeplätzen Type of traffic permitted to use the heliport			Bezug auf AD Teil Reference to AD section
	International - National (INTL-NTL)	IFR-VFR	S = Planmäßig, Scheduled NS = Nicht planmäßig, Non-scheduled P = Privat, Private	
1	2	3	4	5
Mayrhofen LOJM	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Medalp Imst KH LOJI	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Mistelbach KH LOBM	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Mittelberg LOJR	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Mödling KH LOBI	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Mürzzuschlag LKH LODM	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Nassfeld-Sonnleith LOMN	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Nenzing LOJN	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Neunkirchen KH LOBN	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/Falbeson LOJS	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/Frauenkirchen LOBE	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/Innsbruck Flugrettungszentrum LOJO	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/Klagenfurt LOMU	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/Krems LOBK	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/Niederöblarn LOGC	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/Nikolsdorf LOKQ	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/Oberwart LODO	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3 - LODO
ÖAMTC/Patergassen LOMP	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/Reith bei Kitzbühel LOJC	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/Sölden LOIO	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/St. Michael LODC	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/Suben LOLD	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/Tux, Madseit - Au LOJT	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/Wr. Neustadt LOAW	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/Ybbsitz LOLY	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/Zams LOIL	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
ÖAMTC/Zentrale LOBF	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Oberpullendorf LKH LOAO	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Oberwart KH LOGR	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Pöchlarn-Wörth LOAL	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Reutte KH LOIE	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Ried im Innkreis KH LOLR	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3 - LOLR
Rohrbach LKH LOPR	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3 - LOPR
Rottenmann LKH LOGX	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Salzburg LKH LOSL	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Salzburg UKH LOSU	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Salzkammergut-Klinikum Bad Ischl KH LOLI	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3 - LOLI

* siehe/see GEN 1.2

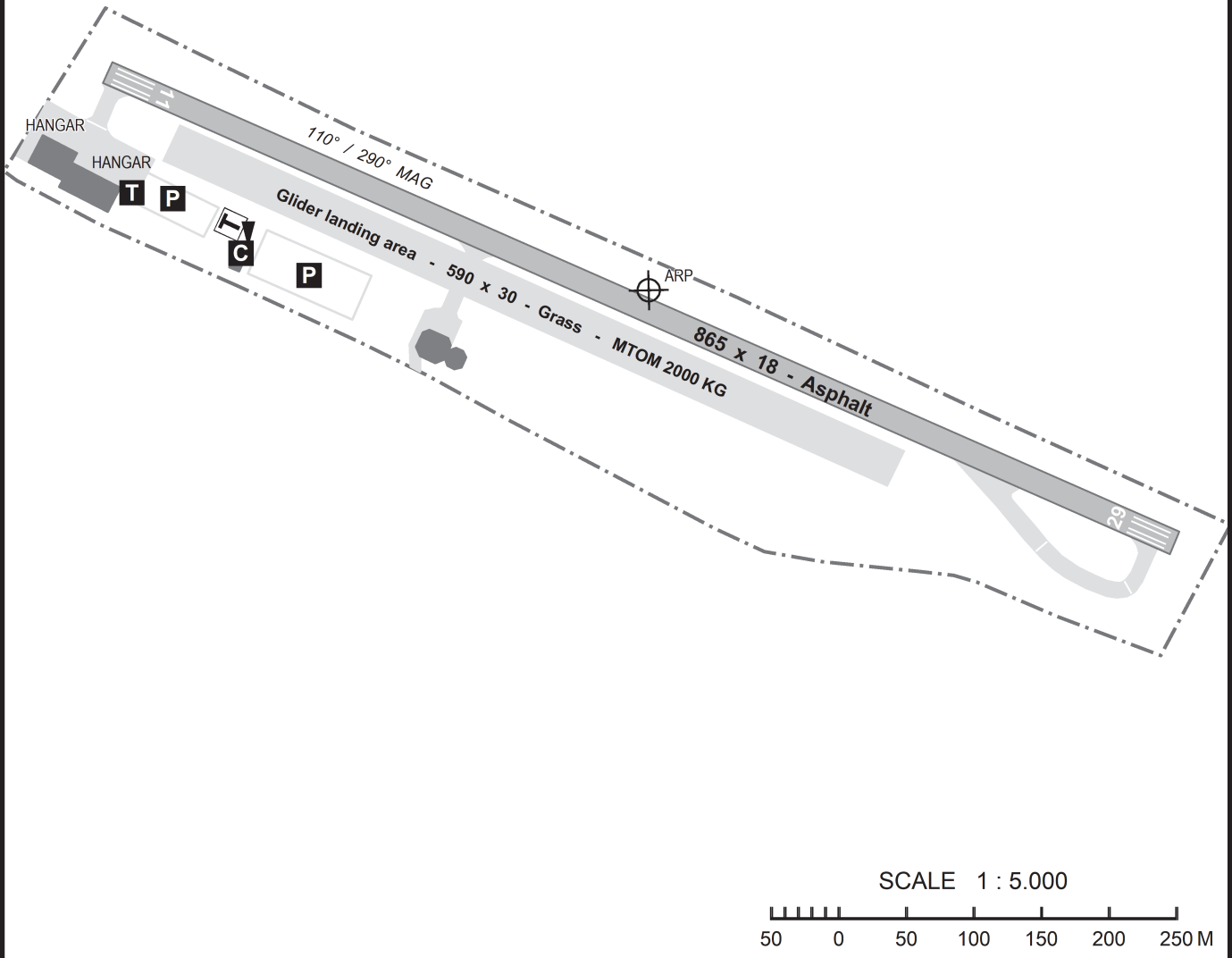
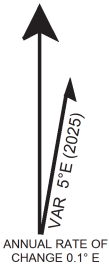
Hubschrauberlandeplatzname / Ortskennung Heliport name / Location indicator		Zugelassene Art des Flugverkehrs auf Hubschrauberlandeplätzen Type of traffic permitted to use the heliport			Bezug auf AD Teil Reference to AD section
		International - National (INTL-NTL)	IFR-VFR	S = Planmäßig, Scheduled NS = Nicht planmäßig, Non-scheduled P = Privat, Private	
1		2	3	4	5
Salzkammergut-Klinikum Gmunden KH	LOPG	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3 - LOPG
Salzkammergut-Klinikum Vöcklabruck KH	LOLV	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3 - LOLV
Schärding LKH	LOPS	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Scheibbs KH	LOBS	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Schruns "Sanatorium Dr. Schenk" KH	LOIY	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Schwarzach KH	LOSS	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Schwaz KH	LOIZ	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Seltenheim	LOKS	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
SMZ Ost - Donauspital KH	LOBD	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Spittal/Drau KH	LOMS	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
St. Johann/Pongau	LOSJ	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
St. Johann/Tirol KH	LOIT	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
St. Pölten KH	LOAX	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Steyr LKH	LOPT	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3 - LOPT
Stolzalpe LKH	LODS	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Tauernklinikum Zell am See KH	LOSZ	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Telfs "Feuerwehrschießplatz"	LOIN	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Traumazentrum Wien Meidling UKH	LOBU	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3 - LOBU
Tulln LKH	LOBT	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Villach LKH	LOKT	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Villach-Föderlach	LOKD	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Vorau KH	LOGV	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Waidhofen/Ybbs KH	LOAP	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Waidring "Hel-Transporte"	LOIW	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Weiz LKH	LOGE	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Wels KH	LOPW	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Wien AKH	LOBA	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Wolfsberg LKH	LOMW	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Wr. Neustadt KH	LOAI	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Wucher St. Anton am Arlberg	LOIC	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Wucher Zürs-Lech am Arlberg	LOJW	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Zams / St. Vinzenz KH	LOIV	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Zwatzhof	LOKZ	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3
Zwettl KH	LOAZ	INTL* - NTL	VFR	NS - P	AD 3

* siehe/see GEN 1.2



RWY NR	Dimension (M) - Surface	TORA (M)	ASDA (M)	TODA (M)	LDA (M)	Strength	Lights
03 21	541 x 25 - Grass	230 -	541 -	541 -	- 541	MTOM 2000 KG	- -

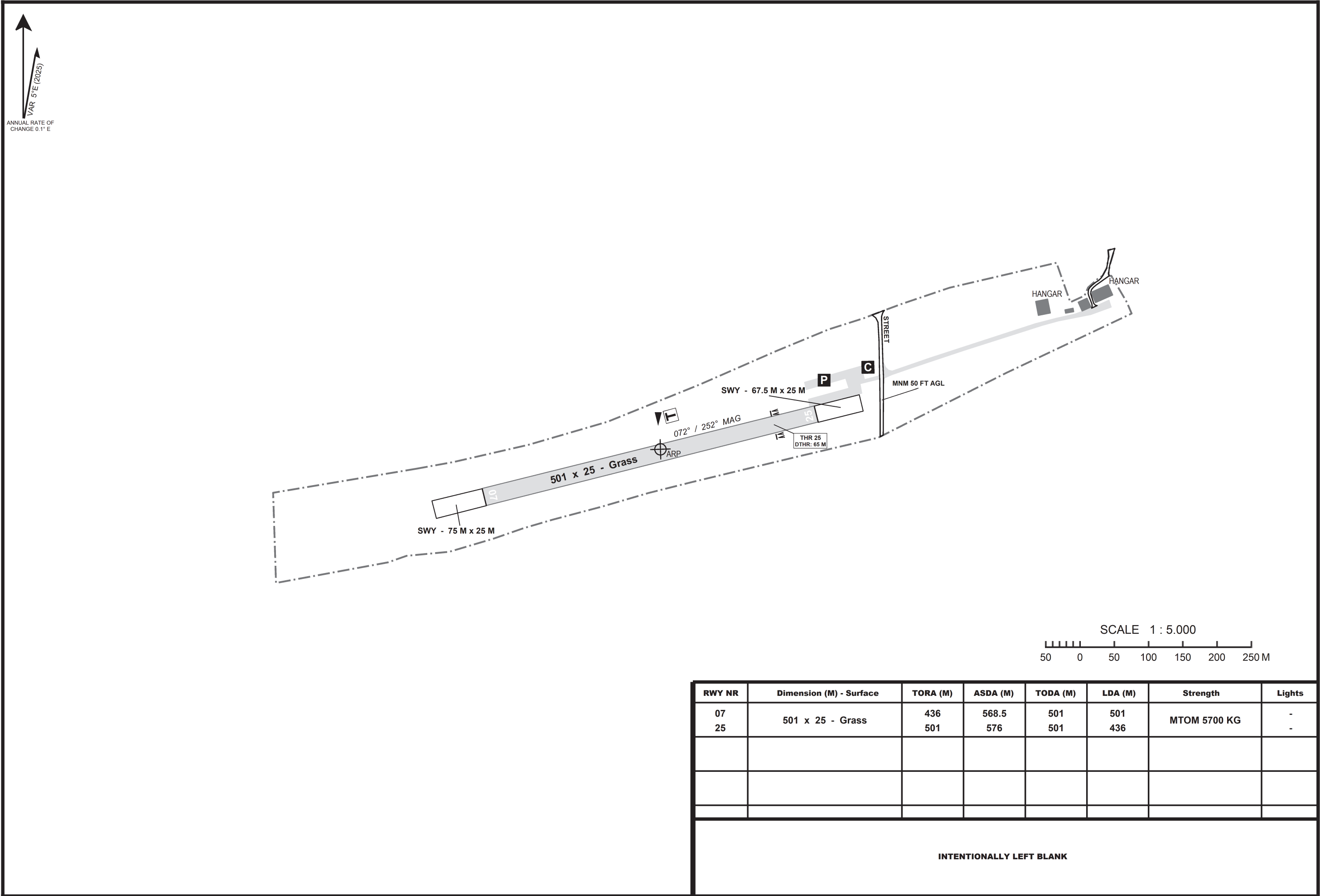
Anmerkung: Anflug Piste 03 / Abflug Piste 21: Wegen Hindernissituation gesperrt.
RMK: ARR RWY 03 / DEP RWY 21: Prohibited due to OBST.



RWY NR	Dimension (M) - Surface	TORA (M)	ASDA (M)	TODA (M)	LDA (M)	Strength	Lights
11	865 x 18 - Asphalt	865	865	865	865	MTOM 10000 KG	-
29		865	865	865	865		-

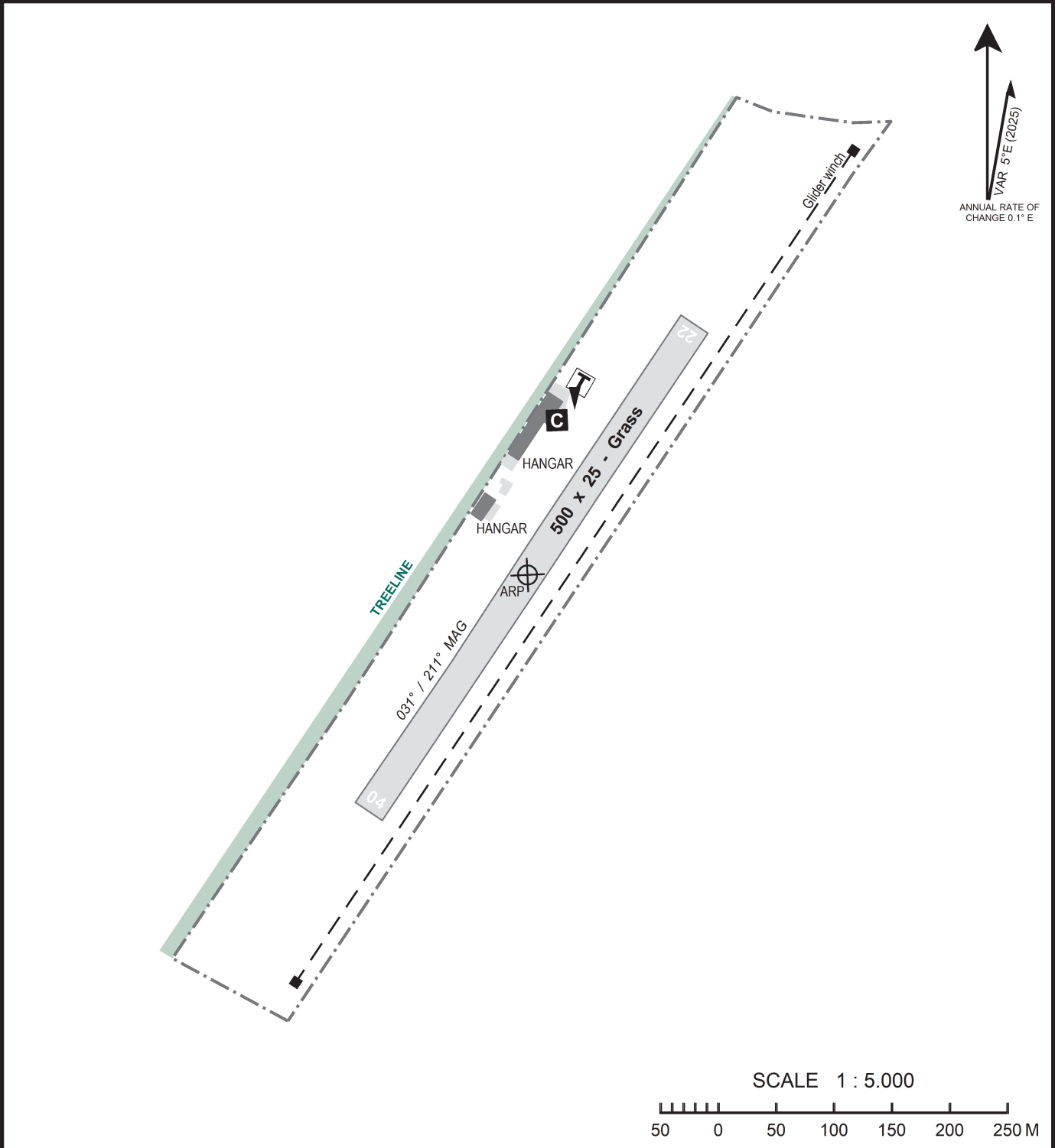
INTENTIONALLY LEFT BLANK

CHANGE: MAG VAR; EDITORIAL



CHANGE: MAG VAR; EDITORIAL

"Topographic base" by BEV - Bundesamt für Eich-und Vermessungswesen, used under CC BY / content and color selection according to the function of the chart



RWY NR	Dimension (M) - Surface	TORA (M)	ASDA (M)	TODA (M)	LDA (M)	Strength	Lights
04 22	500 x 25 - Grass	500 500	500 500	500 500	500 500	MTOM 2000 KG	- -

INTENTIONALLY LEFT BLANK

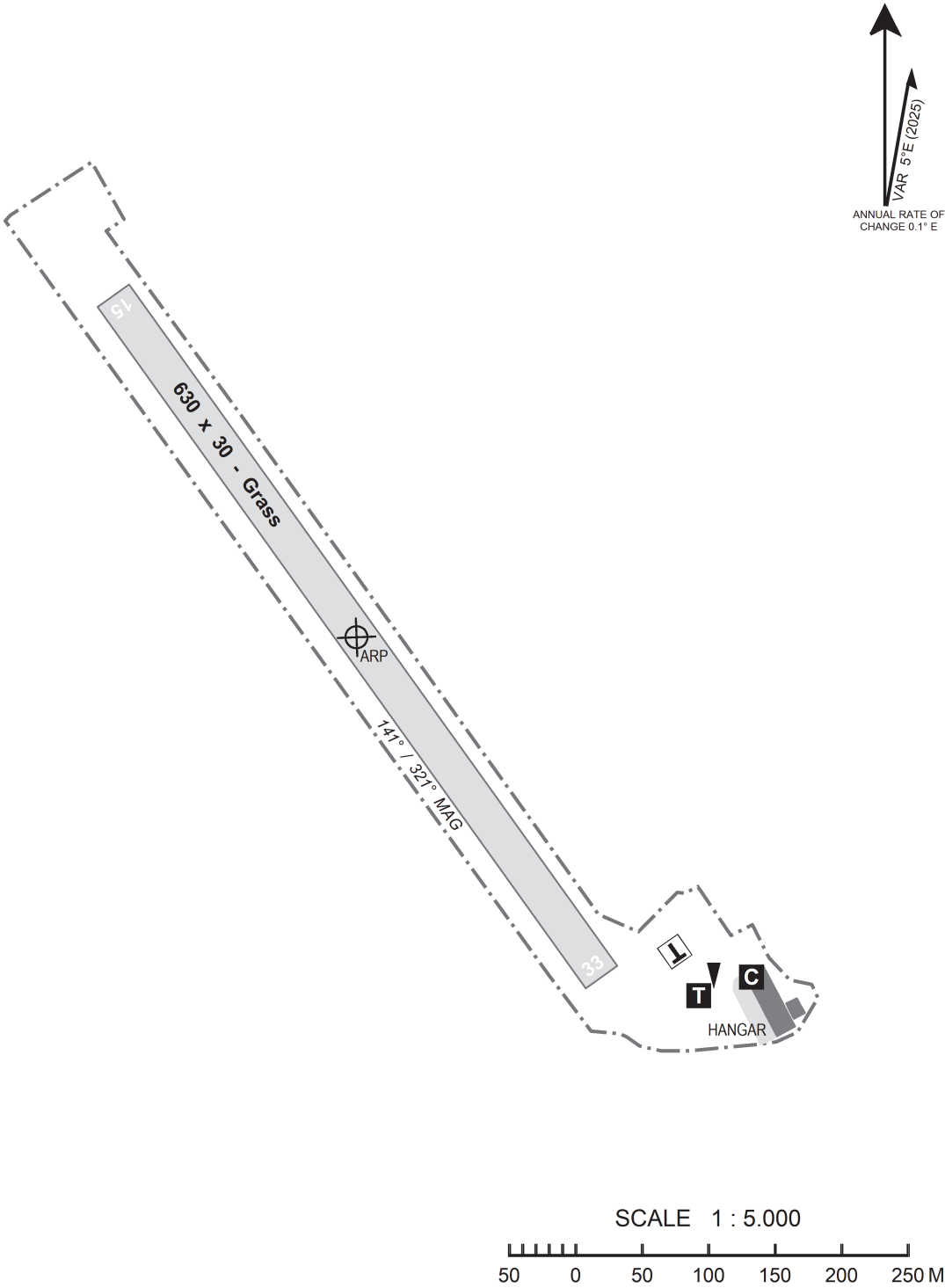
CHANGE: MAG VAR; EDITORIAL

LOGK - KAPFENBERG																																																			
POSITION/POSITION HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL/ELEVATION FREQUENZ/FREQUENCY	PISTENMERKMALE/RUNWAY CHARACTERISTICS ZUSTÄNDIGES AIS-ARO, MET/ RESPONSIBLE AIS-ARO, MET BETRIEBSZEIT/HOURS OF AVAILABILITY	FLUGPLATZVERWALTUNG/AERODROME ADMINISTRATION BETRIEBSLEITUNG/OPERATION OFFICE	FLUGFELD ZUGELASSEN FÜR/ AERODROME ADMISSIBLE FOR																																																
1	2	3	4																																																
47 27 27N 015 19 52E <u>1683 FT</u> 119.705	Kennung/designation: 06/24 Maße/dimensions: 600 x 30 M Oberfläche/surface: Gras/grass Tragfähigkeit/strength: MTOM 2000 KG RWY 06: TORA 600 M, TODA 600 M, ASDA 600 M, LDA 600 M RWY 24: TORA 600 M, TODA 600 M, ASDA 600 M, LDA 600 M AIS/ARO: Wien MET ^{1) 2)} PPR	KSV Motor-Flugsportverein und Motor- Zivilluftfahrschule Pötschachgasse 18 8605 Kapfenberg FBL/AD OPS TEL: +43 3862 31137 +43 650 6801951 FAX: +43 3862 32030 EMAIL: office@flugplatz-kapfenberg.at WWW: https://www.flugplatz-kapfenberg.at	Motorflugzeug, Segelflugzeug, Hubschrauber, Ultraleichtflugzeug, Tragschrauber/ Engine-driven aircraft, glider, helicopter, ultralight aircraft, gyrocopter																																																
ANMERKUNGEN/REMARKS																																																			
5																																																			
Flugbetrieb nur nach VFR Anflugsektor Piste 06 um 5° nach Norden und Piste 24 um 15° nach Norden verschwenkt. Gebäude in Pistennähe im Anflugsektor Piste 24 nicht überfliegen! Platzrunde: N des AD Platzrundenhöhe: 1000 FT AGL VFR-Meldepunkte: CRP = Pflichtmeldepunkt		VFR traffic permitted only Approach sector RWY 06 deviated 5° to the north and RWY 24 deviated 15° to the north. Within approach sector RWY 24 do not overfly the buildings near the RWY! Traffic pattern: N of AD Traffic pattern altitude: 1000 FT AGL VFR reporting points: CRP = Compulsory reporting point																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bezeichnung</th><th>Kennung</th><th>Koordinaten</th><th>Art</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ECHO 1</td><td>E1</td><td>47 30 24N 015 25 12E</td><td>CRP</td></tr> <tr> <td>ECHO 2</td><td>E2</td><td>47 29 30N 015 25 54E</td><td>CRP</td></tr> <tr> <td>NOVEMBER</td><td>N</td><td>47 28 36N 015 15 12E</td><td>CRP</td></tr> <tr> <td>SIERRA</td><td>S</td><td>47 23 48N 015 17 48E</td><td>CRP</td></tr> <tr> <td>WHISKEY</td><td>W</td><td>47 26 06N 015 14 00E</td><td>CRP</td></tr> </tbody> </table>		Bezeichnung	Kennung	Koordinaten	Art	ECHO 1	E1	47 30 24N 015 25 12E	CRP	ECHO 2	E2	47 29 30N 015 25 54E	CRP	NOVEMBER	N	47 28 36N 015 15 12E	CRP	SIERRA	S	47 23 48N 015 17 48E	CRP	WHISKEY	W	47 26 06N 015 14 00E	CRP	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Designator</th><th>Ident</th><th>Coordinates</th><th>Type</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ECHO 1</td><td>E1</td><td>47 30 24N 015 25 12E</td><td>CRP</td></tr> <tr> <td>ECHO 2</td><td>E2</td><td>47 29 30N 015 25 54E</td><td>CRP</td></tr> <tr> <td>NOVEMBER</td><td>N</td><td>47 28 36N 015 15 12E</td><td>CRP</td></tr> <tr> <td>SIERRA</td><td>S</td><td>47 23 48N 015 17 48E</td><td>CRP</td></tr> <tr> <td>WHISKEY</td><td>W</td><td>47 26 06N 015 14 00E</td><td>CRP</td></tr> </tbody> </table>		Designator	Ident	Coordinates	Type	ECHO 1	E1	47 30 24N 015 25 12E	CRP	ECHO 2	E2	47 29 30N 015 25 54E	CRP	NOVEMBER	N	47 28 36N 015 15 12E	CRP	SIERRA	S	47 23 48N 015 17 48E	CRP	WHISKEY	W	47 26 06N 015 14 00E	CRP
Bezeichnung	Kennung	Koordinaten	Art																																																
ECHO 1	E1	47 30 24N 015 25 12E	CRP																																																
ECHO 2	E2	47 29 30N 015 25 54E	CRP																																																
NOVEMBER	N	47 28 36N 015 15 12E	CRP																																																
SIERRA	S	47 23 48N 015 17 48E	CRP																																																
WHISKEY	W	47 26 06N 015 14 00E	CRP																																																
Designator	Ident	Coordinates	Type																																																
ECHO 1	E1	47 30 24N 015 25 12E	CRP																																																
ECHO 2	E2	47 29 30N 015 25 54E	CRP																																																
NOVEMBER	N	47 28 36N 015 15 12E	CRP																																																
SIERRA	S	47 23 48N 015 17 48E	CRP																																																
WHISKEY	W	47 26 06N 015 14 00E	CRP																																																
Überflug aller Ortsgebiete im An- und Abflugbereich ist zu meiden. Maximaler Steigflug aus Lärmschutzgründen.		Overflying of built-up areas shall be avoided within arrival and departure area. Use MAX gradient climb for noise abatement reasons.																																																	
Achtung: Fahrzeuge auf der Straße östlich der Pistenschwelle 24 beachten. Modellflugzeugbetrieb nahe Sichtflugmeldepunkt ECHO 2. Segelflugzeug, Hänge- und Paragleiteraktivität südlich des Flugplatzes.		Caution: Look out for vehicles crossing on road E of THR RWY 24. Model aircraft operating close to VFR reporting point ECHO 2. Glider, hang glider and para glider activity S of AD.																																																	
Flugverfahren: Achtung: Abflugeistung des Luftfahrzeugs ist besonders bei großer Dichtehöhe und/oder weichem Pistenzustand zu berücksichtigen.		Flight procedures: DEP CAUTION: Check ACFT TKOF performance especially under high density ALT and/or soft RWY conditions.																																																	

1) Wetterberatung: Unter der gebührenpflichtigen Telefonnummer 0900 97 9703 (aus Österreich). /
 MET briefing: Via telephone number (charged) 0900 97 9703 (from Austria).

2) Self briefing

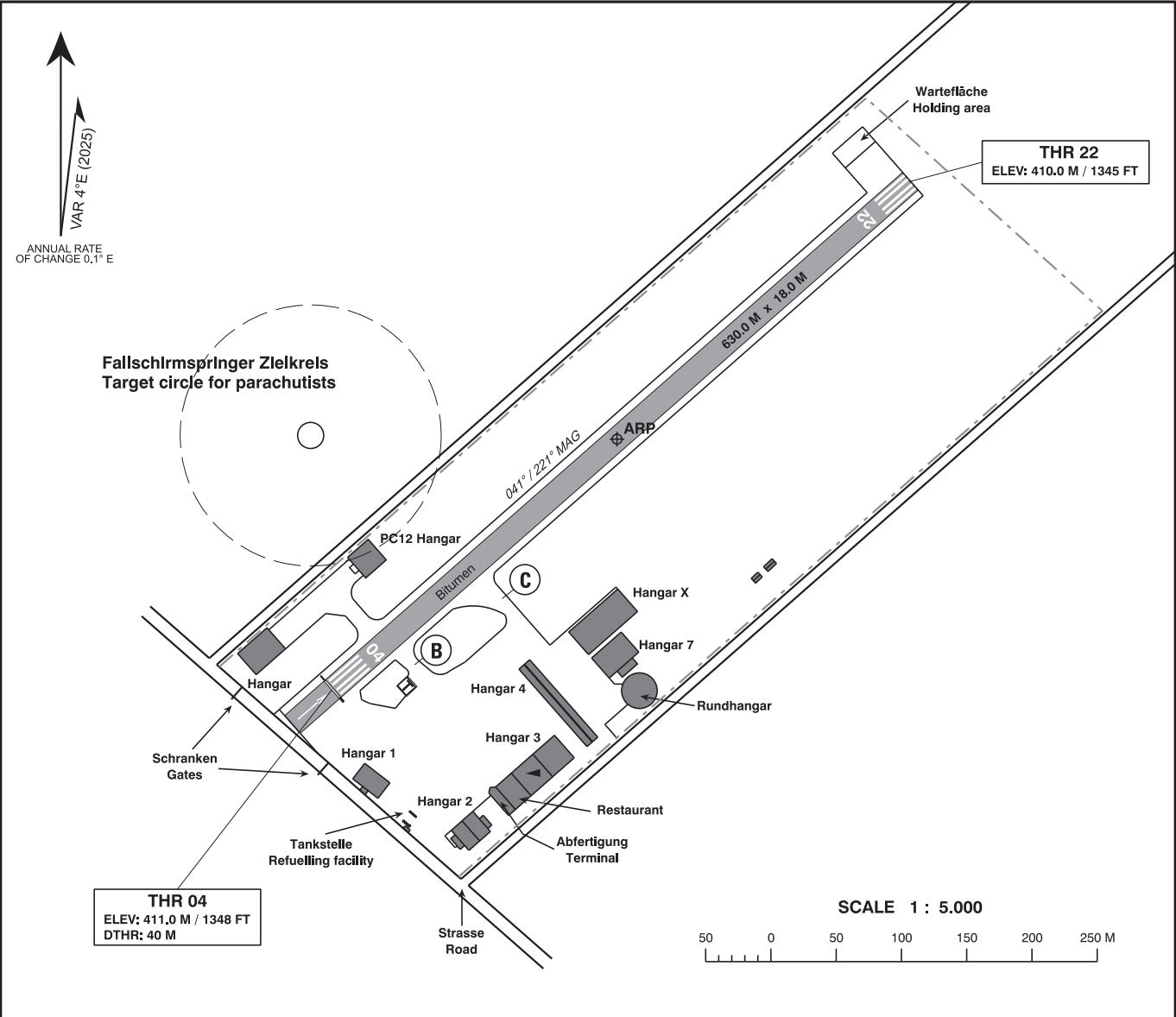
___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4 / for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4



RWY NR	Dimension (M) - Surface	TORA (M)	ASDA (M)	TODA (M)	LDA (M)	Strength	Lights
15	630 x 30 - Grass	630	630	630	630	MTOM 5700 KG	-
33		630	630	630	630		-

INTENTIONALLY LEFT BLANK

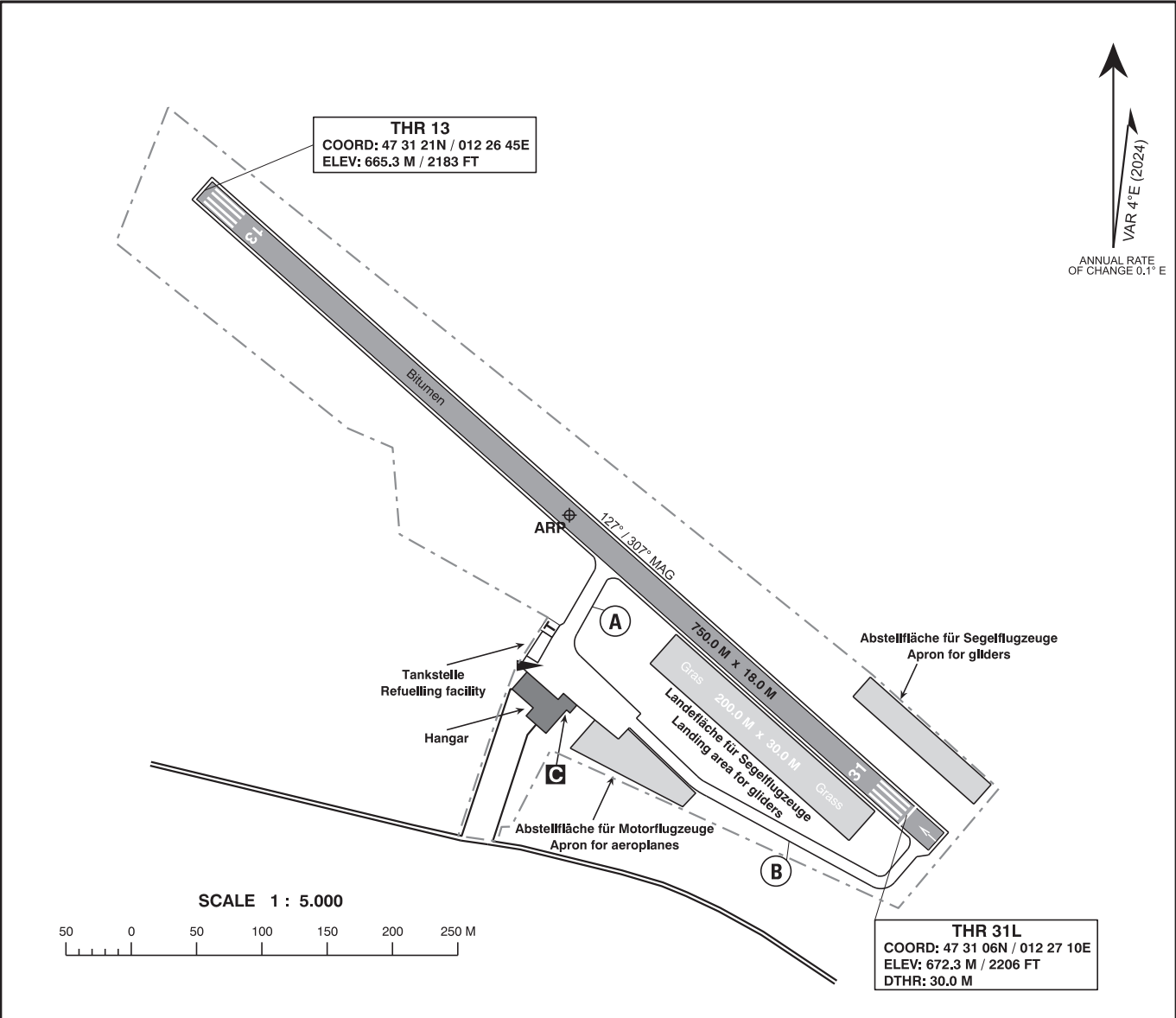
CHANGE: MAG VAR; EDITORIAL



RWY NR	Dimension (M) - Surface	TORA (M)	LDA (M)	Strength	Lights
04 22	630 x 18 - Bitumen	630 630	590 630	MTOM 5700 KG	-

INTENTIONALLY LEFT BLANK

CHANGE: MAG VAR: EDITORIAL



RWY NR	Dimension (M) - Surface	TORA (M)	LDA (M)	Strength	Lights
13 31	750 x 18 - Blumen	750 750	750 720	MTOM 5700 KG	-

INTENTIONALLY LEFT BLANK

POSITION/POSITION HÖHE ÜBER MEERES- SPIEGEL/ELEVATION	PISTENMERKMALE/ RUNWAY CHARACTERISTICS BETRIEBSZEIT/HOURS OF AVAILABILITY	FLUGPLATZHALTER/AERODROME ADMINISTRATOR TELEFON/TELEPHONE	ZUSTÄNDIGES AIS-ARO-MET/ RESPONSIBLE AIS-ARO-MET ANMERKUNGEN/REMARKS
LOID - Kufstein KH			
47 34 16 N 012 08 58 E <u>1664 FT</u>	Anflugrichtungen GEO/APCH directions GEO: 026°, 206° Maße/dimensions: 15 x 15 M Oberfläche/surface: Metall/metal Tragfähigkeit/strength: MTOM 6000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	Gemeindeverband Bezirkskrankenhaus Endach 27 6330 Kufstein TEL: +43 5372-6966 Flugplatzbetriebsleitung/AD OPS office TEL: +43 5372-6966-1600	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Beleuchtung und Befeuerung vorhanden/ Lights and lighting available Nur für Not-, Rettungs- und Ambulanzflüge zugelassen/ Approved for emergency-, rescue- and ambulance flights only. Melden Sie Position und weitere Absichten auf LOIK 122.380/ Report position and intentions on LOIK 122.380
LOIG - Ludesch			
47 12 01 N 009 46 49 E <u>1804 FT</u>	An- und Abflugsektoren/Approach- and departure-sectors: Gr. Walsertal 05/23 Ludesch 04/22 Maße/dimensions: 20 x 20 M Oberfläche/surface: Asphalt/asphalt Tragfähigkeit/strength: MTOM 20000 KG PPR	Wucher Helicopter GmbH & CO.KG Walgaustraße 214 6713 Ludesch TEL: +43 5550-3880	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾
LOII - Hall in Tirol KH			
47 16 58 N 011 30 56 E <u>1957 FT</u>	An- und Abflugsektoren/Approach- and departure-sectors: 15/22/33 Maße/dimensions: 15 x 15 M Oberfläche/surface: Beton/concrete Tragfähigkeit/strength: MTOM 6000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	Tirol Kliniken GmbH A. ö. Landeskrankenhaus Hall Milsersstraße 10 6060 Hall i. Tirol TEL: +43 5223 502-0	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Beleuchtung und Befeuerung vorhanden/ Lights and lighting available Hubschrauberplatz liegt innerhalb der CTR-LOWI/ Heliport located within CTR- LOWI
LOIL - ÖAMTC/Zams			
47 10 34 N 010 36 43 E <u>2516 FT</u>	An- und Abflugsektoren/Approach- and departure-sectors: 05/23 und/ and 09/27 Maße/dimensions: Kreis mit Durch- messer/circle with diameter 15 M Oberfläche/surface: Asphalt/asphalt Tragfähigkeit/strength: MTOM 6000 KG PPR	Christophorus Flugrettungsverein, Baumgasse 129, 1030 Wien TEL: +43 1 71199-0, FAX: +43 1 7119937051 Flugplatzbetriebsleitung/AD OPS office TEL: +43 664 6136980	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾
LOIO - ÖAMTC/Sölden			
46 56 47 N 011 01 07 E <u>4987 FT</u>	An- und Abflugsektoren/Approach- and departure-sectors: 05/29 Maße/dimensions: 15 x 15 M Oberfläche/surface: Asphalt/asphalt Tragfähigkeit/strength: MTOM 6000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	Heli Ambulance Team GmbH, Baumgasse 129, 1030 Wien TEL: +43 5254 30037	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Beleuchtung und Befeuerung vorhanden/ Lights and lighting available Nur für Not-, Rettungs- und Ambulanzflüge zugelassen/ Approved for emergency-, rescue- and ambulance flights only.
LOIP - Ischgl-Idalpe			
46 58 50 N 010 18 57 E <u>7522 FT</u>	An- und Abflugsektoren/Approach- and departure-sectors: 16/24/32 Maße/dimensions: 15 x 15 M Oberfläche/surface: Beton/concrete Tragfähigkeit/strength: MTOM 6000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	Schenk Air GmbH. Montafonerstraße 29 6780 Schruns TEL: +43 5556 74000 +43 664 255 3002	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Beleuchtung und Befeuerung vorhanden/ Lights and lighting available Nur für Not-, Rettungs- und Ambulanzflüge zugelassen/ Approved for emergency-, rescue- and ambulance flights only.

¹⁾ Wetterberatung: Unter der gebührenpflichtigen Telefonnummer 0900 97 9703 (aus Österreich). /
MET briefing: Via telephone number (charged) 0900 97 9703 (from Austria).

____ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4 / for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4

POSITION/POSITION HÖHE ÜBER MEERES- SPIEGEL/ELEVATION	PISTENMERKMALE/ RUNWAY CHARACTERISTICS BETRIEBSZEIT/HOURS OF AVAILABILITY	FLUGPLATZHALTER/AERODROME ADMINISTRATOR TELEFON/TELEPHONE	ZUSTÄNDIGES AIS-ARO-MET/ RESPONSIBLE AIS-ARO-MET ANMERKUNGEN/REMARKS
LOIT - St. Johann/Tirol KH			
47 31 13 N 012 25 47 E <u>2230 FT</u>	Anflugrichtungen GEO/APCH directions GEO: 035°, 215° Maße/dimensions: Kreis mit Durchmesser/ circle with diameter 13.2 M Oberfläche/surface: Metall/metal Tragfähigkeit/strength: MTOM 4000 KG PPR für VFR-Flüge bei Tag und Nacht for VFR-flights day and night	Bahnhofstraße 14 6380 St. Johann in Tirol Flugplatzbetriebsleitung/AD OPS office: TEL: +43 5352 606-0 EMAIL: info@khsj.at Flugplatzhalter / HLP administrator: A. ö. Bezirkskrankenhaus St. Johann in Tirol Bahnhofstraße 14 6380 St. Johann in Tirol	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Erhöhter Landeplatz/ Elevated heliport Beleuchtung und Be- feuerung vorhanden/ lights and lighting available Aktivierungsfrequenz/ Activation FREQ: 121.880
Aktivierung der Befeuerung: 5x ON; 7x OFF. / Activation of LGT: 5x ON; 7x OFF. FATO: 15 x 15 M. Melden Sie Position und weitere Absichten auf LOIJ 120.355 / Report position and intentions on LOIJ 120.355			
LOIU - Innsbruck Uni-Klinik KH			
47 15 40 N 011 23 05 E <u>2057 FT</u>	An- und Abflugsektoren/Approach- and departure-sectors: 08/34 Maße/dimensions: 15 M Kreis/circle Oberfläche/surface: Beton/concrete Tragfähigkeit/strength: MTOM 6000 KG PPR	Tirol Kliniken GmbH A. ö. Landeskrankenhaus-Universitäts- kliniken Anichstr. 35 6020 Innsbruck TEL: +43 50504-0	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Beleuchtung und Befeuerung vorhanden/ Lights and lighting available Hubschrauberplatz liegt innerhalb der CTR-LOWI Heliport located within CTR-LOWI
LOIV - Zams / St. Vinzenz KH			
47 09 41 N 010 35 38 E <u>2626 FT</u>	An- und Abflugsektoren/Approach- and departure-sectors: 01/19, 14/32 Maße/dimensions: Kreis mit Durch- messer/circle with diameter 15 M Oberfläche/surface: Metall/metal Tragfähigkeit/strength: MTOM 6000 KG PPR für VFR-Flüge bei Tag und Nacht for VFR-flights day and night	Krankenhaus der Barmherzigen Schwestern 6511 Zams TEL: +43 5442-600	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Beleuchtung und Be- feuerung vorhanden/ lights and lighting available
LOIW - Waidring "Hel-Transporte"			
47 35 07 N 012 35 33 E <u>2493 FT</u>	An- und Abflugsektoren/Approach- and departure-sectors: 11/29 Maße/dimensions: 15 x 15 M Oberfläche/surface: Verbundsteine/ composite construction Tragfähigkeit/strength: MTOM 6000 KG PPR	SHS Helicopter Transporte GmbH Weberweg 15 6384 Waidring TEL: +43 5353 6302	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾

¹⁾ Wetterberatung: Unter der gebührenpflichtigen Telefonnummer 0900 97 9703 (aus Österreich). /

MET briefing: Via telephone number (charged) 0900 97 9703 (from Austria).

____ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4 / for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4