

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@astrocontrol.at

AIP AMDT 341
13 JUN 2025

REPUBLIC OF AUSTRIA

Inhalt:

- GEN 4.1: Flugplatzgebühren

Contents:

- GEN 4.1: Aerodrome charges

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

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

Band 1 / Volume 1

GEN 0.2-9/*GEN 0.2-10*,

GEN 0.2-11,

GEN 0.4-1/*GEN 0.4-2*,
GEN 0.4-9/*GEN 0.4-10*,

GEN 0.4-3/*GEN 0.4-4*,
GEN 0.4-11/*GEN 0.4-12*,

GEN 0.4-5/*GEN 0.4-6*,

GEN 0.4-7/*GEN 0.4-8*,

GEN 2.2-17/*GEN 2.2-18*,

GEN 4.1-1/*GEN 4.1-2*,
GEN 4.1-9/*GEN 4.1-10*,

GEN 4.1-3/*GEN 4.1-4*,
GEN 4.1-11/*GEN 4.1-12*,

GEN 4.1-5/*GEN 4.1-6*,
GEN 4.1-13/*GEN 4.1-14*,

GEN 4.1-7/*GEN 4.1-8*,
GEN 4.1-15/*GEN 4.1-16*,

ENR 1.1-1/*ENR 1.1-2*,
ENR 1.1-13/*ENR 1.1-14*,
ENR 1.1-31/*ENR 1.1-32*,
ENR 1.1-41/*ENR 1.1-42*,

ENR 1.1-5/*ENR 1.1-6*,
ENR 1.1-15/*ENR 1.1-16*,
ENR 1.1-33/*ENR 1.1-34*,
ENR 1.1-45/*ENR 1.1-46*,

ENR 1.1-9/*ENR 1.1-10*,
ENR 1.1-17/*ENR 1.1-18*,
ENR 1.1-37/*ENR 1.1-38*,
ENR 1.1-47/*ENR 1.1-48*,

ENR 1.1-11/*ENR 1.1-12*,
ENR 1.1-19/*ENR 1.1-20*,
ENR 1.1-39/*ENR 1.1-40*,
ENR 1.1-53/*ENR 1.1-54*,

ENR 1.2-1/*ENR 1.2-2*,

ENR 1.2-5/*ENR 1.2-6*,

ENR 5.5-3/*ENR 5.5-4*,

Band 2 / Volume 2

LOWL AD 2-7/*LOWL AD 2-8*,
LOWL AD 2-23/*LOWL AD 2-24*,

LOWL AD 2-9/*LOWL AD 2-10*,
LOWL AD 2-25/*LOWL AD 2-26*,

LOWL AD 2-21/*LOWL AD 2-22*,

AD 3-13/*AD 3-14*,

AD 3-35.

2. Folgendes Blätter sind zu **vernichten**: Keine.

2. **Destroy** the following pages: None.

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

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

AIP SUP 012/25, 013/25,

NOTAM B0449/25.

ENDE

END

AIP AMENDMENT			
Nr.	Veröffentlichungsdatum 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.	Veröffentlichungsdatum Publication date	Inkrafttretungsdatum 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			
300			
301			
302			
303			
304			

AIP AMENDMENT			
Nr.	Veröffentlichungsdatum Publication date	Berichtigt am Date inserted	Berichtigt durch 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.	Veröffentlichungsdatum Publication date	Inkrafttretungsdatum Effective date	Berichtigt durch 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			

GEN 0.4 PRÜFLISTE GEN 0.4 CHECKLIST OF AIP PAGES

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

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE			
GEN 2	2.4-1	21 MAR 2025	GEN 3	3.1-9	2 DEC 2022	GEN 3	3.3-17	18 APR 2025
	2.4-2	21 MAR 2025		3.1-10	21 MAR 2025		3.3-18	18 APR 2025
				3.1-11	21 MAR 2025		3.3-19	18 APR 2025
	2.4-3	21 MAR 2025		3.1-12	21 MAR 2025		3.3-20	18 APR 2025
	2.4-4	21 MAR 2025		3.1-13	21 MAR 2025		3.3-21	18 APR 2025
				3.1-14	21 MAR 2025		3.3-22	18 APR 2025
	2.4-5	21 MAR 2025		3.1-15	21 MAR 2025		3.3-23	19 APR 2024
	2.4-6	21 MAR 2025		3.2-1	24 APR 2020		3.4-1	20 MAY 2022
				3.2-2	3 OCT 2024		3.4-2	19 APR 2024
	2.5-1	12 JUN 2025		3.2-3	21 MAR 2025		3.4-3	15 MAY 2025
				3.2-4	12 JUL 2024		3.4-4	15 MAY 2025
				3.2-5	12 JUL 2024		3.4-5	15 MAY 2025
	2.6-1	21 NOV 2008		3.2-6	12 JUL 2024		3.4-6	15 MAY 2025
	2.6-2	21 NOV 2008		3.2-7	12 JUL 2024		3.4-7	15 MAY 2025
				3.2-8	12 JUL 2024		3.4-8	15 MAY 2025
	2.6-3	21 NOV 2008		3.2-9	12 JUN 2025		3.4-9	15 MAY 2025
	2.6-4	21 NOV 2008		3.2-10	29 NOV 2024		3.4-10	15 MAY 2025
							3.4-11	15 MAY 2025
	2.6-5	21 NOV 2008		3.2-11	12 JUN 2025		3.5-1	11 JUL 2024
	2.6-6	21 NOV 2008		3.2-12	12 JUN 2025		3.5-2	3 OCT 2024
	2.7-1	1 DEC 2022					3.5-2A	11 JUL 2024
	2.7-2	20 MAY 2021		3.2-13	12 JUN 2025		3.5-2B	11 JUL 2024
	2.7-3	20 MAY 2021		3.2-14	12 JUN 2025		3.5-2C	11 JUL 2024
	2.7-4	20 MAY 2021		3.2-15	12 JUN 2025		3.5-2D	11 JUL 2024
	2.7-5	20 MAY 2021		3.3-1	15 MAY 2025		3.5-3	11 JUL 2024
	2.7-6	20 MAY 2021		3.3-2	15 MAY 2025		3.5-4	11 JUL 2024
	2.7-7	20 MAY 2021					3.5-5	11 JUL 2024
	2.7-8	20 MAY 2021		3.3-3	15 MAY 2025		3.5-6	11 JUL 2024
	2.7-9	20 MAY 2021		3.3-4	15 MAY 2025		3.5-6A	11 JUL 2024
	2.7-10	20 MAY 2021					3.5-7	11 JUL 2024
	2.7-11	20 MAY 2021		3.3-5	15 MAY 2025		3.5-8	11 JUL 2024
	2.7-12	20 MAY 2021		3.3-6	15 MAY 2025		3.5-8A	11 JUL 2024
	2.7-13	20 MAY 2021					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		
	3.1-2	29 NOV 2024	3.3-8	15 MAY 2025	3.5-11	20 MAY 2021		
					3.5-12	1 DEC 2022		
	3.1-3	29 NOV 2024	3.3-9	15 MAY 2025	3.5-13	21 APR 2023		
	3.1-4	29 NOV 2024	3.3-10	9 SEP 2022	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		
	3.1-6	29 NOV 2024	3.3-13	9 SEP 2022	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		
	3.1-8	21 MAR 2025	3.3-16	27 DEC 2024	3.5-18	27 FEB 2020		

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE
ENR 1	1.5-1	16 AUG 2019	ENR 1	1.10-37	25 JAN 2024
	1.5-2	27 DEC 2024		1.10-38	25 JAN 2024
	1.5-3	27 DEC 2024		1.10-39	25 JAN 2024
	1.6-1	19 APR 2024			
	1.6-2	19 APR 2024		1.11-1	16 JUN 2023
	1.6-3	19 APR 2024		1.11-2	16 JUN 2023
	1.6-4	19 APR 2024		1.12-1	20 JUL 2018
	1.6-5	19 APR 2024		1.12-2	20 JUL 2018
	1.6-6	19 APR 2024		1.12-3	20 JUL 2018
				1.12-4	24 MAY 2019
	1.7-1	19 JUL 2019		1.12-5	20 JUL 2018
	1.7-2	30 DEC 2021		1.13-1	8 DEC 2017
	1.7-3	30 DEC 2021		1.13-2	8 DEC 2017
	1.7-4	11 DEC 2014		1.13-3	8 DEC 2017
	1.7-5	20 MAY 2021		1.13-4	8 DEC 2017
				1.13-5	8 DEC 2017
	1.8-1	16 AUG 2019		1.13-6	8 DEC 2017
	1.8-2	27 JAN 2022		1.13-7	8 DEC 2017
	1.8-3	27 FEB 2020		1.14-1	25 MAR 2022
				1.14-2	30 JUL 2010
	1.9-1	4 JAN 2018		1.14-3	30 JUL 2010
	1.9-2	4 JAN 2018		1.14-4	30 JUL 2010
	1.9-3	16 AUG 2019		1.14-5	30 JUL 2010
	1.9-4	4 JAN 2018		1.14-6	30 JUL 2010
	1.9-5	4 JAN 2018		1.14-7	25 MAR 2022
	1.9-6	9 SEP 2022	ENR 2	2.1-1	28 NOV 2024
	1.9-7	4 NOV 2022		2.1-2	13 SEP 2018
	1.9-8	9 SEP 2022		2.1-3	28 MAR 2019
				2.1-4	28 NOV 2024
	1.10-1	25 JAN 2024		2.1-5	28 NOV 2024
	1.10-2	25 JAN 2024		2.1-6	28 NOV 2024
	1.10-3	15 MAY 2025		2.1-7	28 NOV 2024
	1.10-4	15 MAY 2025		2.1-8	28 NOV 2024
	1.10-5	25 JAN 2024		2.1-9	28 NOV 2024
	1.10-6	15 MAY 2025		2.1-10	28 NOV 2024
	1.10-7	15 MAY 2025			
	1.10-8	15 MAY 2025		2.1-11	27 JAN 2022
	1.10-9	15 MAY 2025		2.1-12	28 NOV 2024
	1.10-10	15 MAY 2025			
	1.10-11	15 MAY 2025		2.1-13	23 MAR 2023
	1.10-12	15 MAY 2025		2.1-14	23 MAR 2023
	1.10-13	15 MAY 2025			
	1.10-14	15 MAY 2025		2.1-15	28 NOV 2024
	1.10-15	15 MAY 2025		2.1-16	15 MAY 2025
	1.10-16	25 JAN 2024			
	1.10-17	25 JAN 2024		2.2-1	30 APR 2015
	1.10-18	26 DEC 2024		2.2-2	28 MAR 2019
	1.10-19	26 DEC 2024			
	1.10-20	26 DEC 2024		2.2-3	28 MAR 2019
	1.10-21	26 DEC 2024		2.2-4	28 MAR 2019
	1.10-22	26 DEC 2024			
	1.10-23	25 JAN 2024		2.2-5	28 MAR 2019
	1.10-24	25 JAN 2024		2.2-6	28 MAR 2019
	1.10-25	25 JAN 2024			
	1.10-26	25 JAN 2024		2.2-7	27 JAN 2022
	1.10-27	25 JAN 2024		2.2-8	27 JAN 2022
	1.10-28	25 JAN 2024			
	1.10-29	6 SEP 2024		2.2-9	27 JAN 2022
	1.10-30	25 JAN 2024		2.2-10	27 JAN 2022
	1.10-31	20 FEB 2025			
	1.10-32	25 JAN 2024		2.2-11	27 JAN 2022
	1.10-33	20 MAR 2025		2.2-12	18 MAY 2023
	1.10-34	25 JAN 2024			
	1.10-35	25 JAN 2024		2.2-13	23 MAR 2023
	1.10-36	25 JAN 2024		2.2-14	28 DEC 2023
				ENR 2	
				ENR 3	
				ENR 3.1-1	26 DEC 2024

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE
ENR 3					
ENR 3.2-L12-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-L607-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-L608-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-M726-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-M736-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-M738-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-N503-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-N606-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-N871-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-P66-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-T23-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-T101-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-T102-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-T103-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-T307-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Y106-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-Y107-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-Y108-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-Y303-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Y703-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-Y740-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-Z2-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-Z119-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-Z204-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Z209-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-Z408-1	28 NOV 2024				
ENR 3.3-1	2 DEC 2022				
ENR 3.4-1	20 MAR 2025				
ENR 3.4-2	13 JUL 2023				
ENR 3.4-3	13 JUL 2023				

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE
ENR 4		ENR 6		TEIL 3 – FLUGPLÄTZE	
				PART 3 - AERODROMES	
ENR 4.1-1	26 DEC 2024	ENR 6.1	26 DEC 2024	AD 0.1	AD 0.1-1 27 DEC 2024
ENR 4.1-2	18 APR 2024	ENR 6.2	28 NOV 2024		AD 0.1-2 27 DEC 2024
ENR 4.1-3	15 MAY 2025	ENR 6.3-1	25 JAN 2024		AD 0.1-3 27 DEC 2024
ENR 4.1-4	20 FEB 2025	ENR 6.3-2	20 MAR 2025		AD 0.1-4 10 SEP 2021
		ENR 6.4	28 NOV 2024		AD 0.1-5 3 NOV 2023
ENR 4.2-1	28 AUG 2009	ENR 6.5	16 MAY 2024		AD 0.1-6 17 APR 2025
		ENR 6.5-1	26 JAN 2023		AD 0.1-7 27 DEC 2024
ENR 4.3-1	17 JUN 2022	ENR 6.5-2	16 MAY 2024		AD 0.1-8 17 APR 2025
		ENR 6.5-3	26 JAN 2023		AD 0.1-9 27 DEC 2024
ENR 4.4-1	28 NOV 2024	ENR 6.5-4	16 MAY 2024		AD 0.1-10 16 MAY 2025
ENR 4.4-2	28 NOV 2024	ENR 6.6	20 FEB 2025		AD 0.1-11 15 MAY 2025
ENR 4.4-3	28 NOV 2024	ENR 6.7	3 OCT 2024		AD 0.1-12 15 MAY 2025
ENR 4.4-4	28 NOV 2024	ENR 6.8	20 FEB 2025		AD 0.1-13 28 JAN 2022
ENR 4.4-5	28 NOV 2024	ENR 6.8-1	23 JAN 2025		AD 0.1-14 25 JAN 2024
ENR 4.4-6	28 NOV 2024	ENR 6.8-2	23 JAN 2025		AD 0.1-15 3 NOV 2023
ENR 4.5-1	18 DEC 2009	ENR 6.8-3	23 JAN 2025		AD 0.1-16 18 APR 2025
ENR 5		ENR 6.8-4	23 JAN 2025		AD 0.1-17 11 AUG 2023
ENR 5.1-1	19 MAY 2023	ENR 6.8-5	20 FEB 2025		AD 0.1-18 11 AUG 2023
ENR 5.1-2	19 MAY 2023	ENR 6.8-6	20 FEB 2025		AD 0.1-19 11 JUL 2024
ENR 5.1-3	19 MAY 2023	ENR 6.8-7	26 JAN 2023		AD 0.1-20 28 DEC 2023
ENR 5.1-4	19 MAY 2023	ENR 6.8-8	16 MAY 2024		AD 0.1-21 8 AUG 2024
ENR 5.1-5	24 JAN 2025	ENR 6.8-9	26 JAN 2023		AD 0.1-22 28 DEC 2023
ENR 5.1-6	24 JAN 2025	ENR 6.8-10	16 MAY 2024		AD 0.1-23 19 APR 2024
ENR 5.1-7	19 MAY 2023	ENR 6.9	12 JUN 2025		AD 0.1-24 6 OCT 2023
ENR 5.1-8	19 MAY 2023	ENR 6.10	23 MAR 2023		AD 0.1-25 19 APR 2024
ENR 5.1-9	19 MAY 2023	ENR 6.11	16 MAY 2024		AD 0.1-26 19 APR 2024
ENR 5.1-10	19 MAY 2023				AD 0.1-27 19 APR 2024
ENR 5.1-11	25 JAN 2024				AD 0.1-28 19 APR 2024
ENR 5.1-12	25 JAN 2024				AD 0.1-29 23 JAN 2025
ENR 5.1-13	25 JAN 2024				AD 0.1-30 21 MAR 2024
ENR 5.1-14	25 JAN 2024				AD 0.1-31 22 APR 2022
ENR 5.1-15	15 MAY 2025				AD 0.1-32 23 APR 2021
ENR 5.1-16	25 JAN 2024				AD 0.1-33 11 JUL 2024
ENR 5.1-17	25 JAN 2024				AD 0.1-34 24 JAN 2025
ENR 5.1-18	25 JAN 2024				AD 0.1-35 11 JUL 2024
					AD 0.1-36 11 JUL 2024
ENR 5.2-1	14 JUL 2023				AD 0.1-37 11 JUL 2024
ENR 5.2-2	14 JUL 2023				AD 0.1-38 21 MAR 2024
ENR 5.2-3	14 JUL 2023				AD 0.1-39 21 MAR 2024
ENR 5.2-4	14 JUL 2023				AD 0.1-40 21 MAR 2024
ENR 5.2-5	14 JUL 2023				AD 0.1-41 21 MAR 2024
ENR 5.2-6	14 JUL 2023				AD 0.1-42 21 MAR 2024
ENR 5.2-7	14 JUL 2023				AD 0.1-43 11 JUL 2024
ENR 5.2-8	14 JUL 2023				AD 0.1-44 21 MAR 2024
ENR 5.3-1	15 MAY 2025				AD 0.1-45 21 MAR 2024
ENR 5.3-2	15 MAY 2025				AD 0.1-46 21 MAR 2024
ENR 5.3-3	15 MAY 2025				AD 0.1-47 21 MAR 2024
ENR 5.4-1	18 JUN 2021				AD 0.1-48 4 OCT 2024
ENR 5.4-2	27 JAN 2022				AD 0.1-49 21 MAR 2024
ENR 5.4-3	1 NOV 2024				AD 0.1-50 21 MAR 2024
ENR 5.5-1	1 DEC 2023				
ENR 5.5-2	20 MAR 2025				
ENR 5.5-3	26 DEC 2024				
ENR 5.5-4	13 JUN 2025				
ENR 5.5-5	20 MAR 2025				
ENR 5.5-6	27 FEB 2020				
ENR 5.5-7	16 JUN 2023				
ENR 5.5-8	16 JUN 2023				
ENR 5.5-9	16 JUN 2023				
ENR 5.5-10	16 JUN 2023				
ENR 5.5-11	11 AUG 2023				
ENR 5.6-1	11 DEC 2014				

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE
AD 1	AD 1.1-1 27 DEC 2024	AD 1	AD 1.2-1 30 DEC 2022	LOWG AD 2-21	27 DEC 2024
	AD 1.1-2 27 DEC 2024		AD 1.2-2 30 DEC 2022	LOWG AD 2-22	27 DEC 2024
	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 30 DEC 2022	LOWG AD 2-26	17 APR 2025
	AD 1.1-7 27 DEC 2024		AD 1.2-7 30 DEC 2022	LOWG AD 2-27	17 APR 2025
	AD 1.1-8 27 DEC 2024		AD 1.2-8 30 DEC 2022	LOWG AD 2-28	17 APR 2025
			AD 1.2-9 30 DEC 2022	LOWG AD 2-29	17 APR 2025
			AD 1.2-10 30 DEC 2022	LOWG AD 2-30	17 APR 2025
			AD 1.2-11 30 DEC 2022	LOWG AD 2-31	17 APR 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 30 DEC 2022	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 29 NOV 2024	LOWG AD 2 MAP 9-1E	25 MAR 2021
			AD 1.3-4 29 NOV 2024		
			AD 1.3-5 21 MAR 2025	LOWG AD 2 MAP 9-2	7 SEP 2023
			AD 1.3-6 21 MAR 2025	LOWG AD 2 MAP 9-2A	25 MAR 2021
			AD 1.3-7 21 MAR 2025	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 26 JAN 2023	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	5 SEP 2024
			LOWG AD 2-8 14 JUL 2023	LOWG AD 2 MAP 13-2-1	5 SEP 2024
			LOWG AD 2-9 5 SEP 2024	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	5 SEP 2024
			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	5 SEP 2024
			LOWG AD 2-15 5 SEP 2024	LOWG AD 2 MAP 13-4-2	5 SEP 2024
			LOWG AD 2-16 20 FEB 2025		
			LOWG AD 2-17 5 SEP 2024	LOWG AD 2 MAP 14-2	27 DEC 2024
			LOWG AD 2-18 27 DEC 2024		
			LOWG AD 2-19 27 DEC 2024		
			LOWG AD 2-20 27 DEC 2024		

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

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE
LOWL AD 2-1	26 JAN 2023			LOWS AD 2 MAP 1-1	15 MAY 2025
LOWL AD 2-2	22 MAR 2024	LOWL AD 2 MAP 13-1-2	8 AUG 2024	LOWS AD 2 MAP 2-1	5 SEP 2024
				LOWS AD 2 MAP 3-2	5 SEP 2024
LOWL AD 2-3	29 DEC 2023	LOWL AD 2 MAP 13-2-1	8 AUG 2024	LOWS AD 2 MAP 4-1	20 MAY 2021
LOWL AD 2-4	14 JUN 2024	LOWL AD 2 MAP 13-2-1A	21 MAR 2024	LOWS AD 2 MAP 5-1	20 MAY 2021
		LOWL AD 2 MAP 13-2-1B	17 JUN 2021	LOWS AD 2 MAP 7-1	20 MAY 2021
LOWL AD 2-5	15 MAY 2025			LOWS AD 2 MAP 9-1	12 JUN 2025
LOWL AD 2-6	15 MAY 2025	LOWL AD 2 MAP 13-2-2	8 AUG 2024	LOWS AD 2 MAP 9-1A	20 MAY 2021
		LOWL AD 2 MAP 13-2-2A	21 MAR 2024	LOWS AD 2 MAP 9-1B	16 MAY 2024
LOWL AD 2-7	13 JUN 2025	LOWL AD 2 MAP 13-2-2B	17 JUN 2021	LOWS AD 2 MAP 9-1C	20 MAY 2021
LOWL AD 2-8	15 MAY 2025			LOWS AD 2 MAP 9-1D	3 OCT 2024
		LOWL AD 2 MAP 13-4-1	12 JUN 2025	LOWS AD 2 MAP 9-1E	20 MAY 2021
LOWL AD 2-9	13 JUN 2025			LOWS AD 2 MAP 9-1F	20 MAY 2021
LOWL AD 2-10	15 MAY 2025	LOWL AD 2 MAP 13-4-2	8 AUG 2024	LOWS AD 2 MAP 9-1G	20 MAY 2021
LOWL AD 2-11	15 MAY 2025	LOWL AD 2 MAP 14-2	8 AUG 2024	LOWS AD 2 MAP 9-2	12 JUN 2025
LOWL AD 2-12	15 MAY 2025			LOWS AD 2 MAP 9-2A	13 JUN 2024
				LOWS AD 2 MAP 9-2B	13 JUN 2024
LOWL AD 2-13	15 MAY 2025			LOWS AD 2 MAP 9-2C	15 JUL 2021
LOWL AD 2-14	15 MAY 2025			LOWS AD 2 MAP 9-2D	3 OCT 2024
				LOWS AD 2 MAP 9-2E	13 JUN 2024
		LOWS AD 2-1	11 JUL 2024		
		LOWS AD 2-2	11 JUL 2024		
LOWL AD 2-15	15 MAY 2025	LOWS AD 2-3	25 JAN 2024		
LOWL AD 2-16	15 MAY 2025	LOWS AD 2-4	6 SEP 2024	LOWS AD 2 MAP 11-1	12 JUN 2025
LOWL AD 2-17	12 JUN 2025	LOWS AD 2-5	14 JUN 2024	LOWS AD 2 MAP 11-1A	11 AUG 2022
LOWL AD 2-18	12 JUN 2025	LOWS AD 2-6	27 DEC 2024	LOWS AD 2 MAP 11-1B	11 AUG 2022
LOWL AD 2-19	15 MAY 2025	LOWS AD 2-7	14 JUL 2023	LOWS AD 2 MAP 11-1C	3 OCT 2024
LOWL AD 2-20	15 MAY 2025	LOWS AD 2-8	19 MAY 2023	LOWS AD 2 MAP 11-1D	11 AUG 2022
LOWL AD 2-21	15 MAY 2025	LOWS AD 2-9	1 DEC 2023		
LOWL AD 2-22	13 JUN 2025	LOWS AD 2-10	1 DEC 2023	LOWS AD 2 MAP 12-1	8 AUG 2024
LOWL AD 2-23	13 JUN 2025	LOWS AD 2-11	6 SEP 2024	LOWS AD 2 MAP 12-1-1	12 AUG 2021
LOWL AD 2-24	13 JUN 2025	LOWS AD 2-12	6 SEP 2024	LOWS AD 2 MAP 12-1-2	12 AUG 2021
LOWL AD 2-25	13 JUN 2025	LOWS AD 2-13	6 SEP 2024	LOWS AD 2 MAP 12-1-3	12 AUG 2021
LOWL AD 2-26	12 JUN 2025	LOWS AD 2-14	6 SEP 2024	LOWS AD 2 MAP 12-1-4	12 AUG 2021
LOWL AD 2 MAP 1-1	15 MAY 2025	LOWS AD 2-15	6 SEP 2024		
LOWL AD 2 MAP 4-1	17 JUN 2021	LOWS AD 2-16	25 JAN 2024	LOWS AD 2 MAP 13-1-1	15 JUN 2023
LOWL AD 2 MAP 5-1	17 JUN 2021	LOWS AD 2-17	25 JAN 2024		
LOWL AD 2 MAP 7-1	17 JUN 2021	LOWS AD 2-18	25 JAN 2024	LOWS AD 2 MAP 13-1-3	15 JUN 2023
LOWL AD 2 MAP 7-2	17 JUN 2021	LOWS AD 2-19	25 JAN 2024		
		LOWS AD 2-20	27 DEC 2024		
LOWL AD 2 MAP 9-1	30 NOV 2023	LOWS AD 2-21	25 JAN 2024	LOWS AD 2 MAP 13-2-1-1	20 APR 2023
LOWL AD 2 MAP 9-1A	30 NOV 2023	LOWS AD 2-22	27 DEC 2024	LOWS AD 2 MAP 13-2-1-1A	20 MAY 2021
LOWL AD 2 MAP 9-1B	30 NOV 2023	LOWS AD 2-23	27 DEC 2024		
		LOWS AD 2-24	27 DEC 2024	LOWS AD 2 MAP 13-2-1-2	20 APR 2023
LOWL AD 2 MAP 9-2	30 NOV 2023	LOWS AD 2-25	27 DEC 2024	LOWS AD 2 MAP 13-2-1-2A	20 MAY 2021
LOWL AD 2 MAP 9-2A	30 NOV 2023	LOWS AD 2-26	27 DEC 2024	LOWS AD 2 MAP 13-2-1-2B	20 MAY 2021
LOWL AD 2 MAP 9-2B	30 NOV 2023	LOWS AD 2-27	27 DEC 2024		
		LOWS AD 2-28	27 DEC 2024	LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1	15 MAY 2025
LOWL AD 2 MAP 11-1	3 OCT 2024	LOWS AD 2-29	27 DEC 2024	LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1A	15 MAY 2025
LOWL AD 2 MAP 11-1A	3 OCT 2024	LOWS AD 2-30	25 JAN 2024		
LOWL AD 2 MAP 11-1B	3 OCT 2024	LOWS AD 2-31	25 JAN 2024	LOWS AD 2 MAP 13-3-2-1	20 APR 2023
LOWL AD 2 MAP 11-1C	3 OCT 2024	LOWS AD 2-32	25 JAN 2024	LOWS AD 2 MAP 13-3-2-1A	20 MAY 2021
LOWL AD 2 MAP 11-1D	3 OCT 2024	LOWS AD 2-33	1 NOV 2024	LOWS AD 2 MAP 13-3-2-1B	20 MAY 2021
		LOWS AD 2-34	1 NOV 2024		
LOWL AD 2 MAP 11-2	3 OCT 2024	LOWS AD 2-35	1 NOV 2024	LOWS AD 2 MAP 13-3-2-2	15 MAY 2025
LOWL AD 2 MAP 11-2A	3 OCT 2024	LOWS AD 2-36	1 NOV 2024	LOWS AD 2 MAP 13-3-2-2A	15 MAY 2025
LOWL AD 2 MAP 11-2B	3 OCT 2024	LOWS AD 2-37	15 MAY 2025		
LOWL AD 2 MAP 11-2C	3 OCT 2024	LOWS AD 2-38	1 NOV 2024	LOWS AD 2 MAP 14-1	20 MAR 2025
		LOWS AD 2-39	1 NOV 2024		
LOWL AD 2 MAP 12-1	8 AUG 2024	LOWS AD 2-40	27 DEC 2024	LOWS AD 2 MAP 14-2	20 MAR 2025
LOWL AD 2 MAP 12-1-1	17 JUN 2021	LOWS AD 2-41	1 NOV 2024		
LOWL AD 2 MAP 12-1-2	17 JUN 2021	LOWS AD 2-42	1 NOV 2024		
LOWL AD 2 MAP 12-1-3	16 MAY 2024	LOWS AD 2-43	1 NOV 2024		
		LOWS AD 2-44	1 NOV 2024		
		LOWS AD 2-45	15 MAY 2025		

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE
LOWW AD 2-1	2 NOV 2023	LOWW AD 2-66	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 9-4-2D	25 JAN 2024
LOWW AD 2-2	1 DEC 2023	LOWW AD 2-67	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 9-5	20 FEB 2025
LOWW AD 2-3	2 NOV 2023	LOWW AD 2-68	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-1	25 JAN 2024
LOWW AD 2-4	9 AUG 2024	LOWW AD 2 MAP 1-1	15 MAY 2025	LOWW AD 2 MAP 11-1A	6 OCT 2022
LOWW AD 2-5	22 APR 2021	LOWW AD 2 MAP 2-1	28 NOV 2024	LOWW AD 2 MAP 11-1B	6 OCT 2022
LOWW AD 2-6	3 NOV 2023	LOWW AD 2 MAP 3-2	28 NOV 2024	LOWW AD 2 MAP 11-1C	6 OCT 2022
LOWW AD 2-7	3 NOV 2023	LOWW AD 2 MAP 4-1	22 APR 2021	LOWW AD 2 MAP 11-1D	6 OCT 2022
LOWW AD 2-8	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 4-2	22 APR 2021	LOWW AD 2 MAP 11-1E	6 OCT 2022
LOWW AD 2-9	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 5-1	22 APR 2021	LOWW AD 2 MAP 11-1F	27 JAN 2022
LOWW AD 2-10	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 7-2	22 APR 2021		
LOWW AD 2-11	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 7-3	22 APR 2021	LOWW AD 2 MAP 11-2-1	5 SEP 2024
LOWW AD 2-12	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1	15 MAY 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-1A	15 JUN 2023
LOWW AD 2-13	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1A	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-1B	15 JUN 2023
LOWW AD 2-14	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1B	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-1C	15 JUN 2023
LOWW AD 2-15	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1C	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-1D	15 JUN 2023
LOWW AD 2-16	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1D	20 FEB 2025		
LOWW AD 2-17	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1E	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1	15 MAY 2025
LOWW AD 2-18	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1F	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1A	26 JAN 2023
LOWW AD 2-19	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1G	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1B	15 JUN 2023
LOWW AD 2-20	18 APR 2025	LOWW AD 2 MAP 9-1-1H	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1C	15 JUN 2023
LOWW AD 2-21	5 SEP 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1I	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1D	26 JAN 2023
LOWW AD 2-22	19 MAY 2023	LOWW AD 2 MAP 9-1-1J	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-2	5 SEP 2024
LOWW AD 2-23	19 MAY 2023	LOWW AD 2 MAP 9-1-1K	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-2A	3 NOV 2022
LOWW AD 2-24	21 MAR 2024			LOWW AD 2 MAP 11-2-2-2B	3 NOV 2022
LOWW AD 2-25	18 APR 2025	LOWW AD 2 MAP 9-1-2	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-2C	3 NOV 2022
LOWW AD 2-26	18 APR 2025	LOWW AD 2 MAP 9-1-2A	25 JAN 2024		
LOWW AD 2-27	4 OCT 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-2B	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 11-2-3	5 SEP 2024
LOWW AD 2-28	18 APR 2025	LOWW AD 2 MAP 9-2-1	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-3A	15 JUN 2023
LOWW AD 2-29	18 APR 2025	LOWW AD 2 MAP 9-2-1A	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-3B	15 JUN 2023
LOWW AD 2-30	18 APR 2025	LOWW AD 2 MAP 9-2-1B	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-3C	15 JUN 2023
LOWW AD 2-31	18 APR 2025	LOWW AD 2 MAP 9-2-1C	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-3D	15 JUN 2023
LOWW AD 2-32	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-1D	20 FEB 2025		
LOWW AD 2-33	15 MAY 2025	LOWW AD 2 MAP 9-2-1E	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-4	5 SEP 2024
LOWW AD 2-34	26 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-1F	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-4A	15 JUN 2023
LOWW AD 2-35	19 APR 2024			LOWW AD 2 MAP 11-2-4B	15 JUN 2023
LOWW AD 2-36	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-2	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 11-2-4C	15 JUN 2023
LOWW AD 2-37	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-2A	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 11-2-4D	15 JUN 2023
LOWW AD 2-38	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-2B	25 JAN 2024		
LOWW AD 2-39	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-2C	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 12-1	20 MAR 2025
LOWW AD 2-40	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-2D	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 12-1-1	16 MAY 2024
LOWW AD 2-41	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-2E	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 12-1-2	16 MAY 2024
LOWW AD 2-42	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-2F	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 12-1-3	16 MAY 2024
LOWW AD 2-43	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 12-1-4	16 MAY 2024
LOWW AD 2-44	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3A	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 13-1-1	5 SEP 2024
LOWW AD 2-45	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3B	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1	5 SEP 2024
LOWW AD 2-46	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3C	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 13-1-2-2	5 SEP 2024
LOWW AD 2-47	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3D	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 13-1-3	5 SEP 2024
LOWW AD 2-48	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3E	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 13-1-4	5 SEP 2024
LOWW AD 2-49	15 MAY 2025	LOWW AD 2 MAP 9-3F	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 13-2-1	5 SEP 2024
LOWW AD 2-50	15 MAY 2025	LOWW AD 2 MAP 9-3G	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 13-2-1A	27 JAN 2022
LOWW AD 2-51	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3H	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 13-2-1B	28 JAN 2022
LOWW AD 2-52	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3I	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 13-2-2	15 MAY 2025
LOWW AD 2-53	27 DEC 2024			LOWW AD 2 MAP 13-2-2A	15 MAY 2025
LOWW AD 2-54	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-1	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 13-2-2B	28 JAN 2022
LOWW AD 2-55	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-1A	20 FEB 2025		
LOWW AD 2-56	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-1B	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 13-2-3	5 SEP 2024
LOWW AD 2-57	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-1C	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 13-2-3A	27 JAN 2022
LOWW AD 2-58	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 9-4-1D	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 13-2-3B	22 APR 2021
LOWW AD 2-59	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 9-4-1E	20 FEB 2025		
LOWW AD 2-60	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 9-4-1F	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 13-2-4	5 SEP 2024
LOWW AD 2-61	20 FEB 2025			LOWW AD 2 MAP 13-2-4A	27 JAN 2022
LOWW AD 2-62	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 9-4-2	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 13-2-4B	22 APR 2021
LOWW AD 2-63	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 9-4-2A	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 13-4-3	5 SEP 2024
LOWW AD 2-64	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 9-4-2B	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 13-4-4	23 JAN 2025
LOWW AD 2-65	20 FEB 2025	LOWW AD 2 MAP 9-4-2C	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 14-2	20 MAR 2025

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	29 NOV 2024	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	27 DEC 2024	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	3 OCT 2024	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	11 JUL 2024	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 2024
LOAN AD 2-7	20 MAR 2025	LOGG AD 2 MAP 1-1	18 APR 2024	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	11 JUL 2024	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	9 AUG 2024	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	28 DEC 2023
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	3 OCT 2024	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 2024
LOAN AD 2-17	21 MAR 2024	LOGP AD 2 MAP 1-1	9 AUG 2024	LOLW AD 2-6	19 APR 2024
LOAN AD 2 MAP 1-1	28 DEC 2023	LOGT AD 2-1	11 JUL 2024	LOLW AD 2-7	19 APR 2024
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	8 AUG 2024	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	19 APR 2024	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	8 AUG 2024	LOLW AD 2-15	19 APR 2024
LOAR AD 2-1	15 MAY 2025	LOIH AD 2-8	8 AUG 2024	LOLW AD 2 MAP 1-1	28 DEC 2023
LOAR AD 2-2	15 MAY 2025	LOIH AD 2-9	8 AUG 2024	LOLW AD 2 MAP 14-2	28 DEC 2023
LOAR AD 2 MAP 1-1	12 JUL 2024	LOIH AD 2-10	28 DEC 2023		
LOAR AD 2 MAP 14-2	15 MAY 2025	LOIH AD 2-11	28 DEC 2023	LOSM AD 2-1	11 JUL 2024
LOAS AD 2-1	4 OCT 2024	LOIH AD 2 MAP 1-1	8 AUG 2024		
LOAU AD 2-1	11 JUL 2024	LOIH AD 2 MAP 14-2	28 NOV 2024	LOWZ AD 2-1	5 SEP 2024
				LOWZ AD 2-2	7 NOV 2019
LOAV AD 2-1	28 DEC 2023			LOWZ AD 2-3	3 NOV 2023
LOAV AD 2-2	28 FEB 2019	LOIJ AD 2-1	8 AUG 2024	LOWZ AD 2-4	8 AUG 2024
LOAV AD 2-3	28 DEC 2023	LOIJ AD 2-2	6 OCT 2023	LOWZ AD 2-5	11 JUL 2024
LOAV AD 2-4	19 APR 2024	LOIJ AD 2-3	6 OCT 2023	LOWZ AD 2-6	5 SEP 2024
LOAV AD 2-5	11 JUL 2024	LOIJ AD 2-4	8 AUG 2024	LOWZ AD 2-7	5 SEP 2024
LOAV AD 2-6	11 JUL 2024	LOIJ AD 2-5	11 JUL 2024	LOWZ AD 2-8	5 SEP 2024
LOAV AD 2-7	11 JUL 2024	LOIJ AD 2-6	8 AUG 2024	LOWZ AD 2-9	5 SEP 2024
LOAV AD 2-8	11 JUL 2024	LOIJ AD 2-7	19 APR 2024	LOWZ AD 2-10	5 SEP 2024
LOAV AD 2-9	11 JUL 2024	LOIJ AD 2-8	19 APR 2024	LOWZ AD 2-11	5 SEP 2024
LOAV AD 2-10	11 JUL 2024	LOIJ AD 2-9	6 OCT 2023	LOWZ AD 2-12	5 SEP 2024
LOAV AD 2-11	28 DEC 2023	LOIJ AD 2-10	22 MAR 2024	LOWZ AD 2-13	5 SEP 2024
LOAV AD 2-12	28 DEC 2023	LOIJ AD 2-11	28 DEC 2023	LOWZ AD 2-14	8 AUG 2024
LOAV AD 2-13	28 DEC 2023	LOIJ AD 2 MAP 1-1	28 DEC 2023	LOWZ AD 2 MAP 1-1	5 SEP 2024
LOAV AD 2-14	28 DEC 2023	LOIJ AD 2 MAP 9-1	8 AUG 2024	LOWZ AD 2 MAP 9-1	5 SEP 2024
LOAV AD 2-15	28 DEC 2023	LOIJ AD 2 MAP 9-1A	8 AUG 2024	LOWZ AD 2 MAP 9-1A	15 JUN 2023
LOAV AD 2-16	28 DEC 2023	LOIJ AD 2 MAP 13-2-1	5 SEP 2024	LOWZ 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	LOWZ AD 2 MAP 13-2-1A	5 SEP 2024
LOAV AD 2-18	23 FEB 2024	LOIJ AD 2 MAP 14-2	5 SEP 2024	LOWZ AD 2 MAP 14-2	5 SEP 2024

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

RSC	Hilfsstelle des Such- und Rettungsdienstes
RSCD	Pistenoberflächenzustand
RSR	Streckenrundsicht radar
RSS	Quadratischer Mittelwert, Effektivwert
RTD	Verspätet (verwendet zur Bezeichnung verspäteter Wettermeldungen)
RTE	Strecke
RTF	Funktelefonie, Sprechfunk
RTG	Funktelegraf
RTHL	Pistenschwellenbefuerung
RTN	Zurückkehren oder Rückkehr
RTODAH	Verfügbare Startabbruchstrecke, Hubschrauber
RTS	Wieder in Betrieb setzen
RTT	Funkfernsehmaschine
RTZL	Pistenaufsetzonenbefuerung
RUT	Regional Standard-Streckenfrequenzen
RVR	Pistensichtweite
RVSM	Reduzierte Vertikalstaffelung
RWY	Piste

RSC	Rescue sub-centre
RSCD	Runway surface condition
RSR	En-route surveillance radar
RSS	Root sum square
RTD	Delayed (used to indicate delayed meteorological messages)
RTE	Route
RTF	Radiotelephone
RTG	Radiotelegraph
RTHL	Runway threshold light(s)
RTN	Return or returned or returning
RTODAH	Rejected take-off distance available, helicopter
RTS	Return to service
RTT	Radioteletypewriter
RTZL	Runway touchdown zone light(s)
RUT	Standard regional route transmitting frequencies
RVR	Runway visual range
RVSM	Reduced vertical separation minimum
RWY	Runway

S

S	Süd oder südliche Breite
S *	Sonderbeobachtungen
SA	Staubsturm, Sandsturm, aufgewirbelter Staub oder aufgewirbelter Sand
SALS	Einfache Anflugbefuerung
SAN	Sanität
SAP	Sobald wie möglich
SAR †	Such- und Rettungsdienst
SARPS	Richtlinien (Normen) und Empfehlungen (ICAO)
SAT	Samstag
SATCOM †	Satelliten Kommunikation
SB	Richtung Süd
SBAS †	Satellitenbasiertes Ergänzungssystem
SC	Stratocumulus
SCT	Mittel bewölkt
SDBY	Auf Empfang bleiben
SDF	Stufensinkflugfix
SE	Südost
SEB	Richtung Südost
SEC	Sekunden
SECN	Abschnitt (Teil)
SECSI *	South East Common Sky Initiative
SECSI FRA *	South East Common Sky Initiative Free Route Airspace
SECT	Sektor
SEE FRA *	South East Europe Free Route Airspace
SELCAL †	Selektivrufsystem
SEP	September
SER	Dienst, Wartung, Versorgung, bedient
SERA *	Standardised European Rules of the Air
SEV	Schwer (anzuwenden, um in Meldungen Vereisung, Turbulenz usw. näher zu bestimmen)
SFC	Oberfläche, Boden, Fläche
SG	Schneegriesel
SGL	Signal

S

S	South or southern latitude
S *	Special observations
SA	Duststorm, sandstorm, rising dust or rising sand
SALS	Simple approach lighting system
SAN	Sanitary
SAP	As soon as possible
SAR †	Search and rescue
SARPS	Standards and recommended practices (ICAO)
SAT	Saturday
SATCOM †	Sattelite communication
SB	Southbound
SBAS †	Satellite-based augmentation system
SC	Stratocumulus
SCT	Scattered
SDBY	Stand by
SDF	Step down fix
SE	Southeast
SEB	Southeastbound
SEC	Seconds
SECN	Section
SECSI *	South East Common Sky Initiative
SECSI FRA *	South East Common Sky Initiative Free Route Airspace
SECT	Sector
SEE FRA *	South East Europe Free Route Airspace
SELCAL †	Selectiv calling system
SEP	September
SER	Service or servicing or served
SERA *	Standardised European Rules of the Air
SEV	Severe (used e.g. to qualify icing and turbulence reports)
SFC	Surface
SG	Snow grains
SGL	Signal

SH . . .	Schauer (gefolgt durch RA = Regen, SN = Schnee, PE = Eiskörner, GR = Hagel, GS = Reifgraupel und/oder Schneekörner oder eine Kombination dessen, z.B. SHRASN = Schneeregenschauer)	SH . . .	Showers (followed by RA = rain, SN = snow, PE = ice pellets, GR = hail, GS = small hail and/or snow pellets or combinations thereof, e.g. SHRASN = showers of rain and snow)
SHF	Zentimeterwelle (3000 - 30 000 MHz)	SHF	Super high frequency (3000 - 30 000 MHz)
SID †	Standard Instrumentenabflug	SID †	Standard instrument departure
SIF	Selektives Freund/Feind-Kennungssystem	SIF	Selective identification feature
SIG	Markant	SIG	Significant
SIGMET †	Meldungen über Wettererscheinungen auf der Strecke, welche sich auf die Sicherheit von Flugbewegungen auswirken	SIGMET †	Information concerning en-route weather phenomena which may affect the safety of aircraft operations
SIMUL	Gleichzeitig	SIMUL	Simultaneous or simultaneously
SIWL	Vergleichbare Einzelradlast	SIWL	Single isolated wheel load
SKC	Wolkenlos	SKC	Sky clear
SKED	Flugplan oder planmäßig	SKED	Schedule or scheduled
SLAP *	Verfahren für die Zuweisung von "time slots" (Zeitfenster)	SLAP *	Slot allocation procedure
SLP	Geschwindigkeitsbegrenzungspunkt	SLP	Speed limiting point
SLW	Langsam	SLW	Slow
SMC	Bodenbewegungskontrolle	SMC	Surface movement control
SMR	Bodenbewegungsradar	SMR	Surface movement radar
SN	Schnee	SN	Snow
SNOCLO *	Flugplatz wegen Schnee geschlossen	SNOCLO *	Aerodrome closed due to snow
SNOWTAM †	Eine besondere NOTAM-Serie, die unter Verwendung eines hierfür vorgesehenen Vordruckes Auskunft gibt über das Vorhandensein oder die Beseitigung gefährlicher Zustände, verursacht durch Schnee, Eis, Matsch oder stehendes Wasser in Verbindung mit Schnee, Matsch und Eis auf den Bewegungsflächen	SNOWTAM †	A special series NOTAM notifying the presence or removal of hazardous conditions due to snow, ice, slush or standing water associated with snow, slush and ice on the movement area, by means of a specific format
SOC *	Steigflugbeginn	SOC *	Start of climb
SPECI †	Auswahl-Flugwetterbeobachtungsmeldung (verschlüsselt)	SPECI †	Aviation selected special weather report (code form)
SPECIAL †	Sonder-Wettermeldungen (in Klartext unter Verwendung von Abkürzungen)	SPECIAL †	Special meteorological report (in abbreviated plain language)
SPL	Ergänzungsflugplan (Meldungsbezeichnung)	SPL	Supplementary flight plan (message type designator)
SPOT †	Wind an einem bestimmten Punkt	SPOT †	Spot wind
SQ	Bö	SQ	Squall
SQL	Böenlinie	SQL	Squall line
SR	Sonnenaufgang	SR	Sunrise
SRE *	Rundsichtradar	SRE *	Surveillance radar equipment
SRG	Kleine Reichweite	SRG	Short range
SRR	Such- und Rettungsbereich	SRR	Search and rescue region
SRY	Sekundär	SRY	Secondary
SS	Sandsturm	SS	Sandstorm
SS	Sonnenuntergang	SS	Sunset
SSB	Einseitenband	SSB	Single sideband
SSE	Südsüdost	SSE	South-southeast
SSR	Sekundär-Rundsichtradar	SSR	Secondary surveillance radar
SST	Überschallbeförderung	SST	Supersonic transport
SSW	Südsüdwest	SSW	South-southwest
ST	Stratus	ST	Stratus
STA	Geradeaus-Anflug	STA	Straight in approach
STAR †	Standard Instrumenten-Anflugstrecken	STAR †	Standard instrument arrival
STD	Norm	STD	Standard
STF	Schichtförmig	STF	Stratiform
STL *	Satellitenverbindung	STL *	Satellite communication

GEN 4.1 FLUGPLATZGEBÜHREN

GEN 4.1 AERODROME CHARGES

1. LUFTFAHRZEUGLANDUNGEN

1. LANDING OF AIRCRAFT

1.1. Flughafen Graz

1.1. Airport Graz

Bemessungsgrundlage: Höchstabfluggewicht

Basis: Maximum take-off weight

1.1.1. Luftfahrzeuge bis 4000 kg:

1.1.1. Aircraft up to 4000 kg:

	€ pro Landung
bis 1000 kg	12.55
1001 bis 1500 kg	22.27
1501 bis 2000 kg	37.03
2001 bis 2500 kg	61.41
2501 bis 3000 kg	73.62
3001 bis 3500 kg	85.77
3501 bis 4000 kg	97.94

	€ per landing
to 1000 kg	12.55
1001 to 1500 kg	22.27
1501 to 2000 kg	37.03
2001 to 2500 kg	61.41
2501 to 3000 kg	73.62
3001 to 3500 kg	85.77
3501 to 4000 kg	97.94

1.1.2. Luftfahrzeuge über 4000 kg (= 5 Tonnen):

1.1.2. Aircraft exceeding 4000 kg (= 5 tons):

	€ pro Landung je angefangene Tonne	
	approved	applied
5 bis 20 Tonnen	24.75	24.14
21 bis 200 Tonnen	22.61	22.05
201 bis 270 Tonnen	20.32	19.82
271 bis 320 Tonnen	19.04	18.57
ab 321 Tonnen	17.33	16.90

	€ per landing and per ton or part thereof	
	approved	applied
5 to 20 tons	24.75	24.14
21 to 200 tons	22.61	22.05
201 to 270 tons	20.32	19.82
271 to 320 tons	19.04	18.57
from 321 tons	17.33	16.90

1.2. Flughafen Innsbruck

1.2. Airport Innsbruck

Bemessungsgrundlage: Höchstabfluggewicht

Basis: Maximum take-off weight

1.2.1. Luftfahrzeuge bis 4000 kg:

1.2.1. Aircraft up to 4000 kg:

	€ pro Landung
bis 1000 kg	11.42
1001 bis 1500 kg	20.32
1501 bis 2000 kg	33.75
2001 bis 2500 kg	56.03
2501 bis 3000 kg	67.16
3001 bis 3500 kg	78.43
3501 bis 4000 kg	89.42

	€ per landing
to 1000 kg	11.42
1001 to 1500 kg	20.32
1501 to 2000 kg	33.75
2001 to 2500 kg	56.03
2501 to 3000 kg	67.16
3001 to 3500 kg	78.43
3501 to 4000 kg	89.42

1.2.2. Luftfahrzeuge über 4000 kg (= 5 Tonnen):

1.2.2. Aircraft exceeding 4000 kg (= 5 tons):

	€ pro Landung je angefangene Tonne	
	approved	applied
5 bis 10 Tonnen	22.47	
11 bis 200 Tonnen	20.88	
201 bis 270 Tonnen	18.42	
271 bis 320 Tonnen	17.31	
ab 321 Tonnen	15.64	

	€ per landing and per ton or part thereof	
	approved	applied
5 to 10 tons	22.47	
11 to 200 tons	20.88	
201 to 270 tons	18.42	
271 to 320 tons	17.31	
from 321 tons	15.64	

1.2.3. im regionalen Fluglinienverkehr 85% des Landetarifes.

1.2.3. Basic charge in regional air transport 85% of the landing charge.

1.3. Flughafen Klagenfurt

Bemessungsgrundlage: Höchstabfluggewicht

1.3.1. Luftfahrzeuge bis 5000 kg

€ pro Landung

bis 1000 kg	12.14
1001 bis 1500 kg	21.58
1501 bis 2000 kg	35.96
2001 bis 2500 kg	59.86
2501 bis 3000 kg	71.62
3001 bis 3500 kg	83.54
3501 bis 5000 kg	95.48

1.3.2. Luftfahrzeuge über 5000 kg:

€ pro Landung je angefangene Tonne

	approved	applied
5001 kg bis 150 Tonnen	21.50	20.43
151 bis 270 Tonnen	17.70	17.04
ab 271 Tonnen	16.13	15.52

1.3.3. Trainingsflüge, die den Betrieb von Befeuerungsanlagen erfordern, sind - auch wenn keine Landung am Flughafen Klagenfurt erfolgt - gebührenpflichtig.

1.4. Flughafen Linz

Bemessungsgrundlage: Höchstabfluggewicht

1.4.1. Luftfahrzeuge bis 4000 kg

€ pro Landung

bis 1000 kg	13.24
1001 bis 1500 kg	23.42
1501 bis 2000 kg	39.17
2001 bis 2500 kg	65.26
2501 bis 3000 kg	77.96
3001 bis 3500 kg	91.00
3501 bis 4000 kg	104.07

1.4.2. Luftfahrzeuge über 4000 kg (= 5 Tonnen)

€ pro Landung je angefangene Tonne

	approved	applied
5 bis 200 Tonnen	24.88	23.75
201 bis 270 Tonnen	22.85	21.82
271 bis 320 Tonnen	21.52	20.55
ab 321 Tonnen	19.75	18.55

1.4.3. im regionalen Fluglinienverkehr 85% des Landetarifes.

1.5. Flughafen Salzburg

Bemessungsgrundlage: Höchstabfluggewicht

1.3. Airport Klagenfurt

Basis: Maximum take-off weight

1.3.1. Aircraft up to 5000 kg

€ per landing

to 1000 kg	12.14
1001 to 1500 kg	21.58
1501 to 2000 kg	35.96
2001 to 2500 kg	59.86
2501 to 3000 kg	71.62
3001 to 3500 kg	83.54
3501 to 5000 kg	95.48

1.3.2. Aircraft exceeding 5000 kg

€ per landing and per ton or part thereof

	approved	applied
5001 kg to 150 tons	21.50	20.43
151 to 270 tons	17.70	17.04
from 271 tons	16.13	15.52

1.3.3. Training flights that require the operation of lighting facilities are subject to the landing charge, even if no landing takes place at Klagenfurt airport.

1.4. Airport Linz

Basis: Maximum take-off weight

1.4.1. Aircraft up to 4000 kg

€ per landing

to 1000 kg	13.24
1001 to 1500 kg	23.42
1501 to 2000 kg	39.17
2001 to 2500 kg	65.26
2501 to 3000 kg	77.96
3001 to 3500 kg	91.00
3501 to 4000 kg	104.07

1.4.2. Aircraft exceeding 4000 kg (= 5 tons)

€ per landing and per ton or part thereof

	approved	applied
5 to 200 tons	24.88	23.75
201 to 270 tons	22.85	21.82
271 to 320 tons	21.52	20.55
from 321 tons	19.75	18.55

1.4.3. Basic charge in regional air transport 85% of the landing charge.

1.5. Airport Salzburg

Basis: Maximum take-off weight

1.5.1. Luftfahrzeuge bis 5000 kg

€ pro Landung

bis 1000 kg	16.45
1001 bis 1500 kg	31.20
1501 bis 2000 kg	40.84
2001 bis 2500 kg	65.14
2501 bis 3000 kg	73.15
3001 bis 3500 kg	89.65
3501 bis 5000 kg	104.49

1.5.2. Luftfahrzeuge über 5000 kg (z.B. 5001 kg = 6 Tonnen):

€ pro Landung je angefangene Tonne

6 bis 200 Tonnen	23.91
201 bis 270 Tonnen	21.53
271 bis 320 Tonnen	20.17
ab 321 Tonnen	18.56

1.5.1. Aircraft up to 5000 kg

€ per landing

to 1000 kg	16.45
1001 to 1500 kg	31.20
1501 to 2000 kg	40.84
2001 to 2500 kg	65.14
2501 to 3000 kg	73.15
3001 to 3500 kg	89.56
3501 to 5000 kg	104.49

1.5.2. Aircraft exceeding 5000 kg (e.g. 5001 kg = 6 tons)

€ per landing and per ton or part thereof

6 to 200 tons	23.91
201 to 270 tons	21.53
271 to 320 tons	20.17
from 321 tons	18.56

1.6. Flughafen Wien

1.6.1. Die Bemessungsgrundlage für den zu entrichtenden Landetarif unterteilt sich wie folgt:

1.6.1.1. Unabhängig vom Höchstabfluggewicht (MTOW) wird eine Mindestlandegebühr (= fixer Tarif-Teil) pro Landung in der Höhe von € 275.41 für Passagier-Luftfahrzeuge und € 351.62 für Fracht-Luftfahrzeuge verrechnet.

1.6.1.2. Für Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht von mehr als 45 Tonnen MTOW wird zusätzlich zum fixen Tarif-Teil ein variabler Tarif-Teil entsprechend der jeweiligen MTOW-Gruppe je angefangener Tonne zur Anwendung gebracht.

MTOW (z.B. 4001 kg = 5 Tonnen)

Passagier-Luftfahrzeuge		
MTOW-Gruppe (je angefangene Tonne)	fixer Tarif-Teil je Landung	variabler Tarif-Teil je Tonne MTOW
bis 45 Tonnen	€ 275.41	€ 0.00
mehr als 45 Tonnen	€ 275.41	€ 7.52

Fracht-Luftfahrzeuge		
MTOW-Gruppe (je angefangene Tonne)	fixer Tarif-Teil je Landung	variabler Tarif-Teil je Tonne MTOW
bis 45 Tonnen	€ 351.62	€ 0.00
mehr als 45 Tonnen	€ 351.62	€ 7.92

1.6.1.3. Für Luftfahrzeuge in der "Allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreise Luftfahrt", die am Vorfeld des General Aviation Center (GAC) abgestellt bzw. abgefertigt werden, kommt folgender Landetarif zur Anwendung:

1.6. Airport Wien

1.6.1. The assessment basis for the landing fee is grouped as follows:

1.6.1.1. Irrespective of the MTOW a Minimum Landing Fee (fixed part of the landing fee) will be charged per landing to the amount of € 275.41 for passenger aircraft and € 351.62 for cargo aircraft.

1.6.1.2. For aircraft with a MTOW above 45 tons a variable part per ton MTOW is payable in addition to the fixed part per landing. The amount of the variable part per ton MTOW depends on the MTOW group to which the aircraft belongs according to the table below

MTOW (e.g. 4001 kg = 5 tons)

passenger aircraft		
MTOW-group per ton or part thereof	fixed part per landing	variable part per ton MTOW
up to 45 tons	€ 275.41	€ 0.00
above 45 tons	€ 275.41	€ 7.52

cargo aircraft		
MTOW-group per ton or part thereof	fixed part per landing	variable part per ton MTOW
up to 45 tons	€ 351.62	€ 0.00
above 45 tons	€ 351.62	€ 7.92

1.6.1.3. The landing fee for "General Aviation aircraft" and "Business Aviation aircraft", which are parked or rather handled on the General Aviation apron (GAC), shall be as follows:

MTOW-Gruppe (je angefangene Tonne)	fixer Tarif-Teil je Landung	variabler Tarif-Teil je Tonne MTOW
bis zu 4 Tonnen	€ 148.29	€ 0.00
über 4 bis 10 Tonnen	€ 101.46	€ 9.37
über 10 bis 15 Tonnen	€ 152.23	€ 9.37
über 15 bis 25 Tonnen	€ 296.10	€ 9.37
über 25 Tonnen	€ 497.16	€ 9.79

1.6.1.4. Landegebühr für Hubschrauber - unabhängig vom Höchstabfluggewicht: € 90.46

1.6.1.5. Spitzenstunden-Zuschlag

Für Luftfahrzeuge der "Allgemeinen Luftfahrt" und der "Geschäftsreise Luftfahrt" bis 15 t MTOW wird zusätzlich zum zutreffenden Landetarif ein Zuschlag von 30% eingehoben, wenn die Landezeit ("Block on") innerhalb der unten angegebenen Zeiten liegt:

0800 - 1000 Ortszeit;
1100 - 1330 Ortszeit;
1500 - 1700 Ortszeit und
1730 - 2000 Ortszeit.

Unter den Begriff "Allgemeine Luftfahrt" fallen jene Luftfahrzeuge, die nicht im kommerziellen Linien- und Bedarfsluftverkehr mit Flugnummer eingesetzt werden.

"Geschäftsreise Luftfahrt" ist jener - nicht im regelmäßigem Linien- und Bedarfsverkehr durchgeführte - gewerbliche Luftverkehr durch Unternehmen, die mit einer Genehmigung lt. EU-Verordnung 1008/2008 zur Beförderung von Fluggästen oder Gütern zum Zweck der Geschäftsabwicklung zugelassen sind, wobei die Flüge im Allgemeinen nicht der Öffentlichkeit zugänglich sind.

2. PARKEN, HANGARIERUNG UND LANGZEITEINSTELLUNG VON LUFTFAHRZEUGEN

2.1. Parken von Luftfahrzeugen

2.1.1. Flughafen Graz

- Für Luftfahrzeuge unter 4000 kg:
20% des Landetarifes
- Für Luftfahrzeuge über 4000 kg bis 20 Tonnen:
15% des Landetarifes
- Für Luftfahrzeuge über 20 Tonnen:
10% des Landetarifes

2.1.2. Flughafen Innsbruck

- Für Luftfahrzeuge unter 4000 kg:
20% des Landetarifes
- Für Luftfahrzeuge über 4000 kg bis 10 Tonnen:
15% des Landetarifes
- Für Luftfahrzeuge über 10 Tonnen:
10% des Landetarifes

MTOW-group per ton or part thereof	fixed part per landing	variable part per ton MTOW
up to 4 tons	€ 148.29	€ 0.00
above 4 to 10 tons	€ 101.46	€ 9.37
above 10 to 15 tons	€ 152.23	€ 9.37
above 15 to 25 tons	€ 296.10	€ 9.37
above 25 tons	€ 497.16	€ 9.79

1.6.1.4. Landing charge for helicopters - irrespective of the MTOW: € 90.46

1.6.1.5. Peak hour surcharge

For "General Aviation aircraft" and "Business Aviation aircraft" up to 15 t MTOW" a surcharge in the amount of 30% to the applicable landing fee is levied when landing takes place during the following times ("Block on"):

0800 - 1000 local time;
1100 - 1330 local time;
1500 - 1700 local time and
1730 - 2000 local time.

"General Aviation aircraft" means aircraft which are not operated under a flight number in commercial scheduled and/or charter air services.

"Business Aviation" refers to commercial air transport - not carried out on a regular scheduled or on-demand basis - by companies licensed under EU Regulation 1008/2008 to carry passengers or goods for the purpose of conducting business, whereby the flights are generally not open to the public.

2. PARKING, HANGARAGE AND LONG-TERM STORAGE OF AIRCRAFT

2.1. Parking of aircraft

2.1.1. Airport Graz

- For aircraft under 4000 kg:
20% of the landing charge
- For aircraft exceeding 4000 kg up to 20 tons:
15% of the landing charge
- For aircraft exceeding 20 tons:
10% of the landing charge

2.1.2. Airport Innsbruck

- For aircraft under 4000 kg:
20% of the landing charge
- For aircraft exceeding 4000 kg up to 10 tons:
15% of the landing charge
- For aircraft exceeding 10 tons:
10% of the landing charge

2.1.3. Flughafen Klagenfurt

- Für Luftfahrzeuge unter 5000 kg:
20% des Landetarifes
- Für Luftfahrzeuge über 5000 kg bis 20 Tonnen:
15% des Landetarifes
- Für Luftfahrzeuge über 20 Tonnen:
10% des Landetarifes

2.1.4. Flughafen Linz

- Für Luftfahrzeuge unter 4000 kg:
20% des Landetarifes
- Für Luftfahrzeuge über 4000 kg:
10% des Landetarifes

2.1.5. Flughafen Salzburg

- Für Luftfahrzeuge unter 5000 kg (Höchstabfluggewicht):
20% des Landetarifes
- Für Luftfahrzeuge von 5000 kg bis 10 Tonnen:
15% des Landetarifes
- Für Luftfahrzeuge über 10 Tonnen:
10% des Landetarifes

2.1.6. Flughafen Wien

2.1.6.1. Der Tarif beträgt nach Ablauf der parktariffreien Zeit (= 4 Stunden) für jede angefangene 24-Stunden-Periode (berechnet mit Beginn der effektiven Blockzeit):

- 15% des jeweiligen Landetarifs;
- Für Luftfahrzeuge der "Allgemeinen Luftfahrt" und der "Geschäftsreise Luftfahrt":
 - Für Luftfahrzeuge unter 10 Tonnen:
28% des Landetarifes
 - Für Luftfahrzeuge über 10 Tonnen bis 15 Tonnen:
23% des Landetarifes
 - Für Luftfahrzeuge über 15 Tonnen bis 25 Tonnen:
16% des Landetarifes
 - Für Luftfahrzeuge über 25 Tonnen:
12% des Landetarifes

2.2. Hangarierungstarife

2.2.1. Detailinformationen sind bei der Flughafenbetriebsleitung verfügbar.

2.3. Langzeiteinstellung von Luftfahrzeugen

2.3.1. Detailinformationen sind bei der Flughafenbetriebsleitung verfügbar.

3. PASSAGIERDIENST

3.1. Flughafen Graz

3.1.1. Vom Luftbeförderungsunternehmen zusätzlich zum Landetarif zu entrichtendes Entgelt:

3.1.1.1. € 18.85 (approved) / € 18.39 (applied) für jeden abfliegenden Fluggast, der das Abfertigungsgebäude benutzt.

2.1.3. Airport Klagenfurt

- For aircraft under 5000 kg:
20% of the landing charge
- For aircraft exceeding 5000 kg up to 20 tons:
15% of the landing charge
- For aircraft exceeding 20 tons:
10% of the landing charge

2.1.4. Airport Linz

- For aircraft under 4000 kg:
20% of the landing charge
- For aircraft exceeding 4000 kg:
10% of the landing charge

2.1.5. Airport Salzburg

- For aircraft under 5000 kg (MTOW):
20% of the landing charge
- For aircraft from 5000 kg up to 10 tons:
15% of the landing charge
- For aircraft exceeding 10 tons:
10% of the landing charge

2.1.6. Airport Wien

2.1.6.1. After expiration of the free parking period (= 4 hours) the charge per 24-hour-period or part thereof (calculated per actual block-to-block time) shall be:

- 15% of the respective landing charge;
- For "General Aviation aircraft" and "Business Aviation aircraft":
 - For aircraft under 10 tons:
28% of the landing charge
 - For aircraft exceeding 10 tons up to 15 tons:
23% of the landing charge
 - For aircraft exceeding 15 tons up to 25 tons:
16% of the landing charge
 - For aircraft exceeding 25 tons:
12% of the landing charge

2.2. Hangarage charges

2.2.1. Detailed information available at the aerodrome operator.

2.3. Long-term storage

2.3.1. Detailed information available at the aerodrome operator.

3. PASSENGER SERVICE

3.1. Airport Graz

3.1.1. Levied on the carrier as a surcharge to the landing charge:

3.1.1.1. € 18.85 (approved) / € 18.39 (applied) for every departing passenger, who uses the terminal building.

3.1.1.2. € 11.87 (approved) / € 11.57 (applied) für jeden abfliegenden Fluggast im internationalen allgemeinen Luftverkehr, der das Zentrum für die Allgemeine Luftfahrt (GAC) benutzt.

3.1.1.3. € 5.50 (approved) / € 5.37 (applied) für jeden abfliegenden Fluggast im nationalen allgemeinen Luftverkehr, der das Zentrum für die Allgemeine Luftfahrt (GAC) benutzt.

3.1.1.4. € 11.87 (approved) / € 11.57 (applied) für jeden abfliegenden Fluggast auf Transfer-Flügen im internationalen allgemeinen Luftverkehr, der das Zentrum für die Allgemeine Luftfahrt (GAC) benutzt.

3.1.1.5. € 5.50 (approved) / € 5.37 (applied) für jeden abfliegenden Fluggast auf Transfer-Flügen im nationalen allgemeinen Luftverkehr, der das Zentrum für die Allgemeine Luftfahrt (GAC) benutzt.

Anmerkung: Transfer-Fluggäste sind Fluggäste, deren Flug die Flugnummer während des Bodenaufenthaltes wechselt.

3.2. Flughafen Innsbruck

3.2.1. Vom Luftbeförderungsunternehmen zusätzlich zum Landetarif zu entrichtendes Entgelt (PRM-Entgelt inkludiert):

3.2.1.1. Bis zu 4000 kg Höchstabfluggewicht:

€ 13.18 für jeden abfliegenden Fluggast auf internationalen Flügen;

€ 11.58 für jeden abfliegenden Fluggast auf nationalen Flügen.

3.2.1.2. Von 4001 kg bis 10 Tonnen Höchstabfluggewicht:

€ 18.88 für jeden abfliegenden Fluggast auf internationalen Flügen;

€ 18.88 für jeden abfliegenden Fluggast auf nationalen Flügen.

3.2.1.3. Bei mehr als 10 Tonnen Höchstabfluggewicht:

€ 20.12 für jeden abfliegenden Fluggast auf internationalen Flügen;

€ 20.12 für jeden abfliegenden Fluggast auf nationalen Flügen.

3.2.1.3.1. € 8.98 für jeden abfliegenden Fluggast auf Transfer-Flügen.

Anmerkung: Transfer-Fluggäste sind Fluggäste, deren Flug die Flugnummer während des Bodenaufenthaltes wechselt.

3.3. Flughafen Klagenfurt

3.3.1. Vom Luftbeförderungsunternehmen zusätzlich zum Landetarif zu entrichtendes Entgelt (inklusive Tarif für Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität (PRM)):

3.1.1.2. € 11.87 (approved) / € 11.57 (applied) for every departing passenger in international general aviation who uses the General Aviation Center (GAC).

3.1.1.3. € 5.50 (approved) / € 5.37 (applied) for every departing passenger in national general aviation who uses the General Aviation Center (GAC).

3.1.1.4. € 11.87 (approved) / € 11.57 (applied) for every departing passenger in transfer air transport in international general aviation who uses the General Aviation Center (GAC).

3.1.1.5. € 5.50 (approved) / € 5.37 (applied) for every departing passenger in transfer air transport in national general aviation who uses the General Aviation Center (GAC).

Remark: Transfer passengers are passengers whose flight changes the flight number during the stay on ground.

3.2. Airport Innsbruck

3.2.1. Levied on the carrier as a surcharge to the landing charge (PRM charge included):

3.2.1.1. Up to 4000 kg MTOW:

€ 13.18 for every departing passenger on international flights;

€ 11.58 for every departing passenger on national flights.

3.2.1.2. From 4001 kg up to 10 tons MTOW:

€ 18.88 for every departing passenger on international flights;

€ 18.88 for every departing passenger on national flights.

3.2.1.3. Exceeding 10 tons MTOW:

€ 20.12 for every departing passenger on international flights;

€ 20.12 for every departing passenger on national flights.

3.2.1.3.1. € 8.98 for every departing passenger in transfer air transport.

Remark: Transfer passengers are passengers whose flight changes the flight number during the stay on ground.

3.3. Airport Klagenfurt

3.3.1. Levied on the carrier as a surcharge to the landing charge (including Passengers with Reduced Mobility (PRM) charge):

3.3.1.1. Von 2001 kg bis zu 5000 kg Höchstabfluggewicht:
| € 12.49 (approved) / € 11.90 (applied) für jeden abfliegenden Fluggast auf internationalen Flügen;
| € 12.49 (approved) / € 11.90 (applied) für jeden abfliegenden Fluggast auf nationalen Flügen.

3.3.1.2. Bei mehr als 5000 kg Höchstabfluggewicht:

| 3.3.1.2.1. € 20.84 (approved) / € 18.49 (applied) für jeden abfliegenden Fluggast auf internationalen Flügen;

| 3.3.1.2.2. € 20.84 (approved) / € 18.49 für jeden abfliegenden Fluggast auf nationalen Flügen.

3.4. Flughafen Linz

3.4.1. Vom Luftbeförderungsunternehmen zusätzlich zum Landetarif zu entrichtendes Entgelt:

| 3.4.1.1. € 22.68 (approved) / € 21.65 (applied) für jeden abfliegenden Fluggast, der das Abfertigungsgebäude benutzt.

| 3.4.1.2. € 15.00 (approved) / € 14.31 (applied) für jeden abfliegenden Fluggast der das Zentrum für die Allgemeine Luftfahrt (GAC) benutzt.

3.4.1.3. 85% von 3.4.1.1. für jeden abfliegenden Fluggast auf Regionalflügen, der das Abfertigungsgebäude benutzt.

| 3.4.1.4. € 10.36 (approved) / € 9.90 (applied) für jeden abfliegenden Fluggast auf Transfer-Flügen

Anmerkung: Transfer-Fluggäste sind Fluggäste, deren Flug die Flugnummer während des Bodenaufenthaltes wechselt.

3.5. Flughafen Salzburg

3.5.1. Vom Luftbeförderungsunternehmen zusätzlich zum Landetarif zu entrichtendes Entgelt:

3.5.1.1. Von 2001 kg bis zu 5000 kg Höchstabfluggewicht:
| € 12.50 für jeden abfliegenden Fluggast auf internationalen Flügen;
| € 12.50 für jeden abfliegenden Fluggast auf nationalen Flügen.

3.5.1.2. Bei mehr als 5000 kg Höchstabfluggewicht:
| € 18.83 für jeden abfliegenden Fluggast auf internationalen Flügen;
| € 18.83 für jeden abfliegenden Fluggast auf nationalen Flügen.

| 3.5.1.3. € 9.42 für jeden abfliegenden Fluggast auf Transfer-Flügen.

Anmerkung: Transfer-Fluggäste sind Fluggäste, deren Flug die Flugnummer während des Bodenaufenthaltes wechselt.

3.3.1.1. From 2001 kg up to 5000 kg MTOW:
| € 12.49 (approved) / € 11.90 (applied) for every departing passenger on international flights;
| € 12.49 (approved) / € 11.90 (applied) for every departing passenger on national flights.

3.3.1.2. Exceeding 5000 kg MTOW:

| 3.3.1.2.1. € 20.84 (approved) / € 18.49 (applied) for every departing passenger on international flights.

| 3.3.1.2.2. € 20.84 (approved) / € 18.49 for every departing passenger on national flights.

3.4. Airport Linz

3.4.1. Levied on the carrier as a surcharge to the landing charge:

| 3.4.1.1. € 22.68 (approved) / € 21.65 (applied) for every departing passenger who uses the terminal building.

| 3.4.1.2. € 15.00 (approved) / € 14.31 (applied) for every departing passenger who uses the General Aviation Center (GAC).

3.4.1.3. 85% form 3.4.1.1. for every departing passenger on regional flights who uses the terminal building.

| 3.4.1.4. € 10.36 (approved) / € 9.90 (applied) for every departing passenger in transfer air transport.

Remark: Transfer passengers are passengers whose flight changes the flight number during the stay on ground.

3.5. Airport Salzburg

3.5.1. Levied on the carrier as a surcharge to the landing charge for every passenger:

3.5.1.1. From 2001 kg up to 5000 kg MTOW:
| € 12.50 for every departing passenger on international flights;
| € 12.50 for every departing passenger on national flights.

3.5.1.2. Exceeding 5000 kg MTOW:
| € 18.83 for every departing passenger on international flights;
| € 18.83 for every departing passenger on national flights.

| 3.5.1.3. € 9.42 for every departing passenger in transfer air transport.

Remark: Transfer passengers are passengers whose flight changes the flight number during the stay on ground.

3.6. Flughafen Wien

3.6.1. Vom Luftbeförderungsunternehmen zusätzlich zum Landetarif zu entrichtendes Entgelt:

3.6.1.1. € 21.48 für jeden abfliegenden Fluggast, der das Abfertigungsgebäude oder das Zentrum für die Allgemeine Luftfahrt (GAC) benützt.

3.6.1.2. € 11.62 für jeden Transfer-Fluggast auf Kurz- und Mittelstreckenflügen.

3.6.1.3. € 7.02 für jeden Transfer-Fluggast auf Langstreckenflügen.

4. SICHERHEIT

4.1. Flughafen Graz

4.1.1. Vom Luftbeförderungsunternehmen ist für jeden abfliegenden Fluggast ein Sicherheitsbeitrag von € 20.26 (approved) / € 19.77 (applied) zu entrichten.

4.2. Flughafen Innsbruck

4.2.1. Vom Luftbeförderungsunternehmen ist für jeden abfliegenden Fluggast ein Sicherheitsbeitrag von € 21.99 zu entrichten.

4.3. Flughafen Klagenfurt

4.3.1. Vom Luftbeförderungsunternehmen ist für jeden abfliegenden Fluggast ein Sicherheitsbeitrag von € 33.97 (approved) / € 18.62 (applied) zu entrichten.

4.4. Flughafen Linz

4.4.1. Vom Luftbeförderungsunternehmen ist für jeden abfliegenden Fluggast ein Sicherheitsbeitrag von € 25.20 (approved) / € 21.06 (applied) zu entrichten.

4.5. Flughafen Salzburg

4.5.1. Vom Luftbeförderungsunternehmen ist für jeden abfliegenden Fluggast ein Sicherheitsbeitrag von € 15.73, für jeden abfliegenden Transfer-Fluggast ein Sicherheitsbeitrag von € 7.86, zu entrichten.

Anmerkung: Transfer-Fluggäste sind Fluggäste, deren Flug die Flugnummer während des Bodenaufenthaltes wechselt.

4.6. Flughafen Wien

4.6.1. Vom Luftbeförderungsunternehmen ist für jeden abfliegenden Fluggast und für jeden abfliegenden Transfer-Fluggast ein Sicherheitsbeitrag von € 10.75 zu entrichten.

3.6. Airport Wien

3.6.1. Levied on the carrier as a surcharge to the landing charge for every passenger:

3.6.1.1. € 21.48 for every departing passenger who uses the terminal building or the General Aviation Center (GAC).

3.6.1.2. € 11.62 for every transfer-passenger on short- and medium-haul routes.

3.6.1.3. € 7.02 for every transfer-passenger on long-haul routes.

4. SECURITY

4.1. Airport Graz

4.1.1. The carriers have to levy a charge of € 20.26 (approved) / € 19.77 (applied) on every departing passenger.

4.2. Airport Innsbruck

4.2.1. The carriers have to levy a charge of € 21.99 on every departing passenger.

4.3. Airport Klagenfurt

4.3.1. The carriers have to levy a charge of € 33.97 (approved) / € 18.62 (applied) on every departing passenger.

4.4. Airport Linz

4.4.1. The carriers have to levy a charge of € 25.20 (approved) / € 21.06 (applied) on every departing passenger.

4.5. Airport Salzburg

4.5.1. The carriers have to levy a charge of € 15.73 on every departing passenger, a charge of € 7.86 on every departing transfer passenger.

Remark: Transfer passengers are passengers whose flight changes the flight number during the stay on ground.

4.6. Airport Wien

4.6.1. The carriers have to levy a charge of € 10.75 on every departing passenger and on every departing transfer passenger.

Anmerkung: Transfer-Fluggäste sind Fluggäste, deren Flug die Flugnummer während des Bodenaufenthaltes wechselt.

Remark: Transfer passengers are passengers whose flight changes the flight number during the stay on ground.

5. LÄRMABHÄNGIGE TARIFE

5. NOISE RELATED CHARGES

5.1. Flughafen Innsbruck

5.1. Airport Innsbruck

Gruppe / Group:		Lärmbezogener Zuschlag / Noise-Related Surcharge
Gruppe I / Group I:		
B-727 SERIES -200 ADV / HUSHKIT, B-737 SERIES -200 ADV / MIXER, B-737 SERIES -200 ADV / HUSHKIT, B-747 SERIES -400, DC-8 SERIES -70, DC-9 SERIES -10 / -20 HUSHKIT,	MD80 / -81 / -82 / -83, DC-10 SERIES -30 / -30 ER, MD11, TRISTAR L-1011 SERIES -500, YAK-42, GULFSTREAM III.	€ 1536.27
Gruppe II / Group II:		
AIRBUS A-300 / B2 / B4, AIRBUS A-300 SERIES -600, AIRBUS A-310,SERIES -300 AIRBUS A-340 SERIES -200 / -300 / -500 / -600, B-767 SERIES -200 / -200 ER / -300 / -300 ER, DC-9 SERIES -40 HUSHKIT (JT8D-11), DC-10 SERIES -10 / -40,	TRISTAR L-1011 SERIES 1-100 / -200, TU-154 M (SOLOVIEV D-30), FOKKER VFW-614, MORANE MS-760, PIAGGIO PD-808, YAK-40.	€ 921.79
Gruppe III / Group III:		
AIRBUS A-310 SERIES -200, AIRBUS A-330 SERIES -200 / -300, B-777 SERIES -200 / -200 ER / -300 / -300 ER, MD87, IL-96 M / SERIES -300, FALCON SERIES -20 / -50 / -900,	FALCON 200 MYSTERE, JETSTAR L-1329 / II (TFE 731), MITSUBISHI MU-300 DIAMOND 1 / BE40, SABRELINER NA-265 SERIES 65-80 (TFE), WESTWIND IAI-1124 / AJ25 (TFE).	€ 460.86
Gruppe IV / Group IV:		
AIRBUS A-319, AIRBUS A-320 SERIES -100/-200, AIRBUS A-321, ANTONOV AN218 SERIES -200/-300, AVRO RJ -70/-85/-100, B717 SERIES -200/-300, B-737 SERIES -300 TO -900, B-757 SERIES -200/-300, BAE BA-146 SERIES -100/-200, CANADAIK RJ100 ER / 700, DORNIER DO328 SERIES -300, MD90,	EMBRAER EMB-145 / ER / 170 / 190, FOKKER F70 / F100, TU-204 SERIES -100, TU-330 FREIGHTER, YAK-242, CANADAIK CL-600 (ALF 502) / CL-601 (GE-CF), CESSNA C500 / C525 / 550 / C560 / C650 / C750, CORVETTE SN-601 SERIES -100, FALCON SERIES -10 / -2000, GULFSTREAM IV / V, HS-125 SERIES -400 TO -1000, LEARJET LR SERIES 30/-45/-50/-60.	€ 0.00

6. SONSTIGES

6.1. Infrastruktur-Tarif

6.1.1. Flughafen Graz

6.1.1.1. Fluggast

Die Bemessungsgrundlage für den zu entrichtenden Infrastruktur-Tarif ist die Anzahl der abfliegenden Fluggäste, die das Abfluggebäude benutzen, und wird in Verbindung mit dem Fluggasttarif eingehoben.

Die Gebühr pro abfliegenden Fluggast beträgt € 2.19 (approved) / € 2.13 (applied).

6.1.1.2. Rampe

Die Bemessungsgrundlage für den Infrastruktur-Tarif ist die Bereitstellung und Inanspruchnahme von infrastrukturellen Einrichtungen und Anlagen im Rahmen der Bodenabfertigung eines Luftfahrzeuges.

6. OTHER

6.1. Infrastructure charge

6.1.1. Airport Graz

6.1.1.1. Passenger

The assessment basis for the "landside" infrastructure charge is the number of the departing passengers who use the terminal building and shall be collected in connection with the passenger service charge.

The charge shall be per departing passenger € 2.19 (approved) / € 2.13 (applied).

6.1.1.2. Ramp

The assessment basis for the infrastructure charge is the provision and utilisation of infrastructure for an aircraft within the scope of the supply of ground handling services.

INFRA-Gruppen INFRA-Group	Höchstabfluggewicht in Tonnen MTOW in tons	Infrastruktur-Tarif in € Infrastructure charge in €
1	bis zu / up to 10	37.00 (approved) / 36.09 (applied)
2	11 - 18	65.77 (approved) / 64.15 (applied)
3	19 - 25	77.86 (approved) / 75.95 (applied)
4	26 - 40	124.69 (approved) / 121.62 (applied)
5	41 - 58	192.67 (approved) / 187.94 (applied)
6	59 - 79	241.53 (approved) / 235.59 (applied)
7	80 - 100	285.19 (approved) / 278.19 (applied)
8	101 - 130	345.37 (approved) / 336.88 (applied)
9	131 - 155	406.42 (approved) / 396.44 (applied)
10	156 - 200	516.02 (approved) / 503.33 (applied)
11	201 - 270	697.15 (approved) / 680.02 (applied)
12	über / exceeding 270	961.39 (approved) / 937.77 (applied)
GA (General Aviation)		37.67 (approved) / 36.74 (applied)

6.1.2. Flughafen Innsbruck

6.1.2.1. Fluggast

Die Bemessungsgrundlage für den zu entrichtenden Infrastruktur-Tarif ist die Anzahl der abfliegenden Fluggäste, die das Abfluggebäude benutzen, und wird in Verbindung mit dem Fluggasttarif eingehoben.

Die Gebühr pro abfliegenden Fluggast beträgt € 2.43.

6.1.2. Airport Innsbruck

6.1.2.1. Passenger

The assessment basis for the "landside" infrastructure charge is the number of the departing passengers who use the terminal building and shall be collected in connection with the passenger service charge.

The charge shall be per departing passenger € 2.43.

6.1.2.2. Rampe

Die Bemessungsgrundlage für den Infrastruktur-Tarif ist die Bereitstellung und Inanspruchnahme von infrastrukturellen Einrichtungen und Anlagen im Rahmen der Bodenabfertigung eines Luftfahrzeuges.

6.1.2.2. Ramp

The assessment basis for the infrastructure charge is the provision and utilisation of infrastructure for an aircraft within the scope of the supply of ground handling services.

INFRA-Gruppen INFRA-Group	Höchstabfluggewicht in Tonnen MTOW in tons	Infrastruktur-Tarif in € Infrastructure charge in €
1	bis zu / up to 13	45.79
2	14 - 18	79.63
3	19 - 25	93.60
4	26 - 45	151.85
5	46 - 58	234.11
6	59 - 79	293.73
7	80 - 100	347.71
8	101 - 130	417.03
9	131 - 155	451.17
10	156 - 200	626.55
11	201 - 270	773.78
12	über / exceeding 270	1086.48
GA (General Aviation)	bis zu / up to 13	40.17

6.1.3. Flughafen Klagenfurt

6.1.3.1. Fluggast

Die Bemessungsgrundlage für den zu entrichtenden Infrastruktur-Tarif ist die Anzahl der abfliegenden Fluggäste, die das Abfluggebäude benutzen, und wird in Verbindung mit dem Fluggasttarif eingehoben.

Die Gebühr pro abfliegenden Fluggast beträgt € 2.27 (approved) / € 2.06 (applied).

6.1.3. Airport Klagenfurt

6.1.3.1. Passenger

The assessment basis for the "landside" infrastructure charge is the number of the departing passengers who use the terminal building and shall be collected in connection with the passenger service charge.

The charge shall be per departing passenger € 2.27 (approved) / € 2.06 (applied).

6.1.3.2. Rampe

Die Bemessungsgrundlage für den Infrastruktur-Tarif ist die Bereitstellung und Inanspruchnahme von infrastrukturellen Einrichtungen und Anlagen im Rahmen der Bodenabfertigung eines Luftfahrzeuges.

6.1.3.2. Ramp

The assessment basis for the infrastructure charge is the provision and utilisation of infrastructure for an aircraft within the scope of the supply of ground handling services.

INFRA-Gruppen INFRA-Group	Höchstabfluggewicht in Tonnen MTOW in tons	Infrastruktur-Tarif in € Infrastructure charge in €
1	bis zu / up to 17	64.70 (approved) 59.22 (applied)
2	18 - 25	76.60 (approved) 70.11 (applied)
3	26 - 44	122.66 (approved) 112.27 (applied)

INFRA-Gruppen INFRA-Group	Höchstabfluggewicht in Tonnen MTOW in tons	Infrastruktur-Tarif in € Infrastructure charge in €
4	45 - 59	189.62 (approved) 173.57 (applied)
5	60 - 70	237.94 (approved) 217.79 (applied)
6	71 - 100	280.13 (approved) 256.40 (applied)
7	101 - 159	400.30 (approved) 366.39 (applied)
8	160 - 200	508.21 (approved) 465.17 (applied)
9	über / exceeding 200	686.55 (approved) 628.41 (applied)

6.1.4. Flughafen Linz

6.1.4.1. Fluggast

Die Bemessungsgrundlage für den zu entrichtenden Infrastruktur-Tarif ist die Anzahl der abfliegenden Fluggäste, die das Abfluggebäude benutzen, und wird in Verbindung mit dem Fluggasttarif eingehoben.

Die Gebühr pro abfliegenden Fluggast beträgt € 2.61 (approved) / € 2.49 (applied).

6.1.4.2. Rampe

Die Bemessungsgrundlage für den Infrastruktur-Tarif ist die Bereitstellung und Inanspruchnahme von infrastrukturellen Einrichtungen und Anlagen im Rahmen der Bodenabfertigung eines Luftfahrzeuges.

6.1.4. Airport Linz

6.1.4.1. Passenger

The assessment basis for the "landside" infrastructure charge is the number of the departing passengers who use the terminal building and shall be collected in connection with the passenger service charge.

The charge shall be per departing passenger € 2.61 (approved) / € 2.49 (applied).

6.1.4.2. Ramp

The assessment basis for the infrastructure charge is the provision and utilisation of infrastructure for an aircraft within the scope of the supply of ground handling services.

INFRA-Gruppen INFRA-Group	Höchstabfluggewicht in Tonnen MTOW in tons	Infrastruktur-Tarif in € Infrastructure charge in €
1	bis zu / up to 5	27.70 (approved) / 26.45 (applied)
2	6 - 10	45.17 (approved) / 43.12 (applied)
3	11 - 18	55.90 (approved) / 53.36 (applied)
4	19 - 28	96.25 (approved) / 91.89 (applied)
5	29 - 45	174.56 (approved) / 166.65 (applied)
6	46 - 58	255.81 (approved) / 244.20 (applied)
7	59 - 79	319.25 (approved) / 304.77 (applied)
8	80 - 100	374.19 (approved) / 357.21 (applied)
9	101 - 130	446.71 (approved) / 426.44 (applied)
10	131 - 155	519.36 (approved) / 495.80 (applied)
11	156 - 200	666.40 (approved) / 636.17 (applied)
12	201 - 270	852.62 (approved) / 813.95 (applied)

INFRA-Gruppen INFRA-Group	Höchstabfluggewicht in Tonnen MTOW in tons	Infrastruktur-Tarif in € Infrastructure charge in €
13	über / exceeding 270	1238.58 (approved) / 1182.39 (applied)
Regional Air Traffic	85% des jeweiligen Infrastruktur-Tarifs/of the respective infrastructure charge	
GAC up to 5 tons	Pauschalgebühr von/flat rate charge of € 27.70 (approved) / € 26.45 (applied).	

6.1.5. Flughafen Salzburg

6.1.5.1. Fluggast

Die Bemessungsgrundlage für den zu entrichtenden Infrastruktur-Tarif ist die Anzahl der abfliegenden Fluggäste, die das Abfluggebäude benutzen, und wird in Verbindung mit dem Fluggasttarif eingehoben.

Die Gebühr pro abfliegenden Fluggast beträgt € 2.01.

6.1.5.2. Rampe

Die Bemessungsgrundlage für den Infrastruktur-Tarif ist die Bereitstellung und Inanspruchnahme von infrastrukturellen Einrichtungen und Anlagen im Rahmen der Bodenabfertigung eines Luftfahrzeuges.

6.1.5. Airport Salzburg

6.1.5.1. Passenger

The assessment basis for the “landside” infrastructure charge is the number of the departing passengers who use the terminal building and shall be collected in connection with the passenger service charge.

The charge shall be per departing passenger € 2.01.

6.1.5.2. Ramp

The assessment basis for the infrastructure charge is the provision and utilisation of infrastructure for an aircraft within the scope of the supply of ground handling services.

INFRA-Gruppen INFRA-Group	Höchstabfluggewicht in Tonnen MTOW in tons	Sitzplätze Seats	Infrastruktur-Tarif in € Infrastructure charge in €
1	10 - 17	bis zu / up to 37	45.75
2	bis zu / up to 25	bis zu / up to 50	57.43
3	bis zu / up to 44	bis zu / up to 80	89.94
4	bis zu / up to 59	bis zu / up to 125	123.62
5	bis zu / up to 70	bis zu / up to 168	167.38
6	bis zu / up to 100	bis zu / up to 190	178.21
7	bis zu / up to 159	bis zu / up to 235	237.36
8	bis zu / up to 200	bis zu / up to 275	298.06
9	über / exceeding 200	über / exceeding 275	367.57
GA (General Aviation)	bis zu / up to 10		40.36

Die Gebühr bei Transit-Flügen ist 40% des Infrastruktur-Tarifs für die Rampe.

Charge on transit flights is 40% of the ramp infrastructure charge.

6.1.6. Flughafen Wien

6.1.6.1. Fluggast

Die Bemessungsgrundlage für den zu entrichtenden Infrastruktur-Tarif ist die Anzahl der abfliegenden Fluggäste, die das Abfluggebäude benutzen, und wird in Verbindung mit dem Fluggasttarif eingehoben.

Die Gebühr pro abfliegenden Fluggast beträgt € 1.13.

6.1.6. Airport Wien

6.1.6.1. Passenger

The assessment basis for the “landside” infrastructure charge is the number of the departing passengers who use the terminal building and shall be collected in connection with the passenger service charge.

The charge shall be per departing passenger € 1.13.

6.1.6.2. Rampe

Die Bemessungsgrundlage für den Infrastruktur-Tarif ist die Bereitstellung und Inanspruchnahme von infrastrukturellen Einrichtungen und Anlagen im Rahmen der Bodenabfertigung eines Luftfahrzeuges.

6.1.6.2. Ramp

The assessment basis for the "airside" infrastructure charge is the provision and utilisation of ramp infrastructure for an aircraft.

INFRA-Gruppen INFRA-Group	Luftfahrzeugtypen (einschließlich aller abgeleiteten Modelle und Versionen); ausgenommen reine Frachtluftfahrzeuge und Luftfahrzeuge der "Allgemeinen Luftfahrt" beim GAC Aircraft types (including all derived models and versions); freight only aircraft and "General Aviation aircraft" at GAC excluded	Infrastruktur-Tarif PIER in € Infrastructure Charge PIER in €	Infrastruktur-Tarif HAUPTVORFELD in € Infrastructure Charge MAIN APRON in €
1	A380, A330, A340, A350, 747, 777, L1011 Tristar, DC10, MD11	272.59	188.40
2	A300, A310, 767, 787, IL62, IL86, IL96	222.30	160.88
3	A320, A321, 707, 727, 737-800/900, 757, DC8, MD90, TU154, TU204, TU214	179.99	125.37
4	A319, An12, 737-300/400/700, CS300, IL18, MD80 (all series)	132.20	98.52
5	A318, An148, An158, Avro RJ70/85/100, BAC1-11, BAeATP, BAe146, 717, 737-100/200/500/600, CRJ-900/1000, CS100, E170/175/190/195, F28, F70, F100, IL114, DC6, DC9 (all up to series 50), SSJ100-95, TU134, Yak-42	82.87	60.11
6	An24, An26, An72, An74, An140, ATR42, ATR72, BAe31/32/41, CRJ-100/200/700, Dash7, Dash8, Do228, Do328, Emb110, Emb120, ERJ-135, ERJ-145, F27, F50, L-410, L-610, Saab 340, Saab 2000, Swearingen Metro/Merlin, Yak-40, BAe125, BAe1000, Beechcraft (Props and Turboprops), Cessna (Props and Turboprops), Cessna Citation (all series), Canadair Challenger, Dassault Falcon (all series), Gulfstream (Turboprops and Jets), Learjet (all series), Lockheed Constellation, Piper (all series), Rockwell Commander	nicht anwendbar not applicable	43.24

6.1.6.3. Betankung

Die Bemessungsgrundlage für den Infrastruktur-Teil ist die Bereitstellung und Inanspruchnahme von Betankungseinrichtungen für ein Luftfahrzeug.

Die Gebühr pro hochgepumpten Kubikmeter Kraftstoff beträgt € 3.92.

6.1.6.3. Fueling

The assessment basis for the "fueling" infrastructure charge is the provision and utilisation of fueling facilities for an aircraft.

The charge shall be per uplifted cubic metre fuel € 3.92.

6.2. Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität (PRM)-Tarif

6.2.1. Die Bemessungsgrundlage für den zu entrichtenden PRM-Tarif, ist die Anzahl der abfliegenden Fluggäste, und wird in Verbindung mit dem Fluggasttarif eingehoben.

6.2.2. Die Gebühr pro abfliegenden Fluggast beträgt auf dem Flughafen:

6.2. Passengers with Reduced Mobility (PRM) charge

6.2.1. The assessment basis for the PRM-charge is the number of departing passengers and shall be collected in connection with the passenger service charge.

6.2.2. The charge shall be per departing passenger at the airport:

Graz	€ 0.81,
Innsbruck	€ 0.99,
Klagenfurt	- ,
Linz	€ 1.20,
Salzburg	€ 0.87,
Wien	€ 0.86.

Graz	€ 0.81,
Innsbruck	€ 0.99,
Klagenfurt	- ,
Linz	€ 1.20,
Salzburg	€ 0.87,
Wien	€ 0.86.

Anmerkung: Auf dem Flughafen Wien beträgt das Zuschlagsentgelt zum Basisentgelt pro abfliegenden Fluggast € 0.29 für Fluglinien mit einer Voranmeldequote zwischen 0 % und 45 %.

Auf dem Flughafen Wien beträgt das Zuschlagsentgelt zum Basisentgelt pro abfliegenden Fluggast € 0.19 für Fluglinien mit einer Voranmeldequote über 45 % und bis 60 %.

Remark: The additional charge for airlines with an advance registration quota of PRM between 0% and 45% is € 0.29 per departing passenger.

The additional charge for airlines with an advance registration quota of PRM between 45% and 60% is € 0.19 per departing passenger.

7. AUSNAHMEN UND ERMÄSSIGUNGEN

7.1. Detailinformationen auf Anfrage.

8. ZAHLUNGSART

8.1. Allgemeines

8.1.1. Alle oben angegebenen Tarife sind Nettobeträge ohne Mehrwertsteuer. Die Verrechnung erfolgt ausschließlich in EURO.

7. EXEMPTIONS AND REDUCTIONS

7.1. Detailed information on request.

8. METHODS OF PAYMENT

8.1. General

8.1.1. All charges referred to above are net rates without value added tax. Accounts will be rendered in EURO currency only.

ENR 1.1 ALLGEMEINE LUFTVERKEHRSREGELN

ENR 1.1 GENERAL RULES

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

1. GENERAL APPLICATIONS

1.1. Geltungsbereich

1.1. Scope of application

1.1.1. Die Bestimmungen ENR 1.1 sind anzuwenden auf

1.1.1. The regulations of ENR 1.1 apply to:

1. alle Luftfahrzeuge innerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes, mit Ausnahme von Einsatzflügen (§ 145 LFG) und dem operationellen Luftverkehr im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 (SERA),
2. alle Luftfahrzeuge mit österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15 LFG) außerhalb des Geltungsbereiches der SERA (§ 2 LVR), soweit keine abweichenden Vorschriften anzuwenden sind,
3. unbemannte Luftfahrzeuge (§ 3 Abs.1 Z 11 LVR [Definition unbemannte Luftfahrzeuge in Punkt 1.3.]), unbemannte Freiballone und selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät (§ 22 LFG), soweit dies in den einzelnen Bestimmungen festgelegt ist,
4. unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 (§ 24g LFG), wobei die für Zivilluftfahrzeuge geltenden Bestimmungen anzuwenden sind, sofern in den einzelnen Bestimmungen keine Sonderregelungen für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 festgelegt sind,
5. von der zuständigen Militärflugleitung genehmigte Ein-, Aus- und Durchflüge von Zivilluftfahrzeugen durch militärisch reservierte Bereiche und
6. Militärluftfahrzeuge im militärisch operationellen Flugverkehr im Sinne des § 145a LFG nach Maßgabe der Sonderbestimmungen des Teils 11 der Verordnung über die Regelung des Luftverkehrs 2014 (Luftverkehrsregeln 2014 – LVR 2014).

1. all aircraft within the territory of Austria (FIR Wien), except for flights according § 145 LFG and operational air traffic (OAT) as defined in Regulation (EU) No. 923/2012 (SERA),
2. all Austrian registered aircraft (§ 15 LFG) outside the scope of SERA (§ 2 LVR), insofar as no other regulations are to apply,
3. unmanned aircraft (§ 3 (1) item 11 LVR [definition unmanned aircraft in point 1.3.]), unmanned free balloons and unmanned aerial vehicles (§ 22 LFG), insofar as this is specified in the individual regulations,
4. unmanned Class 2 aircraft (§ 24g LFG), whereby the provisions applicable to civil aircraft shall be applied unless special provisions for unmanned Class 2 aircraft are laid down in the individual regulations,
5. entry into, exit from and transit through military reserved areas by civil aircraft authorized by the competent military flight operation office, and
6. military aircraft as part of MOAT within the meaning of § 145a LFG in accordance with the special provisions of Part 11 of the 'LVR 2014'.

1.1.2. Soweit unionsrechtliche Bestimmungen über gemeinsame Luftverkehrsregeln in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 festgelegt sind, sind diese in der jeweils geltenden Fassung verbindlich. Zuständige nationale Behörde im Sinne dieser Bestimmungen ist die Austro Control GmbH. Soweit jedoch der zuständigen nationalen Behörde Aufsichtsbefugnisse im Hinblick auf die Flugsicherungsorganisationen zukommen, ist die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zuständige nationale Behörde. Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur ist weiters zuständige Behörde zur Erlassung von Verordnungen, mit denen zulässige nationale Übergangsbestimmungen, begleitende oder ausführende Regelungen sowie Sonderregelungen und Ausnahmen festgelegt werden.

1.1.2. As far as Union law provisions on common rules of the air are stipulated in the Implementing Regulation (EU) No. 923/2012, these are binding in the currently applicable version. The competent national authority within the meaning of these provisions is Austro Control GmbH. However, insofar as the competent national authority has supervisory powers with regard to the air navigation service providers, the Federal Minister for Innovation, Mobility and Infrastructure is the competent national authority. The Federal Minister for Innovation, Mobility and Infrastructure is also the authority responsible for issuing ordinances, with which permissible national transitional provisions, accompanying or implementing regulations as well as special regulations and exceptions are stipulated.

1.2. Einhaltung der Luftverkehrsregeln

1.2.1. SERA.2005 Einhaltung der Luftverkehrsregeln

Der Betrieb eines Luftfahrzeugs entweder im Flug, auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes oder an einem Einsatzort hat zu erfolgen unter Einhaltung der allgemeinen Regeln, der anwendbaren örtlichen Bestimmungen und darüber hinaus im Flug entweder mit

- a) den Sichtflugregeln oder
- b) den Instrumentenflugregeln.

1.2.2. SERA.2010 Verantwortlichkeiten

a) Verantwortlichkeit des verantwortlichen Piloten

Der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs ist, unabhängig davon, ob er die Steuerorgane bedient, für den Betrieb des Luftfahrzeugs im Einklang mit dieser Verordnung verantwortlich, wobei er von diesen Regeln abweichen darf, wenn die Umstände eine solche Abweichung im Interesse der Sicherheit absolut notwendig machen.

b) Flugvorbereitung

Vor Beginn eines Flugs hat sich der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs mit allen verfügbaren Informationen, die für den beabsichtigten Flugbetrieb von Belang sind, vertraut zu machen. Die Flugvorbereitung für Flüge, die über die Umgebung eines Flugplatzes hinausgehen, und für alle Flüge nach Instrumentenflugregeln hat eine sorgfältige Zurkenntnisnahme der verfügbaren aktuellen Wetterberichte und -vorhersagen zu umfassen, wobei Kraftstoff-/Energieanforderungen und ein alternativer Flugverlauf für den Fall, dass der Flug nicht wie geplant durchgeführt werden kann, zu berücksichtigen sind.

1.2.3 SERA.2015 Befugnisse des verantwortlichen Piloten eines Luftfahrzeugs

Der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs hat die endgültige Entscheidungsbefugnis bezüglich der das Luftfahrzeug betreffenden Dispositionen, während er für das Luftfahrzeug verantwortlich ist.

1.2.4. Verpflichtung zur Einhaltung der Anordnungen der Flugsicherung

1.2.4.1. Unbeschadet der Bestimmung SERA.2015 [Punkt 1.2.3.] hat der Pilot den Anordnungen der Flugverkehrskontrollstellen und in militärisch reservierten Bereichen den Anordnungen der Militärflugleitungen Folge zu leisten.

1.2.4.2. Der Pilot hat die in luftfahrtüblicher Form kundgemachten allgemeinen Flugsicherungsanordnungen (§ 120a LFG) einzuhalten.

1.2. Compliance with the rules of the air

1.2.1. SERA.2005 Compliance with the rules of the air

The operation of an aircraft either in flight, on the movement area of an aerodrome or at an operating site shall be in compliance with the general rules, the applicable local provisions and, in addition, when in flight, either with:

- a) the visual flight rules; or
- b) the instrument flight rules.

1.2.2. SERA.2010 Responsibilities

a) Responsibility of the pilot-in-command

The pilot-in-command of an aircraft shall, whether manipulating the controls or not, be responsible for the operation of the aircraft in accordance with this Regulation, except that the pilot-in-command may depart from these rules in circumstances that render such departure absolutely necessary in the interests of safety.

b) Pre-flight action

Before beginning a flight, the pilot-in-command of an aircraft shall become familiar with all available information appropriate to the intended operation. Pre-flight action for flights away from the vicinity of an aerodrome, and for all IFR flights, shall include a careful study of available current weather reports and forecasts, taking into consideration fuel/energy requirements and an alternative course of action if the flight cannot be completed as planned.

1.2.3. SERA.2015 Authority of pilot-in-command of an aircraft

The pilot-in-command of an aircraft shall have final authority as to the disposition of the aircraft while in command.

1.2.4. Compliance with instructions of ATC

1.2.4.1. Notwithstanding the regulations laid down in SERA.2015 [item 1.2.3.] a PIC (pilot-in-command) shall comply with instructions of ATC and within military reserved areas with the instructions of the relevant military flight operation office.

1.2.4.2. Pilots shall comply with general ATC regulations according §120a LFG (aviation act) published in the AIP.

„**Luftfahrzeug**“: Jede Maschine, die sich in der Atmosphäre zufolge von Reaktionen der Luft, ausgenommen solchen gegen die Erdoberfläche, halten kann.

„**Luftfahrzeugadresse**“: Eine eindeutige Kombination von 24 Bits, die für die Zuteilung an ein Luftfahrzeug für die Zwecke des Flugfunkverkehrs, der Navigation und der Überwachung zur Verfügung steht.

„**Luftfahrzeugkennung (aircraft identification)**“: Eine Gruppe aus Buchstaben und/oder Ziffern, die entweder mit dem im Flugfunkverkehr verwendeten Rufzeichen des Luftfahrzeugs übereinstimmt oder dessen kodierte Entsprechung darstellt und die verwendet wird, um das Luftfahrzeug im Boden/Boden-Fernmeldeverkehr der Flugverkehrsdienste zu identifizieren.

„**Luftfahrzeugbeobachtung**“: Die aus einem Luftfahrzeug im Flug vorgenommene Bewertung eines oder mehrerer Wetterelemente.

„**AIRMET**“: Eine von einer Flugwetterüberwachungsstelle herausgegebene Information über das Auftreten oder voraussichtliche Auftreten bestimmter Streckenwettererscheinungen, die die Sicherheit niedrig fliegender Luftfahrzeuge beeinträchtigen können, sowie über die zeitliche und räumliche Entwicklung dieser Wettererscheinungen, die nicht bereits in der für Flüge in geringen Höhen in dem betreffenden Fluginformationsgebiet oder einem Teilgebiet davon herausgegebenen Vorhersage enthalten war.

„**Flughafenrundsicht radar (ASR)**“: Eine gemeinsam angeordnete Kombination von Primär- und Sekundär-Rundsicht-Radar, die Position und Identifikation eines Luftfahrzeuges basierend auf SSR Transponder Signalen und reflektierten Funksignalen anzeigt.

„**Flugfunkverkehr**“: Der Zweiwegverkehr zwischen Luftfahrzeugen und Funkstellen oder anderen Stellen auf der Erdoberfläche.

„**Flugfunkleitstelle**“: Eine Flugfernmeldestelle, die für die Abwicklung des Fernmeldeverkehrs, für Betrieb und Kontrolle von Luftfahrzeugen in einem bestimmten Gebiet die Hauptverantwortung hat.

„**Flugmeldung**“: Eine Meldung eines Luftfahrzeugs im Flug, die gemäß den Anforderungen für Standort-, Betriebs- oder Wettermeldungen abgegeben wird.

„**Rollflug**“: Eine Bewegung eines Hubschraubers/Senkrechtstarters (VTOL) über der Oberfläche eines Flugplatzes, normalerweise mit Bodeneffekt und bei einer Geschwindigkeit über Grund von weniger als 37 km/h (20 kt).

„**Schleppflug**“: Flüge, bei denen ein Luftfahrzeug (Schleppluftfahrzeug) andere Luftfahrzeuge (Segelflugzeuge) oder Schleppgegenstände (z.B. Werbebanner oder Schleppsäcke) schleppt.

„**Flugverkehr**“: Alle im Flug befindlichen oder auf dem Rollfeld eines Flugplatzes sich bewegendenden Luftfahrzeuge.

„**Flugverkehrsberatungsdienst**“: Ein Dienst, der in Beratungslufträumen zur Sicherstellung der Stafflung, soweit durchführbar, zwischen Luftfahrzeugen mit Flugplänen nach Instrumentenflugregeln (IFR) zur Verfügung gestellt wird.

„**Flugverkehrskontrollfreigabe (FVK-Freigabe)**“: Die für ein Luftfahrzeug erteilte Genehmigung, unter den von einer Flugverkehrskontrollstelle angegebenen Bedingungen zu verkehren.

‘**Aircraft**’ means any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth’s surface.

‘**Aircraft address**’ means a unique combination of 24 bits available for assignment to an aircraft for the purpose of air-ground communications, navigation and surveillance.

‘**Aircraft identification**’ means a group of letters, figures, or a combination of them, which is either identical, or the coded equivalent, to the aircraft call sign to be used in air-ground communications, and which is used to identify the aircraft in ground-ground air traffic services communications.

‘**Aircraft observation**’ means the evaluation of one or more meteorological elements made from an aircraft in flight.

‘**AIRMET**’ means information issued by a meteorological watch office concerning the occurrence or expected occurrence of specified en-route weather phenomena which may affect the safety of low-level aircraft operations and of the development of those phenomena in time and space, and which was not already included in the forecast issued for low-level flights in the flight information region concerned or sub-area thereof.

‘**Airport surveillance radar (ASR)**’: A collocated combination of an SSR and PSR providing aircraft position and identification based on SSR transponder signals and reflected radio signals.

‘**Air-ground communication**’ means two-way communication between aircraft and stations or locations on the surface of the earth.

‘**Air-ground control radio station**’ means an aeronautical telecommunication station having primary responsibility for handling communications pertaining to the operation and control of aircraft in a given area.

‘**Air-report**’ means a report from an aircraft in flight prepared in conformity with requirements for position, and operational and/or meteorological reporting.

‘**Air-taxiing**’ means movement of a helicopter/vertical take-off and landing (VTOL) above the surface of an aerodrome, normally in ground effect and at a ground speed normally less than 37 km/h (20 kts).

‘**Aero-tow flight**’: Flights, on which an aircraft (towing aircraft) tows other aircraft (gliders) or towing objects (e.g. advertising banner or towing bags).

‘**Air traffic**’ means all aircraft in flight or operating on the manoeuvring area of an aerodrome.

‘**Air traffic advisory service**’ means a service provided within advisory airspace to ensure separation, in so far as practical, between aircraft which are operating on instrument flight rules (IFR) flight plans.

‘**Air traffic control (ATC) clearance**’ means authorisation for an aircraft to proceed under conditions specified by an air traffic control unit.

„**Flugverkehrskontrollanweisung**“: Von der Flugverkehrskontrolle erteilte Anordnungen, durch die ein Pilot aufgefordert wird, eine bestimmte Maßnahme zu ergreifen.

„**Flugverkehrskontrolldienst**“: Ein Dienst, dessen Aufgabe es ist,

- a) Zusammenstöße zu verhindern
 1. zwischen Luftfahrzeugen untereinander und
 2. auf dem Rollfeld zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen und
- b) einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten.

„**Flugverkehrskontrollstelle**“: Ein allgemeiner Begriff, der wechselweise Bezirkskontrolle, Anflugkontrolle oder Flugplatzkontrolle bedeutet.

„**Flugverkehrsdienst**“: Ein allgemeiner Begriff, der wechselweise Fluginformationsdienst, Flugalarmdienst, Flugverkehrsberatungsdienst, Flugverkehrskontrolldienst (Bezirkskontrolldienst, Anflugkontrolldienst oder Flugplatzkontrolldienst) bedeutet.

„**Flugverkehrsdienst-Lufträume (ATS-Lufträume)**“: Alphabetisch bezeichnete Lufträume von festgelegten Ausmaßen, in denen bestimmte Arten von Flügen verkehren können und für die Flugverkehrsdienste und betriebliche Regeln festgelegt sind.

„**Meldestelle für Flugverkehrsdienste (ARO)**“: Eine Dienststelle für die Entgegennahme von Meldungen, die die Flugverkehrsdienste betreffen, und von Flugplänen, die vor dem Start aufgegeben werden.

„**Überwachungsdienst der Flugverkehrsdienste (ATS-Überwachungsdienst)**“: Ein Dienst der unmittelbar durch ein ATS-Überwachungssystem bereitgestellt wird.

„**Flugverkehrsdienststelle**“: Flugsicherungsstellen (§ 120 LFG) der Austro Control GmbH, soweit sie Flugverkehrsdienste ausüben.

„**Luftstraße**“: Ein in Form eines Korridors errichteter Kontrollbezirk oder Teil eines Kontrollbezirks.

„**Flugalarmdienst**“: Ein Dienst, dessen Aufgabe es ist, die zuständigen Stellen zu benachrichtigen, wenn ein Luftfahrzeug die Hilfe des Such- und Rettungsdienstes benötigt, und diese Stellen, soweit erforderlich, zu unterstützen.

‘**Air traffic control instruction**’ means directives issued by air traffic control for the purpose of requiring a pilot to take a specific action.

‘**Air traffic control service**’ means a service provided for the purpose of:

- a) preventing collisions:
 1. between aircraft; and
 2. on the manoeuvring area between aircraft and obstructions; and
- b) expediting and maintaining an orderly flow of air traffic.

‘**Air traffic control unit**’ means a generic term meaning variously, area control centre, approach control unit or aerodrome control tower.

‘**Air traffic service (ATS)**’ means a generic term meaning variously, flight information service, alerting service, air traffic advisory service, air traffic control service (area control service, approach control service or aerodrome control service).

‘**Air traffic services (ATS) airspaces**’ mean airspaces of defined dimensions, alphabetically designated, within which specific types of flights may operate and for which air traffic services and rules of operation are specified.

‘**Air traffic services (ATS) reporting office (ARO)**’ means a unit established for the purpose of receiving reports concerning air traffic services and flight plans submitted before departure.

‘**Air traffic services (ATS) surveillance service**’ means a service provided directly by means of an ATS surveillance system.

‘**Air traffic services unit**’: ‘Flugsicherungsstellen’ (§ 120 LFG (aviation act)) of Austro Control GmbH, as far as they provide air traffic services

‘**Airway**’ means a control area or portion thereof established in the form of a corridor.

‘**Alerting service**’ means a service provided to notify appropriate organisations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organisations as required.

„**Bewölkung von flugbetrieblicher Bedeutung**“: Eine Bewölkung, bei der die Wolkenuntergrenze in einer Höhe über Grund unterhalb 1 500 m (5 000 ft) oder unterhalb der höchsten Sektorenmindesthöhe liegt, wobei der größere der beiden Werte anzuwenden ist, oder eine Cumulonimbuswolke oder aufgetürmte Cumuluswolke in beliebiger Höhe über Grund.

„**SSR-Code**“: Die Zahl, die dem von einem Transponder in Modus A oder in Modus C ausgesendeten besonderen Mehrfachimpuls- Antwortzeichen zugeordnet wird.

„**Übertragbare Krankheit**“ (**communicable disease**): Eine Infektionskrankheit, die durch einen ansteckenden Erreger ausgelöst wird, der von Mensch zu Mensch durch direkten Kontakt mit einer infizierten Person oder indirekt durch Exposition gegenüber einem mit dem ansteckenden Erreger kontaminierten Vektor, Tier, Keimträger, Produkt oder Umfeld oder durch Austausch von mit dem ansteckenden Erreger kontaminierter Flüssigkeit übertragen werden kann.

„**Zuständige Behörde**“: Die von dem Mitgliedstaat benannte Behörde, die dafür zuständig ist, die Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung zu gewährleisten.

„**Kontrollbezirk**“: Ein kontrollierter Luftraum, der sich von einer festgelegten Begrenzung oberhalb der Erde an nach oben erstreckt.

„**Kontrollierter Flugplatz**“: Ein Flugplatz, an dem Flugverkehrskontrolle für Flugplatzverkehr durchgeführt wird.

„**Kontrollierter Luftraum**“: Ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem Flugverkehrskontrolle entsprechend der Luftraumklassifizierung durchgeführt wird.

„**Kontrollierter Flug**“: Jeder Flug, der einer Flugverkehrskontrollfreigabe unterliegt.

„**Lotse-Pilot-Datenlinkverbindung (CPDLC)**“: Ein Kommunikationsmittel zwischen Lotse und Pilot, bei dem Datenlinkverbindungen in der Kommunikation der Flugverkehrskontrolle eingesetzt werden.

„**Kontrollzone**“: Ein kontrollierter Luftraum, der sich von der Erdoberfläche nach oben bis zu einer festgelegten oberen Begrenzung erstreckt.

„**Schutzzone (critical area)**“: Eine definierte Fläche um die Bodenausrüstung eines Präzisionsinstrumentenanflugs, innerhalb derer dort befindliche Fahrzeuge oder Luftfahrzeuge unzulässige Störungen der Leitsignale verursachen.

„**Reisesteigflug**“: Ein Reiseflugverfahren, bei dem mit der Verringerung der Flugzeugmasse eine Nettozunahme der Flughöhe (Höhe über NN) eintritt.

„**Reiseflughöhe**“: Eine Höhe, die während eines wesentlichen Teils eines Flugs beibehalten wird.

„**Geltender Flugplan (CPL)**“: Der Flugplan, der etwaige, durch nachträgliche Freigaben bewirkte Änderungen einschließt.

„**Gefahrengebiet**“: Ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem zu bestimmten Zeiten Vorgänge stattfinden können, die für Luftfahrzeuge gefährlich sind.

„**Datenlink-Kommunikation**“: Eine Form der Kommunikation, die für den Austausch von Meldungen via Datenlink bestimmt ist.

‘**Cloud of operational significance**’ means a cloud with the height of cloud base below 1 500 m (5 000 ft) or below the highest minimum sector altitude, whichever is greater, or a cumulonimbus cloud or a towering cumulus cloud at any height.

‘**Code (SSR)**’ means the number assigned to a particular multiple pulse reply signal transmitted by a transponder in Mode A or Mode C.

‘**Communicable disease**’ means an infectious disease caused by a contagious agent which is transmitted from person to person by direct contact with an infected individual or by indirect means such as exposure to a vector, animal, fomite, product or environment, or exchange of fluid, which is contaminated with the contagious agent.

‘**Competent authority**’ means the authority designated by the Member State as competent to ensure compliance with the requirements of this Regulation.

‘**Control area**’ means a controlled airspace extending upwards from a specified limit above the earth.

‘**Controlled aerodrome**’ means an aerodrome at which air traffic control service is provided to aerodrome traffic.

‘**Controlled airspace**’ means an airspace of defined dimensions within which air traffic control service is provided in accordance with the airspace classification.

‘**Controlled flight**’ means any flight which is subject to an air traffic control clearance.

‘**Controller-pilot data link communications (CPDLC)**’ mean a means of communication between controller and pilot, using data link for ATC communications.

‘**Control zone**’ means a controlled airspace extending upwards from the surface of the earth to a specified upper limit.

‘**Critical area**’ means an area of defined dimensions extending around the ground equipment of a precision instrument approach within which the presence of vehicles or aircraft will cause unacceptable disturbance of the guidance signals.

‘**Cruise climb**’ means an aeroplane cruising technique resulting in a net increase in altitude as the aeroplane mass decreases.

‘**Cruising level**’ means a level maintained during a significant portion of a flight.

‘**Current flight plan (CPL)**’ means the flight plan, including changes, if any, brought about by subsequent clearances.

‘**Danger area**’ means an airspace of defined dimensions within which activities dangerous to the flight of aircraft may exist at specified times.

‘**Data link communications**’ mean a form of communication intended for the exchange of messages via a data link.

„**Bezugswert**“: Jeder Wert oder Satz von Werten, der als Bezugspunkt oder Grundlage zur Berechnung anderer Größen verwendet werden kann.

„**Tag**“: Der nicht unter den Begriff der Nacht im Sinne des Art. 2 Z 97 der SERA fallende Zeitraum.

„**Nachgelagerte Freigabe**“: Eine Freigabe, die einem Luftfahrzeug von einer Flugverkehrskontrollstelle erteilt wird, die zum derzeitigen Zeitpunkt nicht die Kontrolle über dieses Luftfahrzeug ausübt.

„**Voraussichtliche Flugdauer (EET)**“: Die voraussichtlich erforderliche Zeit, um von einem signifikanten Punkt zu einem anderen zu fliegen.

„**Geschätztes Abblockdatum (estimated off-block date)**“: Voraussichtliches Datum, an dem das Luftfahrzeug seine mit dem Abflug in Verbindung stehenden Bewegungen beginnen wird.

„**Voraussichtliche Abblockzeit (estimated off-block time, EOBT)**“: Der voraussichtliche Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug mit der Bewegung für den Abflug beginnt.

„**Voraussichtliche Ankunftszeit (ETA)**“: Bei IFR-Flügen der Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug voraussichtlich über dem festgelegten, durch den Bezug auf Navigationshilfen definierten Punkt ankommen wird, von dem aus ein Instrumentenanflugverfahren eingeleitet werden soll, oder, wenn dem Flugplatz keine Navigationshilfe zugeordnet ist, der Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug über dem Flugplatz ankommen wird. Bei Flügen nach Sichtflugregeln (VFR-Flüge) bedeutet dies den Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug voraussichtlich über dem Flugplatz ankommen wird.

„**Evakuierungsflüge**“: Flüge zur Bergung von Menschen aus unmittelbar drohenden Gefahren in Unglücks- und Katastrophenfällen sowie damit unmittelbar in Zusammenhang stehende Flüge einschließlich Ausbildungs- und Trainingsflüge.

„**Voraussichtlicher Anflugzeitpunkt**“: Der Zeitpunkt, zu dem die Flugverkehrskontrolle erwartet, dass ein ankommendes Luftfahrzeug nach einer Verzögerung den Wartepunkt verlässt, um seinen Anflug für eine Landung zu vollenden. Die tatsächliche Zeit des Abflugs vom Wartepunkt hängt von der Anflugfreigabe ab.

„**Aufgegebener Flugplan (FPL)**“: Der Flugplan ohne nachträgliche Änderungen, wie er vom Piloten oder von seinem benannten Vertreter bei einer Flugverkehrsdienststelle aufgegeben wurde.

„**Flugbesatzungsmitglied**“: Ein zugelassenes Besatzungsmitglied, dem Aufgaben übertragen worden sind, deren Erfüllung für den Betrieb eines Luftfahrzeugs während der Flugzeit wesentlich ist.

„**Fluginformationszentrale**“: Eine Dienststelle für die Durchführung des Fluginformationsdienstes und des Alarmdienstes.

‘**Datum**’ means any quantity or set of quantities that may serve as a reference or basis for the calculation of other quantities.

‘**Tag**’: The period of time outside the period of time defined in SERA Art. 2 number 97.

‘**Downstream clearance**’ means a clearance issued to an aircraft by an air traffic control unit that is not the current controlling authority of that aircraft.

‘**Estimated elapsed time (EET)**’ means the estimated time required to proceed from one significant point to another.

‘**Estimated off-block date**’ means the estimated date on which the aircraft will commence movement associated with departure.

‘**Estimated off-block time (EOBT)**’ means the estimated time at which the aircraft will commence movement associated with departure.

‘**Estimated time of arrival (ETA)**’ means for IFR flights, the time at which it is estimated that the aircraft will arrive over that designated point, defined by reference to navigation aids, from which it is intended that an instrument approach procedure will be commenced, or, if no navigation aid is associated with the aerodrome, the time at which the aircraft will arrive over the aerodrome. For visual flight rules (VFR) flights, the time at which it is estimated that the aircraft will arrive over the aerodrome.

‘**Evacuation flights**’: Flights operated to recover people from imminent danger after accidents or other catastrophic events as well as flights in direct connection therewith including instruction and training flights.

‘**Expected approach time**’ means the time at which ATC expects that an arriving aircraft, following a delay, will leave the holding fix to complete its approach for a landing. The actual time of leaving the holding fix will depend upon the approach clearance.

‘**Filed flight plan (FPL)**’ means the flight plan as filed with an ATS unit by the pilot or a designated representative, without any subsequent changes.

‘**Flight crew member**’ means a licensed crew member charged with duties essential to the operation of an aircraft during a flight duty period.

‘**Flight information centre**’ means a unit established to provide flight information service and alerting service.

„**Fluginformationsgebiet**“: Ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem Fluginformationsdienst und Flugalarmdienst zur Verfügung stehen.

„**Fluginformationsdienst**“: Ein Dienst, dessen Aufgabe es ist, Hinweise und Informationen für die sichere und effiziente Durchführung von Flügen zu erteilen.

„**Flugfläche (FL)**“: Eine Fläche konstanten Luftdrucks, die auf den Druckwert 1 013,2 Hektopascal (hPa) bezogen und durch bestimmte Druckabstände von anderen derartigen Flächen getrennt ist.

„**Flugplan**“: Vorgeschriebene, für die Flugverkehrsdienststellen bestimmte Angaben über den beabsichtigten Flug oder Flugabschnitt eines Luftfahrzeugs.

„**Flugsicht**“: Die Sicht in Flugrichtung aus dem Cockpit eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs.

„**Wettervorhersage**“: Eine Darlegung der zu erwartenden Wetterverhältnisse für einen bestimmten Zeitpunkt oder Zeitraum und einen bestimmten Bereich oder Teil eines Luftraums.

„**Bodensicht**“: Die von einem amtlich beauftragten Beobachter oder automatischen Systemen gemeldete Sicht auf einem Flugplatz.

„**Steuerkurs**“: Die Richtung der Längsachse eines Luftfahrzeugs, gewöhnlich in Graden ausgedrückt und auf rechtweisend, missweisend, Kompass- oder Gitter-Nord bezogen.

„**Höhe über Grund**“: Der lotrechte Abstand einer Horizontalebene, eines Punktes oder eines als Punkt angenommenen Gegenstandes von einem bestimmten Bezugswert.

„**Hubschrauber (helicopter)**“: Eine Art von Drehflüglern, die hauptsächlich durch die Reaktionskräfte der Luft auf einen oder zwei motorgetriebene Rotoren auf im Wesentlichen senkrechten Achsen in der Luft gehalten werden.

„**Luftraum über hoher See**“: Ein Luftraum jenseits von Hoheitsgebieten an Land und Hoheitsgewässern gemäß der Festlegung des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (Montego Bay, 1982).

„**IFR**“: Das für die Bezeichnung von Instrumentenflugregeln benutzte Zeichen.

„**IFR-Flug**“: Ein nach Instrumentenflugregeln durchgeführter Flug.

„**IMC**“: das für die Bezeichnung von Instrumentenwetterbedingungen benutzte Zeichen.

„**Instrumentenanflugbetrieb (instrument approach operations)**“: Ein Anflug und eine Landung unter Nutzung von Instrumenten zur Navigationsführung auf der Grundlage eines Instrumentenanflugverfahrens. Die Durchführung von Instrumentenanflugbetrieb kann nach zwei Methoden erfolgen:

- a) zweidimensionaler (2D-)Instrumentenanflugbetrieb nur mit Kursführung; und
- b) dreidimensionaler (3D-)Instrumentenanflugbetrieb sowohl mit Kursführung als auch Höhenführung.

‘**Flight information region**’ means an airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided.

‘**Flight information service**’ means a service provided for the purpose of giving advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights.

‘**Flight level (FL)**’ means a surface of constant atmospheric pressure which is related to a specific pressure datum, 1 013,2 hectopascals (hPa), and is separated from other such surfaces by specific pressure intervals.

‘**Flight plan**’ means specified information provided to air traffic services units, relative to an intended flight or portion of a flight of an aircraft.

‘**Flight visibility**’ means the visibility forward from the cockpit of an aircraft in flight.

‘**Forecast**’ means a statement of expected meteorological conditions for a specified time or period, and for a specified area or portion of airspace.

‘**Ground visibility**’ means the visibility at an aerodrome, as reported by an accredited observer or by automatic systems.

‘**Heading**’ means the direction in which the longitudinal axis of an aircraft is pointed, usually expressed in degrees from North (true, magnetic, compass or grid).

‘**Height**’ means the vertical distance of a level, a point or an object considered as a point, measured from a specified datum.

‘**Helicopter**’ means a type of rotorcraft supported in flight chiefly by the reactions of the air on up to two power-driven rotors on substantially vertical axes.

‘**High seas airspace**’ means airspace beyond land territory and territorial seas, as specified in the United Nations Convention on the Law of the Sea (Montego Bay, 1982).

‘**IFR**’ means the symbol used to designate the instrument flight rules.

‘**IFR flight**’ means a flight conducted in accordance with the instrument flight rules.

‘**IMC**’ means the symbol used to designate instrument meteorological conditions.

‘**Instrument approach operations**’ means an approach and landing using instruments for navigation guidance based on an instrument approach procedure. There are two methods for executing instrument approach operations:

- a) a two-dimensional (2D) instrument approach operation, using lateral navigation guidance only; and
- b) a three-dimensional (3D) instrument approach operation, using both lateral and vertical navigation guidance.

„**Instrumentenanflugverfahren (IAP)**“: Eine Folge vorbestimmter, auf bordseitige Überwachungsinstrumente bezogene Flugbewegungen mit festgelegten Schutzabständen von Hindernissen, die vom Anfangsanflugfix oder, wo zutreffend, vom Beginn einer festgelegten Einflugstrecke zu einem Punkt führen, von dem aus eine Landung durchgeführt werden kann, und danach, wenn eine Landung nicht durchgeführt wird, zu einem Standort, an dem die Kriterien für die Hindernisfreiheit von Warteräumen oder Streckenführungen gelten. Instrumentenanflugverfahren werden wie folgt klassifiziert:

- a) „Nichtpräzisionsanflugverfahren (NPA-Verfahren)“: Ein Instrumentenanflugverfahren für 2D-Instrumentenanflugbetrieb Typ A.
- b) „Anflugverfahren mit Höhenführung (APV)“: Ein Instrumentenanflugverfahren für leistungsbasierte Navigation (PBN-Instrumentenanflugverfahren) für 3D-Instrumentenanflugbetrieb Typ A.
- c) „Präzisionsanflugverfahren (PA-Verfahren)“: Ein Instrumentenanflugverfahren auf der Grundlage von Navigationssystemen (ILS, MLS, GLS und SBAS Cat I) für 3D-Instrumentenanflugbetrieb Typ A oder B.

„**Instrumentenwetterbedingungen**“: Wetterverhältnisse, ausgedrückt in Werten für Sicht, Abstand von den Wolken und Hauptwolkenuntergrenze, die unter den für Sichtwetterbedingungen festgelegten Mindestwerten liegen.

„**Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS)**“: System innerhalb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes, über das für den unter die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 fallenden Luftraum eine zentralisierte Flugplanungsverarbeitung und -verteilung bereitgestellt wird, deren Aufgabe die Entgegennahme, Validierung und Verteilung von Flugplänen ist.

„**Landebereich**“: Der Teil einer Bewegungsfläche, der für das Landen oder Starten von Luftfahrzeugen bestimmt ist.

„**Flughöhe**“: Ein allgemeiner Begriff für den lotrechten Standort eines Luftfahrzeugs im Flug, der wechselweise Höhe über Grund, Höhe über NN oder Flugfläche bedeutet.

„**Rollfeld**“: Der Teil eines Flugplatzes, der für Start und Landung sowie für das Rollen von Luftfahrzeugen zu benutzen ist, ausgenommen Vorfelder.

„**Flugwetterüberwachungsstelle (Meteorological Watch Office, MWO)**“: Eine Stelle, die die für den Flugbetrieb relevanten Wetterbedingungen beobachtet und Informationen über das Auftreten oder voraussichtliche Auftreten bestimmter Streckenwetter- und sonstiger Erscheinungen in der Atmosphäre, die die Sicherheit des Flugbetriebs in ihrem festgelegten Zuständigkeitsbereich gefährden könnten, herausgibt.

„**Militärflugleitung**“: Ortsfeste oder mobile militärische Dienststelle zur sicheren und geordneten Abwicklung des Flugverkehrs in militärisch reservierten Bereichen unter sinngemäßer Umsetzung der Aufgaben der Flugsicherung gemäß § 119 LFG und Anwendung militärischer Verfahren.

‘**Instrument approach procedure (IAP)**’ means a series of predetermined manoeuvres by reference to flight instruments with specified protection from obstacles from the initial approach fix, or where applicable, from the beginning of a defined arrival route to a point from which a landing can be completed and thereafter, if a landing is not completed, to a position at which holding or en-route obstacle clearance criteria apply. Instrument approach procedures are classified as follows:

- a) Non-precision approach (NPA) procedure. An instrument approach procedure designed for 2D instrument approach operations Type A.
- b) Approach procedure with vertical guidance (APV). A performance-based navigation (PBN) instrument approach procedure designed for 3D instrument approach operations Type A.
- c) Precision approach (PA) procedure. An instrument approach procedure based on navigation systems (ILS, MLS, GLS and SBAS Cat I) designed for 3D instrument approach operations Type A or B.

‘**Instrument meteorological conditions (IMC)**’ mean meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, less than the minima specified for visual meteorological conditions.

‘**Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS)**’ means a system within the European Air Traffic Management network through which a centralised flight planning processing and distribution service, dealing with the reception, validation and distribution of flight plans, is provided within the airspace to which Implementing Regulation (EU) No 923/2012 applies.

‘**Landing area**’ means that part of a movement area intended for the landing or take-off of aircraft.

‘**Level**’ means a generic term relating to the vertical position of an aircraft in flight and meaning variously, height, altitude or flight level.

‘**Manoeuvring area**’ means that part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, excluding aprons.

‘**Meteorological watch office (MWO)**’ means an office monitoring meteorological conditions affecting flight operations and providing information concerning the occurrence or expected occurrence of specified en-route weather and other phenomena in the atmosphere which may affect the safety of aircraft operations within its specified area of responsibility.

‘**Military flight operation office**’: Fixed or mobile military station for the safe and regulatory handling of air traffic within military reserved areas under corresponding conversion of the tasks of the air navigation services according § 119 LFG (aviation act) and application of military procedures..

„**Militärisch reservierte Bereiche**“: Die gemäß § 121 LFG zur zeitweiligen militärischen Nutzung festgelegten, allseits begrenzten Lufträume:

- militärische Nahkontrollbezirke (Military Terminal Control Area – MTMA) als Teile des unteren Kontrollbezirkes, die an Kreuzungspunkten mehrerer Flugstrecken in der Nähe von Militärflugplätzen festgelegt sind,
- militärische Kontrollzonen (Military Control Zone – MCTR) als kontrollierte Lufträume, die nach unten durch die Erdoberfläche und nach oben durch horizontale Flächen in bestimmten Höhen begrenzt sind,
- militärische Flugplatzverkehrszonen (Military Aerodrome Traffic Zone – MATZ) als Lufträume, die um Militärflugplätze zum Schutze des Flugplatzverkehrs festgelegt sind und
- militärische Trainingsgebiete (Military Training Area – MTA) als Lufträume des unteren und oberen Kontrollbezirkes zur Durchführung von militärischen Trainingsflügen.

„**Kraftstoffmindestmenge**“ (minimum fuel): Begriff zur Beschreibung einer Situation, in der der Kraftstoff-/Energievorrat eines Luftfahrzeugs so weit aufgebraucht ist, dass es gezwungen ist, auf einem bestimmten Flugplatz zu landen und keine weiteren Verzögerungen mehr hingenommen werden können.

„**Modus (SSR)**“: Die Kennzeichnung für besondere Funktionen der von einem SSR-Abfragegerät ausgesendeten Abfragezeichen. Es gibt vier in ICAO-Anhang 10 aufgeführte Modi: A, C, S und Intermodus.

„**Flugmodell**“: Ein unbemanntes Luftfahrzeug außer einem Spielzeugluftfahrzeug mit einer Betriebsmasse, die die von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Höchstwerte nicht überschreitet, das zum Dauerflug in der Atmosphäre fähig ist und ausschließlich für Vorführungen oder Freizeitaktivitäten verwendet wird.

„**Gebirgiges Gebiet**“: Ein Gebiet mit unterschiedlichem Geländeprofil, in dem die Differenzen in der Geländehöhe 900 m (3 000 ft) auf einer Strecke von 18,5 km (10,0 nm) übersteigen.

„**Bewegungsfläche**“: Der Teil eines Flugplatzes, der für Start und Landung sowie für das Rollen von Luftfahrzeugen zu benutzen ist, bestehend aus dem Rollfeld und dem Vorfeld/den Vorfeldern.

„**Multilateration (MLAT)**“: Eine Anlagengruppe, die so konfiguriert ist, dass Positionsinformationen aus SSR Transpondersignalen (replies oder squitters) abgeleitet werden, wobei primär die TDOA-Technik (time difference of arrival) angewendet wird. Aus den empfangenen Signalen können zusätzliche Informationen einschließlich der Identifikation ermittelt werden. (ICAO Annex 10 Vol. IV)

„**Netzmanager (Network Manager, NM)**“: Die Stelle, die mit den Aufgaben betraut ist, die für die Wahrnehmung der in Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 genannten Funktionen notwendig sind.

„**Nacht**“: Die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung. Die bürgerliche Dämmerung endet am Abend und beginnt am Morgen, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet.

„**NOTAM (NOTAM)**“: Eine auf dem Telekommunikationsweg verbreitete Nachricht über Errichtung, Zustand oder Änderung jeglicher Luftfahrtanlagen, Dienste, Verfahren oder Gefahren, deren rechtzeitige Kenntnis für das betroffene Luftfahrtpersonal wesentlich ist.

„**Hindernis**“: Alle festen (zeitweilig oder ständig vorhandenen) und alle beweglichen Objekte oder Teile davon, die

- sich auf einer für die Bodenbewegungen von Luftfahrzeugen bestimmten Fläche befinden oder
- über eine festgelegte Fläche hinausragen, die zum Schutz von Luftfahrzeugen im Flug bestimmt ist oder
- die sich außerhalb dieser Flächen befinden und als Gefahr für die Luftfahrt eingestuft wurden.

„**Military reserved areas**“: Those, according § 121 LFG (aviation act) laterally and vertically limited airspaces, which are defined for temporary military usage:

- Military Terminal Control Areas – MTMA as parts of the lower control area, which are defined at intersections of flight routes in the vicinity of military aerodromes,
- Military Control Zone – MCTRs as controlled airspaces, which are limited downwards by the surface and upwards by horizontal surfaces at determined altitudes,
- Military Aerodrome Traffic Zones – MATZ as airspaces, which are defined around military aerodromes for the protection of aerodrome traffic and
- Military Training Areas – MTA as airspaces of the lower and upper control area for the execution of training flights.

„**Minimum fuel**“ means a term used to describe a situation in which an aircraft's fuel/energy supply has reached a state where the flight is committed to land at a specific aerodrome and no additional delay can be accepted.

„**Mode (SSR)**“ means the conventional identifier related to specific functions of the interrogation signals transmitted by an SSR interrogator. There are four modes specified in ICAO Annex 10: A, C, S and intermode.

„**Model aircraft**“ means an unmanned aircraft, other than toy aircraft, having an operating mass not exceeding limits prescribed by the competent authority, that is capable of sustained flight in the atmosphere and that is used exclusively for display or recreational activities.

„**Mountainous area**“ means an area of changing terrain profile where the changes of terrain elevation exceed 900 m (3 000 ft) within a distance of 18,5 km (10,0 NM).

„**Movement area**“ means that part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, consisting of the manoeuvring area and the apron(s).

„**Multilateration (MLAT) System**“: A group of equipment configured to provide position derived from the secondary surveillance radar (SSR) transponder signals (replies or squitters) primarily using time difference of arrival (TDOA) techniques. Additional information, including identification, can be extracted from the received signals. (ICAO Annex 10 Vol. IV)

„**Network Manager (NM)**“ means the body entrusted with the tasks necessary for the execution of the functions referred to in Article 6 of Regulation (EC) No 551/2004.

„**Night**“ means the hours between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight. Civil twilight ends in the evening when the centre of the sun's disc is 6 degrees below the horizon and begins in the morning when the centre of the sun's disc is 6 degrees below the horizon.

„**NOTAM**“ means a notice distributed by means of telecommunication containing information concerning the establishment, condition, or change in any aeronautical facility, service, procedure, or hazard, the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with flight operations.

„**Obstacle**“ means all fixed (whether temporary or permanent) and mobile objects, or parts thereof, that:

- are located on an area intended for the surface movement of aircraft; or
- extend above a defined surface intended to protect aircraft in flight; or
- stand outside those defined surfaces and that have been assessed as being a hazard to air navigation.

„**Einsatzort**“: Ein vom Betreiber oder vom verantwortlichen Piloten gewählter Ort für Landung, Start und/oder Windenbetrieb.

„**Flugplanaufgeber (originator of a flight plan)**“: Person oder Organisation, die Flugpläne und etwaige diesbezügliche Aktualisierungen im IFPS aufgibt, einschließlich Piloten, Betreiber und in ihrem Namen handelnde Beauftragte sowie ATS-Stellen.

„**Verantwortlicher Pilot**“: Der vom Betreiber oder, in der allgemeinen Luftfahrt, vom Eigentümer für verantwortlich erklärte und mit der sicheren Durchführung eines Flugs beauftragte Pilot.

„**Flugvorbereitung (pre-flight phase)**“: Zeitraum zwischen der ersten Aufgabe eines Flugplans und der ersten Flugverkehrsfreigabe.

„**Präzisionsanflugradar (PAR)**“: Eine Primärradar-Anlage, die verwendet wird, um die Position eines Luftfahrzeuges während des Endanfluges zu bestimmen hinsichtlich der lateralen und vertikalen Abweichung relativ zum festgelegten Anflugweg und hinsichtlich der Entfernung relativ zum Aufsetzpunkt.

„**Druckhöhe**“: Ein atmosphärischer Druck, der als die Höhe angegeben ist, die diesem Druck in der Normatmosphäre gemäß Anhang 8 Teil 1 des Abkommens von Chicago entspricht.

„**Primär-Rundsicht radar (PSR)**“: Ein Radar-Überwachungssystem, das reflektierte Radiosignale verwendet.

„**Problematischer Konsum psychoaktiver Substanzen**“: Der Konsum einer oder mehrerer psychoaktiver Substanzen durch Luftfahrtpersonal auf eine Weise, die

- eine direkte Gefahr für die Person, die die Substanz(en) konsumiert, darstellt oder das Leben, die Gesundheit oder das Wohlergehen Dritter gefährdet und/oder
- berufliche, soziale, geistige oder körperliche Probleme oder Störungen verursacht oder verstärkt.

„**Luftsperrgebiet**“: Ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen über den Landgebieten oder Hoheitsgewässern eines Staates, in welchem Flüge von Luftfahrzeugen verboten sind.

„**Psychoaktive Substanzen**“: Alkohol, Opioide, Kannabinoide, Beruhigungsmittel, Schlafmittel, Kokain, sonstige Psychostimulanzien, Halluzinogene und flüchtige Solvenzien, jedoch nicht Kaffee und Tabak.

„**Öffentliche Gesundheit (public health)**“: Alle Elemente im Zusammenhang mit der Gesundheit, nämlich den Gesundheitszustand einschließlich Morbidität und Behinderung, die sich auf diesen Gesundheitszustand auswirkenden Determinanten, den Bedarf an Gesundheitsfürsorge, die der Gesundheitsversorgung zugewiesenen Mittel, die Bereitstellung von und den allgemeinen Zugang zu Gesundheitsversorgungsleistungen sowie die entsprechenden Ausgaben und die Finanzierung und schließlich die Ursachen der Mortalität.

„**Radar**“: Ein Funkerfassungsgerät, das Informationen über Entfernung, Richtung und/oder Höhe von Gegenständen liefert.

„**Gebiet mit Funkkommunikationspflicht (RMZ)**“: Ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem das Mitführen und der Betrieb von Funkkommunikationsausrüstung vorgeschrieben ist.

„**Funknavigationsdienst**“: Ein Dienst, der durch eine oder mehrere Funknavigationshilfen Führungsinformationen oder Standortdaten für den effizienten und sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen liefert.

„**Sprechfunk**“: Eine Form des Funkverkehrs, die hauptsächlich für den Informationsaustausch durch Sprache bestimmt ist.

„**Operating site**“ means a site selected by the operator or pilot-in-command for landing, take-off and/or hoist operations.

„**Originator of a flight plan**“ means a person or organisation submitting flight plans and any associated update messages to the Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS), including pilots, operators and agents acting on their behalf, and ATS units.

„**Pilot-in-command**“ means the pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.

„**Pre-flight phase**“ means the period from the first submission of a flight plan until the first air traffic control clearance is delivered.

„**Precision approach radar (PAR)**“: Primary radar equipment used to determine the position of an aircraft during final approach, in terms of lateral and vertical deviations relative to a nominal approach path, and in range relative to touchdown.

„**Pressure-altitude**“ means an atmospheric pressure expressed in terms of altitude which corresponds to that pressure in the Standard Atmosphere, as defined in Annex 8, Part 1 to the Chicago Convention.

„**Primary surveillance radar (PSR)**“: A surveillance radar system which uses reflected radio signals.

„**Problematic use of substances**“ means the use of one or more psychoactive substances by aviation personnel in a way that:

- constitutes a direct hazard to the user or endangers the lives, health or welfare of others; and/or
- causes or worsens an occupational, social, mental or physical problem or disorder.

„**Prohibited area**“ means an airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is prohibited.

„**Psychoactive substances**“ mean alcohol, opioids, cannabinooids, sedatives and hypnotics, cocaine, other psycho-stimulants, hallucinogens, and volatile solvents, whereas coffee and tobacco are excluded.

„**Public health**“ means all elements related to health, namely health status, including morbidity and disability, the determinants having an effect on that health status, health care needs, resources allocated to health care, the provision of, and universal access to, health care as well as health care expenditure and financing, and the causes of mortality.

„**Radar**“ means a radio detection device which provides information on range, azimuth and/or elevation of objects.

„**Radio mandatory zone (RMZ)**“ means an airspace of defined dimensions wherein the carriage and operation of radio equipment is mandatory.

„**Radio navigation service**“ means a service providing guidance information or position data for the efficient and safe operation of aircraft supported by one or more radio navigation aids.

„**Radiotelephony**“ means a form of radiocommunication primarily intended for the exchange of information in the form of speech.

„**Dauerflugplan**“: Ein Flugplan für eine Folge von häufig wiederkehrenden, regelmäßig durchgeführten Einzelflügen mit gleichen Grundmerkmalen, der von einem Betreiber für die Aufbewahrung und den wiederholten Gebrauch durch die Flugverkehrskontrolle aufgegeben wird.

„**Meldepunkt**“: Ein bestimmter geografischer Ort, in Bezug auf den der Standort eines Luftfahrzeugs gemeldet werden kann.

„**Flugbeschränkungsgebiet**“: Ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen über den Landgebieten oder Hoheitsgewässern eines Staates, in welchem Flüge von Luftfahrzeugen aufgrund bestimmter Bedingungen eingeschränkt sind.

„**Drehflügler**“ (**rotorcraft**): Ein motorgetriebenes Luftfahrzeug, schwerer als Luft, das im Wesentlichen mithilfe des von bis zu zwei Rotoren erzeugten Auftriebs in der Luft gehalten wird.

„**Streckenabschnitt**“: Eine Strecke oder ein Teil einer Strecke, die/ der gewöhnlich ohne Zwischenlandung befliegen wird.

„**Piste**“/„**Start-/Landebahn**“: Eine festgelegte rechteckige Fläche auf einem Landflugplatz, die für die Landung und den Start von Luftfahrzeugen hergerichtet ist.

„**Meldung des Pistenzustands**“ (**Runway Condition Report, RCR**): Eine umfassende und mithilfe von Codes standardisierte Meldung des Zustands der Pistenoberfläche und dessen Auswirkung auf die Lande- und Startleistung von Flugzeugen.

„**Rollhalt**“: Ein bezeichneter Ort zum Schutz einer Piste, einer Hindernisbegrenzungsfläche oder einer Instrumentenlandesystem-(ILS-)/Mikrowellenlandesystem-(MLS-)Schutzzone (Critical Area) bzw. erweiterten ILS/MLS-Schutzzone (Sensitive Area), an dem rollende Luftfahrzeuge und Fahrzeuge anhalten und warten müssen, es sei denn, sie haben von der Flugplatzkontrollstelle eine andere Genehmigung erhalten.

„**Pistensichtweite (RVR)**“: Die Entfernung, über die der Pilot eines Luftfahrzeugs auf der Pistenmittellinie die Markierungen auf der Oberfläche der Piste oder die Feuer sehen kann, die die Piste begrenzen oder ihre Mittellinie kennzeichnen.

„**Sicherheitsrelevantes Personal**“: Personen, die die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen könnten, falls sie ihre Aufgaben und Funktionen nicht ordnungsgemäß ausführen, unter anderem Besatzungsmitglieder, Luftfahrzeug-Instandhaltungspersonal, Flugplatzbetriebspersonal, Rettungs-, Brandbekämpfungs- und Wartungspersonal, Personen, die unbegleiteten Zugang zur Bewegungsfläche haben, und Fluglotsen.

„**Segelflugzeug**“: Ein Luftfahrzeug, schwerer als Luft, das seinen Auftrieb im Flug durch dynamische Luftkräfte an feststehenden Flächen erhält und dessen freier Flug nicht von einem Motorantrieb abhängt, einschließlich Hängegleiter, Gleitschirme und vergleichbare Luftfahrzeuge.

„**Suchflüge**“: Suchflüge des Such- und Rettungsdienstes sowie damit unmittelbar in Zusammenhang stehende Flüge einschließlich Ausbildungs- und Trainingsflüge.

„**Sekundär-Rundsicht radar (SSR)**“: Ein Radar-Überwachungssystem, basierend auf Sender/Empfänger-Abfragen und Transponderstationen.

‘**Repetitive flight plan**’ means a flight plan related to a series of frequently recurring, regularly operated individual flights with identical basic features, submitted by an operator for retention and repetitive use by ATS units.

‘**Reporting point**’ means a specified geographical location in relation to which the position of an aircraft can be reported.

‘**Restricted area**’ means an airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is restricted in accordance with certain specified conditions.

‘**Rotorcraft**’ means a power-driven, heavier-than-air aircraft that depends principally for its support in flight on the lift generated by up to two rotors.

‘**Route segment**’ means a route or portion of route usually flown without an intermediate stop.

‘**Runway**’ means a defined rectangular area on a land aerodrome prepared for the landing and take-off of aircraft.

‘**Runway condition report (RCR)**’ means a comprehensive standardised report relating to the conditions of the runway surface and their effect on the aeroplane landing and take-off performance, described by means of runway conditions code.

‘**Runway-holding position**’ means a designated position intended to protect a runway, an obstacle limitation surface, or an instrument landing system (ILS)/microwave landing system (MLS) critical/sensitive area at which taxiing aircraft and vehicles are to stop and hold, unless otherwise authorised by the aerodrome control tower.

‘**Runway visual range (RVR)**’ means the range over which the pilot of an aircraft on the centre line of a runway can see the runway surface markings or the lights delineating the runway or identifying its centre line.

‘**Safety-sensitive personnel**’ means persons who might endanger aviation safety if they perform their duties and functions improperly, including crew members, aircraft maintenance personnel, aerodrome operations personnel, rescue, fire-fighting and maintenance personnel, personnel allowed unescorted access to the movement area and air traffic controllers.

‘**Sailplane**’ means a heavier-than-air aircraft which is supported in flight by the dynamic reaction of the air against its fixed lifting surfaces, the free flight of which does not depend on an engine, including also hang gliders, paragliders and other comparable craft.

„**Search flights**“: Search flights of the search and rescue service as well as flights in direct connection therewith including instruction and training flights.

‘**Secondary surveillance radar (SSR)**’: A surveillance radar system which uses transmitters/receivers (interrogators) and transponders.

„**Erweiterte Schutzzone (sensitive area)**“: Eine definierte Fläche, die über die Schutzzone hinausgeht und innerhalb derer das Abstellen und/oder Bewegen von Luft- oder Bodenfahrzeugen das Leitsignal derart stört, dass dies zu einer unzulässigen Störung der Nutzung des Signals durch Luftfahrzeuge führen kann.

„**SERA (Standardised European Rules of the Air)**“: Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 ABl. Nr. L 281 vom 13.10.2012 S. 1, zuletzt geändert durch Verordnung, berichtigt in ABl. Nr. L 145 vom 31.05.2013 S.38, einschließlich des Anhangs und der Anlagen.

„**SERA.XXXX**“: Zitierung einer Bestimmung des Anhangs der SERA.

„**S5-1**“: Verweis auf die erste Tabelle des Abschnittes 5 des Anhangs der SERA.

„**SIGMET**“: Eine von einer Flugwetterüberwachungsstelle herausgegebene Information über das Auftreten oder voraussichtliche Auftreten bestimmter Streckenwetter- und sonstiger Erscheinungen in der Atmosphäre, die die Sicherheit des Flugbetriebs beeinträchtigen können, sowie über die zeitliche und räumliche Entwicklung dieser Wettererscheinungen.

„**Signalfäche**“: Ein Feld zum Auslegen von Bodensignalen auf einem Flugplatz.

„**Signifikanter Punkt (Markanter Punkt)**“: Ein festgelegter geografischer Standort, der zur Festlegung einer Flugverkehrsstrecke oder des Flugwegs eines Luftfahrzeugs und für andere Zwecke der Navigation und der Flugverkehrsdienste verwendet wird.

„**Sonderflug nach Sichtflugregeln**“: Ein VFR-Flug, der von der Flugverkehrskontrolle freigegeben wird, innerhalb einer Kontrollzone in Wetterbedingungen zu verkehren, die unter den Sichtwetterbedingungen liegen.

„**Staatsluftfahrzeug**“: Luftfahrzeug, das im Militär-, Zoll- oder Polizeidienst eingesetzt wird.

„**Vom Kurs abgewichenen Luftfahrzeug**“: Ein Luftfahrzeug, das signifikant vom geplanten Kurs abgewichen ist oder meldet, dass es die Orientierung verloren hat.

„**Bodenbewegungsradar (SMR)**“: Ein Primärradarsystem zur Abdeckung der Radarüberwachung auf den Manövrierflächen. (ICAO Doc 9924, Aeronautical surveillance manual)

„**Rundsicht radar**“: Radargerät zur Feststellung des Standortes eines Luftfahrzeugs nach Entfernung und Richtung.

„**Rollen**“: Die Bewegung eines Luftfahrzeugs auf der Oberfläche eines Flugplatzes oder eines Einsatzorts mit eigener Kraft, ausgenommen Start und Landung.

‘**Sensitive area**’ means an area extending beyond the critical area where the parking or movement, or both, of aircraft or vehicles will affect the guidance signal to the extent that it may be rendered as an unacceptable disturbance to aircraft using the signal.

„**SERA (Standardised European Rules of the Air)**“: Commission implementing regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation and amending Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 and Regulations (EC) No 1265/2007, (EC) No 1794/2006, (EC) No 730/2006, (EC) No 1033/2006 and (EU) No 255/2010 OJ No L 281 of 13.10.2012 p. 1, last amended, by regulation, amended in OJ No L145 of 31.05.2013 p. 38 including the Annex and the appendices.

„**SERA.XXXX**“: Quotation of a rule of the Annex to the SERA.

„**S5-1**“: Reference to the first table of section 5 of the Annex to the SERA.

‘**SIGMET**’ means information issued by a meteorological watch office concerning the occurrence or expected occurrence of specified en-route weather and other phenomena in the atmosphere which may affect the safety of aircraft operations and of the development of those phenomena in time and space.

‘**Signal area**’ means an area on an aerodrome used for the display of ground signals.

‘**Significant point**’ means a specified geographical location used in defining an ATS route or the flight path of an aircraft and for other navigation and ATS purposes.

‘**Special VFR flight**’ means a VFR flight cleared by air traffic control to operate within a control zone in meteorological conditions below VMC.

‘**State aircraft**’ means any aircraft used by military, customs or police.

‘**Strayed aircraft**’ means an aircraft which has deviated significantly from its intended track or which reports that it is lost.

‘**Surface movement radar (SMR)**’: A primary radar that provides surveillance cover for the manoeuvring area. (ICAO Doc 9924, Aeronautical surveillance manual)

‘**Surveillance radar**’ means radar equipment used to determine the position of an aircraft in range and azimuth.

‘**Taxiing**’ means movement of an aircraft on the surface of an aerodrome or an operating site under its own power, excluding take-off and landing.

„**Rollbahn**“: Ein festgelegter Weg auf einem Landflugplatz für das Rollen von Luftfahrzeugen, der dazu bestimmt ist, eine Verbindung zwischen einem Teil des Flugplatzes und einem anderen herzustellen, einschließlich:

- „Standplatzrollgasse“: ein Teil eines Vorfelds, der als Rollbahn bezeichnet und ausschließlich dazu bestimmt ist, Zugang zu Luftfahrzeugstandplätzen zu gewähren,
- „Vorfeld-Rollbahn“: ein Teil eines Rollbahnsystems, der auf einem Vorfeld gelegen ist und dazu bestimmt ist, eine durchgehende Rollstrecke über das Vorfeld zu gewähren,
- „Schnellabrollbahn“: eine Rollbahn, die spitzwinklig mit einer Piste verbunden und dazu bestimmt ist, gelandeten Flugzeugen das Abrollen mit höheren Geschwindigkeiten als auf anderen Abrollbahnen zu ermöglichen und dadurch die Pistenbelegungszeiten so gering wie möglich zu halten.

„**Temporäre Zivile Luftraumreservierung (TRA)**“: Lufträume der Klasse C oder D von definierter und in luftfahrtüblicher Weise kundgemachter vertikaler und horizontaler Ausdehnung, die in der Zeit der jeweiligen Aktivierung, temporär als Luftraum der Klasse G klassifiziert werden.

„**Hoheitsgebiet**“: Die Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer, die der Staatshoheit, der Oberhoheit, dem Schutz oder der Mandatsgewalt eines Staates unterliegen.

„**Schwelle**“: Der Anfang des für die Landung benutzbaren Teils der Piste.

„**Voraussichtliche Gesamtflugdauer**“:

- bei IFR-Flügen die voraussichtlich erforderliche Zeit vom Start bis zur Ankunft über dem festgelegten, durch Bezug auf Navigationshilfen definierten Punkt, von dem aus ein Instrumentenanflugverfahren eingeleitet werden soll, oder, wenn dem Zielflugplatz keine Navigationshilfe zugeordnet ist, bis zur Ankunft über dem Zielflugplatz,
- bei VFR-Flügen die voraussichtlich erforderliche Zeit vom Start bis zur Ankunft über dem Zielflugplatz.

„**Reisemotorsegler (Touring Motor Glider, TMG)**“ bezeichnet, sofern nach dem Zertifizierungsprozess nach Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 nichts anderes festgelegt ist, eine bestimmte Klasse von Motorseglern mit einem fest montierten, nicht einziehbaren Triebwerk und einem nicht versenkbaren Propeller. Ein TMG muss gemäß dem Flughandbuch aus eigener Motorkraft starten und steigen können.

Anmerkung: Sofern im Luftfahrthandbuch Österreich nicht explizit etwas anderes angegeben ist, umfasst der Begriff „Motorflugzeug“ auch Motorsegler im Motorflug.

„**Spielzeugluftfahrzeug**“: Ein unbemanntes Luftfahrzeug, das ausschließlich oder nicht ausschließlich für den Spielgebrauch durch Kinder unter 14 Jahren konzipiert oder bestimmt ist.

„**Kurs über Grund**“: Der auf die Erdoberfläche projizierten Flugweg eines Luftfahrzeugs, dessen Richtung an irgendeinem Punkt gewöhnlich in Graden ausgedrückt und auf rechtweisend, missweisend oder Gitter-Nord bezogen wird.

„**Ausweichempfehlung**“: Die Empfehlung einer Flugverkehrsdienststelle, in der Flugbewegungen angegeben werden, die einem Piloten helfen, einen Zusammenstoß zu vermeiden.

„**Verkehrsinformation**“: Informationen, die von einer Flugverkehrsdienststelle erteilt werden, um einen Piloten vor anderem bekannten oder beobachteten Verkehr zu warnen, der sich in der Nähe seines Standortes oder der geplanten Flugstrecke befindet, und ihm zu helfen, einen Zusammenstoß zu vermeiden.

„**Taxiway**“ means a defined path on a land aerodrome established for the taxiing of aircraft and intended to provide a link between one part of the aerodrome and another, including:

- Aircraft stand taxiway means a portion of an apron designated as a taxiway and intended to provide access to aircraft stands only,
- Apron taxiway means a portion of a taxiway system located on an apron and intended to provide a through taxi route across the apron,
- Rapid exit taxiway means a taxiway connected to a runway at an acute angle and designed to allow landing aeroplanes to turn off at higher speeds than are achieved on other exit taxiways thereby minimising runway occupancy times.

„**Temporary reserved airspace (TRA)**“: Airspaces classified as airspace C or D, published in vertical and lateral dimensions in the AIP, that change during activation their airspace class temporary to G.

„**Territory**“ means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of a State.

„**Threshold**“ means the beginning of that portion of the runway usable for landing.

„**Total estimated elapsed time**“ means:

- for IFR flights, the estimated time required from take-off to arrive over that designated point, defined by reference to navigation aids, from which it is intended that an instrument approach procedure will be commenced, or, if no navigation aid is associated with the destination aerodrome, to arrive over the destination aerodrome,
- for VFR flights, the estimated time required from take-off to arrive over the destination aerodrome.

„**Touring motor glider (TMG)**“ means, unless otherwise specified following the certification process in accordance with Annex I (Part 21) to Regulation (EU) No 748/2012, a specific class of powered sailplanes that has an integrally mounted, non-retractable engine and a non-retractable propeller. It shall be capable of taking off and climbing under its engine power according to its flight manual.

Remark: If not otherwise laid down explicitly in the AIP Austria, the term 'powered aircraft' shall be read to include 'motor glider in powered flight'.

„**Toy aircraft**“ means an unmanned aircraft designed or intended for use, whether or not exclusively, in play by children under 14 years of age.

„**Track**“ means the projection on the earth's surface of the path of an aircraft, the direction of which path at any point is usually expressed in degrees from North (true, magnetic or grid).

„**Traffic avoidance advice**“ means an advice provided by an air traffic services unit specifying manoeuvres to assist a pilot to avoid a collision.

„**Traffic information**“ means information issued by an air traffic services unit to alert a pilot to other known or observed air traffic which may be in proximity to the position or intended route of flight and to help the pilot avoid a collision.

„**Trainingsflug**“: Ist jeder der Ausbildung und Überprüfung von Piloten dienende Flug zu verstehen ungeachtet der Flugregeln, nach denen dieser durchgeführt wird.

„**Kontrollübergabepunkt**“: Ein festgelegter Punkt auf dem Flugweg eines Luftfahrzeugs, an dem die Verantwortung für die Durchführung der Flugverkehrskontrolle für ein Luftfahrzeug von einer Kontrollstelle an die nächste oder von einem Kontrollarbeitsplatz an den nächsten übergeben wird.

„**Übergangshöhe**“: Die Höhe über NN, in oder unterhalb der die Flughöhe eines Luftfahrzeugs nach Höhen über NN bestimmt wird.

„**Übergangsfläche**“: Die niedrigste Flugfläche, die für die Benutzung oberhalb der Übergangshöhe verfügbar ist.

„**Gebiet mit Transponderpflicht (TMZ)**“: Ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem das Mitführen und der Betrieb von Transpondern mit automatischer Druckhöhenübermittlung vorgeschrieben ist.

„**Nicht identifiziertes Flugzeug**“: Ein Luftfahrzeug, dessen Flug in einem bestimmten Bereich beobachtet oder gemeldet wurde, das jedoch nicht identifiziert worden ist.

„**Unbemannte Luftfahrzeuge**“: Sowohl unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 (§ 24f LFG) als auch unbemannte Luftfahrzeuge bzw. unbemannte Luftfahrzeugsysteme im Sinne der unionsrechtlichen Regelungen.

„**Unbemannter Freiballon**“: Ein nicht angetriebenes, unbemanntes Luftfahrzeug leichter als Luft im freien Flug.

„**Obere Staatsgrenze (Upper State Boundary-USB)**“: Jene Höhe, in der sich Luftfahrzeuge nicht mehr aufgrund des aerodynamischen Auftriebs, sondern nur aufgrund der Keplerschen Kraft zu bewegen vermögen.

„**Senkrecht start- und landefähiges Luftfahrzeug (VTOL-capable aircraft, VCA)**“: Ein motorgetriebenes Luftfahrzeug, schwerer als Luft, bei dem es sich nicht um ein Flugzeug oder einen Drehflügler handelt, das mithilfe von Auftriebs- und Schubeinheiten, mit denen während des Starts und der Landung Auftrieb erzeugt wird, senkrecht starten und landen kann.

„**VFR**“: Das für die Bezeichnung vom Sichtflugregeln benutzte Zeichen.

„**VFR-Flug**“: Ein nach Sichtflugregeln durchgeführter Flug.

„**Sicht**“: Die Sicht für Luftfahrtzwecke, die der größeren der folgenden Entfernungen entspricht:

- a) der größten Entfernung, in der ein schwarzer Gegenstand mit geeigneten Abmessungen in Bodennähe vor einem hellen Hintergrund gesehen und erkannt werden kann,
- b) der größten Entfernung, in der Lichter im Bereich einer Leuchtstärke von 1 000 Candela vor einem unbeleuchteten Hintergrund gesehen und erkannt werden können.

„**Sichtwetterbedingungen**“: Wetterverhältnisse, ausgedrückt in Werten für Sicht, Abstand von den Wolken und Hauptwolkenuntergrenze, die den festgelegten Mindestwerten entsprechen oder darüber liegen.

„**VMC**“: Das für die Bezeichnung von Sichtwetterbedingungen benutzte Zeichen.

„**Wetterradar (WXR)**“: Wetterradar ist eine Art von Radar, die eingesetzt wird, um Niederschlag aufzufinden, dessen Bewegung zu berechnen und die Art des Niederschlags (Regen, Schnee, Hagel, etc.) einzuschätzen.

„**Weitbereichs Multilaterations System (WAM)**“: Ein Multilaterationssystem, das zur Unterstützung der Überwachung En-Route und im Nahverkehrsbereich eingesetzt wird, sowie für weitere Anwendungen wie Höhen-Monitoring und Präzisions-Pisten Monitoring. (ICAO Annex 10 Vol. IV)

‘**Training flight**’ is any flight operated with the purpose of training and check-out of pilots, irrespective of the flight rules under which the flight is conducted.

‘**Transfer of control point**’ means a defined point located along the flight path of an aircraft, at which the responsibility for providing air traffic control service to the aircraft is transferred from one control unit or control position to the next.

‘**Transition altitude**’ means the altitude at or below which the vertical position of an aircraft is controlled by reference to altitudes.

‘**Transition level**’ means the lowest flight level available for use above the transition altitude

‘**Transponder mandatory zone (TMZ)**’ means an airspace of defined dimensions wherein the carriage and operation of pressure-altitude reporting transponders is mandatory.

‘**Unidentified aircraft**’ means an aircraft which has been observed or reported to be operating in a given area but whose identity has not been established.

‘**Unmanned aircraft**’ means both unmanned Class 1 aircraft (§ 24f LFG) and unmanned aircraft or unmanned aircraft systems (UAS) within the meaning of the regulations under EU law.

‘**Unmanned free balloon**’ means a non-power-driven, unmanned, lighter-than-air aircraft in free flight.

‘**Upper State Boundary-USB**’: Is defined as the height at which aircraft are not able to operate due to aerodynamic lift, but due to gravity reasons (keplers laws).

‘**Vertical take-off and landing (VTOL)-capable aircraft (VCA)**’ means a power-driven, heavier-than-air aircraft, other than aeroplane or rotorcraft, capable of performing vertical take-off and landing by means of lift and thrust units used to provide lift during take-off and landing.

‘**VFR**’ means the symbol used to designate the visual flight rules.

‘**VFR flight**’ means a flight conducted in accordance with the visual flight rules.

‘**Visibility**’ means visibility for aeronautical purposes which is the greater of:

- a) the greatest distance at which a black object of suitable dimensions, situated near the ground, can be seen and recognised when observed against a bright background,
- b) the greatest distance at which lights in the vicinity of 1 000 candelas can be seen and identified against an unlit background.

‘**Visual meteorological conditions**’ mean meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, equal to or better than specified minima.

‘**VMC**’ means the symbol used to designate visual meteorological conditions.

‘**Weather radar (WXR)**’: Weather radar is a type of radar used to locate precipitation, calculate its motion, and estimate its type (rain, snow, hail etc.).

‘**Wide Area Multilateration (WAM) System**’: A multilateration system deployed to support en-route surveillance, terminal area surveillance and other applications such as height monitoring and precision runway monitoring (PRM). (ICAO Annex 10 vol. IV)

2. ALLGEMEINE REGELN

2.1. Schutz von Personen und Sachen

2.1.1. SERA.3101 Fahrlässig oder vorsätzlich riskanter Betrieb von Luftfahrzeugen

Luftfahrzeuge dürfen nicht in fahrlässig oder vorsätzlich riskanter Weise so betrieben werden, dass Menschenleben oder Sachen Dritter gefährdet werden.

2.1.2. Mindesthöhen

2.1.2.1. SERA.3105 Mindesthöhen

Außer soweit es bei Start oder Landung notwendig ist oder sofern es durch die zuständige Behörde zugelassen ist, dürfen Luftfahrzeuge über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien nur in einer Höhe geflogen werden, die im Fall einer Notlage eine Landung ohne ungebührliche Gefährdung von Personen oder Sachen am Boden erlaubt. Die Mindesthöhen für Flüge nach Sichtflugregeln sind in SERA.5005 Buchstabe f [ENR 1.2, Punkt 2.1. c)] festgelegt und die Mindesthöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln sind in SERA.5015 Buchstabe b [ENR 1.3, Punkt 1.2.] festgelegt.

2.1.2.2. Generelle Zulässigkeit der Unterschreitung der Mindesthöhen

- (1) Die Unterschreitung der in SERA festgelegten Mindesthöhen ist zulässig, soweit dies notwendig ist:
 1. bei Ambulanz- und Rettungsflügen
 2. Such- und Rettungsflügen des Such- und Rettungsdienstes
 3. Evakuierungsflügen
 4. auf Flugplätzen:
 - a) zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung
 - b) bei Bannerschleppflügen zum Zwecke der Aufnahme und des Abwerfens von Schleppgegenständen
 5. im Geltungsbereich einer Außenlandebewilligung (§ 9 LFG) zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung und Schwebeflügen.
 6. bei Flügen zur Hagelabwehr (§ 9 LVR 2014)
 7. bei Fallschirmabsprüngen.
- (2) Hänge- und Paragleiter dürfen die in SERA.5005 lit. f Z 1 [ENR 1.2, Punkt 2.1. c) 1.] angegebene Mindesthöhe unterschreiten, wenn die Art ihres Betriebs dies notwendig macht und eine Gefahr für Personen und Sachen nicht zu befürchten ist. Beim Überfliegen von Personen, Gebäuden, öffentlichen Transportanlagen (Bahnen, Seilbahnen, Skiliften usw.) und von Freileitungen, ist jedenfalls ein Mindestabstand von 50 m einzuhalten.
- (3) Die in SERA.5005 lit. f Z 2 [ENR 1.2, Punkt 2.1. c) 2.] vorgeschriebene Mindestflughöhe von 500 ft über Grund darf beim Hangsegeln unterschritten werden, wenn weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen, noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden.

2.1.2.3. Bewilligung der Unterschreitung der Mindesthöhen für Flüge

Bewilligungen zur Unterschreitung der Mindestflughöhen sind bei der Luftfahrtagentur/LFA der Austro Control GmbH einzureichen. Die entsprechenden Auflagen sind in den LVR 2014 (§ 7) zu finden.

2. GENERAL RULES

2.1. Protection of persons and property

2.1.1. SERA.3101 Negligent or reckless operation of aircraft

An aircraft shall not be operated in a negligent or reckless manner so as to endanger life or property of others.

2.1.2. Minimum heights

2.1.2.1. SERA.3105 Minimum heights

Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, aircraft shall not be flown over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons, unless at such a height as will permit, in the event of an emergency arising, a landing to be made without undue hazard to persons or property on the surface. The minimum heights for VFR flights shall be those specified in SERA.5005 f) [ENR 1.2, item 2.1. c)] and minimum levels for IFR flights shall be those specified in SERA.5015 b) [ENR 1.3, item 1.2.].

2.1.2.2. General permissibility of lower deviation from minimum heights

- (1) The following operations may, if necessary be conducted below the MFA (minimum flight altitudes) stated in SERA:
 1. Ambulance and rescue flights
 2. Search and rescue flights of the SAR service
 3. Evacuation flights
 4. At aerodromes:
 - a) When performing approaches without landing
 - b) For pickup and dropping of towing objects when performing towing flights
 5. When performing approaches without landing or when hovering, both within the framework of a permission to land off aerodromes according § 9 LFG (aviation act)
 6. When operating as anti hail flight according § 9 LVR 2014 (rules of the air)
 7. When performing parachute descents.
- (2) Hang gliders and paragliders may, due to operational reasons, operate below the prescribed MFAs (SERA.5005 letter f number 1) [ENR 1.2, item 2.1. c) 1.] if no danger to persons or goods is to be feared. A minimum distance of 50m when overflying persons, buildings, public transportation facilities (cable cars, ski lifts, etc) or power lines shall be observed.
- (3) Hang gliding flights may be performed below the MFA of 500 ft AGL (according SERA 5005 letter f number 2) [ENR 1.2, item 2.1. c) 2.] if neither the aircraft nor persons on board or on the ground or goods on the ground are endangered.

2.1.2.3. Permissions for operations below the MFAs

Applications for permissions to operate flights below the MFAs shall be obtained from the aeronautical agency 'Luftfahrtagentur/LFA' of Austro Control GmbH. The requirements are laid down in the rules of the air LVR 2014 (§ 7).

2.1.3. Reiseflughöhen

2.1.3.1. SERA.3110 Reiseflughöhen

Die Reiseflughöhen, in denen ein Flug oder Flugabschnitt durchzuführen ist, sind anzugeben als

- a) Flugflächen für Flüge in oder oberhalb der tiefsten nutzbaren Flugfläche oder, falls anwendbar, oberhalb der Übergangshöhe;
- b) Höhen für Flüge unterhalb der tiefsten nutzbaren Flugfläche oder, falls anwendbar, unterhalb der Übergangshöhe.

2.1.3.2. Die Bestimmungen der SERA über Reiseflughöhen für Flüge nach Sichtflugregeln sind auf Segelflüge und Freiballonfahrten nicht anzuwenden

2.1.4. Flüge zur Hagelabwehr

Grundsätzlich sind für Flüge zur Hagelabwehr die Bestimmungen der SERA anzuwenden. Wenn es für die zweckentsprechende Durchführung solcher Flüge notwendig ist, sind sie von den Bestimmungen des 5. Abschnittes des Anhangs der SERA betreffend den Sichtflug (SERA.5001 und SERA.5005) [ENR 1.2, Punkt 1., Punkt 2.1. und 2.2.] ausgenommen. Von der Durchführung solcher Flüge im kontrollierten, nicht freigabepflichtigen Luftraum ist die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle jedenfalls zu verständigen.

2.1.5. SERA.3120 Schleppflüge

2.1.5.1. Für Schleppflüge sind die Bestimmungen der SERA anzuwenden. Sie dürfen nur nach den Sichtflugregeln gemäß SERA.5005 [ENR 1.2, Punkt 1., Punkt 2.1. und 2.2.] durchgeführt werden.

2.1.5.2. Bei Schleppflügen mit Schleppgegenständen (z.B. Banner, Schleppsack) hat der Pilot mit einer Person, welche über Erfahrung mit Schleppflügen verfügt oder vom Piloten über die Sicherheitsrisiken entsprechend belehrt wurde, ein für ihn deutlich wahrnehmbares Zeichen zu vereinbaren, durch welches ihm diese Person gegebenenfalls anzeigt, dass der Schleppgegenstand aus Sicherheitsgründen abgeworfen werden muss. Diese Person muss sich zum Zeitpunkt der Aufnahme des Schleppgegenstandes in solcher Nähe zur Aufnahmestelle befinden, dass die Wahrnehmung allfälliger Sicherheitsprobleme gewährleistet ist.

2.1.3. Cruising levels

2.1.3.1. SERA.3110 Cruising levels

The cruising levels at which a flight or a portion of a flight is to be conducted shall be in terms of:

- a) flight levels, for flights at or above the lowest usable flight level or, where applicable, above the transition altitude;
- b) altitudes, for flights below the lowest usable flight level or, where applicable, at or below the transition altitude.

2.1.3.2. The SERA regulations concerning VFR cruising levels do not apply to glider flights and flights with manned free balloons.

2.1.4. Anti hail flights

Anti hail flights shall be performed according SERA. If, for the purpose of these flights necessary, these flights are exempted from the rules laid down in SERA.5001 and SERA.5005 [ENR 1.2, item 1., item 2.1. and 2.2.]. Before operating as anti hail flight and if performed within airspace class E, the relevant ATC unit shall be informed.

2.1.5. SERA.3120 Towing

2.1.5.1. Towing flights shall be performed according SERA and are only permitted according SERA.5005 [ENR 1.2, item 1., item 2.1. and 2.2.] as VFR flights.

2.1.5.2. When towing objects the pilot shall, with a person experienced in towing flight operations or specifically instructed by the pilot about the safety risks of such operations, agree on a specific recognizable sign, the mentioned person eventually can indicate to the pilot, if for safety reasons the towing object shall be dropped. This mentioned person shall, during pickup of the towing object, stay at such a proximity to the pickup, that the observation of possible safety risks can be assured.

- | | |
|--|---|
| <p>h) voraussichtliche Aufstiegsrichtung;</p> <p>i) Reiseflughöhe(n) (Druckhöhe);</p> <p>j) voraussichtliche Flugdauer bis zum Durchfliegen der Druckhöhe 18 000 m (60 000 ft) oder bis zum Erreichen der Reiseflughöhe, wenn diese in oder unter 18 000 m (60 000 ft) Druckhöhe liegt, zusammen mit der Angabe des voraussichtlichen Standorts. Umfasst der Flugbetrieb mehrere aufeinander folgende Aufstiege, ist der voraussichtliche Zeitpunkt anzugeben, zu dem der erste und der letzte Ballon der Serie die entsprechende Höhe erreichen wird (z. B. 122136Z–130330Z);</p> <p>k) Datum und Zeit des voraussichtlichen Endes des Flugs sowie Position des geplanten Auftreff-/Rückholortes. Im Fall von Ballonflügen langer Dauer, bei denen Datum und Zeit der Beendigung des Flugs und der Ort des Auftreffens nicht genau vorherzusehen sind, ist die Angabe „Long Duration“ („lange Dauer“) zu verwenden. Bei mehr als einem vorgesehenen Auftreff-/Rückholort ist jeder Ort zusammen mit dem jeweiligen voraussichtlichen Zeitpunkt des Auftreffens anzugeben. Ist ein aufeinander folgendes Auftreffen in einer Serie vorgesehen, ist als Zeit der voraussichtliche Zeitpunkt des ersten und des letzten Auftreffens in der Reihe anzugeben (z. B. 070330Z– 072300Z).</p> | <p>h) expected direction of ascent;</p> <p>i) cruising level(s) (pressure-altitude);</p> <p>j) the estimated elapsed time to pass 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude or to reach cruising level if at or below 18 000 m (60 000 ft), together with the estimated location. If the operation consists of continuous launchings, the time to be included shall be the estimated time at which the first and the last in the series will reach the appropriate level (e.g. 122136Z–130330Z);</p> <p>k) the estimated date and time of termination of the flight and the planned location of the impact/recovery area. In the case of balloons carrying out flights of long duration, as a result of which the date and time of termination of the flight and the location of impact cannot be forecast with accuracy, the term 'long duration' shall be used. If there is to be more than one location of impact/recovery, each location shall be listed together with the appropriate estimated time of impact. If there is to be a series of continuous impacts, the time to be included shall be the estimated time of the first and the last in the series (e.g. 070330Z–072300Z).</p> |
|--|---|

5.1.3. Änderungen der gemäß Nummer 5.1.2. gemeldeten Informationen vor dem Aufstieg sind der betreffenden Flugverkehrsdienststelle spätestens 6 Stunden vor der voraussichtlichen Aufstiegszeit, oder im Fall von Untersuchungen solarer oder kosmischer Störungen, die zeitkritisch sind, spätestens 30 Minuten vor dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Beginns des Flugbetriebs zu übermitteln.

5.1.3. Any changes in the pre-launch information notified in accordance with point 5.1.2. shall be forwarded to the ATS unit concerned not less than 6 hours before the estimated time of launch, or in the case of solar or cosmic disturbance investigations involving a critical time element, not less than 30 minutes before the estimated time of the commencement of the operation.

5.2. Meldung des Aufstiegs

5.2. Notification of launch

5.2.1. Unmittelbar nach dem Aufstieg eines mittelschweren oder schweren unbemannten Freiballons hat der Betreiber der zuständigen Flugverkehrsdienststelle Folgendes zu melden:

5.2.1. Immediately after a medium or heavy unmanned free balloon is launched the operator shall notify the appropriate air traffic services unit of the following:

- a) Ballonflugkennung;
- b) Aufstiegsort;
- c) tatsächliche Aufstiegszeit;
- d) voraussichtlicher Zeitpunkt des Durchfliegens der Druckhöhe 18 000 m (60 000 ft) oder des Erreichens der Reiseflughöhe, wenn diese in oder unter 18 000 m (60 000 ft) Druckhöhe liegt, zusammen mit der Angabe des voraussichtlichen Standorts, und

- a) balloon flight identification; (b) (c) (d)
- b) launch site;
- c) actual time of launch;
- d) estimated time at which 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude will be passed, or the estimated time at which the cruising level will be reached if at or below 18 000 m (60 000 ft), and the estimated location; and

e) Änderungen der zuvor gemeldeten Informationen gemäß Nummer 5.1.2. Buchstabe g und h.

e) any changes to the information previously notified in accordance with 5.1.2 g) and h).

5.3. Annullierungsmeldung

5.3. Notification of cancellation

5.3.1. Der Betreiber muss der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich, sobald dies feststeht, melden, dass der geplante Flug eines mittelschweren oder schweren unbemannten Freiballons, der zuvor gemäß Nummer 5.1. gemeldet wurde, annulliert ist.

5.3.1. The operator shall notify the appropriate air traffic services unit immediately when it is known that the intended flight of a medium or heavy unmanned free balloon, previously notified in accordance with paragraph 5.1., has been cancelled.

6. BESTIMMEN UND MELDEN DES STANDORTS

6. POSITION RECORDING AND REPORTS

6.1. Der Betreiber eines schweren unbemannten Freiballons, der in oder unter 18 000 m (60 000 ft) Druckhöhe betrieben wird, hat den Flugweg des Ballons zu überwachen und den Standort des Ballons wie von den Flugverkehrsdiensten verlangt zu melden. Sofern die Flugverkehrsdienste keine häufigeren Meldungen des Ballonstandorts verlangen, hat der Betreiber den Standort alle zwei Stunden zu bestimmen.

6.1. The operator of a heavy unmanned free balloon operating at or below 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude shall monitor the flight path of the balloon and forward reports of the balloon's position as requested by air traffic services. Unless air traffic services require reports of the balloon's position at more frequent intervals, the operator shall record the position every 2 hours.

6.2. Der Betreiber eines schweren unbemannten Freiballons, der oberhalb 18 000 m (60 000 ft) Druckhöhe betrieben wird, hat den Flugverlauf des Ballons zu überwachen und den Standort des Ballons wie von den Flugverkehrsdiensten verlangt zu melden. Sofern die Flugverkehrsdienste keine häufigeren Meldungen des Ballonstandorts verlangen, hat der Betreiber den Standort alle 24 Stunden zu bestimmen.

6.2. The operator of a heavy unmanned free balloon operating above 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude shall monitor the flight progress of the balloon and forward reports of the balloon's position as requested by air traffic services. Unless air traffic services require reports of the balloon's position at more frequent intervals, the operator shall record the position every 24 hours.

6.3. Kann der Standort nicht gemäß Nummer 6.1. und 6.2. erfasst werden, hat der Betreiber dies der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich zu melden. Diese Meldung muss die Angabe des letzten erfassten Standorts enthalten. Der zuständigen Flugverkehrsdienststelle ist unverzüglich zu melden, wenn die Überwachung des Ballons wieder aufgenommen wurde.

6.3. If a position cannot be recorded in accordance with 6.1. and 6.2., the operator shall immediately notify the appropriate air traffic services unit. This notification shall include the last recorded position. The appropriate air traffic services unit shall be notified immediately when tracking of the balloon is re-established.

6.4. Eine Stunde vor Beginn des geplanten Abstiegs eines schweren unbemannten Freiballons hat der Betreiber der zuständigen Flugverkehrsdienststelle die folgenden Informationen über den Ballon zu übermitteln:

6.4. One hour before the beginning of planned descent of a heavy unmanned free balloon, the operator shall forward to the appropriate ATS unit the following information regarding the balloon:

- a) aktueller geografischer Standort;
- b) aktuelle Höhe (Druckhöhe);
- c) voraussichtlicher Zeitpunkt des Durchstoßens der Druckhöhe von 18 000 m (60 000 ft), falls zutreffend;
- d) voraussichtlicher Zeitpunkt und Ort des Auftreffens auf dem Boden.

- a) the current geographical position; (b) (c) (d) the forecast time and location of ground impact.
- b) the current level (pressure-altitude);
- c) the forecast time of penetration of 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude, if applicable;
- d) the forecast time and location of ground impact.

6.5. Der Betreiber eines schweren oder mittelschweren unbemannten Freiballons hat der zuständigen Flugverkehrsdienststelle die Beendigung des Flugbetriebs zu melden.

6.5. The operator of a heavy or medium unmanned free balloon shall notify the appropriate air traffic services unit when the operation is ended.

2.1.12. Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät

2.1.12. Operation of unmanned aircraft and civil unmanned aerial vehicles

2.1.12.1.

2.1.12.1.

(1) Der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 (§ 24f LFG) und von selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät (wie Drachen, Fesselballone, Raketen und dergleichen) in Höhen von 120 m über Grund aufwärts oder unter Umständen, unter denen mit einem Überfliegen der Bundesgrenzen gerechnet werden muss, ist unbeschadet anderer Bestimmungen nur mit Bewilligung der zuständigen Behörde zulässig.

(1) The operation of unmanned Class 1 aircraft (§ 24f LFG) and of civil unmanned aerial vehicles (such as kites, captive balloons, rockets and similar) at heights of 120 m AGL or when an overflight of federal borders must be expected is, notwithstanding other provisions, only permitted with the approval of the competent authority.

(2) Der Betrieb von selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät über dicht besiedelten Gebieten oder über Menschenansammlungen im Freien ist unbeschadet anderer Bestimmungen nur mit Bewilligung der zuständigen Behörde zulässig.

(2) Notwithstanding any other provision, the operation of civil unmanned aerial vehicles over densely populated areas or over outdoor crowds is only permitted with the approval of the competent authority.

(3) Der Betrieb von selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen ist verboten.

(4) Der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät innerhalb der im Anhang E der LVR 2014 (Details siehe ENR 5.3) mit räumlichen Grenzen festgelegten Flugplatzzonen ist unbeschadet anderer Bestimmungen nur mit Bewilligung der zuständigen Behörde zulässig.

(5) Bei einem Flugplatz ohne Flugplatzzone ist der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät innerhalb eines im Anhang E Teil B der LVR 2014 (Details siehe ENR 5.3) festgelegten Umkreises um den Flugplatzbezugspunkt grundsätzlich nur außerhalb der Betriebszeiten zulässig. Der Betreiber des unbemannten Luftfahrzeuges hat durch Einsicht in luftfahrtübliche Kundmachungen (insbesondere AIP, Notam) sowie beim Flugplatzhalter bzw. der Flugplatzbetriebsleitung Auskunft über die Betriebszeiten einzuholen. Während der Betriebszeiten des Flugplatzes ist der Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge nur zulässig

1. durch anerkannte Einsatzorganisationen, durch Gesundheitsorganisationen zur Akutversorgung und durch Katastrophenschutzbehörden der Länder jeweils im Rahmen ihres gesetzlichen oder statutarischen Aufgabebereiches, oder
2. mit einer Betriebsgenehmigung für die Betriebskategorie „speziell“ gemäß Art. 5 und 12 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, sofern die erforderliche Risikobewertung den Betrieb im Umkreis von Flugplätzen abdeckt, oder
3. mit einem Betreiberzeugnis für Leicht-UAS (light UAS operator certificate, LUC) gemäß Anhang Teil C der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, sofern die genehmigten Privilegien den Betrieb im Umkreis von Flugplätzen abdecken, oder
4. insoweit eine Genehmigung nach Art. 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 vorliegt, und die diesbezüglichen Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

(6) Der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät (sofern nicht gemäß § 128 LFG verboten) innerhalb von Kontrollzonen ist nur mit Zustimmung der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle zulässig. Ausgenommen davon ist

1. der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 250 g bis zu einer maximalen Flughöhe von 30 Meter über Grund, oder
2. der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen innerhalb von Modellflugplätzen, die zum Zeitpunkt der Festlegung einer Kontrollzone bereits bestanden haben, insoweit eine Ausweisung als geografisches UAS-Gebiet gemäß Art. 15 und eine Genehmigung nach Art. 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 vorliegen.

(3) The operation of civil unmanned aerial vehicles over industrial sites subject to fire or explosion hazards is prohibited.

(4) Notwithstanding any other provision, the operation of unmanned aircraft and civil unmanned aerial vehicles within the aerodrome zones defined in Annex E of the LVR 2014 (see ENR 5.3 for details) is only permitted with the authorisation of the competent authority.

(5) At an aerodrome without an aerodrome zone, the operation of unmanned aircraft and civil unmanned aerial vehicles within a radius around the aerodrome reference point specified in Annex E Part B of the LVR 2014 (for details see ENR 5.3) is only permitted outside operating hours. The operator of the unmanned aircraft shall obtain information about the operating hours by consulting the aeronautical publications (in particular AIP, Notam) and from the aerodrome operator or the aerodrome operation officer. During the operating hours of the aerodrome, the operation of unmanned aircraft is only permitted

1. by recognized emergency organizations, by health organizations for acute care and by emergency management agencies of the province, in each case within the scope of their legal or statutory area of responsibility, or
2. with an operational authorisation for the “specific” category of UAS operations in accordance with Articles 5 and 12 of Regulation (EU) 2019/947, provided that the required risk assessment covers operations in the vicinity of aerodromes, or
3. with a light UAS operator certificate (LUC) in accordance with Annex Part C of Regulation (EU) 2019/947, provided that the approved privileges cover operations in the vicinity of aerodromes, or
4. insofar as an authorisation in accordance with Art. 16 of Regulation (EU) 2019/947 exists and the relevant conditions and requirements are complied with.

(6) The operation of unmanned aircraft and civil unmanned aerial vehicles (unless prohibited under § 128 LFG) within control zones is only permitted with the permission of the relevant air traffic control unit. Exempted from this is

1. the operation of unmanned aircraft with a maximum take-off mass of less than 250 g up to a maximum flight altitude of 30 m AGL, or
2. the operation of unmanned aircraft within model airfields that already existed at the time a control zone was established, provided that a designation as a UAS geographical zone in accordance with Art. 15 and an authorisation in accordance with Art. 16 of Regulation (EU) 2019/947 have been granted.

- (7) Bewilligungen und Zustimmungen gemäß Abs. 1, 2, 4, 5 und 6 dürfen nur erteilt werden, wenn durch den Betrieb weder das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden. Sie sind insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Sie sind zu widerrufen, wenn einer der Bewilligungs- oder Zustimmungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.
- (8) Der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und von selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät innerhalb von militärischen Nahkontrollbezirken, militärischen Kontrollzonen und militärischen Flugplatzverkehrszonen ist nur mit Zustimmung der örtlich zuständigen Militärflugleitung zulässig. Außerhalb der Normbetriebszeiten der örtlich zuständigen Militärflugleitung ist jedenfalls die Information einzuholen, ob die örtlich zuständige Militärflugleitung im Dienst ist.
- (9) Unbeschadet den sich aus den LVR 2014 oder anderen Rechtsvorschriften ergebenden sonstigen Beschränkungen des Betriebes von unbemannten Luftfahrzeugen (z.B. zivile und militärische Luftraumbeschränkungen gemäß § 4 und 5 LFG) sind die Bestimmungen in Punkt 2.1.12.1. auf den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen kumulativ anzuwenden.
- (7) Permissions and approvals according to paras 1, 2, 4, 5 and 6 may only be granted if the operation does not endanger the public interest of aviation safety or persons or property on earth. They shall be granted conditionally, for a limited period and subject to conditions to the extent that this is necessary in the interest of aviation safety. They shall be revoked if any of the conditions of the permission or approval are not or are no longer fulfilled or if any of the conditions have been violated.
- (8) The operation of unmanned aircraft and civil unmanned aerial vehicles within military terminal control areas, military control zones and military aerodrome traffic zones is only permitted with the approval of the relevant local military flight operation office. Outside the standard operating hours of the relevant local military flight operation office information shall always be obtained as to whether the appropriate local military flight operation office is on duty.
- (9) Notwithstanding other restrictions on the operation of unmanned aircraft arising from LVR 2014 or other legal provisions (e.g. civil and military airspace restrictions according to § 4 and 5 LFG), the provisions in point 2.1.12.1. shall apply cumulatively to the operation of unmanned aircraft.

2.1.12.1.1. Ausweichregeln für unbemannte Luftfahrzeuge

Beim Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge ist auf die weiteren Teilnehmer des Luftverkehrs zu achten. Unbemannte Luftfahrzeuge haben anderen Luftfahrzeugen stets auszuweichen, wobei unbemannte Luftfahrzeuge gegenüber allen anderen Luftfahrzeugen Nachrang haben.

2.1.12.1.1. Avoidance regulations for unmanned aircraft

When operating unmanned aircraft, attention must be paid to other airspace users. Unmanned aircraft shall always give way to other aircraft, with unmanned aircraft having lower priority than all other aircraft.

2.1.12.1.2. Als geografische UAS-Gebiete im Sinne des Art. 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 werden festgelegt:

2.1.12.1.2. UAS geographical zones within the meaning of Article 15 of Regulation (EU) 2019/947 are defined as follows:

1. Gebiete bei Modellflugplätzen gemäß Anhang E Teil A der LVR 2014, in welchen der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen mit Genehmigung nach Art. 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 zulässig ist (Kategorie 1),
 2. Gebiete bei Flugplätzen ohne Flugplatzzonen gemäß Anhang E Teil B der LVR 2014, in welchen der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen nach den in § 18 Abs. 5 LVR 2014 festgelegten Bedingungen zulässig ist (Kategorie 2),
 3. Flugbeschränkungsgebiete gemäß Anhang B der LVR 2014 und weitere mit Verordnung der Bundesministerin bzw. des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur gemäß den §§ 4 und 5 LFG festgelegte Flugbeschränkungsgebiete, in welchen der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen nach den für das betreffende Beschränkungsgebiet festgelegten Bedingungen zulässig ist (Kategorie 3),
 4. Kontrollzonen gemäß Anhang A Teil 3 der LVR 2014, in welchen der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen nach den in § 18 Abs. 6 LVR 2014 festgelegten Bedingungen zulässig ist (Kategorie 4),
 5. Flugplatzzonen gemäß Anhang E Teil C der LVR 2014, in welchen der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen mit Bewilligung gemäß § 18 Abs. 4 LVR 2014 zulässig ist (Kategorie 5),
1. areas at model airfields in accordance with Annex E Part A of LVR 2014, in which the operation of unmanned aircraft with authorisation in accordance with Art. 16 of Implementing Regulation (EU) 2019/947 is permitted (Category 1),
 2. areas at aerodromes without aerodrome zones in accordance with Annex E Part B of LVR 2014, in which the operation of unmanned aircraft is permitted in accordance with the conditions laid down in § 18 (5) LVR 2014 (Category 2),
 3. restricted areas according to Annex B of LVR 2014 and other restricted areas defined by order of the Federal Minister for Innovation, Mobility and Infrastructure according to §§ 4 and 5 LFG, in which the operation of unmanned aircraft is permitted in accordance with the conditions defined for the restricted area concerned (category 3),
 4. control zones in accordance with Annex A Part 3 of LVR 2014, in which the operation of unmanned aircraft is permitted in accordance with the conditions laid down in § 18 (6) LVR 2014 (Category 4),
 5. aerodrome zones in accordance with Annex E Part C of LVR 2014, in which the operation of unmanned aircraft is permitted with an authorisation in accordance with § 18 (4) LVR 2014 (Category 5),

- i) Von mehreren einen Flugplatz oder einen Einsatzort gleichzeitig zur Landung anfliegenden Luftfahrzeugen hat das höher fliegende dem tiefer fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen; jedoch darf das tiefer fliegende Luftfahrzeug ein anderes Luftfahrzeug, das sich im Endteil des Landeanflugs befindet, nicht unterschneiden oder überholen. Motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, haben Segelflugzeugen in jedem Fall auszuweichen.
- ii) Notlandung. Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug, das erkennbar zur Landung gezwungen ist, auszuweichen.
5. Start. Ein Luftfahrzeug, das sich auf dem Rollfeld eines Flugplatzes bewegt, hat anderen Luftfahrzeugen, die starten oder im Begriff sind zu starten, Vorfahrt zu gewähren.
- d) Bodenbewegungen von Luftfahrzeugen, Personen und Fahrzeugen
1. Im Fall der Gefahr eines Zusammenstoßes zwischen zwei Luftfahrzeugen, die auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes oder auf dem entsprechenden Teil eines Einsatzortes rollen, gilt Folgendes:
- i) Rollen zwei Luftfahrzeuge direkt oder nahezu direkt aufeinander zu, haben beide anzuhalten oder, falls möglich, weiträumig nach rechts auszuweichen;
- ii) kreuzen sich die Wege zweier Luftfahrzeuge, hat das Luftfahrzeug, das das andere auf seiner rechten Seite hat, diesem auszuweichen.
- iii) ein Luftfahrzeug, das von einem anderen Luftfahrzeug überholt wird, hat Vorfahrt, und das überholende Luftfahrzeug hat ausreichend Abstand zum anderen Luftfahrzeug zu halten.
2. Auf einem kontrollierten Flugplatz hat ein Luftfahrzeug, das sich auf dem Rollfeld bewegt, an allen Rollhalteorten anzuhalten und zu warten, außer wenn ihm von der Flugplatzkontrollstelle die ausdrückliche Freigabe für das Aufrollen auf die Piste oder das Kreuzen der Piste erteilt wurde.
3. Ein Luftfahrzeug, das sich auf dem Rollfeld bewegt, hat an allen eingeschalteten Haltebalkenfeuern anzuhalten und zu warten und darf seine Bewegung in Einklang mit Nummer 2 fortsetzen, wenn die Feuer ausgeschaltet werden.
4. Personen und Fahrzeuge auf Flugplätzen
- i) Bewegungen von Personen oder Fahrzeugen, einschließlich geschleppter Luftfahrzeuge, auf dem Rollfeld eines Flugplatzes bedürfen der notwendigen Kontrolle durch die Flugplatzkontrollstelle, um eine Eigengefährdung oder eine Gefährdung landender, rollender oder startender Luftfahrzeuge zu vermeiden.
- ii) Für Bedingungen, unter denen Verfahren für geringe Sicht in Betrieb sind, gilt:
- A) Die auf dem Rollfeld eines Flugplatzes befindlichen Personen und Fahrzeuge sind auf das erforderliche Minimum zu beschränken, wobei den Anforderungen, die Schutzzonen und erweiterten Schutzzonen von Funknavigationshilfen zu schützen, besondere Beachtung gilt;
- B) vorbehaltlich der Bestimmungen von Ziffer iii muss/müssen die von der Flugsicherungsorganisation (ANSP) vorgegebene(n) und von der zuständigen Behörde genehmigte(n) Methode(n) zur Trennung von Fahrzeugen und rollenden Luftfahrzeugen unter Berücksichtigung der verfügbaren Hilfen eingehalten werden;
- i) When two or more heavier-than-air aircraft are approaching an aerodrome or an operating site for the purpose of landing, aircraft at the higher level shall give way to aircraft at the lower level, but the latter shall not take advantage of this rule to cut in front of another which is in the final stages of an approach to land, or to overtake that aircraft. Nevertheless, power-driven heavier-than-air aircraft shall give way to sail-planes.
- ii) Emergency landing. An aircraft that is aware that another is compelled to land shall give way to that aircraft.
5. Taking off. An aircraft taxiing on the manoeuvring area of an aerodrome shall give way to aircraft taking off or about to take off.
- d) Surface movement of aircraft, persons and vehicles.
1. In case of danger of collision between two aircraft taxiing on the movement area of an aerodrome or equivalent part of an operating site, the following shall apply:
- i) when two aircraft are approaching head on, or approximately so, each shall stop or where practicable alter its course to the right so as to keep well clear;
- ii) when two aircraft are on a converging course, the one which has the other on its right shall give way;
- iii) an aircraft which is being overtaken by another aircraft shall have the right-of-way and the overtaking aircraft shall keep well clear of the other aircraft.
2. At a controlled aerodrome an aircraft taxiing on the manoeuvring area shall stop and hold at all runway-holding positions unless an explicit clearance to enter or cross the runway has been issued by the aerodrome control tower.
3. An aircraft taxiing on the manoeuvring area shall stop and hold at all lighted stop bars and may proceed further in accordance with 2. when the lights are switched off.
4. Movement of persons and vehicles at aerodromes:
- i) The movement of persons or vehicles, including towed aircraft, on the manoeuvring area of an aerodrome shall be controlled by the aerodrome control tower as necessary to avoid hazard to them or to aircraft landing, taxiing or taking off.
- ii) In conditions where low visibility procedures are in operation:
- A) persons and vehicles operating on the manoeuvring area of an aerodrome shall be restricted to the essential minimum and particular regard shall be given to the requirements to protect the critical and sensitive area(s) of radio navigation aids;
- B) subject to the provisions of point (iii), the method or methods to separate vehicles and taxiing aircraft shall be as specified by the air navigation service provider ('ANSP') and approved by the competent authority taking into account the aids available;

- C) werden kontinuierlich Präzisionsinstrumentenlandungen auf derselben Landebahn sowohl als ILS- als auch MLS-Landungen nach CAT II oder CAT III durchgeführt, sind die jeweils strengeren Vorgaben für ILS/MLS-Schutzzonen (Critical Areas) und erweiterte ILS/MLS-Schutzzonen (Sensitive Areas) anzuwenden.
- iii) Einsatzfahrzeuge, die einem Luftfahrzeug in Not zu Hilfe eilen, haben Vorrang vor jedem anderen Bodenverkehr.
- iv) Vorbehaltlich der Bestimmungen von Ziffer iii haben Fahrzeuge auf dem Rollfeld die folgenden Vorschriften zu erfüllen:
- A) Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeuge, die Luftfahrzeuge schleppen, haben Luftfahrzeugen Vorfahrt zu gewähren, die landen, starten oder rollen;
- B) Fahrzeuge haben anderen Fahrzeugen Vorfahrt zu gewähren, die Luftfahrzeuge schleppen;
- C) Fahrzeuge haben anderen Fahrzeugen gemäß den Anweisungen der Flugverkehrsdienststelle Vorfahrt zu gewähren;
- D) unbeschadet der Bestimmungen der Buchstaben A, B und C haben Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeugen, die Luftfahrzeuge schleppen, die Anweisungen der Flugplatzkontrollstelle zu befolgen.
- C) when mixed ILS and MLS Category II or Category III precision instrument operations are taking place to the same runway continuously, the more restrictive ILS or MLS critical and sensitive areas shall be protected.
- iii) Emergency vehicles proceeding to the assistance of an aircraft in distress shall be afforded priority over all other surface movement traffic.
- iv) Subject to the provisions in iii), vehicles on the manoeuvring area shall be required to comply with the following rules:
- A) vehicles and vehicles towing aircraft shall give way to aircraft which are landing, taking-off or taxiing;
- B) vehicles shall give way to other vehicles towing aircraft;
- C) vehicles shall give way to other vehicles in accordance with air traffic services unit instructions;
- D) notwithstanding the provisions of A), B) and C), vehicles and vehicles towing aircraft shall comply with instructions issued by the aerodrome control tower.

2.2.3.2. SERA.3212 Unsicherheit hinsichtlich der Position auf dem Rollfeld von Flugplätzen, auf denen Flugverkehrsdienste erbracht werden

- a) Außer in den Fällen nach Buchstabe b muss ein Pilot, der Zweifel hinsichtlich der Position des Luftfahrzeugs in Bezug auf das Rollfeld hat, unverzüglich
1. das Luftfahrzeug anhalten und
 2. gleichzeitig die entsprechende Flugverkehrsdienststelle über die Umstände (einschließlich der letzten bekannten Position) unterrichten.
- b) Hat ein Pilot Zweifel hinsichtlich der Position des Luftfahrzeugs in Bezug auf das Rollfeld, erkennt jedoch, dass sich das Luftfahrzeug auf einer Piste befindet, muss er unverzüglich
1. die entsprechende Flugverkehrsdienststelle über die Umstände (einschließlich der letzten bekannten Position) unterrichten
 2. falls er eine geeignete Rollbahn in der Nähe lokalisieren kann, die Piste so zügig wie möglich verlassen, sofern die Flugverkehrsdienststelle nichts anderes anweist, und anschließend
 3. das Luftfahrzeug anhalten.

2.2.3.2. SERA.3212 Uncertainty as to the position on the manoeuvring area at aerodromes where air traffic services are provided

- a) Except as provided for in point b), a pilot in doubt as to the position of the aircraft with respect to the manoeuvring area shall immediately:
1. stop the aircraft; and
 2. simultaneously notify the appropriate air traffic services unit of the circumstances (including the last known position).
- b) When a pilot is in doubt as to the position of the aircraft with respect to the manoeuvring area, but recognises that the aircraft is on a runway, the pilot shall immediately:
1. notify the appropriate air traffic services unit of the circumstances (including the last known position);
 2. if able to locate a nearby suitable taxiway, vacate the runway as expeditiously as possible, unless otherwise instructed by the air traffic services unit; and then,
 3. stop the aircraft.

c) Hat ein Fahrzeugführer Zweifel hinsichtlich der Position seines Fahrzeugs in Bezug auf das Rollfeld, muss er unverzüglich

1. die entsprechende Flugverkehrsdienststelle über die Umstände (einschließlich der letzten bekannten Position) unterrichten
2. gleichzeitig, sofern von der Flugverkehrsdienststelle keine anderen Anweisungen erteilt wurden, den Landebereich, die Rollbahn oder einen anderen Teil des Rollfelds so zügig wie möglich zur Gewinnung eines sicheren Abstands verlassen und anschließend
3. das Fahrzeug anhalten

c) A vehicle driver in doubt as to the position of the vehicle with respect to the manoeuvring area shall immediately:

1. notify the appropriate air traffic services unit of the circumstances (including the last known position);
2. simultaneously, unless otherwise instructed by the air traffic services unit, vacate the landing area, taxiway, or other part of the manoeuvring area, to a safe distance as expeditiously as possible; and then,
3. stop the vehicle.

2.2.3.3. Besondere Ausweichregeln für Segelflugzeuge, Hänge- und Paragleiter

(1) Wird mit einem Segelflugzeug, Hänge- oder Paragleiter in ein thermisches Aufwindgebiet eingeflogen, in dem sich bereits ein oder mehrere Segelflugzeuge, Hänge- oder Paragleiter befinden, so ist mit dem einfliegenden Segelflugzeug, Hänge- oder Paragleiter in derselben Richtung zu kreisen, wie mit den bereits in diesem Aufwindgebiet befindlichen Segelflugzeugen, Hänge- oder Paragleitern gekreist wird.

(2) Einem im thermischen Aufwindgebiet kreisenden Hänge- bzw. Paragleiter oder Segelflugzeug ist auszuweichen.

(3) Jeder Pilot hat sich, insbesondere beim Hangsegelflug, vor Einleitung einer Kurve zu vergewissern, dass der Luftraum im geplanten Flugweg frei ist.

2.2.3.3. Specific right-of-way for sailplanes, hang- and para gliders

(1) When entering a thermic up wind area with a sailplane, hang- or para glider within which already one or several sailplane(s), hang- or para glider(s) are present, the entering sailplane, hang- or para glider has to circle in the same direction as the sailplanes, hang- or para gliders already being present within the thermic up wind area.

(2) Within a thermic up wind area way shall be given to a circling hang- or para glider or sailplane.

(3) Every pilot, especially when hang gliding, has to make sure before initiating a turn, that the airspace on the planned flight path is free.

2.2.4. SERA.3215 Von Luftfahrzeugen zu führende Lichter

a) Außer gemäß den Bestimmungen des Buchstaben e müssen alle Luftfahrzeuge im Flug nachts die folgenden Lichter führen:

1. Zusammenstoß-Warnlichter, die auf das Luftfahrzeug aufmerksam machen, und
2. Außer im Fall von Ballonen Positionslichter, die den Flugweg eines Luftfahrzeugs relativ zu einem Beobachter anzeigen; es dürfen keine anderen Lichter geführt werden, die mit diesen Lichtern verwechselt werden können.

b) Außer gemäß den Bestimmungen des Buchstaben e müssen nachts

1. alle Luftfahrzeuge, die sich auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes bewegen, Positionslichter führen, die den Weg des Luftfahrzeugs relativ zu einem Beobachter anzeigen, und es dürfen keine anderen Lichter geführt werden, die mit diesen Lichtern verwechselt werden können,
2. alle Luftfahrzeuge, die sich auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes befinden, sofern sie nicht stehen und auf andere Weise ausreichend beleuchtet sind, Lichter führen, die die äußersten Punkte ihrer Struktur anzeigen, soweit praktikabel;
3. alle Luftfahrzeuge, die auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes rollen oder geschleppt werden, Lichter führen, die auf das Luftfahrzeug aufmerksam machen, und
4. alle Luftfahrzeuge auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes, deren Triebwerke laufen, Lichter führen, die dies anzeigen.

2.2.4. SERA.3215 Lights to be displayed by aircraft

a) Except as provided by e), at night all aircraft in flight shall display:

1. anti-collision lights intended to attract attention to the aircraft; and
2. except for balloons, navigation lights intended to indicate the relative path of the aircraft to an observer. Other lights shall not be displayed if they are likely to be mistaken for these lights.

b) Except as provided by e), at night:

1. all aircraft moving on the movement area of an aerodrome shall display navigation lights intended to indicate the relative path of the aircraft to an observer and other lights shall not be displayed if they are likely to be mistaken for these lights;
2. unless stationary and otherwise adequately illuminated, all aircraft on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to indicate the extremities of their structure, as far as practicable;
3. all aircraft taxiing or being towed on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to attract attention to the aircraft; and
4. all aircraft on the movement area of an aerodrome whose engines are running shall display lights which indicate that fact.

c) Außer gemäß Buchstabe e müssen alle Luftfahrzeuge im Flug, die mit Zusammenstoß-Warnlichtern ausgerüstet sind, um die Anforderung von Buchstabe a Nummer 1 zu erfüllen, diese Lichter auch am Tag führen.

d) Außer gemäß den Bestimmungen des Buchstaben e müssen alle Luftfahrzeuge,

1. die auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes rollen oder geschleppt werden und mit Zusammenstoß-Warnlichtern ausgerüstet sind, die Anforderung von Buchstabe b Nummer 3 erfüllen, oder

2. die sich auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes befinden und mit Lichtern ausgerüstet sind, um die Anforderung von Buchstabe b Nummer 4 zu erfüllen, diese Lichter auch am Tag führen.

e) Ein Pilot darf blinkende Lichter, die zur Erfüllung der Anforderungen der Buchstaben a, b,c und d installiert sind, ausschalten oder ihre Intensität verringern, wenn sie

1. die ordnungsgemäße Wahrnehmung von Pflichten beeinträchtigen oder beeinträchtigen könnten oder

2. einen Dritten in schädlicher Weise blenden oder blenden könnten.

2.2.5. SERA.3220 Flüge nach angenommenen Instrumentenflugbedingungen

Ein Luftfahrzeug darf unter angenommenen Instrumentenflugbedingungen nur geflogen werden, wenn

a) das Luftfahrzeug über eine voll funktionsfähige Doppelsteuerung verfügt und

b) ein zusätzlicher qualifizierter Pilot (in dieser Vorschrift als Sicherheitspilot bezeichnet) einen Sitz am Steuer einnimmt und als Sicherheitspilot für die Person tätig ist, die das Luftfahrzeug unter angenommenen Instrumentenflugbedingungen steuert. Der Sicherheitspilot muss ausreichende Sicht nach vorn und nach beiden Seiten des Luftfahrzeugs haben, oder es muss ein kompetenter Beobachter, der mit dem Sicherheitspiloten in Verbindung steht, eine Position im Luftfahrzeug einnehmen, von der aus das Sichtfeld des Beobachters das des Sicherheitspiloten entsprechend ergänzt.

c) Flüge nach angenommenen Instrumentenflugbedingungen sind nur zulässig, wenn es sich beim Sicherheitspilot um einen Piloten mit entsprechender Lizenz und Berechtigungen für das betreffende Luftfahrzeug handelt.

2.2.6. SERA.3225 Flugbetrieb auf einem Flugplatz und in dessen Umgebung

Wer ein Luftfahrzeug auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung führt, ist verpflichtet,

a) den Flugplatzverkehr zu beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden;

b) sich in den Verkehrsfluss einzufügen oder sich erkennbar aus ihm herauszuhalten;

c) außer im Fall von Ballonen Richtungsänderungen beim Landeanflug und nach dem Start in Linkskurven auszuführen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist oder eine anderweite Anweisung der Flugverkehrskontrolle erfolgt;

d) außer im Fall von Ballonen gegen den Wind zu landen und zu starten, sofern nicht aus Sicherheitsgründen, wegen der Ausrichtung der Piste oder aus Rücksicht auf den Flugbetrieb eine andere Richtung vorzuziehen ist.

c) Except as provided by (e), all aircraft in flight and fitted with anti-collision lights to meet the requirement of a) 1. shall display such lights also during day.

d) Except as provided by e), all aircraft:

1. taxiing or being towed on the movement area of an aerodrome and fitted with anti-collision lights, to meet the requirement of b) 3.; or

2. on the movement area of an aerodrome and fitted with lights to meet the requirement of b) 4.;

e) A pilot shall be permitted to switch off or reduce the intensity of any flashing lights fitted to meet the requirements of a), b), c) and d) if they do or are likely to:

1. adversely affect the satisfactory performance of duties; or

2. subject an outside observer to harmful dazzle.

2.2.5. SERA.3220 Simulated instrument flights

An aircraft shall not be flown under simulated instrument flight conditions unless:

a) fully functioning dual controls are installed in the aircraft; and

b) an additional qualified pilot (in this rule called a safety pilot) occupies a control seat to act as safety pilot for the person who is flying under simulated instrument conditions. The safety pilot shall have adequate vision forward and to each side of the aircraft, or a competent observer in communication with the safety pilot shall occupy a position in the aircraft from which the observer's field of vision adequately supplements that of the safety pilot.

c) flights under simulated instrument flight conditions are only permissible if the safety pilot has an appropriate licence and appropriate authorisations for the relevant aircraft.

2.2.6 SERA.3225 Operation on and in the vicinity of an aerodrome

An aircraft operated on or in the vicinity of an aerodrome shall:

a) observe other aerodrome traffic for the purpose of avoiding collision;

b) conform with or avoid the pattern of traffic formed by other aircraft in operation;

c) except for balloons, make all turns to the left, when approaching for a landing and after taking off, unless otherwise indicated, or instructed by ATC;

d) except for balloons, land and take off into the wind unless safety, the runway configuration, or air traffic considerations determine that a different direction is preferable.

2.2.7. SERA.3230 Betrieb auf dem Wasser

- a) Wenn sich Luftfahrzeuge oder ein Luftfahrzeug und ein Wasserfahrzeug einander nähern und die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, hat jedes Luftfahrzeug die Umstände sorgfältig zu berücksichtigen, einschließlich der Einschränkungen des jeweiligen Fahrzeugs.
1. Kreuzen der Bewegungsrichtung. Das Luftfahrzeug, das ein anderes Luftfahrzeug oder Wasserfahrzeug auf seiner rechten Seite hat, hat diesem Vorfahrt zu gewähren und ausreichend Abstand zu halten.
 2. Annäherung auf Gegenkurs. Nähert sich ein Luftfahrzeug einem anderen Luftfahrzeug oder einem Wasserfahrzeug in entgegengesetzter oder nahezu entgegengesetzter Richtung, hat es seinen Kurs nach rechts zu ändern und ausreichend Abstand zu halten.
 3. Überholen. Das Luftfahrzeug oder Wasserfahrzeug, das überholt wird, hat Vorfahrt; das überholende Luftfahrzeug hat seinen Kurs zu ändern und ausreichend Abstand zu halten.
 4. Start und Landung. Bei Start und Landung auf Wasserflächen haben Luftfahrzeuge nach Möglichkeit einen ausreichenden Abstand von Wasserfahrzeugen zu halten und sollen die Führung der Wasserfahrzeuge nicht behindern.
- b) Lichter für Luftfahrzeuge auf dem Wasser. Nachts oder zu anderen von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Zeiten haben Luftfahrzeuge auf dem Wasser, sofern dies möglich ist, Lichter zu führen, die den Bestimmungen des Übereinkommens über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See von 1972 entsprechen, andernfalls haben sie Lichter zu führen, die in Art und Position so weit wie möglich den von den Internationalen Regeln vorgeschriebenen Lichtern entsprechen müssen.

2.3. Signale und Zeichen

2.3.1. SERA.3301 Allgemeines

- a) Beobachtet oder empfängt ein Luftfahrzeug Signale und Zeichen nach Punkt 2.3.2. (SERA Anlage 1), so hat das Luftfahrzeug die dort vorgesehenen Maßnahmen zu treffen.
- b) Die Signale und Zeichen nach Punkt 2.3.2. (SERA Anlage 1) haben die dort angegebene Bedeutung, wenn sie verwendet werden. Sie dürfen nur für den angegebenen Zweck verwendet werden, und es dürfen keine anderen Signale und Zeichen verwendet werden, die mit ihnen verwechselt werden könnten.
- c) Ein Einwinker ist dafür verantwortlich, Luftfahrzeugen in klarer und präziser Weise standardisierte Einwinksignale unter Verwendung der in Punkt 2.3.2. (SERA Anlage 1) gezeigten Signale und Zeichen zu geben.
- d) Nur gemäß den einschlägigen Unions- oder nationalen Rechtsvorschriften ausgebildete, qualifizierte und zugelassene Personen dürfen als Einwinker tätig sein.
- e) Der Einwinker hat eine auffällige fluoreszierende Weste zu tragen, die es der Flugbesatzung ermöglicht, ihn als die für das Einwinken verantwortliche Person zu erkennen.
- f) Für die Zeichengabe hat das betreffende Bodenpersonal zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang Tageslicht-Fluoreszenzstäbe, Signalkellen oder Handschuhe zu verwenden. Nachts oder bei geringer Sicht sind Leuchtstäbe zu verwenden.

2.2.7. SERA.3230 Water operations

- a) When two aircraft or an aircraft and a vessel are approaching one another and there is a risk of collision, the aircraft shall proceed with careful regard to existing circumstances and conditions including the limitations of the respective craft.
1. Converging. An aircraft which has another aircraft or a vessel on its right shall give way so as to keep well clear.
 2. Approaching head-on. An aircraft approaching another aircraft or a vessel head-on, or approximately so, shall alter its heading to the right to keep well clear.
 3. Overtaking. The aircraft or vessel which is being overtaken has the right of way, and the one overtaking shall alter its heading to keep well clear.
 4. Landing and taking off. Aircraft landing on or taking off from the water shall, in so far as practicable, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation.
- b) Lights to be displayed by aircraft on the water. At night or during any other period prescribed by the competent authority, all aircraft on the water shall display lights as required by the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, unless it is impractical for them to do so, in which case they shall display lights as closely similar as possible in characteristics and position to those required by the International Regulations.

2.3. Signals

2.3.1. SERA.3301 General

- a) Upon observing or receiving any of the signals given in item 2.3.2. (SERA Appendix 1), aircraft shall take such action as may be required by the interpretation of the signal given in that Appendix.
- b) The signals of item 2.3.2. (SERA Appendix 1) shall, when used, have the meaning indicated therein. They shall be used only for the purpose indicated and no other signals likely to be confused with them shall be used.
- c) A signalman/marshaller shall be responsible for providing standard marshalling signals to aircraft in a clear and precise manner using the signals shown in item 2.3.2. (SERA Appendix 1).
- d) Only persons trained, qualified and approved as required by the relevant Union or national legislation shall carry out the functions of a signalman/marshaller.
- e) The signalman/marshaller shall wear a distinctive fluorescent identification vest to allow the flight crew to identify that he or she is the person responsible for the marshalling operation.
- f) Daylight-fluorescent wands, table-tennis bats or gloves shall be used for all signalling by all participating ground staff during daylight hours. Illuminated wands shall be used at night or in low visibility.

2.3.2. SERA Anlage 1 Signale

1. NOT- UND DRINGLICHKEITSSIGNALE

1.1. Allgemeines

1.1.1. Ungeachtet der Bestimmungen in Nummer 1.2 und 1.3 darf der Pilot eines Luftfahrzeugs in einer Notlage jedes verfügbare Mittel benutzen, um sich bemerkbar zu machen, seinen Standort bekanntzugeben und Hilfe herbeizurufen.

1.1.2. Die Telekommunikationsverfahren für die Übermittlung von Not- und Dringlichkeitssignalen müssen Abschnitt 14 des Anhangs der SERA entsprechen.

1.2. Notsignale

1.2.1. Die folgenden, entweder zusammen oder einzeln gegebenen Signale bedeuten, dass schwere und unmittelbare Gefahr droht und dass sofortige Hilfe angefordert wird:

- a) Ein durch Tastfunk oder auf andere Art gegebenes Signal, das aus der Gruppe SOS (... — — — ... des Morsealphabets) besteht;
- b) ein durch Sprechfunk gegebenes Signal, das aus dem gesprochenen Wort „MAYDAY“ besteht;
- c) eine über Datenverbindung übermittelte Notmeldung, mit der die Absicht des Wortes MAYDAY übermittelt wird;
- d) einzeln und in kurzen Zeitabständen abgefeuerte rotleuchtende Raketen oder Leuchtkugeln;
- e) ein Leuchtfallschirm mit rotem Licht;
- f) Einstellung des Transponders auf Modus A Code 7700.

1.3. Dringlichkeitssignale

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

- a) Wiederholtes Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder
- b) wiederholtes Ein- und Ausschalten der Positionslichter derart, dass sie nicht mit Positionslichtern, die als Blinklichter eingerichtet sind, verwechselt werden können.

2.3.2. SERA Appendix 1 Signals

1. DISTRESS AND URGENCY SIGNALS

1.1. General

1.1.1. Notwithstanding the provisions in 1.2 and 1.3, an aircraft in distress shall use any means at its disposal to attract attention, make known its position and obtain help.

1.1.2. The telecommunication transmission procedures for the distress and urgency signals shall be in accordance with section 14 of the Annex to the SERA.

1.2. Distress signals

1.2.1. The following signals, used either together or separately, mean that grave and imminent danger threatens, and immediate assistance is requested: (

- a) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group SOS (...— — — ... in the Morse Code);
- b) a radiotelephony distress signal consisting of the spoken word MAYDAY;
- c) a distress message sent via data link which transmits the intent of the word MAYDAY;
- d) rockets or shells throwing red lights, fired one at a time at short intervals;
- e) a parachute flare showing a red light;
- f) setting of the transponder to Mode A Code 7700.

1.3. Urgency signals

1.3.1. The following signals, used either together or separately, mean that an aircraft wishes to give notice of difficulties which compel it to land without requiring immediate assistance:

- a) the repeated switching on and off of the landing lights; or
- b) the repeated switching on and off of the navigation lights in such manner as to be distinct from flashing navigation lights.

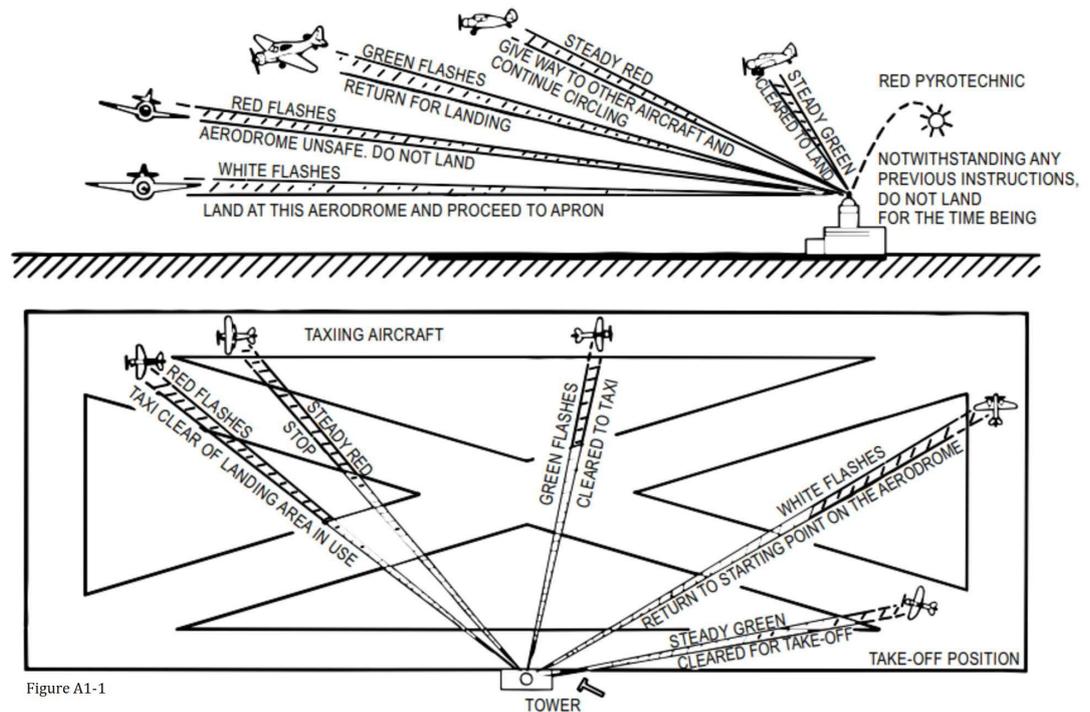


Figure A1-1

3.1.2. Bestätigung durch das Luftfahrzeug

a) Während des Flugs:

1. zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang:
 - durch wechselweise Betätigung der Querruder, es sei denn, das Luftfahrzeug befindet sich im Quer- oder Endanflug zur Landung;
2. zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang:
 - durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder, falls keine Landescheinwerfer vorhanden sind, der Positionslichter.

b) Am Boden:

1. zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang:
 - durch Bewegen der Querruder oder Seitenruder;
2. zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang:
 - durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder, falls keine Landescheinwerfer vorhanden sind, der Positionslichter.

3.1.2. Acknowledgement by an aircraft

a) When in flight:

1. during the hours of daylight:
 - by rocking the aircraft's wings, except for the base and final legs of the approach;
2. during the hours of darkness:
 - by flashing on and off twice the aircraft's landing lights or, if not so equipped, by switching on and off twice its navigation lights.

b) When on ground:

1. during the hours of daylight:
 - by moving the aircraft's ailerons or rudder;
2. during the hours of darkness:
 - by flashing on and off twice the aircraft's landing lights or, if not so equipped, by switching on and off twice its navigation lights.

3.1.3. Anweisungen für Bodenfahrzeuge oder Fußgänger

a) Wird die Kommunikation durch ein System visueller Signale als angemessen erachtet oder im Falle eines Funkkommunikationsausfalls, haben die nachstehend angegebenen Signale die in der folgenden Tabelle angegebene Bedeutung.

Lichtsignal der Flugplatzkontrolle	Bedeutung
Grünes Blinksignal	Erlaubnis, den Landebereich zu überqueren oder sich auf die Rollbahn zu begeben
Rotes Dauersignal	Stopp
Rotes Blinksignal	Entfernen Sie sich vom Landebereich oder der Rollbahn und achten Sie auf Luftfahrzeuge
Weißes Blinksignal	Verlassen Sie das Rollfeld entsprechend den örtlichen Anweisungen

3.1.3. Instructions for ground vehicles or pedestrians

a) When communications by a system of visual signals is deemed to be adequate, or in the case of radio communication failure, the signals given hereunder shall have the meaning indicated in the table below.

Light signal from aerodrome control	Meaning
Green flashes	Permission to cross landing area or to move onto taxiway
Steady red	Stop
Red flashes	Move off the landing area or taxiway and watch out for aircraft
White flashes	Vacate manoeuvring area in accordance with local instructions

b) In Notfällen oder wenn die unter Buchstabe a) genannten Signale nicht beachtet werden, muss das nachstehend angegebene Signal mit der in der nachstehenden Tabelle angegebenen Bedeutung für mit einem Befuerungssystem ausgestattete Pisten oder Rollbahnen verwendet werden:

Lichtsignal der Flugplatzkontrolle	Bedeutung
Blinkende Pisten- oder Rollbahnbefuerung	Verlassen Sie die Piste und beachten Sie vom Tower ausgehenden Lichtsignale

b) In emergency conditions or if the signals in point a) are not observed, the signal given hereunder shall be used for runways or taxiways equipped with a lighting system and shall have the meaning indicated in the table below.

Light signal from aerodrome control	Meaning
Flashing runway or taxiway lights	Vacate the runway and observe the tower for light signal

3.2 Bodensignale

Landeverbot

Ein in der Signalfäche ausgelegtes waagerechtes quadratisches rotes Feld mit zwei gelben Diagonalstreifen zeigt an, dass ein Landeverbot für längere Zeit gilt.



3.2 Visual ground signals

Prohibition of landing

A horizontal red square panel with yellow diagonals when displayed in a signal area indicates that landings are prohibited and that the prohibition is liable to be prolonged.

Besondere Vorsicht beim Landeanflug und bei der Landung

Ein in der Signalfäche ausgelegtes waagerechtes quadratisches rotes Feld mit einem gelben Diagonalstreifen zeigt an, dass wegen des schlechten Zustandes des Rollfeldes oder aus anderen Gründen besondere Vorsicht beim Landeanflug und bei der Landung geboten ist.



Need for special precautions while approaching or landing

A horizontal red square panel with one yellow diagonal when displayed in a signal area indicates that owing to the bad state of the manoeuvring area, or for any other reason, special precautions must be observed in approaching to land or in landing.

Benutzung der Start- und Landebahnen und der Rollbahnen

Eine in der Signalfäche ausgelegte waagerechte weiße Fläche in Form einer Hantel zeigt an, dass zum Starten, Landen und Rollen nur Start- und Landebahnen und Rollbahnen benutzt werden dürfen.



Use of runways and taxiways

A horizontal white dumb-bell when displayed in a signal area indicates that aircraft are required to land, take off and taxi on runways and taxiways only.

Benutzung der Start- und Landebahnen und der Rollbahnen

Eine in der Signalfäche ausgelegte waagerechte weiße Fläche in Form einer Hantel mit je einem schwarzen Streifen in den kreisförmigen Flächenteilen, wobei die Streifen im rechten Winkel zur Längsachse der Fläche liegen, zeigt an, dass zum Starten und Landen nur die Start- und Landebahnen benutzt werden dürfen, Rollbewegungen jedoch nicht auf Start- und Landebahnen oder Rollbahnen beschränkt sind.



Use of runways and taxiways

A horizontal white dumb-bell but with a black bar placed perpendicular to the shaft across each circular portion of the dumb-bell when displayed in a signal area indicates that aircraft are required to land and take off on runways only, but other manoeuvres need not be confined to runways and taxiways.

Geschlossene Start- und Landebahnen oder Rollbahnen

Auf Start- und Landebahnen und Rollbahnen oder Teilen davon kennzeichnen horizontale Kreuze in einer kontrastierenden Farbe, weiß auf Start- und Landebahnen und gelb auf Rollbahnen, einen Bereich, der für Luftfahrzeugbewegungen ungeeignet ist.

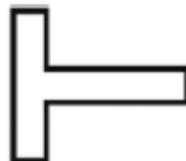


Closed runways or taxiways

Crosses of a single contrasting colour, white on runways and yellow on taxiways, displayed horizontally on runways and taxiways or parts thereof indicate an area unfit for movement of aircraft.

Richtungen für Start und Landung

Ein waagerechtes weißes oder orangefarbenes „T“ (Lande-T) zeigt die Richtung für Start und Landung an, die parallel zum Längsbalken des Lande-T in Richtung auf den Querbalken durchzuführen sind. Bei Nacht ist das Lande-T entweder zu beleuchten oder durch weiße Lichter darzustellen.



Directions for landing or take-off

A horizontal white or orange landing T indicates the direction to be used by aircraft for landing and take-off, which shall be in a direction parallel to the shaft of the T towards the cross arm. When used at night, the landing T shall be either illuminated or outlined in white lights.

Richtungen für Start und Landung

Eine zweistellige Zahl auf einer Tafel, die am Kontrollturm oder in dessen Nähe senkrecht angebracht ist, gibt für Luftfahrzeuge auf dem Rollfeld die Startrichtung, gerundet auf die nächstliegenden zehn Grad der mißweisenden Kompassrose an.

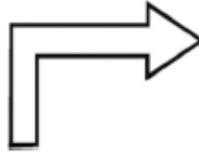


Directions for landing or take-off

A set of two digits displayed vertically at or near the aerodrome control tower indicates to aircraft on the manoeuvring area the direction for take-off, expressed in units of 10 degrees to the nearest 10 degrees of the magnetic compass.

Richtungsänderung nach rechts nach dem Start und vor der Landung

Ein in der Signalfläche oder am Ende der Start- und Landebahn oder des Schutzstreifens waagrecht ausgelegter und nach rechts abgewinkelter Pfeil in auffälliger Farbe zeigt an, dass Richtungs-änderungen nach dem Start und vor der Landung nach rechts vorzunehmen sind.

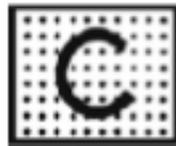


Right-hand traffic

When displayed in a signal area, or horizontally at the end of the runway or strip in use, a right-hand arrow of conspicuous colour indicates that turns are to be made to the right before landing and after take-off.

Flugverkehrsdienst-Meldestelle

Der senkrecht angebrachte Buchstabe C in schwarzer Farbe auf gelbem Hintergrund zeigt den Standort der Flugverkehrs- Meldestelle an.

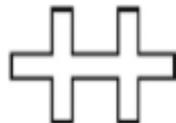


Air traffic services reporting office

The letter C displayed vertically in black against a yellow background indicates the location of the air traffic services reporting office.

Segelflugbetrieb

Ein in der Signalfläche waagrecht ausgelegtes weißes Doppelkreuz zeigt an, dass der Flugplatz von Segelflugzeugen benutzt wird und Segelflugbetrieb stattfindet.



Sailplane flights in operation

A double white cross displayed horizontally in the signal area indicates that the aerodrome is being used by sailplanes and that sailplane flights are being performed.

4. EINWINKZEICHEN

4.1. Vom Einwinker an das Luftfahrzeug

4.1.1. Die vom Einwinker zu verwendenden Zeichen, bei denen die Hände zur besseren Sichtbarkeit für den Piloten gegebenenfalls durch Lichtquellen ergänzt werden, sind mit Blickrichtung zum Luftfahrzeug

- a) bei Starrflüglern vor der linken Seite des Luftfahrzeugs im Blickfeld des Piloten zu geben und
- b) bei Hubschraubern/senkrecht start- und landefähigen Luftfahrzeugen so zu geben, dass der Einwinker für den Piloten am besten zu sehen ist.

4.1.2. Der Einwinker stellt vor Anwendung der im Folgenden dargestellten Zeichen sicher, dass der Bereich in dem das Luftfahrzeug geführt werden soll, frei von Hindernissen ist, mit denen das Luftfahrzeug bei Befolgung von SERA.3301 Buchstabe a zusammenstoßen könnte.

4. MARSHALLING SIGNALS

4.1. From a signalman/marshaller to an aircraft

4.1.1. The signals for use by the signalman/marshaller, with hands illuminated as necessary to facilitate observation by the pilot, and facing the aircraft in a position shall be:

- a) for fixed-wing aircraft, on left side of aircraft, where best seen by the pilot; and
- b) for helicopters/VTOL-capable aircraft, where the signalman/marshaller can best be seen by the pilot.

4.1.2. Prior to using the following signals, the signalman/marshaller shall ascertain that the area within which an aircraft is to be guided is clear of objects which the aircraft, in complying with SERA.3301 a), might otherwise strike.

16. Schweben (*)

Beide Arme und Einwinkstäbe sind seitlich waagrecht ausgestreckt.



(*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern/senkrecht start- und landefähigen Luftfahrzeugen.

16. Hover (*)

Fully extend arms and wands at a 90-degree angle to sides.

(*) For use to hovering helicopters/ VTOL-capable aircraft.

17. Steigen (*)

Beide Arme und Einwinkstäbe sind seitlich waagrecht mit nach oben zeigenden Handflächen ausgestreckt. Hände bewegen sich aufwärts. Die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Steiggeschwindigkeit an.



(*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern/senkrecht start- und landefähigen Luftfahrzeugen.

17. Move upwards (*)

Fully extend arms and wands at a 90-degree angle to sides and, with palms turned up, move hands upwards. Speed of movement indicates rate of ascent.

(*) For use to hovering helicopters/ VTOL-capable aircraft.

18. Sinken (*)

Beide Arme und Einwinkstäbe sind seitlich waagrecht mit nach unten zeigenden Handflächen ausgestreckt. Hände bewegen sich abwärts. Die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Sinkgeschwindigkeit an.



(*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern/senkrecht start- und landefähigen Luftfahrzeugen.

18. Move downwards (*)

Fully extend arms and wands at a 90-degree angle to sides and, with palms turned down, move hands downwards. Speed of movement indicates rate of descent.

(*) For use to hovering helicopters/ VTOL-capable aircraft.

19a. Horizontalbewegung nach links (*) (vom Piloten aus gesehen)

Der rechte Arm wird seitlich waagrecht ausgestreckt; der andere Arm schwingt wiederholt in die gleiche Richtung.



(*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern/senkrecht start- und landefähigen Luftfahrzeugen.

19a. Move horizontally left (from pilot's point of view) (*)

Extend arm horizontally at a 90-degree angle to right side of body. Move other arm in same direction in a sweeping motion.

(*) For use to hovering helicopters/ VTOL-capable aircraft.

19b. Horizontalbewegung nach rechts (*) (vom Piloten aus gesehen)

Der linke Arm wird seitlich waagrecht ausgestreckt; der andere Arm schwingt wiederholt in die gleiche Richtung.



(*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern/senkrecht start- und landefähigen Luftfahrzeugen.

19b. Move horizontally right (from pilot's point of view) (*)

Extend arm horizontally at a 90-degree angle to left side of body. Move other arm in same direction in a sweeping motion.

(*) For use to hovering helicopters/ VTOL-capable aircraft.

20. **Landen (*)**

Beide Arme werden mit nach unten gerichteten Einwinkstäben vor dem Körper gekreuzt.

(*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern/senkrecht start- und landefähigen Luftfahrzeugen.



20. **Land (*)**

Cross arms with wands downwards and in front of body.

(*) For use to hovering helicopters/ VTOL-capable aircraft.

21. **Position halten/Warten**

Beide Arme werden mit nach unten gerichteten Einwinkstäben in einem 45-Grad-Winkel seitlich ausgestreckt. Warten, bis das Luftfahrzeug für die nächste Bewegung bereit ist.



21. **Hold position/stand by**

Fully extend arms and wands downwards at a 45-degree angle to sides. Hold position until aircraft is clear for next manoeuvre.

22. **Luftfahrzeug freigegeben**

Mit rechter Hand und/oder Einwinkstab salutieren, um das Luftfahrzeug freizugeben. Augenkontakt mit der Flugbesatzung so lange beibehalten, bis das Luftfahrzeug zu rollen beginnt.



22. **Dispatch aircraft**

Perform a standard salute with right hand and/or wand to dispatch the aircraft. Maintain eye contact with flight crew until aircraft has begun to taxi.

23. **Steuerung nicht bewegen (Hinweis der Technik/Instandhaltung)**

Rechter Arm wird über dem Kopf ausgestreckt, dabei wird die Hand zur Faust geschlossen oder der Einwinkstab waagrecht gehalten. Linker Arm verbleibt seitlich des Knies.

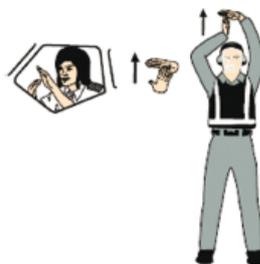


23. **Do not touch controls (technical/ servicing communication signal)**

Extend right arm fully above head and close fist or hold wand in horizontal position; left arm remains at side by knee.

24. **Bodenstromversorgung anschließen (Hinweis der Technik/Instandhaltung)**

Beide Arme werden ausgestreckt über dem Kopf gehalten. Linke Hand wird waagrecht geöffnet, die Fingerspitzen der rechten Hand werden in Richtung der linken Handfläche bewegt und berühren diese in Form eines „T“. Bei Dunkelheit können auch beleuchtete Einwinkstäbe zur Bildung des „T“ verwendet werden.



24. **Connect ground power (technical/ servicing communication signal)**

Hold arms fully extended above head; open left hand horizontally and move finger tips of right hand into and touch open palm of left hand (forming a 'T'). At night, illuminated wands can also be used to form the 'T' above head.

ENR 1.2 SICHTFLUGREGELN

1. SERA.5001 MINDEST-SICHTWETTERBEDINGUNGEN FÜR FLUGSICHT UND ABSTAND VON WOLKEN

Die Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken sind in Tabelle S5-1 angegeben.

Tabelle S5-1 (*)

Höhenband	Luftraumklasse	Flugsicht	Abstand von Wolken
In und über 3 050 m (10 000 ft) über MSL	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontal 300 m (1 000 ft) vertikal
Unter 3 050 m (10 000 ft) über MSL und über 900 m (3 000 ft) über MSL, oder über 300 m (1 000 ft) über Grund; die größere Höhe ist maßgebend	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontal 300 m (1 000 ft) vertikal
In und unter 900 m (3 000 ft) über MSL oder 300 m (1 000 ft) über Grund; die größere Höhe ist maßgebend	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontal 300 m (1 000 ft) vertikal
	F G	5 km (***)	Frei von Wolken und mit Erdsicht

(*) Liegt die Übergangshöhe unter 3 050 m (10 000 ft) über MSL, ist die Flugfläche 100 anstelle von 10 000 ft zu verwenden.

(**) Die Angabe von Mindest-Sichtwetterbedingungen in Lufträumen der Klasse A dient lediglich der Information der Piloten und bedeutet nicht, dass Flüge nach Sichtflugregeln in Lufträumen der Klasse A akzeptiert werden.

(***)

a) Eine auf nicht unter 1 500 m verringerte Flugsicht ist für folgende Flüge zulässig:

Flüge mit einer Geschwindigkeit von 140 kt IAS oder weniger, so dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden.

b) HUBSCHRAUBERN kann der Flugbetrieb bei einer Flugsicht unter 1 500 m, jedoch nicht unter 800 m, erlaubt werden, wenn mit einer Geschwindigkeit geflogen wird, die zulässt, dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden, um Zusammenstöße zu vermeiden.

ENR 1.2 VISUAL FLIGHT RULES

1. SERA.5001 VMC VISIBILITY AND DISTANCE FROM CLOUD MINIMA

VMC visibility and distance from cloud minima are contained in Table S5-1.

Table S5-1 (*)

Altitude band	Airspace class	Flight visibility	Distance from cloud
At and above 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically
Below 3 050 m (10 000 ft) AMSL and above 900 m (3 000 ft) AMSL, or above 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically
At and below 900 m (3 000 ft) AMSL, or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically
	F G	5 km (***)	Clear of cloud and with the surface in sight

(*) When the height of the transition altitude is lower than 3 050 m (10 000 ft) AMSL, FL 100 shall be used in lieu of 10 000 ft.

(**) The VMC minima in Class A airspace are included for guidance to pilots and do not imply acceptance of VFR flights in Class A airspace.

(***)

a) flight visibilities reduced to not less than 1 500 m may be permitted for flights operating:

at speeds of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision.

b) HELICOPTERS may be permitted to operate in less than 1 500 m but not less than 800 m flight visibility, if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision.

2. SERA.5005 SICHTFLUGREGELN

2.1. Sichtflugregeln - Allgemein

- a) Flüge nach Sichtflugregeln, ausgenommen Sonderflüge nach Sichtflugregeln, sind so durchzuführen, dass die in Tabelle S5-1 enthaltenen jeweiligen Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von Wolken nicht unterschritten werden.
- b) Außer bei Erteilung einer Freigabe durch eine Flugverkehrskontrollstelle dürfen nach Sichtflugregeln betriebene Luftfahrzeuge nicht auf einem in einer Kontrollzone gelegenen Flugplatz starten, landen oder in die Flugplatzverkehrszone oder die Platzrunde einfliegen, wenn die gemeldeten Wetterbedingungen an diesem Flugplatz unterhalb der folgenden Mindestwerte liegen:
1. die Hauptwolkenuntergrenze liegt bei 450 m (1 500 ft) und
 2. die Bodensicht beträgt 5 km.
- c) Außer wenn dies für Start oder Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde genehmigt wurde, darf ein Flug nach Sichtflugregeln nicht durchgeführt werden
1. über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger als 300 m (1 000 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m um das Luftfahrzeug;
 2. in anderen als in Nummer 1 genannten Fällen in einer Höhe von weniger als 150 m (500 ft) über dem Boden oder Wasser oder 150 m (500 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 m (500 ft) um das Luftfahrzeug.
- d) Flüge nach Sichtflugregeln sind im Horizontalreiseflug, wenn sie oberhalb 900 m (3 000 ft) über dem Boden oder Wasser durchgeführt werden, in einer Reiseflughöhe durchzuführen, die entsprechend dem Kurs über Grund in der Tabelle der Reiseflughöhen in ENR 1.7 festgelegt ist.
- e) Flüge nach Sichtflugregeln unterliegen dem Flugverkehrskontrolldienst (ATC),
1. wenn sie in Lufträumen der Klassen C und D durchgeführt werden;
 2. wenn sie Teil des Flugplatzverkehrs an einem kontrollierten Flugplatz sind; oder
 3. wenn sie als Sonderflug nach Sichtflugregeln durchgeführt werden.

2. SERA.5005 VISUAL FLIGHT RULES

2.1. Visual flight rules - General

- a) Except when operating as a special VFR flight, VFR flights shall be conducted so that the aircraft is flown in conditions of visibility and distance from clouds equal to or greater than those specified in Table S5-1.
- b) Except when a clearance is obtained from an air traffic control unit, VFR flights shall not take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit, when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:
1. the ceiling is less than 450 m (1 500 ft); or
 2. the ground visibility is less than 5 km.
- c) Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:
1. over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;
 2. elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.
- d) VFR flights in level cruising flight when operated above 900 m (3 000 ft) from the ground or water, shall be conducted at a cruising level appropriate to the track as specified in the table of cruising levels in ENR 1.7.
- e) VFR flights are subject to air traffic control service (ATC):
1. when operated within Classes C and D airspace;
 2. when forming part of aerodrome traffic at controlled aerodromes; or
 3. when operated as special VFR flights.

2.3. SERA.5010 Sonderflüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen (SVFR)

2.3.1. Sonderflüge nach Sichtflugregeln können innerhalb einer Kontrollzone vorbehaltlich einer ATC-Freigabe genehmigt werden. Sofern nicht anderweitig in Sonderfällen von der zuständigen Behörde für Hubschrauber genehmigt - etwa unter anderem für Polizeieinsätze, Ambulanzflüge, Such- und Rettungseinsätze und Löschflüge, gelten die folgenden zusätzlichen Bedingungen:

Anmerkung: Im Punkt 2.3.2. finden sich Ausnahmen bezüglich Staffelung von Sonderflügen nach Sichtflugregeln von Ambulanz-, Rettungs-, Such- und Evakuierungsflügen.

a) Solche Sonderflüge nach Sichtflugregeln dürfen nur während des Tages durchgeführt werden, sofern nicht anderweitig von der zuständigen Behörde erlaubt;

b) für den Piloten:

1. frei von Wolken und mit Erdsicht;
2. Flugsicht von nicht weniger als 1 500 m oder, für Hubschrauber, von nicht weniger als 800 m;
3. Geschwindigkeit von 140 kt IAS oder weniger, so dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden, und

c) Eine Flugverkehrskontrollstelle darf einem Luftfahrzeug keine Sonderfreigabe nach Sichtflugregeln für einen Start oder eine Landung an einem in einer Kontrollzone gelegenen Flugplatz oder für den Einflug in die Platzrunde eines in einer Kontrollzone gelegenen Flugplatzes erteilen, wenn die gemeldeten Wetterbedingungen an diesem Flugplatz unterhalb der folgenden Mindestwerte liegen:

1. Bodensicht von weniger als 1 500 m oder, für Hubschrauber, weniger als 800 m;
2. Hauptwolkenuntergrenze unter 180 m (600 ft).

Anmerkung: Unbeschadet der in Anhang V Teilabschnitt J der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 296 vom 25.10.2012 S. 1, in der Fassung der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1754, ABl. Nr. L 224 vom 12.9.2023 S. 16, enthaltenen Betriebsmindestbedingungen können Ambulanz- und Rettungsflüge mit Hubschraubern, welche als Sonderflüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen durchgeführt werden, von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle auch bei Wetterbedingungen freigegeben werden, die unter den in SERA.5010 lit. c Z 2 [AIP ENR 1.2, Punkt 2.3.1. c) 2.] festgelegten Werten liegen, soweit diese Flüge mit einer Geschwindigkeit durchgeführt werden, die es dem Piloten ermöglicht, Hindernisse und andere Luftfahrzeuge so rechtzeitig wahrzunehmen, dass er die zur Vermeidung von Zusammenstößen erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig treffen kann.

2.3. SERA.5010 Special VFR in control zones (SVFR)

2.3.1. Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when otherwise permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as, but not limited to, police, medical, search and rescue operations and firefighting flights, the following additional conditions shall apply:

Note: Exemptions regarding separation of special VFR flights for ambulance- and rescue flights, search flights and evacuation flights are prescribed in item 2.3.2. of this section.

a) such special VFR flights may be conducted during day only, unless otherwise permitted by the competent authority;

b) by the pilot:

1. clear of cloud and with the surface in sight;
2. the flight visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
3. fly at a speed of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and

c) an air traffic control unit shall not issue a special VFR clearance to aircraft to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic circuit within a control zone, when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:

1. the ground visibility is less than 1 500 m or, for helicopters, less than 800 m;
2. the ceiling is less than 180 m (600 ft).

Note: Notwithstanding the operating minima contained in subpart J of Annex V to Regulation (EU) No 965/2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) No 216/2008, OJ No L 296, 2012-10-25, p. 1, as amended by Implementing Regulation (EU) 2023/1754, OJ No L 224, 2023-09-12, p. 16, ambulance- and rescue flights with helicopters, which are operated as special VFR flights in control zones, may also be cleared by the relevant air traffic control unit in weather conditions that are below the conditions specified in SERA.5010 (c) (2) [AIP ENR 1.2, item 2.3.1. c) 2.], if manoeuvred at a speed that will give the pilot adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid collision.

2.3.2. Ausnahmen bezüglich Staffelung von Sonderflügen nach Sichtflugregeln

Bei Ambulanz-, Rettungs-, Such- und Evakuierungsflügen, welche als Sonderflüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen bis in eine Höhe von 450 ft über Grund durchgeführt werden, kann die Flugverkehrskontrollstelle von einer Staffelung dieser Flüge untereinander, sowie zu Flügen nach Instrumentenflugregeln gemäß SERA.8005 lit. b Z 4. [GEN 3.3, Punkt 3.3.2.2.4.] absehen, wenn keine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer anzunehmen ist.

2.3.2. Exemptions regarding separation of special VFR flights

In case of ambulance, rescue, search and evacuation flights operated as special VFR flights in control zones up to a height of 450 ft AGL, the ATC unit may refrain from separating these flights from each other and from IFR flights (according to SERA.8005(b)(4) [GEN 3.3, item 3.3.2.2.4]), if no danger to other airspace users is expected.

Bezeichnung und seitliche Begrenzungen Name and lateral limits	Vertikale Beschränkungen Vertical limits	Betreiber/Benutzer Operator/user	Anmerkungen und Aktivierungszeitraum Remarks and time of ACT
1	2	3	4
TRA LINZ-OST 48 22 11.0000N 014 37 38.0000E - 48 17 52.0000N 014 37 59.0000E - 48 17 19.0000N 014 20 27.0000E - 48 19 14.0000N 014 08 57.0000E - 48 21 19.0000N 014 08 49.0000E - 48 22 11.0000N 014 37 38.0000E	<u>7000 FT AMSL</u> 4500 FT AMSL jedoch mindestens/ but at least 1000 FT AGL		Segelflugggebiet; Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart./ Gliding area; Operational procedures are published by AIC, series B.
TRA LOWI C 47 17 23.0000N 011 13 14.0000E - 47 21 13.0000N 011 28 48.0000E - 47 25 00.0000N 011 44 20.0000E - 47 23 40.0000N 011 45 04.0000E - 47 22 46.0000N 011 42 34.0000E - 47 21 32.0000N 011 40 23.0000E - 47 20 16.0000N 011 36 15.0000E - 47 19 32.0000N 011 33 50.0000E - 47 17 16.0000N 011 23 51.0000E - 47 16 14.0000N 011 19 19.0000E - 47 16 03.0000N 011 17 37.0000E - 47 16 31.0000N 011 15 04.0000E - 47 17 23.0000N 011 13 14.0000E	<u>11000 FT AMSL</u> GND		Segelflugggebiet; Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart./ Gliding area; Operational procedures are published by AIC, series B.
TRA LOWI L 47 17 16.0000N 011 23 51.0000E - 47 15 50.0000N 011 21 25.0000E - 47 15 43.0000N 011 19 57.0000E - 47 15 46.0000N 011 19 42.0000E - 47 15 57.0000N 011 19 26.0000E - 47 16 03.0000N 011 17 37.0000E - 47 16 14.0000N 011 19 19.0000E - 47 17 16.0000N 011 23 51.0000E	<u>4500 FT AMSL</u> GND		Segelflugggebiet; Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart./ Gliding area; Operational procedures are published by AIC, series B.

Bezeichnung und seitliche Begrenzungen Name and lateral limits	Vertikale Beschränkungen Vertical limits	Betreiber/Benutzer Operator/user	Anmerkungen und Aktivierungszeitraum Remarks and time of ACT
1	2	3	4
TRA LOWS N 48 17 29.4678N 013 09 58.9781E - 48 10 02.0000N 013 10 00.0000E - 48 09 58.5817N 012 50 46.2033E - entlang der Bundesgrenze bis/along State Boundary to 48 17 29.4678N 013 09 58.9781E	<u>5000 FT AMSL</u> 3500 FT AMSL		Segelfluggebiet; Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart./ Gliding area; Operational procedures are published by AIC, series B.
TRA MARCHFELD 48 16 19.8663N 016 38 18.7828E - 48 07 58.8551N 016 47 00.7823E - 48 08 00.0000N 016 42 20.0000E - 48 11 20.0000N 016 38 00.0000E - 48 16 19.8663N 016 38 18.7828E	<u>850 FT AMSL</u> GND		Agrarflüge/ Agricultural flights
TRA NORDPARK 47 17 23.0000N 011 13 14.0000E - 47 21 13.0000N 011 28 48.0000E - 47 20 16.0000N 011 36 15.0000E - 47 19 32.0000N 011 33 50.0000E - 47 17 16.0000N 011 23 51.0000E - 47 16 14.0000N 011 19 19.0000E - 47 16 03.0000N 011 17 37.0000E - 47 16 31.0000N 011 15 04.0000E - 47 17 23.0000N 011 13 14.0000E	<u>8000 FT AMSL</u> GND		Hängegleiter- und Paragleitergebiet; Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart./ Hang gliding and para gliding area; Operational procedures are published by AIC, series B.
TRA PINKAFELD 47 25 11.9186N 016 34 59.4515E - 47 27 22.0000N 016 24 27.0000E - 47 30 10.0000N 016 21 32.0000E - 47 30 10.0000N 016 03 01.0000E - 47 27 04.0000N 016 06 17.0000E - 47 17 38.0000N 016 16 06.0000E - 47 14 22.0426N 016 26 04.8698E - 47 14 12.6598N 016 26 33.4984E - entlang der Bundesgrenze bis/along State Boundary to 47 25 11.9186N 016 34 59.4515E	<u>7500 FT AMSL</u> 6500 FT AMSL		Segelfluggebiet; Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart./ Gliding area; Operational procedures are published by AIC, series B.
TRA SCHOECKL 47 19 42.0000N 015 23 12.0000E - 47 20 09.0000N 015 26 47.0000E - 47 19 16.0000N 015 31 14.0000E - 47 07 23.0000N 015 34 34.0000E - 47 08 06.0000N 015 32 02.0000E - 47 08 50.0000N 015 29 25.0000E - 47 09 53.0000N 015 25 42.0000E - 47 11 33.0000N 015 25 27.0000E - 47 19 03.0000N 015 23 22.0000E - 47 19 42.0000N 015 23 12.0000E	<u>9500 FT AMSL</u> 7000 FT AMSL jedoch mindestens/ but at least 1000 FT AGL		Segelfluggebiet / Hängegleiter- und Paragleitergebiet; Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart./ Gliding area / Hang gliding and para gliding area; Operational procedures are published by AIC, series B.

LOWL AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN

LOWL AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGSTANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/PARKEFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUGSTANDPLÄTZE	Vorhanden
	USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS	AVBL
2	PISTEN- UND ROLLBAHNMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG	<p>Markierungshilfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pistenkennzahlen - Versetzte Schwellen Piste 08 und Piste 26 - Pistenmittellinie - Pistenrand - Aufsetzzone Piste 26 - Festabstand Piste 08 und Piste 26 - Rollbahnmittellinien - Rollhaltepunkte - Rollbahnrand - 'Air-Taxiway' Y - Zwischenhalteposition Z: Markierung gelb
	RWY AND TWY MARKINGS AND LGT	<p>Marking aids:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RWY designation NR - DTHR RWY 08 and DTHR RWY 26 - RCL - RWY edge - TDZ RWY 26 - F DIST RWY 08 and RWY 26 - TWY CL - taxi HLDG PSN - TWY edge - air-TWY Y - intermediate HLDG PSN Z: Marking yellow
3	HALTEBALKEN UND "RUNWAY GUARD LIGHTS"	<p>Haltebalken verfügbar Runway Guard Lights: NIL TWY Z: unregelmäßige Anordnung der Haltebalken-Feuer</p> <p>Die Rollhaltebefuerung für die Betriebspiste wird während der Betriebszeit durchgehend betrieben. Die Intensität wird den herrschenden Wetterbedingungen angepasst.</p>
	STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS	<p>stop bars AVBL Runway Guard Lights: NIL TWY Z: irregular spacing of stop bar lights</p> <p>The stop bar lights for the runway in use will be switched on during operational hours. The intensity will be adjusted to suit the prevailing weather conditions.</p>
4	ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN	Haltepunkte auf Zufahrtsstraßen zur Piste, weiße Markierung, optische Barriere, Beschilderung, keine Befuerung
	OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES	Road holding positions, marking white, visual barrier, signs, no lights
5	ANMERKUNGEN	Aimingpointmarkierung gegenüber der Aufsetzonenmarkierung um 4.5 M nach außen versetzt; Entfernung der verlängerten Markierung der TL CL über eine Entfernung von 60 M parallel zur RWY CL Markierung 1.5 M
	REMARKS	Aiming point marking offset 4.5 M outwards from touchdown zone marking; distance of extended TL CL marking for a distance of 60 M parallel to RWY CL marking 1.5 M

LOWL AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

Es werden alle Objekte als Flugplatzhindernisse in AD 2.10 aufgelistet, die Luftfahrthindernisse gemäß des österreichischen Luftfahrtgesetzes LFG §85 Absatz 1 sind und sich somit innerhalb der Sicherheitszone des Flughafens befinden. Die räumliche Ausdehnung der Sicherheitszone ist gemäß Sicherheitszonenverordnung im Sicherheitszonenplan des Flughafens dargestellt und entspricht nicht der in ICAO Annex 15 festgelegten Area 2.

Die Sicherheitszone eines österreichischen Flughafens basiert zu einem großen Teil auf den in ICAO Annex 14 beschriebenen Hindernisbegrenzungsflächen („obstacle limitation surfaces“), ist jedoch nicht ident mit diesen. Der Sicherheitszonenplan dieses Flughafens ist im Österreichischen Nachrichtenblatt für Luftfahrer (ÖNfL) unter der Webadresse

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_produkte/oenfl

verlaublich.

Zusätzlich werden auch jene Objekte als Flugplatzhindernisse in AD 2.10 aufgenommen, die nicht Luftfahrthindernisse gemäß LFG §85 Absatz 1 sind, jedoch in der Area 2 des Flughafens gemäß ICAO Annex 15 liegen. Die Vollständigkeit kann allerdings für diese Flugplatzhindernisse nicht garantiert werden.

Es sind noch keine Flugplatzhindernisse in der Area 3 gemäß ICAO Annex 15 erfasst worden.

LOWL AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

AD 2.10 lists all those objects as aerodrome obstacles that are by definition obstacles according to the Austrian Aviation Act §85 paragraph 1 and are situated within the safety zone ('Sicherheitszone') of the airport. The spatial extent of a safety zone is described in a particular plan ('Sicherheitszonenplan') for the airport as specified in the Austrian ordinance on safety zones ('Sicherheitszonenverordnung') and does not correspond to the spatial extent of Area 2 as described in ICAO Annex 15.

The safety zone of an Austrian airport is based but not identical to the obstacle limitation surfaces as described in ICAO Annex 14. The particular plan with the graphical representation of the safety zone is published on the internet at

https://www.austrocontrol.at/en/pilots/pre-flight_preparation/aim_products/oenfl.

Additionally also those objects are published as aerodrome obstacles in AD 2.10 which are by definition not obstacles according to the Austrian Aviation Act §85 paragraph 1 but correspond to the spatial extent of Area 2 as described in ICAO Annex 15. The completeness for these aerodrome obstacles cannot be guaranteed though.

Aerodrome obstacles in Area 3 according to ICAO Annex 15 have not been collected yet.

OBST ID / BEZEICHNUNG	ART DES HINDERNISSES	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT)	HGT (FT)	TAGESKENN- ZEICHNUNG	ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG
OBST ID / DESIGNATION	OBST TYPE		ELEV (FT)		MARKING	TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d		e	
Bürogebäude Wacker Neuson	Gebäude / Building	48 13 45.0N 014 09 54.8E	1030	51	nein / no	nein / no
		48 13 45.1N 014 09 55.5E	1030	52	nein / no	nein / no
		48 13 46.5N 014 09 56.4E	1030	52	nein / no	nein / no
		48 13 46.5N 014 09 57.1E	1030	52	nein / no	nein / no
		48 13 46.0N 014 09 56.9E	1037	60	nein / no	nein / no
		48 13 45.8N 014 09 56.9E	1037	60	nein / no	nein / no
		48 13 45.0N 014 09 57.2E	1030	52	nein / no	nein / no
		48 13 44.9N 014 09 57.9E	1040	62	nein / no	nein / no
		48 13 44.9N 014 09 57.9E	1040	62	nein / no	nein / no
		48 13 44.8N 014 09 57.8E	1037	60	nein / no	nein / no
		48 13 44.8N 014 09 58.0E	1037	60	nein / no	nein / no
		48 13 45.3N 014 10 04.8E	1022	44	nein / no	nein / no
		48 13 45.4N 014 10 08.2E	1022	44	nein / no	nein / no
		48 13 45.4N 014 10 09.9E	1011	34	nein / no	nein / no
		48 13 45.5N 014 10 10.6E	1009	31	nein / no	nein / no
		48 13 45.6N 014 10 13.5E	1009	31	nein / no	nein / no
48 13 46.4N 014 10 13.7E	1015	37	nein / no	nein / no		
48 13 46.8N 014 10 13.7E	1001	23	nein / no	nein / no		
48 13 46.9N 014 10 17.1E	999	22	nein / no	nein / no		
Büro/Zubau Paschinger Straße 1	Gebäude / Building	48 14 37.9N 014 10 33.6E	1006	38	nein / no	nein / no
Einfamilienhaus Lilienweg Hörsching, Grdstk. 1313/37	Gebäude / Building	48 13 12.0N 014 11 02.9E	974	25	nein / no	nein / no
Garage Fliegerhorst Vogler (Hörsching)	Gebäude / Building	48 13 31.8N 014 11 43.9E	960	23	nein / no	nein / no

OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION	ART DES HINDERNISSES OBST TYPE	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT)	HGT (FT)	TAGESKENN- ZEICHNUNG MARKING	ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d		e	
Lagerhalle Poststraße 2a, Hörsching	Gebäude / Building	48 13 55.7N 014 13 09.1E	935	21	nein / no	nein / no
Leitl-Hörsching	Kran / Crane	48 14 27.1N 014 11 01.8E	1049	98	ja / yes	ja / yes
Mobilfunkanlage Flughafenstraße 7	Antennenmast / Antenna	48 13 44.9N 014 09 57.9E 48 13 38.4N 014 09 58.7E 48 13 40.8N 014 10 06.0E	1039 1038 1046	60 61 67	ja / yes ja / yes ja / yes	ja / yes ja / yes ja / yes
Mobilfunkmast Kasernenstraße 15	Mast / Pole	48 13 19.3N 014 11 42.9E	1041	103	ja / yes	ja / yes
Mobilfunkmast plus Mobilfunkanlagen Oftring	Mast / Pole	48 13 48.9N 014 07 57.3E	1128	121	ja / yes	ja / yes
OOPE039_Oberjosefstal_Ersat z / Tragwein	Antennenmast / Antenna	48 18 54.2N 014 34 54.3E	1637	140	ja / yes	nein / no
Rauchgaskamin Kraftwerksblock 08 / Linz	Schornstein / Chimney	48 17 03.4N 014 20 17.5E	1224	394	ja / yes	ja / yes
Turmdrehkran mit Schienensystem, Waldstraße 133	Kran / Crane	48 14 58.6N 014 15 11.1E	1027	149	ja / yes	ja / yes
Turmdrehkran Paschinger Straße 1, Hörsching	Kran / Crane	48 14 36.0N 014 10 34.2E	1057	93	ja / yes	ja / yes
TWR LOWL	Kontrollturm / Control tower	48 14 22.6N 014 11 30.6E	1065	102	nein / no	ja / yes
Wohnhaus Narzissenweg 6, Hörsching	Gebäude / Building	48 13 13.8N 014 11 06.6E	978	30	nein / no	nein / no
Wohnhaus Nuzdic	Gebäude / Building	48 14 31.7N 014 10 04.5E	985	16	nein / no	nein / no
Wohnhaus Stifterweg 3 (Zubau)	Gebäude / Building	48 14 08.2N 014 08 05.8E	1085	39	nein / no	nein / no
Wohnhaus Veilchenweg 19	Gebäude / Building	48 13 13.0N 014 10 59.1E	984	17	nein / no	nein / no
Wohnhäuserkomplex Dorfzeile Hörsching	Gebäude / Building	48 14 32.9N 014 10 05.3E	993	24	nein / no	nein / no
Zelthalle Aistentaler Straße 8, Grundstück 1564	Gebäude / Building	48 14 30.1N 014 11 23.2E	981	28	nein / no	nein / no
Zelthalle Aistentalerstr. 8	Gebäude / Building	48 14 29.7N 014 11 23.3E	984	28	nein / no	nein / no
Zwei Turmdrehkräne in Pasching Pelikanstrasse	Kran / Crane	48 14 24.5N 014 14 10.2E 48 14 23.9N 014 14 10.4E	1035 1068	133 166	ja / yes ja / yes	ja / yes ja / yes

Anmerkung: Für weitere Flugplatzhindernisse siehe Flugplatz-
hinderniskarte.

Remark: For further aerodrome obstacles see Aerodrome
Obstacle Chart.

**LOWL AD 2.11 VERFÜGBARE WETTERINFORMA-
TIONEN**

**LOWL AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATI-
ON PROVIDED**

1	ZUGEHÖRIGER WETTERDIENST	MET OFFICE WIEN-SCHWECHAT
	ASSOCIATED MET OFFICE	

2	DIENSTSTUNDEN WETTERDIENST AUßERHALB DER DIENSTSTUNDEN	H24
	HOURS OF SERVICE MET OFFICE OUTSIDE HOURS	
3	ZUSTÄNDIGE STELLE FÜR DIE TAF ERSTELLUNG/ GÜLTIGKEITSDAUER	MET OFFICE WIEN-SCHWECHAT / 24HR
	OFFICE RESPONSIBLE FOR TAF PREPARATION/ PERIODS OF VALIDITY	
4	ART DER LANDEWETTERVORHERSAGE/ AUSGABEINTERVAL	TREND (TR), während der Öffnungszeiten
	TREND FORECAST/ INTERVAL OF ISSUANCE	TREND (TR), during OPS HR
5	VERFÜGBARE BERATUNG/KONSULTATION	Telefon (T)
	BRIEFING/CONSULTATION PROVIDED	Telephone (T)
6	FLUGDOKUMENTATION SPRACHE(N)	EN, GE
	FLIGHT DOCUMENTATION LANGUAGE(S) USED	
7	VERFÜGBARE KARTEN UND SONSTIGE INFORMATIONEN FÜR BERATUNG UND KONSULTATION	Boden- und Höhenwetterkarten, Karten für signifikantes Wetter, weitere Karten für die "Allgemeine Luftfahrt"
	CHARTS AND OTHER INFORMATION AVAILABLE FOR BRIEFING AND CONSULTATION	Surface and upper level weather charts, significant weather charts, other charts for General Aviation
8	ZUSÄTZLICHE AUSTRÜSTUNG ZUR VERSORGUNG MIT INFORMATIONEN	Weterradar- und Satellitenbildinformationen WXR/APT, Radiosonden, Blitzdaten
	SUPPLEMENTARY EQUIPMENT AVAILABLE FOR PROVIDING INFORMATION	Weather radar and satellite information WXR/APT, radiosonde, lightning detection
9	BEREITSTELLUNG DER INFORMATIONEN AN ATS STELLEN	Anflugkontrollstelle, Flugplatzkontrollstelle
	ATS UNITS PROVIDED WITH INFORMATION	APP, TWR
10	ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN (VERRINGERUNG DES DIENSTES, ETC.)	NIL
	ADDITIONAL INFORMATION (LIMITATION OF SERVICE, ETC.)	

8.5.1. Rettungs- und Feuerbekämpfung CAT 7 verfügbar.
Für planmäßige Flüge: Während des Starts und der Landung wird ICAO CAT 9 bereitgestellt.
Für alle anderen Flüge ausgenommen Notfälle: ICAO CAT 9 wird bereitgestellt mit einer Vorbereitungszeit von 120 MIN.

8.6. Oberfläche und Tragfähigkeit der Bewegungsflächen

Überlastbetrieb auf Anfrage möglich

9. A340 600 Betrieb

Übersteuern der Rollbahnmittellinie mit Bufahrwerk bei den Einmündungen RWY - TWY F und TWY F - TWY V erforderlich.

LOWL AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

1. Vorzugsweise Pistenrichtung

Zwecks Minderung des Fluglärms soll in der Zeit von 2200 bis 0500 Ortszeit vorzugsweise auf der Piste 08 gelandet und von der Piste 26 gestartet werden (IFR und VFR Flüge).

2. Entsprechend der österreichischen "Zivilluftfahrzeug- Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV 2005" (BGBl. II NR 425/2005), gilt:

An- und Abflüge auf österreichischen Zivilflugplätzen dürfen mit Unterschallstrahlflugzeugen nur mehr durchgeführt werden, wenn der von ihnen entwickelte Lärm zumindest die in Kapitel 3 des ICAO Anhangs 16, Vol. I, festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigt.

LOWL AD 2.22 FLUGVERFAHREN

1. RADARGEFÜHRTE ANFLÜGE INNERHALB DER TMA LOWL 1-3

1.1. Innerhalb der TMA LOWL 1-3, werden - soweit erforderlich - Luftfahrzeuge im Instrumentenflug während der Betriebszeiten der jeweiligen Radar-Anflugkontrollstelle (siehe LOWL AD 2.18) bis zum Endanflug eines verlautbarten Anflugverfahrens radargeführt. Bei Ausübung des Radarkontrolldienstes wird die Mindestflughöhe im Anfangs- und Zwischenanflugteil des jeweiligen Anflugverfahrens unter Berücksichtigung von Hindernissen innerhalb von 3 NM beiderseits des Kurses berücksichtigt.

2. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER CTR LOWL

(siehe Sichtflugkarte 1 : 250 000 LOWL AD 2 MAP 14-2)

2.1. Anflüge

2.1.1. Die Anflugstrecken enden in der Warterunde. Für den weiteren Anflug warten Sie dort auf Freigaben, falls Sie nicht vorher eine Anflug- oder Landefreigabe erhalten haben.

2.1.2. Fällt die Sprechfunkverbindung vor Erhalt der Einflugfreigabe aus, ist soweit möglich auf einen nichtkontrollierten Flugplatz auszuweichen.

8.5.1. Rescue and firefighting CAT 7 available.
For planned flights: During take-off and landing ICAO CAT 9 will be provided.

For all other flights except emergency: ICAO CAT 9 will be provided with lead time of 120 MIN.

8.6. Surface and strength of movement areas

Overload operation on request AVBL

9. A340 600 Operation

Oversteering of taxiway centre line with nose gear on intersection RWY - TWY F and TWY F - TWY V required.

LOWL AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. Preferential runway system

To minimize noise from 2200 till 0500 local time landing on RWY 08 and take-off from RWY 26 should be performed (IFR and VFR flights) whenever possible.

2. According to the Austrian ordinance "Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV- 2005" (BGBl. II NR 425/2005) the following is applicable:

Approaches and departures to/from Austrian civil aerodromes are only permitted to be performed by subsonic jet aeroplanes if the produced noise does not exceed at least the noise limits specified in chapter 3 of ICAO Annex 16, Vol I.

LOWL AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. RADAR SERVICE WITHIN TMA LOWL 1-3

1.1. Within the TMA LOWL 1-3 during the operational hours of these radar approach units (see LOWL AD 2.18) IFR flights will be - if necessary - radar vectored and sequenced to the final approach track of published approach procedure. When aircraft are vectored within initial and intermediate approach segment the minimum flight altitude applied considers obstacles within 3 NM on either side of the track.

2. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN CTR LOWL

(see VFR chart 1 : 250 000 LOWL AD 2 MAP 14-2)

2.1. Approaches

2.1.1. Arrival routes end in the holding pattern. For further approach hold there if not received an approach or landing clearance previously.

2.1.2. In case of radio communication failure prior having received an entry clearance, if possible divert to an uncontrolled aerodrome.

2.1.3. Bei Ausfall der Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe, ist der Flug entsprechend der Freigabe fortzusetzen und auf Lichtsignale in der Warterunde zu warten.

Anmerkung: Bei Ausfall der Sprechfunkverbindung ist der Transponder - soweit vorhanden - auf A 7600 zu schalten.

2.2. Abflüge

2.2.1. Anweisungen sind einzuhalten.

2.2.2. Sofern nicht anderweitig von der Flugverkehrskontrolstelle angewiesen oder freigegeben, haben Flüge nach Sichtflugregeln das Überfliegen von Bewegungsflächen oder Flugplatzgebäuden oder -einrichtungen unterhalb von 500 ft über Grund zu vermeiden.

2.3. Transitflüge

Transitflüge werden nur entsprechend der Verkehrslage freigegeben.

2.4. NORDO Flüge

2.4.1. NORDO-Anflüge dürfen nur nach telefonischer Freigabeerteilung durchgeführt werden. Die Einflugzeit in die CTR ist anzugeben und darf um nicht mehr als zehn Minuten überschritten werden; ansonsten erlischt die Freigabe.

2.4.2. NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

2.5. Sonstiges

2.5.1. Von LINZ TOWER wird Radardienst für VFR Flüge ausgeübt.

2.5.2. Außerhalb der Betriebszeiten der Flugverkehrskontrolstelle Linz ist eine Freigabe bei ACC/FIC Wien einzuholen.

3. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DEN TMA LOWL 1-3

3.1. Sonstiges

3.1.1. Außerhalb der Betriebszeiten der Flugverkehrskontrolstelle Linz ist eine Freigabe bei ACC/FIC Wien einzuholen.

4. VERFAHREN BEI GERINGER SICHT

4.1. Einleitung

4.1.1. ATC trifft Sicherheitsvorkehrungen und wendet Verfahren für den Flugbetrieb bei geringer Sicht an, die ab bestimmten Wetterbedingungen in Kraft treten. Diese Verfahren dienen zum Schutz von Luftfahrzeugen, die bei geringer Sicht an- u. abfliegen und um Störungen der ILS-Signale zu vermeiden (siehe AD 1.1, Punkt 3).

2.1.3. In case of radio communication failure after having received an entry clearance, the flight shall be continued according to the clearance, awaiting light signals in the holding pattern.

Remark: In case of radio communication failure the pilot shall squawk A 7600 if available.

2.2. Departures

2.2.1. Comply with instructions.

2.2.2. Unless otherwise instructed or cleared by the responsible air traffic control unit, VFR flights shall avoid overflying movement areas or aerodrome buildings or facilities below 500 ft AGL.

2.3. Transitflights

Transitflights will be cleared only if traffic situation permits.

2.4. NORDO flights

2.4.1. NORDO-approaches may be executed, provided a clearance has been obtained via telephone. The time of entering CTR must be indicated and must not be exceeded by more than 10 minutes; otherwise the clearance expires.

2.4.2. NORDO-transitflights are not permitted.

2.5. Miscellaneous

2.5.1. LINZ TWR is providing radar service for VFR flights.

2.5.2. Outside duty hours of air traffic control unit Linz pilots shall contact Wien ACC/FIC for clearance.

3. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN TMA LOWL 1-3

3.1. Miscellaneous

3.1.1. Outside duty hours of air traffic control unit Linz pilots shall contact Wien ACC/FIC for clearance.

4. LOW VISIBILITY PROCEDURES

4.1. Introduction

4.1.1. ATC applies special safeguards and procedures for Low Visibility Operations that will become effective in relation to specified weather conditions. These procedures are intended to provide protection for aircraft operating in low visibility and to avoid disturbances to the ILS signals (see AD 1.1, item 3).

4.1.2. Die ATC-Verfahren bei geringer Sicht (LVP) treten entsprechend den nachfolgend beschriebenen Wetterverhältnissen in Kraft. Ein Vermeiden von Störungen der ILS Signale erfolgt normalerweise durch das Anwenden entsprechender Abstandhaltung zwischen Luftfahrzeugen im Endanflug.

4.1.2. ATC-Low Visibility Procedures (LVP) will become effective in relation to weather conditions as specified below. Avoidance of disturbances to the ILS signals are normally achieved by providing appropriate spacing between aircraft on final approach.

INKRAFTTRETEN	Über Funk oder ATIS: " LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION "
ACTIVATION	Via RTF or ATIS: " LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION "
ANWENDUNG	RVR für Aufsetzzone (TDZ) weniger als 600 M und / oder Hauptwolkenuntergrenze / Vertikalsicht weniger als 200 FT
APPLICATION	RVR for Touchdownzone (TDZ) less than 600 M and / or ceiling / vertical visibility less than 200 FT
SCHUTZ DER "OFZ" und der "LOC-SENSITIVE AREA"	Wird durch ATC sichergestellt (AD 1.1, Punkt 3)
PROTECTION OF OFZ and LOC-SENSITIVE AREA	Is ensured by ATC (AD 1.1, item 3)
ANFLUGFREIGABE	ATC erteilt eine Freigabe für einen ILS-Anflug gleichgültig welche Kategorie geflogen wird.
CLEARANCE FOR APPROACH	ATC issues a clearance for ILS approach regardless of category flown.
WETTERINFORMATIONEN	Mit der Anflugfreigabe werden die aktuellen RVR-Werte übermittelt; mit der Landefreigabe werden die aktuellen RVR-Werte nochmals übermittelt.
METEOROLOGICAL INFORMATION	Together with the approach clearance the actual RVR values will be transmitted; together with the landing clearance the actual RVR values will be transmitted additionally.
LANDEFREIGABE	Wird normalerweise übermittelt, bevor ein anfliegenes Luftfahrzeug 2 NM von der Pistenchwelle entfernt ist; in Ausnahmefällen kann die Erteilung bis zu einer Entfernung von 1 NM verzögert werden; Piloten werden entsprechend informiert.
CLEARANCE TO LAND	Transmission normally prior an arriving aircraft reaches 2 NM from threshold, in exceptional cases transmission may be delayed until distance 1 NM in which case pilots will be informed accordingly.
MELDUNGEN VON PILOTEN	"RUNWAY VACATED" durch den Piloten, wenn sein Luftfahrzeug die gelb/grün farbkodierten Rollbahnmittelfeuer verlassen hat ("sensitive area vacated").
REPORTS BY PILOTS	"RUNWAY VACATED" by the pilot as soon as his aircraft has left the yellow/green colourcoded section of the exit taxiway (sensitive area vacated).
AUSSERKRAFTTRETEN	Information über Funk und/oder Entfernen der entsprechenden ATIS Aufsprache.
DEACTIVATION	Information via RTF and/or cancelling of relevant ATIS transmission.

4.2. Start bei geringer Sicht

4.2.1. Ein Start bei geringer Sicht ist dann gegeben, wenn die Pistenstreckweite (RVR) weniger als 550 M beträgt.

4.2. Low visibility take-off

4.2.1. A low visibility take-off is given when the Runway Visual Range (RVR) is less than 550 M.

4.3. Information über Fehlfunktion und Rückstufung des Anflugverfahrens

4.3.1. Während des Anfluges werden unverzüglich nach dem Auftreten folgende Informationen übermittelt, falls notwendig, zusammen mit einem Rückstufen der Anflugkategorie:

4.3. Information regarding malfunction and downgrading of the approach procedure

4.3.1. During approach, immediately after occurrence the following informations will be relayed, if necessary, together with a downgrading of the approach category:

AUSFALL ODER FEHLEN VON/DES	RÜCKSTUFUNG
MESSANLAGE FÜR DIE PISTENSICHT oder Ausfall der Anzeigen/Messstrecken für sowohl Aufsetzzone als auch Mittelteil	CAT I

FAILURE OR LACK OF	DOWNGRADING
RVR ASSESSMENT SYSTEM or failure of display/transmissiometer of both TOUCHDOWN and MIDPOINT	CAT I

AUSFALL ODER FEHLEN VON/DES	RÜCKSTUFUNG
NOTSTROMANLAGE für das Flugplatzbefeuerungssystem	CAT I
LOC außerhalb der CAT II / III Toleranz	CAT I
LOC "Sensitive area" NICHT FREI	CAT I
ILS-KONTROLLMONITORE bei ATC	CAT I
WINDINFORMATION nicht verfügbar	CAT I
FERNFELDMONITORS	CAT II
LOC-RESERVESENDERS	CAT II
Teilen des ANFLUGBEFEUERUNGSSYSTEMS	NO EFFECT
ROLLHALTBEFEUERUNG	NO EFFECT

FAILURE OR LACK OF	DOWNGRADING
SECONDARY POWER SUPPLY for the aerodrome lighting system	CAT I
LOC out of CAT II / III tolerance	CAT I
LOC Sensitive area NOT VACATED	CAT I
ATC-ILS MONITORING DEVICE	CAT I
WIND INFORMATION not available	CAT I
FARFIELD MONITOR	CAT II
LOC-STANDBY TRANSMITTER	CAT II
Elements of the APPROACH LIGHTING SYSTEM	no effect
STOPBAR LIGHTS	no effect

4.3.2. Eine Änderung in der betrieblichen Verwendbarkeit, verursacht durch einen Ausfall, der voraussichtlich länger als eine Stunde dauern wird, wird mittels NOTAM verlautbart. Kürzer andauernde Ausfälle werden von ATC über ATIS und/oder RTF übermittelt.

4.3.2. A change in operational status, if caused by a failure expected to last more than one hour, will be promulgated by NOTAM. Pilots will be notified of shorter term deficiencies by ATC (ATIS and/or RTF).

LOWL AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

1. Festgelegte Punkte - Instrumentenflugverfahren
Koordinaten in Klammern sind nur zur Referenz angeführt.

LOWL AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Designated points - Instrument flight procedures
Coordinates in brackets are for reference only.

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
ADLET	48 34 03.36N 014 17 57.42E	STAR
AKIMA	48 24 47.38N 013 18 37.49E	STAR
ARASA	48 03 00.81N 014 12 08.51E	RNAV transition RWY 08, RNAV transition RWY 26, STAR
DEXIT	48 45 46.00N 013 42 33.00E	STAR
ECKIQ	R-083 LNZ / D-10.0 LNZ (R-083 LNZ / D-6.1 OEL) (48 14 19.13N 014 21 08.14E)	IAP RWY 26
LIDSI	48 13 22.19N 013 53 50.30E	IAP RWY 08, RNAV transition RWY 08, SID RWY 08, SID RWY 26
LIMRA	47 54 39.53N 014 26 52.02E	SID RWY 08, SID RWY 26, STAR
NEMAL	47 55 05.00N 013 29 54.00E	STAR
NUBRA	47 44 35.05N 013 56 16.49E	STAR
PEROL	48 14 34.69N 014 28 49.39E	IAP RWY 26, RNAV transition RWY 26, SID RWY 08, SID RWY 26
PETEN	48 24 58.49N 014 10 26.08E	RNAV transition RWY 08, RNAV transition RWY 26, SID RWY 08, SID RWY 26, STAR
RW08	48 13 57.49N 014 10 14.51E	IAP RWY 08
RW26	48 14 01.84N 014 12 20.32E	IAP RWY 26
SITNI	48 03 15.22N 014 50 04.61E	STAR
WL500	48 25 47.79N 014 35 31.95E	STAR
WL501	47 48 02.79N 013 59 14.34E	STAR

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
WL601	48 17 49.53N 014 09 11.68E	SID RWY 08
WL602	48 17 35.28N 014 02 26.13E	SID RWY 08
WL621	48 17 56.97N 014 12 46.91E	SID RWY 26
WL623	48 14 13.56N 014 19 18.42E	IAP RWY 08
WL624	48 18 10.78N 014 19 30.78E	SID RWY 26
WL801	48 18 21.60N 013 53 25.41E	IAP RWY 08
WL802	48 08 22.76N 013 54 15.10E	IAP RWY 08
WL803	48 13 37.91N 014 01 00.50E	IAP RWY 08
WL806	48 18 04.73N 013 45 56.66E	RNAV transition RWY 08
WL807	48 08 05.94N 013 46 47.78E	RNAV transition RWY 08
WL808	48 13 05.35N 013 46 22.26E	RNAV transition RWY 08
WL811	48 18 59.14N 014 10 54.16E	RNAV transition RWY 08, RNAV transition RWY 26
WL812	48 09 00.20N 014 11 40.72E	RNAV transition RWY 08, RNAV transition RWY 26
WL821	48 19 34.21N 014 28 27.85E	IAP RWY 26
WL822	48 09 35.15N 014 29 10.85E	IAP RWY 26
WL823	48 14 20.68N 014 21 38.93E	IAP RWY 26
WL824	48 13 44.59N 014 04 07.23E	IAP RWY 26
WL826	48 19 48.35N 014 35 57.03E	RNAV transition RWY 26
WL827	48 09 49.25N 014 36 38.59E	RNAV transition RWY 26
WL828	48 14 48.81N 014 36 17.85E	RNAV transition RWY 26

2. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

2. Coordinates of VFR reporting points

BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES	BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES
KILO	K	48 18 57N 014 09 07E	SIERRA	S	48 08 41N 014 08 47E
MIKE (MIL)	XMIK	48 10 38N 014 29 00E	SIERRA2 (MIL)	XSR2	48 10 37N 014 14 58E
OSCAR	O	48 08 16N 014 15 56E			

3. Sonstige Landeflächen

3. Other landing areas

ART TYPE	RICHTUNG GEO TRUE BRG GEO	MAßE DER LANDEFLÄCHE (M) DIMENSIONS OF LANDING AREA (M)	TRAGFÄHIGKEIT UND OBERFLÄCHE DER LANDEFLÄCHE STRENGTH AND SURFACE OF LANDING AREA	ANMERKUNGEN REMARKS
MIL EMERG LDG SITE	NIL	570 x 45	NIL Gras / Grass	NIL

LOWL AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKARTEN

LOWL AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Art der Karte	Seite	Type of chart
	Page	
Flugplatzkarte - ICAO	LOWL AD 2 MAP 1-1	Aerodrome Chart - ICAO
Flugplatzhinderniskarte - ICAO Type A (Betriebliche Begrenzungen) (RWY 08/26)	LOWL AD 2 MAP 4-1	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations) (RWY 08/26)
Flugplatzhinderniskarte - ICAO Type B	LOWL AD 2 MAP 5-1	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type B
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug - ICAO (RWY 08)	LOWL AD 2 MAP 7-1	Precision Approach Terrain Chart - ICAO (RWY 08)
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug - ICAO (RWY 26)	LOWL AD 2 MAP 7-2	Precision Approach Terrain Chart - ICAO (RWY 26)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 08)	LOWL AD 2 MAP 9-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 08)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 26)	LOWL AD 2 MAP 9-2	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 26)
Standard-Instrumentenanflugkarte (STAR) - ICAO	LOWL AD 2 MAP 11-1	Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO
RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 08 und RWY 26)	LOWL AD 2 MAP 11-2	RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 08 and RWY 26)
Karte für Radarmindestflughöhen - ICAO	LOWL AD 2 MAP 12-1	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS CAT II & III or LOC RWY 26)	LOWL AD 2 MAP 13-1-2	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS CAT II & III or LOC RWY 26)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 08)	LOWL AD 2 MAP 13-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 08)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 26)	LOWL AD 2 MAP 13-2-2	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 26)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (VOR RWY 08)	LOWL AD 2 MAP 13-4-1	Instrument Approach Chart - ICAO (VOR RWY 08)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (VOR RWY 26)	LOWL AD 2 MAP 13-4-2	Instrument Approach Chart - ICAO (VOR RWY 26)
Sichtflugkarte LINZ	LOWL AD 2 MAP 14-2	Chart for VFR flights LINZ

LOWL AD 2.25 "VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION"

LOWL AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

RWY 08		
Instrument Flight Procedure	Line of Minima	Approach Speed Category
VOR RWY 08	VOR/DME	CAT A/B/C/D

RWY 26		
Instrument Flight Procedure	Line of Minima	Approach Speed Category
NOT APPLICABLE / NO PENETRATION		

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
LOIX – Bregenz LKH			
47 29 50 N 009 44 43 E <u>1492 FT</u>	An- und Abflugsektoren/Approach- and departure-sectors: 18/36 Maße/dimensions: 15 x 15 M Oberfläche/surface: Aluminium beheizt/aluminium heated Tragfähigkeit/strength: MTOM 6000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	Vorarlberger Krankenhaus-Betriebs- GmbH Feldkirch, Carinagasse 41, 6800 Feldkirch TEL: +43 5574 401-99	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
LOAP – Waidhofen/Ybbs KH			
47 57 10 N 014 47 17 E <u>1279 FT</u>	Anflugrichtungen GEO/APCH directions GEO: 225°, 315° Maße/dimensions: 15 M Kreis/ circle Oberfläche/surface: Asphalt/asphalt Tragfähigkeit/strength: MTOM 6000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	Land Niederösterreich vertreten durch die NÖ Landesgesundheitsagentur vertreten durch das Landeskrankenhaus Waidhofen an der Ybbs, Ybbsitzerstraße 112, 3340 Waidhofen an der Ybbs TEL: +43 7442 9004 Flugplatzhalter / HLP administrator: Land Niederösterreich vertreten durch die NÖ Landesgesundheitsagentur Stattersdorfer Hauptstraße 6/C 3100 St. Pölten TEL: +43 2742 9009 EMAIL: office@noe-lga.at	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Beleuchtung und Befeuerung vorhanden/ Lights and lighting available Aktivierungsfrequenz/ Activation FREQ: 121.980 Nur für Not-, Rettungs- und Ambulanzflüge zugelassen/ Approved for emergency-, rescue- and ambulance flights only
LOGJ – Judenburg LKH			
47 09 54 N 014 39 18 E <u>2448 FT</u>	An- und Abflugsektoren/Approach- and departure-sectors: 30/12, 35/17 Maße/dimensions: 15 M Kreis/ circle Oberfläche/surface: Asphalt/asphalt Tragfähigkeit/strength: MTOM 6000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	Steiermärkische Krankenanstalten GmbH, Landeskrankenhaus Judenburg, Oberweggasse 18, 8750 Judenburg TEL: +43 3572 82560-3700 +43 3572 82560-3701	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
LOLD – ÖAMTC/Suben			
48 24 03 N 013 26 59 E <u>1110 FT</u>	Anflugrichtungen GEO/APCH directions GEO: 088°, 318° Maße/dimensions: 15 x 15 M Oberfläche/surface: Asphalt/asphalt Tragfähigkeit/strength: MTOM 5700 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	Christophorus Flugrettungsverein, Baumgasse 129, 1030 Wien TEL: +43 7711-31511	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Beleuchtung und Befeuerung vorhanden/ Lights and lighting available Aktivierungsfrequenz/ Activation FREQ: 121.875 Aktivierung der Befeuerung: 5x ON; 7x OFF./ Activation of LGT: 5x ON; 7x OFF. Nur für Not-, Rettungs- und Ambulanzflüge zugelassen/ Approved for emergency-, rescue- and ambulance flights only
Während Flugbetrieb Flugplatz Schärding/Suben (LOLS) müssen die Flüge mit der Flugplatzbetriebsleitung Schärding/Suben koordiniert werden. / During flight operations of aerodrome Schärding/Suben (LOLS) flights must be coordinated with the aerodrome operation office of Schärding/Suben. Melden Sie Position und weitere Absichten auf LOLS 122.705 / Report position and intentions on LOLS 122.705			

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
LOJM – Mayrhofen			
47 10 39 N 011 52 01 E <u>2018 FT</u>	An- und Abflugsektoren/Approach- and departure-sectors: 03/21 Maße/dimensions: 18 x 15 M Oberfläche/surface: Asphalt/asphalt Tragfähigkeit/strength: MTOM 6000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag For VFR-flights day	Heli Mount GmbH, Urreiting 84, 5600 St. Johann/Pongau TEL: +43 6462 4200 Flugplatzbetriebsleitung/AD OPS office TEL: +43 664 8044080, +43 664 8044067	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
Flüge im Platzrundenbereich/Flugplatzrettungsbereich erfordern die Zustimmung des Platzhalters. An/Abflüge sind rechtzeitig bei der Flugplatzbetriebsleitung anzumelden./Flights in the traffic circuit/aerodrome SAR area require approval from the aerodrome operator. Landings/Take-Offs are to be announced in due time at the AD OPS office.			
LOAX – St. Pölten KH			
48 12 52 N 015 37 32 E <u>973 FT</u>	Anflugrichtungen GEO/APCH directions GEO: 098°, 278° Maße/dimensions: 16.5 M Kreis/circle Oberfläche/surface: Aluminium/aluminium Tragfähigkeit/strength: MTOM 6000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	Land Niederösterreich vertreten durch die NÖ Landesgesundheitsagentur vertreten durch das Universitätsklinikum St. Pölten, Dunantplatz 1 3100 St. Pölten TEL: +43 2742 9004-25025 EMAIL: office@stpoelten.lknoe.at WWW: https://stpoelten.lknoe.at Flugplatzhalter / HLP administrator: Land Niederösterreich vertreten durch die NÖ Landesgesundheitsagentur Stattersdorfer Hauptstraße 6/C 3100 St. Pölten TEL: +43 2742 9009 EMAIL: office@noe-lga.at	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Beleuchtung und Befeuerung vorhanden/ Lights and lighting available Aktivierungsfrequenz/ Activation FREQ: 121.880 MHZ

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
LOSN – Christian Doppler Klinik KH			
47 48 52N 013 00 52E <u>1395 FT</u>	Anflugrichtungen GEO/APCH directions GEO: 193°, 344° Maße/dimensions: Kreis mit Durch- messer/circle with diameter 15 M Oberfläche/surface: Asphalt/asphalt Tragfähigkeit/strength: MTOM 11000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	Christian Doppler Klinik Ignaz-Harrer-Straße 79 5020 Salzburg Flugplatzhalter / HLP administrator: Salzburger Landeskliniken Betriebsgesellschaft m.b.H. Müllner Hauptstraße 48 5020 Salzburg TEL: +43 5 7255 30411 EMAIL: heliport_CDK@salk.at WWW: https://salk.at	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.
<p>Flugplatz genehmigt für einen Betrieb mit Videoüberwachung gemäß § 8 der Zivlflugplatz-Betriebsordnung 2024 - ZFBO 2024. / Aerodrome approved for operation with video surveillance according to § 8 of the 'Zivlflugplatz-Betriebsordnung 2024 - ZFBO 2024' (Civil Aerodrome Operation Ordinance).</p> <p>Der Hubschrauberlandeplatz Christian Doppler Klinik KH ist umgeben von folgendem ATS Luftraum / The heliport Christian Doppler Klinik KH is embedded within following ATS airspace: Bezeichnung/Designation: CTR LOWS - Vertikale Begrenzungen/Vertical limits: 7000 FT AMSL / GND - Luftraumklassifizierung/Airspace classification: D.</p> <p>Der Hubschrauberlandeplatz LOSN ist unkontrolliert und SALZBURG TOWER stellt ausschließlich Flugverkehrsdienst für Luftfahrzeuge, welche von und nach LOSN fliegen und sich im Luftraum D befinden zur Verfügung - Kein Flugverkehrskontrolldienst (Zum Beispiel Start- oder Landefreigaben) wird am Hubschrauberlandeplatz LOSN durch SALZBURG TOWER ausgeübt, da der Hubschrauberlandeplatz unkontrolliert ist./ The heliport LOSN is uncontrolled and SALZBURG TOWER only provides ATS services for aircraft operating from and to LOSN within airspace class D - No ATC service (for example take-off clearance, landing clearance) for LOSN is provided by SALZBURG TOWER since the heliport is uncontrolled.</p>			
LOBE – ÖAMTC/Frauenkirchen			
47 51 26N 016 56 20E 403 FT	Anflugrichtungen GEO/APCH directions GEO: 180°, 360° Maße/dimensions: Kreis mit Durch- messer/circle with diameter 16 M Oberfläche/surface: Asphalt/asphalt Tragfähigkeit/strength: MTOM 6000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	7132 Frauenkirchen Flugplatzhalter / HLP administrator: Christophorus Flugrettungsverein Baumgasse 129 1030 Wien	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Beleuchtung und Befeuerung vorhanden/ Lights and lighting available

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