

REPUBLIK ÖSTERREICH

AUSTRO CONTROL GmbH
LUFTFAHRTINFORMATIONSDIENST
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA



AUSTRO CONTROL GmbH
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

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

REPUBLIC OF AUSTRIA

AIP AMDT 296
AIRAC 3 APR 2025

INKRAFTTRETUNGSDATUM/EFFECTIVE DATE: 15 MAY 2025

Inhalt:	Contents:
- Österreichische Luftverkehrsregeln - Novelle	- Austrian Rules of the Air - Amendment
- SOLLENAU DME (SNU) CH55Y	- SOLLENAU DME (SNU) CH55Y
- ACC Wien: 4 neue Frequenzen	- ACC Wien: 4 new frequencies
- Lotse-Pilot-Datenlinkverbindung (CPDLC)	- Controller-Pilot Data Link Communication (CPDLC)
- Flughafen GRAZ : Flugplatzkarte - ICAO	- GRAZ airport: Aerodrome Chart - ICAO
- Flughafen INNSBRUCK : Flugplatzkarte - ICAO	- INNSBRUCK airport: Aerodrome Chart - ICAO
- Flughafen KLAGENFURT : Flugplatzkarte - ICAO	- KLAGENFURT airport: Aerodrome Chart - ICAO
- Flughafen LINZ : Flugplatzkarte - ICAO	- LINZ airport: Aerodrome Chart - ICAO
- Flughafen SALZBURG : - Flugplatzkarte - ICAO, - Instrument Approach Charts - ICAO RNP VISUAL V RWY 33 und RNP Y RWY 33 (AR).	- SALZBURG airport: - Aerodrome Chart - ICAO, - Instrument Approach Charts - ICAO RNP VISUAL V RWY 33 and RNP Y RWY 33 (AR).
- Flughafen WIEN-SCHWECHAT : - Flugplatzkarte - ICAO, - Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO RWY 11, - RNAV Arrival Chart - Transition to RWY 29, - Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 29.	- WIEN-SCHWECHAT airport: - Aerodrome Chart - ICAO, - Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO RWY 11, - RNAV Arrival Chart - Transition to RWY 29, - Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 29.
- Flugplatz ALTLICHTENWARTH (LOAR) : Neue Sichtflugkarte	- ALTLICHTENWARTH (LOAR) aerodrome: New Chart for VFR flights

1. Beiliegende Blätter sind mit Inkrafttretungsdatum **einzu**fügen bzw. **auszu**tauschen:

1. From the effective date onwards the attached replacement pages are to be **incorporated**:

Band 1 / Volume 1

GEN 3.2-9/*GEN 3.2-10*, GEN 3.2-11/*GEN 3.2-12*, GEN 3.2-13/*GEN 3.2-14*, GEN 3.2-15,
GEN 3.3-1/*GEN 3.3-2*, GEN 3.3-3/*GEN 3.3-4*, GEN 3.3-5/*GEN 3.3-6*, GEN 3.3-7/*GEN 3.3-8*,
GEN 3.3-9/*GEN 3.3-10*,
GEN 3.4-3/*GEN 3.4-4*, GEN 3.4-5/*GEN 3.4-6*, GEN 3.4-7/*GEN 3.4-8*, GEN 3.4-9/*GEN 3.4-10*,
GEN 3.4-11,
ENR 1.1-1/*ENR 1.1-2*, *ENR 1.1-3*/*ENR 1.1-4*, ENR 1.1-25/*ENR 1.1-26*, *ENR 1.1-31*/*ENR 1.1-32*,
ENR 1.1-33/*ENR 1.1-34*, ENR 1.1-35/*ENR 1.1-36*, ENR 1.1-37/*ENR 1.1-38*,
ENR 1.2-3/*ENR 1.2-4*,
ENR 1.4-1/*ENR 1.4-2*,
ENR 1.10-3/*ENR 1.10-4*, *ENR 1.10-5*/*ENR 1.10-6*, ENR 1.10-7/*ENR 1.10-8*, ENR 1.10-9/*ENR 1.10-10*,
ENR 1.10-11/*ENR 1.10-12*, ENR 1.10-13/*ENR 1.10-14*, ENR 1.10-15/*ENR 1.10-16*,
ENR 2.1-15/*ENR 2.1-16*,
ENR 4.1-3/*ENR 4.1-4*,
ENR 5.1-15/*ENR 5.1-16*,
ENR 5.3-1/*ENR 5.3-2*, ENR 5.3-3,

Band 2 / Volume 2

AD 0.1-11/*AD 0.1-12*,
LOWG AD 2 MAP 1-1,
LOWI AD 2 MAP 1-1,
LOWK AD 2 MAP 1-1,
LOWL AD 2-5/*LOWL AD 2-6*, LOWL AD 2-7/*LOWL AD 2-8*, LOWL AD 2-9/*LOWL AD 2-10*,
LOWL AD 2-11/*LOWL AD 2-12*, LOWL AD 2-13/*LOWL AD 2-14*, LOWL AD 2-15/*LOWL AD 2-16*,
LOWL AD 2-17/*LOWL AD 2-18*, LOWL AD 2-19/*LOWL AD 2-20*, LOWL AD 2-21/*LOWL AD 2-22*,
LOWL AD 2-23/*LOWL AD 2-24*, LOWL AD 2-25/*LOWL AD 2-26*,
LOWL AD 2 MAP 1-1,
LOWS AD 2-37/*LOWS AD 2-38*, LOWS AD 2-45, LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1, LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1A,
LOWS AD 2 MAP 1-1, LOWS AD 2 MAP 13-2-2-2, LOWS AD 2 MAP 13-2-2A,
LOWW AD 2-33/*LOWW AD 2-34*, LOWW AD 2-49/*LOWW AD 2-50*, LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1,
LOWW AD 2 MAP 1-1, LOWW AD 2 MAP 9-1-1, LOWW AD 2 MAP 13-2-2A/*LOWW AD 2 MAP 13-2-2B*,
LOWW AD 2 MAP 13-2-2,
LOAR AD 2-1/*LOAR AD 2-2*,
LOAR AD 2 MAP 14-2,
LOXN 2-7/*LOXN 2-8*.

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

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

5. LISTE DER VERFÜGBAREN LUFTFAHRTKARTEN

5. LIST OF AERONAUTICAL CHARTS AVAILABLE

TITEL DER SERIE / TITLE OF SERIES				
Maßstab / Scale	Name und/oder Seitenbezeichnung / Chart name and/or number		Preis (€) / Price (€)	Datum / Date
LUFTFAHRTKARTE - ICAO 1:500 000 / AERONAUTICAL CHART - ICAO 1:500 000				
1:500 000	Österreich/Austria (2252-A)		siehe AIC, Serie A / see AIC, series A	20 MAR 2025
STRECKENKARTE - ICAO / ENROUTE CHART - ICAO				
1:1 000 000	Streckenkarte - ICAO / Enroute Chart - ICAO	ENR 6.1	-	26 DEC 2024
ÜBERSICHTSKARTE / INDEX CHART				
1:1 000 000	Air Traffic Services Airspace - Index Chart	ENR 6.2	-	28 NOV 2024
-	Prohibited, Restricted and Danger Areas - Index Chart	ENR 6.3-1	-	25 JAN 2024
-	Temporary Reserved Airspaces - Index Chart	ENR 6.3-2	-	20 MAR 2025
-	Military Training Areas - Index Chart	ENR 6.4	-	28 NOV 2024
-	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO	ENR 6.5	-	16 MAY 2024
1:1 000 000	ATC Sectors - Index Chart	ENR 6.6	-	20 FEB 2025
-	Altimeter Setting Areas - Index Chart	ENR 6.7	-	3 OCT 2024
1:1 000 000	Free Route Airspace (FRA) - Index Chart Slovenian Austrian Part of SECSI FRA including Lowest Available Level (LAL)	ENR 6.8	-	20 FEB 2025
1:2 000 000	Free Route Airspace (FRA) - Index Chart South East Common Sky Initiative (SECSI) FRA	ENR 6.9	-	20 FEB 2025
-	FIC Sectors - Index Chart	ENR 6.10	-	23 MAR 2023
-	IFR Enroute Minima - Index Chart	ENR 6.11	-	16 MAY 2024
FLUGPLATZKARTE - ICAO / AERODROME CHART - ICAO				
1:10 000	Graz	LOWG AD 2 MAP 1-1	-	15 MAY 2025
1:10 000	Innsbruck	LOWI AD 2 MAP 1-1	-	15 MAY 2025
1:5 000	Klagenfurt	LOWK AD 2 MAP 1-1	-	15 MAY 2025
1:10 000	Linz	LOWL AD 2 MAP 1-1	-	15 MAY 2025
1:20 000	Salzburg	LOWS AD 2 MAP 1-1	-	15 MAY 2025
1:20 000	Wien-Schwechat	LOWW AD 2 MAP 1-1	-	15 MAY 2025
1:10 000	Vöslau	LOAV AD 2 MAP 1-1	-	28 DEC 2023
1:10 000	Wels	LOLW AD 2 MAP 1-1	-	28 DEC 2023
1:10 000	Wr. Neustadt/Ost	LOAN AD 2 MAP 1-1	-	28 DEC 2023
1:5 000	Zell am See	LOWZ AD 2 MAP 1-1	-	5 SEP 2024
1:2 500	Tulln	LOXT AD 2 MAP 1-1	-	3 OCT 2024
1:10 000	Zeltweg	LOXZ AD 2 MAP 1-1	-	8 AUG 2024
FLUGPLATZKARTE / AERODROME CHART				
1:5 000	Altlichtenwarth	LOAR AD 2 MAP 1-1	-	12 JUL 2024
1:5 000	Dobersberg	LOAB AD 2 MAP 1-1	-	27 DEC 2024
1:5 000	Hohenems-Dornbirn	LOIH AD 2 MAP 1-1	-	8 AUG 2024

TITEL DER SERIE / TITLE OF SERIES				
Maßstab / Scale	Name und/oder Seitenbezeichnung / Chart name and/or number	Preis (€) / Price (€)	Datum / Date	
FLUGPLATZKARTE / AERODROME CHART				
1:5 000	Niederöblarn	LOGO AD 2 MAP 1-1	-	3 OCT 2024
1:5 000	Ottenschlag	LOAA AD 2 MAP 1-1	-	29 NOV 2024
1:5 000	Pinkafeld	LOGP AD 2 MAP 1-1	-	9 AUG 2024
1:5 000	Punitz-Güssing	LOGG AD 2 MAP 1-1	-	18 APR 2024
1:5 000	St. Johann/Tirol	LOIJ AD 2 MAP 1-1	-	28 DEC 2023
1:5 000	Völtendorf	LOAD AD 2 MAP 1-1	-	3 OCT 2024
HUBSCHRAUBERFLUGPLATZKARTE / HELIPORT CHART				
1:2 000	Flugeinsatzstelle Wr. Neustadt	LOAT AD 3 MAP 1-1	-	21 MAR 2024
LUFTFAHRZEUGABSTELL-/ANDOCKKARTE - ICAO / AIRCRAFT PARKING / DOCKING CHART - ICAO				
1:4 000	Salzburg - Aircraft parking chart	LOWS AD 2 MAP 2-1	-	5 SEP 2024
1:5 000	Wien-Schwechat - Aircraft parking/docking chart	LOWW AD 2 MAP 2-1	-	28 NOV 2024
FLUGPLATZBODENBEWEGUNGSKARTE / AERODROME GROUND MOVEMENT CHART				
1:20 000	Wien-Schwechat - Aerodrome ground movement chart-Taxi restrictions	LOWW AD 2 MAP 3-2	-	28 NOV 2024
1:12 000	Salzburg - Aerodrome ground movement chart-Taxi restrictions	LOWS AD 2 MAP 3-2	-	5 SEP 2024
FLUGPLATZHINDERNISKARTE - ICAO TYP A (BETRIEBLICHE BEGRENZUNGEN) / AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)				
1:20 000	Graz - RWY 16C/34C	LOWG AD 2 MAP 4-1	-	25 MAR 2021
1:20 000	Innsbruck - RWY 08/26	LOWI AD 2 MAP 4-1	-	12 AUG 2021
1:20 000	Klagenfurt - RWY 10L/28R	LOWK AD 2 MAP 4-1	-	12 AUG 2021
1:20 000	Linz - RWY 08/26	LOWL AD 2 MAP 4-1	-	17 JUN 2021
1:20 000	Salzburg - RWY 15/33	LOWS AD 2 MAP 4-1	-	20 MAY 2021
1:20 000	Wien-Schwechat - RWY 11/29	LOWW AD 2 MAP 4-1	-	22 APR 2021
1:20 000	Wien-Schwechat - RWY 16/34	LOWW AD 2 MAP 4-2	-	22 APR 2021
1:20 000	Tulln - RWY 08/26	LOXT AD 2 MAP 4-1	-	6 NOV 2020
1:20 000	Zeltweg - RWY 08R	LOXZ AD 2 MAP 4-1	-	3 DEC 2020
1:20 000	Zeltweg - RWY 26L	LOXZ AD 2 MAP 4-2	-	3 DEC 2020
FLUGPLATZHINDERNISKARTE - ICAO TYP B / AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE B				
1:25 000	Graz	LOWG AD 2 MAP 5-1	-	25 MAR 2021
1:25 000	Klagenfurt	LOWK AD 2 MAP 5-1	-	12 AUG 2021
1:25 000	Linz	LOWL AD 2 MAP 5-1	-	17 JUN 2021
1:25 000	Salzburg	LOWS AD 2 MAP 5-1	-	20 MAY 2021
1:25 000	Wien-Schwechat	LOWW AD 2 MAP 5-1	-	22 APR 2021
1:20 000	Zeltweg	LOXZ AD 2 MAP 5-1	-	3 DEC 2020
BODENPROFILKARTE FÜR PRÄZISIONSANFLUG - ICAO / PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO				
1:2 500	Graz - RWY 34C	LOWG AD 2 MAP 7-2	-	25 MAR 2021
1:2 500	Klagenfurt - RWY 28R	LOWK AD 2 MAP 7-2	-	12 AUG 2021

TITEL DER SERIE / TITLE OF SERIES				
Maßstab / Scale	Name und/oder Seitenbezeichnung / Chart name and/or number		Preis (€) / Price (€)	Datum / Date
BODENPROFILKARTE FÜR PRÄZISIONSANFLUG - ICAO / PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO				
1:2 500	Linz - RWY 08	LOWL AD 2 MAP 7-1	-	17 JUN 2021
1:2 500	Linz - RWY 26	LOWL AD 2 MAP 7-2	-	17 JUN 2021
1:5 000	Salzburg - RWY 15	LOWS AD 2 MAP 7-1	-	20 MAY 2021
1:2 500	Wien-Schwechat - RWY 29	LOWW AD 2 MAP 7-2	-	22 APR 2021
1:2 500	Wien-Schwechat - RWY 16	LOWW AD 2 MAP 7-3	-	22 APR 2021
STANDARD-INSTRUMENTENABFLUGKARTE (SID) - ICAO / STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO				
1:500 000	Graz - SID RWY 16C	LOWG AD 2 MAP 9-1	-	07 SEP 2023
1:500 000	Graz - SID RWY 34C	LOWG AD 2 MAP 9-2	-	07 SEP 2023
1:500 000	Innsbruck - SID RWY 08	LOWI AD 2 MAP 9-1	-	31 OCT 2024
1:500 000	Innsbruck - SID RWY 26	LOWI AD 2 MAP 9-2-1	-	8 AUG 2024
1:500 000	Innsbruck - SID RNAV (RNP) RWY 26	LOWI AD 2 MAP 9-2-2	-	8 AUG 2024
1:500 000	Klagenfurt - SID RWY 10L	LOWK AD 2 MAP 9-1	-	31 OCT 2024
1:500 000	Klagenfurt - SID RWY 28R	LOWK AD 2 MAP 9-2	-	31 OCT 2024
1:250 000	Linz - SID RWY 08	LOWL AD 2 MAP 9-1	-	30 NOV 2023
1:250 000	Linz - SID RWY 26	LOWL AD 2 MAP 9-2	-	30 NOV 2023
1:500 000	Salzburg - SID RWY 15	LOWS AD 2 MAP 9-1	-	20 APR 2023
1:500 000	Salzburg - SID RWY 33	LOWS AD 2 MAP 9-2	-	13 JUN 2024
1:500 000	Wien-Schwechat - SID RWY 11	LOWW AD 2 MAP 9-1-1	-	15 MAY 2025
1:500 000	Wien-Schwechat - Noise abatement SID RWY 11	LOWW AD 2 MAP 9-1-2	-	20 FEB 2025
1:500 000	Wien-Schwechat - SID RWY 29	LOWW AD 2 MAP 9-2-1	-	20 FEB 2025
1:500 000	Wien-Schwechat - Noise abatement SID RWY 29	LOWW AD 2 MAP 9-2-2	-	20 FEB 2025
1:500 000	Wien-Schwechat - SID RWY 16	LOWW AD 2 MAP 9-3	-	20 FEB 2025
1:500 000	Wien-Schwechat - SID RWY 34	LOWW AD 2 MAP 9-4-1	-	20 FEB 2025
1:500 000	Wien-Schwechat - Noise abatement SID RWY 34	LOWW AD 2 MAP 9-4-2	-	20 FEB 2025
1:250 000	St. Johann/Tirol - SID	LOIJ AD 2 MAP 9-1	-	8 AUG 2024
1:250 000	Vöslau - SID	LOAV AD 2 MAP 9-1	-	28 DEC 2023
1:250 000	Vöslau - SID Copter departure 061 CAT H	LOAV AD 2 MAP 9-2	-	28 DEC 2023
1:250 000	Wr. Neustadt/Ost - SID	LOAN AD 2 MAP 9-1	-	28 DEC 2023
1:250 000	Zell am See - SID	LOWZ AD 2 MAP 9-1	-	5 SEP 2024
1:500 000	Zeltweg - SID RWY 08R	LOXZ AD 2 MAP 9-1	-	3 OCT 2024
1:500 000	Zeltweg - SID RWY 26L	LOXZ AD 2 MAP 9-2	-	3 OCT 2024
1:250 000	Graz LKH - SID Copter departure 148 CAT H	LOGH AD 3 MAP 9-1	-	28 NOV 2024
1:250 000	ÖAMTC/Oberwart - SID Copter departure 353 CAT H	LODO AD 3 MAP 9-1	-	28 NOV 2024
STANDARD-INSTRUMENTENABFLUGKARTE (SID) / STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID)				
1:250 000	Wien-Schwechat - SID to vectors RWY 11, 16, 29, 34	LOWW AD 2 MAP 9-5	-	20 FEB 2025
STANDARD-INSTRUMENTENANFLUGKARTE (STAR) - ICAO / STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO				
1:500 000	Graz - STAR	LOWG AD 2 MAP 11-1	-	5 SEP 2024
1:1 000 000	Innsbruck - STAR	LOWI AD 2 MAP 11-1	-	8 AUG 2024

TITEL DER SERIE / TITLE OF SERIES				
Maßstab / Scale	Name und/oder Seitenbezeichnung / Chart name and/or number	Preis (€) / Price (€)	Datum / Date	
STANDARD-INSTRUMENTENANFLUGKARTE (STAR) - ICAO / STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO				
1:500 000	Klagenfurt - STAR	LOWK AD 2 MAP 11-1	-	28 DEC 2023
1:500 000	Linz - STAR	LOWL AD 2 MAP 11-1	-	3 OCT 2024
1:500 000	Salzburg - STAR	LOWS AD 2 MAP 11-1	-	20 APR 2023
1:1 000 000	Wien-Schwechat - STAR	LOWW AD 2 MAP 11-1	-	25 JAN 2024
RNAV-INSTRUMENTENANFLUGKARTE (TRANSITION) / RNAV ARRIVAL CHART (TRANSITION)				
1:500 000	Graz - RNAV arrival chart transition to RWY 16C and RWY 34C	LOWG AD 2 MAP 11-2	-	5 SEP 2024
1:250 000	Klagenfurt - RNAV arrival chart transition to IAP RWY 10L and RWY 28R	LOWK AD 2 MAP 11-2	-	5 OCT 2023
1:250 000	Linz - RNAV arrival chart transition to RWY 08 and RWY 26	LOWL AD 2 MAP 11-2	-	3 OCT 2023
1:500 000	Wien-Schwechat - RNAV arrival chart transition to RWY 11	LOWW AD 2 MAP 11-2-1	-	5 SEP 2024
1:500 000	Wien-Schwechat - RNAV arrival chart transition to RWY 29	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1	-	15 MAY 2025
1:500 000	Wien-Schwechat - RNAV arrival chart RNP transition to RWY 29	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-2	-	5 SEP 2024
1:500 000	Wien-Schwechat - RNAV arrival chart transition to RWY 16	LOWW AD 2 MAP 11-2-3	-	5 SEP 2024
1:500 000	Wien-Schwechat - RNAV arrival chart transition to RWY 34	LOWW AD 2 MAP 11-2-4	-	5 SEP 2024
INSTRUMENTENANFLUGKARTE - ICAO / INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO				
1:250 000	Graz - ILS CAT II & III or LOC RWY 34C	LOWG AD 2 MAP 13-1-2	-	5 SEP 2024
1:250 000	Graz - RNP RWY 16C	LOWG AD 2 MAP 13-2-1	-	5 SEP 2024
1:250 000	Graz - RNP RWY 34C	LOWG AD 2 MAP 13-2-2	-	5 SEP 2024
1:250 000	Graz - VOR RWY 16C	LOWG AD 2 MAP 13-4-1	-	5 SEP 2024
1:250 000	Graz - VOR RWY 34C	LOWG AD 2 MAP 13-4-2	-	5 SEP 2024
1:500 000	Innsbruck - LOC/DME procedure EAST (3.77° GP available)	LOWI AD 2 MAP 13-1-2-1	-	23 JAN 2025
1:500 000	Innsbruck - Special LOC/DME procedure EAST (3.77° GP available) n	LOWI AD 2 MAP 13-1-2-2	-	23 JAN 2025
1:500 000	Innsbruck - LOC R RWY 26	LOWI AD 2 MAP 13-1-2-3	-	23 JAN 2025
1:500 000	Innsbruck - RNP VISUAL V RWY 08	LOWI AD 2 MAP 13-2-1	-	17 APR 2025
1:250 000	Innsbruck - RNP E RWY 26	LOWI AD 2 MAP 13-2-2	-	8 AUG 2024
1:500 000	Innsbruck - RNP Z RWY 08 (AR)	LOWI AD 2 MAP 13-3-1	-	17 APR 2025
1:500 000	Innsbruck - RNP Z RWY 26 (AR)	LOWI AD 2 MAP 13-3-2	-	17 APR 2025
1:250 000	Klagenfurt - ILS CAT II & III or LOC RWY 28R	LOWK AD 2 MAP 13-1-2	-	31 OCT 2024
1:500 000	Klagenfurt - RNP RWY 10L	LOWK AD 2 MAP 13-2-1	-	31 OCT 2024
1:500 000	Klagenfurt - RNP RWY 28R	LOWK AD 2 MAP 13-2-2	-	31 OCT 2024
1:250 000	Klagenfurt - NDB RWY 28R	LOWK AD 2 MAP 13-5-2	-	31 OCT 2024
1:250 000	Linz - ILS or LOC RWY 08	LOWL AD 2 MAP 13-1-1	-	8 AUG 2024
1:250 000	Linz - ILS CAT II & III or LOC RWY 26	LOWL AD 2 MAP 13-1-2	-	8 AUG 2024
1:250 000	Linz - RNP RWY 08	LOWL AD 2 MAP 13-2-1	-	8 AUG 2024
1:250 000	Linz - RNP RWY 26	LOWL AD 2 MAP 13-2-2	-	8 AUG 2024
1:250 000	Linz - VOR RWY 08	LOWL AD 2 MAP 13-4-1	-	8 AUG 2024

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

TITEL DER SERIE / TITLE OF SERIES				
Maßstab / Scale	Name und/oder Seitenbezeichnung / Chart name and/or number	Preis (€) / Price (€)	Datum / Date	
KARTE FÜR RADARMINDESTFLUGHÖHEN - ICAO / ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO				
1:500 000	Innsbruck	LOWI AD 2 MAP 12-1	-	8 AUG 2024
1:500 000	Klagenfurt	LOWK AD 2 MAP 12-1	-	07 SEP 2023
1:500 000	Linz	LOWL AD 2 MAP 12-1	-	8 AUG 2024
1:500 000	Salzburg	LOWS AD 2 MAP 12-1	-	8 AUG 2024
1:500 000	Wien-Schwechat	LOWW AD 2 MAP 12-1	-	20 MAR 2025
1:500 000	Tulln	LOXT AD 2 MAP 12-1	-	20 MAR 2025
1:500 000	Zeltweg	LOXZ AD 2 MAP 12-1	-	25 JAN 2024
SICHTFLUGKARTE / CHART FOR VFR FLIGHTS				
1:250 000	Graz	LOWG AD 2 MAP 14-2	-	27 DEC 2024
1:250 000	Innsbruck	LOWI AD 2 MAP 14-2	-	5 SEP 2024
1:250 000	Klagenfurt	LOWK AD 2 MAP 14-2	-	21 MAR 2024
1:250 000	Linz	LOWL AD 2 MAP 14-2	-	8 AUG 2024
1:250 000	Salzburg	LOWS AD 2 MAP 14-2	-	20 MAR 2025
1:250 000	Wien-Schwechat/Tulln	LOWW AD 2 MAP 14-2	-	20 MAR 2025
1:50 000	Altlichtenwarth	LOAR AD 2 MAP 14-2	-	15 MAY 2025
1:50 000	Hohenems-Dornbirn	LOIH AD 2 MAP 14-2	-	28 NOV 2024
1:50 000	St. Johann/Tirol	LOIJ AD 2 MAP 14-2	-	5 SEP 2024
1:50 000	Vöslau	LOAV AD 2 MAP 14-2	-	28 DEC 2023
1:50 000	Wels	LOLW AD 2 MAP 14-2	-	28 DEC 2023
1:50 000	Wr. Neustadt/Ost	LOAN AD 2 MAP 14-2	-	20 MAR 2025
1:50 000	Wr. Neustadt/West	LOXN AD 2 MAP 14-2	-	23 JAN 2025
1:50 000	Zell am See	LOWZ AD 2 MAP 14-2	-	5 SEP 2024
1:250 000	Zeltweg/Aigen	LOXZ AD 2 MAP 14-2	-	16 MAY 2024
1:50 000	Flugeinsatzstelle Wr. Neustadt	LOAT AD 3 MAP 14-2	-	23 JAN 2025

6. INDEX ZUR WAC (WELTLUFTFAHRTKARTE)

6.1. in Österreich nicht vorhanden

6. INDEX TO THE WAC (WORLD AERONAUTICAL CHART)

6.1. in Austria not available

7. TOPOGRAPHISCHE KARTEN

7.1. Topographische Karten stehen zur Verfügung von:

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

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

oder

7.3. Kontakt:
Freytag-Berndt u. Artaria KG
Reisebuchhandlung Wien
Wallnerstraße 3
1010 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 1 533 8685
WEB: www.freytagberndt.com

8. BERICHTIGUNGEN ZU KARTEN DIE NICHT IN DER AIP ENTHALTEN SIND

8.1. Die Luftfahrtkarte - ICAO 1:500 000 ist nicht in der AIP ver-lautbart. Sie wird nur durch Neuausgabe korrigiert.
Soweit Luftfahrtangaben betroffen sind, sind daher das Luftfahrt-handbuch und NOTAM zu beachten.

7. TOPOGRAPHICAL CHARTS

7.1. Topographical charts are available from:

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

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

or

7.3. Contact:
Freytag-Berndt u. Artaria KG
Reisebuchhandlung Wien
Wallnerstraße 3
1010 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 1 533 8685
WEB: www.freytagberndt.com

8. CORRECTIONS TO CHARTS NOT CONTAINED IN THE AIP

8.1. The Aeronautical Chart - ICAO 1:500 000 is not contained in the AIP and will be amended by a new edition only.
As far as aeronautical information is concerned the AIP and NOTAM have to be consulted.

GEN 3.3 FLUGVERKEHRSDIENSTE

1. VERANTWORTLICHKEIT

1.1. Für Flugverkehrsdienste ist Austro Control GmbH zuständig.

1.2. Kontakt:
Austro Control GmbH
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 (0)5 1703 * (* Durchwahlmöglichkeit)
FAX: +43 (0)5 1703 / 2006
AFTN: LOWWYEYX

1.3. Flugverkehrsdienste werden grundsätzlich entsprechend den internationalen Normen der Anhänge 2 und 11 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt sowie den ICAO-Doc 4444, 7030, 8168 und den SERA ausgeübt, soweit im folgenden nichts anderes festgelegt wird.

2. ZUSTÄNDIGKEITSBEREICH

2.1. Die Flugsicherung, welche der Austro Control GmbH obliegt, erstreckt sich auf das gesamte Gebiet der Republik Österreich und den Luftraum über diesem mit Ausnahme der durch Verordnung festgelegten militärisch reservierten Bereiche (militärische Nahkontrollbezirke, militärische Kontrollzonen, militärische Flugplatzverkehrszonen und militärische Trainingsgebiete), welche nur während ihrer zeitweiligen militärischen Nutzung existieren und innerhalb welcher die Ausübung der Flugverkehrsdienste (Flugverkehrskontrolldienst, Fluginformationsdienst und Flugalarmdienst) durch die zuständigen Militärflugleitungen erfolgt. Weiterführende Informationen betreffend die militärisch reservierten Bereiche siehe ENR 1.1.

2.2. Die Flughäfen Wien-Schwechat, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg sind kontrollierte Flugplätze, für welche Flugverkehrsdienste durch die zuständige Flugverkehrsdienststelle erbracht werden.

Anmerkung: Unbeschadet SERA.6001 lit. a Z 4 gelten Flughäfen außerhalb der Betriebszeiten als unkontrollierte Flugplätze, für die kein Flugplatzkontrolldienst zu erbringen ist.

3. ARTEN DER DIENSTE

3.1. SERA.7001 Allgemeines — Aufgaben der Flugverkehrsdienste

3.1.1. Vermeidung von Zusammenstößen zwischen Luftfahrzeugen;

GEN 3.3 AIR TRAFFIC SERVICES

1. RESPONSIBLE SERVICE

1.1. Responsible for the provision of air traffic services is Austro Control GmbH.

1.2. Contact:
Austro Control GmbH
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 (0)5 1703 * (* direct dialing possible)
FAX: +43 (0)5 1703 / 2006
AFTN: LOWWYEYX

1.3. Air traffic services are provided in accordance to the Standards of the Annexes 2 and 11 to the Convention on International Civil Aviation and Doc 4444, 7030, 8168 and the SERA if not otherwise stated in the following.

2. AREA OF RESPONSIBILITY

2.1. Austro Control GmbH is responsible for the provision of air navigation services within the entire territory of the Republic of Austria and the airspace above except military reserved areas (military terminal control areas, military control zones, military aerodrome traffic zones and military training areas), which are defined by ordinance and exist only during their temporary military usage and within which air traffic services (air traffic control service, flight information service and alerting service) are provided by the responsible military flight operation offices.

For further information concerning military reserved areas see ENR 1.1.

2.2. The airports Wien-Schwechat, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz and Salzburg are controlled aerodromes for which air traffic services are provided by the relevant air traffic services unit.

Remark: Notwithstanding SERA.6001(a)(4), airports outside operating hours are considered as uncontrolled aerodromes for which no aerodrome control service is to be provided.

3. TYPES OF SERVICES

3.1. SERA.7001. General — Objectives of the air traffic services

3.1.1. prevent collisions between aircraft;

3.1.2. Vermeidung von Zusammenstößen zwischen Luftfahrzeugen auf dem Rollfeld und dortigen Hindernissen;

3.1.2. prevent collisions between aircraft on the manoeuvring area and obstructions on that area;

3.1.3. Organisation und Aufrechterhaltung eines geordneten Verkehrsflusses;

3.1.3. expedite and maintain an orderly flow of air traffic;

3.1.4. Erteilung von Hinweisen und Informationen, die für die sichere und effiziente Durchführung von Flügen zweckdienlich sind;

3.1.4. provide advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights;

3.1.5. Benachrichtigung der zuständigen Stellen über Luftfahrzeuge, die Such- und Rettungsdienste benötigen, und, wenn nötig, Unterstützung dieser Stellen.

3.1.5. notify appropriate organisations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organisations as required.

3.2. Die Flugverkehrsdienste (ATS) umfassen

3.2. Air traffic services (ATS) comprise

- den Flugverkehrskontrolldienst (ATC),
- den Fluginformationsdienst (FIS) sowie
- den Flugalarmdienst

- air traffic control service (ATC),
- flight information service (FIS) and
- alerting service

3.2.1. Die Ausübung der Flugverkehrsdienste erfolgt durch Außenstellen der Austro Control GmbH, die "Flugsicherungsstellen".

3.2.1. Air traffic services are provided by units forming part of Austro Control GmbH, the so-called "Flugsicherungsstellen".

3.2.2. Flugsicherungsstellen befinden sich auf den Flugplätzen Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg, Wien und in der Flugverkehrskontrollzentrale (ATCC) Wien.

3.2.2. "Flugsicherungsstellen" are established at the aerodromes Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg, Wien and at the air traffic control centre (ATCC) Wien.

3.3. Der Flugverkehrskontrolldienst gliedert sich in

3.3. The air traffic control service is divided into

- den Bezirkskontrolldienst,
- den Anflugkontrolldienst und
- den Flugplatzkontrolldienst.

- area control service.
- approach control service and
- aerodrome control service.

3.3.1. SERA.8001 Anwendung

3.3.1. SERA.8001 Application

Der Flugverkehrskontrolldienst ist zu erbringen für:

Air traffic control service shall be provided:

3.3.1.1. alle Flüge nach Instrumentenflugregeln in Lufträumen der Klassen A, B, C, D und E;

3.3.1.1. to all IFR flights in airspace Classes A, B, C, D and E;

3.3.1.2. alle Flüge nach Sichtflugregeln in Lufträumen der Klassen B, C und D;

3.3.1.2. to all VFR flights in airspace Classes B, C and D;

3.3.1.3. alle Sonderflüge nach Sichtflugregeln;

3.3.1.3. to all special VFR flights;

3.3.1.4. den gesamten Flugplatzverkehr auf kontrollierten Flugplätzen.

3.3.1.4. to all aerodrome traffic at controlled aerodromes.

3.3.2. SERA.8005 Betrieb des Flugverkehrskontrolldienstes

3.3.2. SERA.8005 Operation of air traffic control service

3.3.2.1. Zur Erbringung des Flugverkehrskontrolldienstes

3.3.2.1. In order to provide air traffic control service, an air traffic control unit shall:

3.3.2.1.1. müssen der betreffenden Flugverkehrskontrollstelle Informationen über die beabsichtigte Bewegung eines jeden Luftfahrzeugs oder Abweichungen davon und aktuelle Informationen über den tatsächlichen Flugfortschritt eines jeden Luftfahrzeugs bereitgestellt werden;

3.3.2.1.2. hat die Flugverkehrskontrollstelle anhand der empfangenen Informationen die relative Position der bekannten Luftfahrzeuge zueinander zu ermitteln;

3.3.2.1.3. hat die Flugverkehrskontrollstelle folgendes auszugeben: Freigaben, Anweisungen und/oder Informationen, um Kollisionen zwischen Luftfahrzeugen unter ihrer Kontrolle zu vermeiden und einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten;

3.3.2.1.4. hat die Flugverkehrskontrollstelle Freigaben mit anderen Stellen zu koordinieren,

3.3.2.1.4.1. falls ein Luftfahrzeug ansonsten mit Verkehr in Konflikt geraten könnte, der unter der Kontrolle dieser anderen Flugverkehrskontrollstellen durchgeführt wird;

3.3.2.1.4.2. bevor die Kontrolle eines Luftfahrzeugs an solche anderen Stellen übergeben wird.

3.3.2.2. Die von Flugverkehrskontrollstellen erteilten Freigaben haben eine Staffelung zu gewährleisten

3.3.2.2.1. zwischen allen Flügen in Lufträumen der Klassen A und B;

3.3.2.2.2. zwischen Flügen nach Instrumentenflugregeln in Lufträumen der Klassen C, D und E;

3.3.2.2.3. zwischen Flügen nach Instrumentenflugregeln und Flügen nach Sichtflugregeln in Lufträumen der Klasse C;

3.3.2.2.4. zwischen Flügen nach Instrumentenflugregeln und Sonderflügen nach Sichtflugregeln;
siehe ENR 1.2, Punkt 2.3. c)

3.3.2.2.5. zwischen Sonderflügen nach Sichtflugregeln, sofern von der zuständigen Behörde nichts anderes vorgeschrieben ist;

Anmerkung: als Ausnahme davon kann auf Anforderung des Piloten eines Luftfahrzeugs und mit Zustimmung des Piloten des anderen Luftfahrzeugs und vorbehaltlich dementsprechender Vorschriften der zuständigen Behörde für die in Buchstabe b [Punkt 3.3.2.2.] aufgeführten Fälle in Lufträumen der Klassen D und E eine Freigabe für einen Flug erteilt werden, sofern bei diesem eine eigene Staffelung für einen bestimmten Teil des Flugs unter 3 050 m (10 000 ft) während des Steig- oder Sinkflugs am Tag unter Sichtwetterbedingungen beibehalten wird.

3.3.2.1.1. be provided with information on the intended movement of each aircraft, or variations therefrom, and with current information on the actual progress of each aircraft;

3.3.2.1.2. determine from the information received, the relative positions of known aircraft to each other;

3.3.2.1.3. issue one or more of the following: clearances, instructions or information for the purpose of preventing collision between aircraft under its control and of expediting and maintaining an orderly flow of traffic;

3.3.2.1.4. coordinate clearances as necessary with other units:

3.3.2.1.4.1. whenever an aircraft might otherwise conflict with traffic operated under the control of such other units;

3.3.2.1.4.2. before transferring control of an aircraft to such other units.

3.3.2.2. Clearances issued by air traffic control units shall provide separation:

3.3.2.2.1. between all flights in airspace Classes A and B;

3.3.2.2.2. between IFR flights in airspace Classes C, D and E;

3.3.2.2.3. between IFR flights and VFR flights in airspace Class C;

3.3.2.2.4. between IFR flights and special VFR flights;

see ENR 1.2, item 2.3. c)

3.3.2.2.5. between special VFR flights unless otherwise prescribed by the competent authority;

Remark: except that, when requested by the pilot of an aircraft and agreed by the pilot of the other aircraft and if so prescribed by the competent authority for the cases listed under b) [item 3.3.2.2.] above in airspace Classes D and E, a flight may be cleared subject to maintaining own separation in respect of a specific portion of the flight below 3 050 m (10 000 ft) during climb or descent, during day in visual meteorological conditions.

3.3.2.3. Ausgenommen in Fällen, in denen der Flugbetrieb auf parallelen oder nahezu parallelen Pisten gemäß Anhang IV Punkt ATS.TR.255 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission (*) stattfindet oder eine verringerte Mindeststaffelung in der Umgebung von Flugplätzen angewendet werden kann, muss die Staffelung durch eine Flugverkehrskontrollstelle mindestens durch eines der folgenden Verfahren gewährleistet werden:

(*) Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1).

3.3.2.3.1. Höhenstaffelung, zu gewährleisten durch die Zuweisung unterschiedlicher Flughöhen aus der Tabelle der Reise-flughöhen in Anlage 3; abweichend davon gilt die dort festgelegte Zuordnung von Flughöhen und Kursen über Grund nicht, wenn dies im Luftfahrthandbuch oder in entsprechenden Flugverkehrskontrollfreigaben anders bestimmt ist. Die Mindesthöhenstaffelung beträgt nominell 300 m (1 000 ft) bis einschließlich Flugfläche 410 und nominell 600 m (2 000 ft) oberhalb dieser Flugfläche. Geometrische Höhenangaben dürfen nicht zur Festlegung der Höhenstaffelung verwendet werden;

3.3.2.3.2. Horizontalstaffelung, zu gewährleisten durch

3.3.2.3.2.1. Längsstaffelung durch Aufrechterhaltung eines zeitlichen oder räumlichen Abstands zwischen Luftfahrzeugen, die auf demselben Kurs über Grund, aufeinander zulaufenden Kursen über Grund oder entgegengesetztem Kurs über Grund fliegen, oder

3.3.2.3.2.2. Seitenstaffelung durch Einhaltung verschiedener Flugwege oder Betrieb der Luftfahrzeuge in verschiedenen geografischen Bereichen.

3.3.3. SERA.8010 Staffelungsmindestwerte

3.3.3.1. Die Festlegung der Staffelungsmindestwerte zur Anwendung innerhalb eines bestimmten Teils des Luftraums ist von der für die Erbringung der Flugverkehrsdienste verantwortlichen Flugsicherungsorganisation vorzunehmen und von der zuständigen Behörde zu genehmigen.

3.3.3.2. Für Verkehr, der von einem benachbarten Luftraum in einen anderen wechseln wird, und für Flugstrecken, die der gemeinsamen Grenze benachbarter Lufträume näher kommen als die in den betreffenden Umständen anzuwendenden Staffelungsmindestwerte es erlauben, hat die Festlegung der Staffelungsmindestwerte in Abstimmung zwischen den für die Erbringung der Flugverkehrsdienste in benachbarten Lufträumen verantwortlichen Flugsicherungsorganisationen zu erfolgen.

3.3.2.3. Except for cases of operations on parallel or near-parallel runways as in point ATS.TR.255 of Annex IV to Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373¹, or when a reduction in separation minima in the vicinity of aerodromes can be applied, separation by an ATC unit shall be obtained by at least one of the following:

¹ Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, repealing Regulation (EC) No 482/2008, Implementing Regulations (EU) No 1034/2011, (EU) No 1035/2011 and (EU) 2016/1377 and amending Regulation (EU) No 677/2011 (OJ L 62, 8.3.2017, p. 1).

3.3.2.3.1. vertical separation, obtained by assigning different levels selected from the table of cruising levels in Appendix 3, except that the correlation of levels to track as prescribed therein shall not apply whenever otherwise indicated in appropriate aeronautical information publications or ATC clearances. The vertical separation minimum shall be a nominal 300 m (1 000 ft) up to and including FL 410 and a nominal 600 m (2 000 ft) above that level. Geometric height information shall not be used to establish vertical separation;

3.3.2.3.2. horizontal separation, obtained by providing:

3.3.2.3.2.1. longitudinal separation, by maintaining an interval between aircraft operating along the same, converging or reciprocal tracks, expressed in time or distance; or

3.3.2.3.2.2. lateral separation, by maintaining aircraft on different routes or in different geographical areas.

3.3.3. SERA.8010 Separation minima

3.3.3.1. The selection of separation minima for application within a given portion of airspace shall be made by the ANSP responsible for the provision of air traffic services and approved by the competent authority concerned.

3.3.3.2. For traffic that will pass from one into the other of neighbouring airspaces and for routes that are closer to the common boundary of the neighbouring airspaces than the separation minima applicable in the circumstances, the selection of separation minima shall be made in consultation between the ANSPs responsible for the provision of air traffic services in neighbouring airspace.

3.3.3.3. Einzelheiten der festgelegten Staffelungsmindestwerte und der Bereiche ihrer Anwendung sind mitzuteilen:

3.3.3.3.1. den betreffenden Flugverkehrsdienststellen und

3.3.3.3.2. den Piloten und Luftfahrzeugbetreibern mittels Veröffentlichungen im Luftfahrthandbuch (AIP), wenn die Staffelung auf der Nutzung bestimmter Navigationshilfen oder bestimmter Navigationstechniken durch die Luftfahrzeuge beruht.

3.3.4. SERA.8012 Anwendung der Wirbelschleppenstaffelung

3.3.4.1. Die Flugverkehrskontrollstellen müssen für Luftfahrzeuge in den An- und Abflugphasen unter folgenden Umständen Mindestwerte für die Wirbelschleppenstaffelung anwenden:

3.3.4.1.1. ein Luftfahrzeug fliegt unmittelbar hinter einem anderen Luftfahrzeug in gleicher Höhe oder weniger als 300 m (1 000 ft) unter diesem;

3.3.4.1.2. beide Luftfahrzeuge benutzen dieselbe Piste oder parallele Pisten mit einem Abstand von weniger als 760 m (2 500 ft);

3.3.4.1.3. ein Luftfahrzeug kreuzt hinter einem anderen Luftfahrzeug in gleicher Höhe oder weniger als 300 m (1 000 ft) unter diesem.

3.3.4.2. Punkt 3.3.4.1 gilt nicht für ankommende VFR-Flüge und für ankommende IFR-Flüge im Sichtanflug, wenn das Luftfahrzeug das vorausfliegende Luftfahrzeug in Sichtweite gemeldet hat und angewiesen wurde, diesem Luftfahrzeug zu folgen und eine Eigenstaffelung zu jenem Luftfahrzeug beizubehalten. In diesen Fällen muss die Flugverkehrskontrollstelle eine Warnung vor Wirbelschleppen herausgeben.

3.3.5. SERA.8015 Flugverkehrskontrollfreigaben

Anmerkung: Die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben durch die Flugverkehrskontrollstellen stellt lediglich eine Erlaubnis dar, auf Basis von bekannten Verkehrsbedingungen zu verfahren. Flugverkehrskontrollfreigaben berechtigen nicht zur Verletzung von Rechtsvorschriften, welche der Flugsicherheit dienen; ebenso entbinden Flugverkehrskontrollfreigaben den verantwortlichen Piloten von keiner seiner Pflichten im Zusammenhang mit einer möglichen Verletzung von geltenden Regeln und Vorschriften.

3.3.5.1. Flugverkehrskontrollfreigaben beruhen ausschließlich auf den folgenden Anforderungen bezüglich der Erbringung des Flugverkehrskontrolldienstes.

3.3.3.3. Details of the selected separation minima and of their areas of application shall be notified:

3.3.3.3.1. to the air traffic services units concerned; and

3.3.3.3.2. to pilots and aircraft operators through aeronautical information publications, where separation is based on the use by aircraft of specified navigation aids or specified navigation techniques.

3.3.4. SERA.8012 Application of wake turbulence separation

3.3.4.1. Air traffic control units shall apply wake turbulence separation minima to aircraft in the approach and departure phases of flight in any of the following circumstances:

3.3.4.1.1. an aircraft is operating directly behind another aircraft at the same altitude or less than 300 m (1 000 ft) below it;

3.3.4.1.2. both aircraft are using the same runway or parallel runways separated by less than 760 m (2 500 ft);

3.3.4.1.3. an aircraft is crossing behind another aircraft at the same altitude or less than 300 m (1 000 ft) below it.

3.3.4.2. Paragraph 3.3.4.1 shall not apply to arriving VFR flights and to arriving IFR flights executing visual approach when the aircraft has reported the preceding aircraft in sight and has been instructed to follow and maintain own separation from that aircraft. In those cases, the air traffic control unit shall issue caution for wake turbulence.

3.3.5. SERA.8015 Air traffic control clearances

Remark: The issuance of ATC clearances by air traffic control units constitutes authority for an aircraft to proceed only in so far as known air traffic is concerned. ATC clearances do not constitute authority to violate any applicable regulations for promoting the safety of flight operations or for any other purpose; neither do clearances relieve a pilot-in-command of any responsibility whatsoever in connection with a possible violation of applicable rules and regulations.

3.3.5.1. Air traffic control clearances shall be based solely on the following requirements for providing air traffic control service:

3.3.5.1.1. Freigaben sind ausschließlich zur raschen Abwicklung und Staffellung des Flugverkehrs zu erteilen und müssen auf bekannten Verkehrsbedingungen beruhen, die Einfluss auf die Sicherheit des Flugbetriebs haben. Diese Verkehrsbedingungen umfassen nicht nur in der Luft und auf dem Rollfeld befindliche Luftfahrzeuge, über die die Kontrolle ausgeübt wird, sondern auch jeglichen Fahrzeugverkehr oder sonstige nicht permanente Hindernisse auf dem genutzten Rollfeld.

3.3.5.1.1. Clearances shall be issued solely for expediting and separating air traffic and be based on known traffic conditions which affect safety in aircraft operation. Such traffic conditions include not only aircraft in the air and on the manoeuvring area over which control is being exercised, but also any vehicular traffic or other obstructions not permanently installed on the manoeuvring area in use.

3.3.5.1.2. Flugverkehrskontrollstellen haben solche Flugverkehrskontrollfreigaben zu erteilen, die zur Vermeidung von Kollisionen und zur raschen Abwicklung und Aufrechterhaltung eines geordneten Flugverkehrsflusses erforderlich sind.

3.3.5.1.2. ATC units shall issue such ATC clearances as necessary to prevent collisions and to expedite and maintain an orderly flow of air traffic.

3.3.5.1.3. Flugverkehrskontrollfreigaben sind so früh zu erteilen, dass eine rechtzeitige Übermittlung an das Luftfahrzeug gewährleistet ist, so dass dieses die Freigaben einhalten kann.

3.3.5.1.3. ATC clearances shall be issued early enough to ensure that they are transmitted to the aircraft in sufficient time for it to comply with them.

3.3.5.2. Einer Freigabe unterliegender Flugbetrieb

3.3.5.2. Operation subject to clearance

3.3.5.2.1. Eine Flugverkehrskontrollfreigabe ist einzuholen vor Beginn eines kontrollierten Flugs oder eines Flugabschnitts als kontrollierter Flug. Die Freigabe ist durch Abgabe eines Flugplans bei einer Flugverkehrskontrollstelle anzufordern.

3.3.5.2.1. An air traffic control clearance shall be obtained prior to operating a controlled flight, or a portion of a flight as a controlled flight. Such clearance shall be requested through the submission of a flight plan to an air traffic control unit.

3.3.5.2.2. Der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs hat die Flugverkehrskontrollstelle zu informieren, falls eine Flugverkehrskontrollfreigabe nicht zufriedenstellend ist. In einem solchen Fall erteilt die Flugverkehrskontrollstelle, wenn möglich, eine geänderte Freigabe.

3.3.5.2.2. The pilot-in-command of an aircraft shall inform ATC if an air traffic control clearance is not satisfactory. In such cases, ATC will issue an amended clearance, if practicable.

3.3.5.2.3. Hat ein Luftfahrzeug eine Freigabe angefordert, die mit einem Vorrang verbunden ist, ist die Notwendigkeit eines solchen Vorrangs zu erläutern, wenn die zuständige Flugverkehrskontrollstelle dies fordert.

3.3.5.2.3. Whenever an aircraft has requested a clearance involving priority, a report explaining the necessity for such priority shall be submitted, if requested by the appropriate air traffic control unit.

3.3.5.2.4. Mögliche Erteilung einer Freigabeänderung während des Flugs. Fall vor Abflug zu erwarten ist, dass in Abhängigkeit von der kraftstoffbedingten Höchstflugdauer und vorbehaltlich einer Freigabeänderung während des Flugs möglicherweise entschieden wird, den Flug zu einem anderen Zielflugplatz fortzusetzen, sind die zuständigen Flugverkehrskontrollstellen davon zu unterrichten, indem in den Flugplan Informationen zur geänderten Flugstrecke (soweit bekannt) und dem geänderten Zielflugplatz eingetragen werden.

3.3.5.2.4. Potential reclearance in flight. If, prior to departure, it is anticipated that, depending on fuel endurance and subject to reclearance in flight, a decision may be taken to proceed to a revised destination aerodrome, the appropriate air traffic control units shall be so notified by the insertion in the flight plan of information concerning the revised route (where known) and the revised destination.

3.3.5.2.5. Ein Luftfahrzeug, das auf einem kontrollierten Flugplatz betrieben wird, darf nicht ohne Freigabe der Flugplatzkontrolle auf das Rollfeld rollen und hat alle Anweisungen dieser Stelle zu befolgen.

3.3.5.2.5. An aircraft operated on a controlled aerodrome shall not taxi on the manoeuvring area without clearance from the aerodrome control tower and shall comply with any instructions given by that unit.

3.3.5.2.6. Bei der Radarführung oder Zuweisung einer direkten Streckenführung, die nicht im Flugplan enthalten ist und bei der bei einem IFR-Flug von einer veröffentlichten Flugverkehrsstrecke oder einem veröffentlichten Instrumentenflugverfahren abgewichen wird, hat der den ATS-Überwachungsdienst bereitstellende Fluglotse Freigaben so zu erteilen, dass die vorgeschriebene Hindernisfreiheit ununterbrochen besteht, bis das Luftfahrzeug den Punkt erreicht, an dem der Pilot wieder in die Strecke des Flugplans oder eine veröffentlichte Flugverkehrsstrecke einfliegt oder ein veröffentlichtes Instrumentenflugverfahren anwendet.

3.3.5.2.6. When vectoring or assigning a direct routing not included in the flight plan, which takes an IFR flight off published ATS route or instrument procedure, an air traffic controller providing ATS surveillance service shall issue clearances such that the prescribed obstacle clearance exists at all times until the aircraft reaches the point where the pilot re-joins the flight plan route or joins a published ATS route or instrument procedure.

3.3.5.3. Freigaben für den Transschallflug

3.3.5.3. Clearances for transonic flight

3.3.5.3.1. Die Flugverkehrskontrollfreigabe für die Transschall-Beschleunigungsphase eines Flugs mit Überschallgeschwindigkeit muss sich mindestens bis zum Ende dieser Phase erstrecken.

3.3.5.3.1. The air traffic control clearance relating to the transonic acceleration phase of a supersonic flight shall extend at least to the end of that phase.

3.3.5.3.2. Die Flugverkehrskontrollfreigabe für die Geschwindigkeitsverringerung und den Sinkflug eines Luftfahrzeugs vom Reiseflug mit Überschallgeschwindigkeit zum Flug mit Unterschallgeschwindigkeit muss nach Möglichkeit einen ununterbrochenen Sinkflug mindestens während der Transschallphase gewährleisten.

3.3.5.3.2. The air traffic control clearance relating to the deceleration and descent of an aircraft from supersonic cruise to subsonic flight shall seek to provide for uninterrupted descent at least during the transonic phase.

3.3.5.4. Inhalt von Freigaben

3.3.5.4. Contents of clearances

In der Flugverkehrskontrollfreigabe sind anzugeben:

An air traffic control clearance shall indicate:

3.3.5.4.1. Kennung des Luftfahrzeugs gemäß Flugplan;

3.3.5.4.1. aircraft identification as shown in the flight plan;

3.3.5.4.2. Freigabegrenze;

3.3.5.4.2. clearance limit;

3.3.5.4.3. Streckenführung;

3.3.5.4.3. route of flight;

3.3.5.4.3.1. die Streckenführung ist in jeder Freigabe anzugeben, wenn dies für notwendig erachtet wird, und

3.3.5.4.3.1. the route of flight shall be detailed in each clearance when deemed necessary; and

3.3.5.4.3.2. der Ausdruck „cleared via flight planned route“ („Freigabe für die Strecke gemäß Flugplan“) darf nicht verwendet werden, wenn eine Freigabeänderung erteilt wird.

3.3.5.4.3.2. the phrase 'cleared via flight planned route' shall not be used when granting a reclearance;

3.3.5.4.4. Flughöhe(n) für den gesamten Flugweg oder einen Teil davon und Änderungen der Flughöhe, falls erforderlich;

3.3.5.4.4. level(s) of flight for the entire route or part thereof and changes of levels if required;

3.3.5.4.5. alle erforderlichen Anweisungen oder Informationen zu anderen Punkten, wie z. B. ATFM-Startzeitnische, falls zutreffend, An- oder Abflugverfahren, Kommunikation und zeitliche Begrenzung der Gültigkeit der Freigabe.

3.3.5.4.5. any necessary instructions or information on other matters, such as ATFM departure slot if applicable, approach or departure manoeuvres, communications and the time of expiry of the clearance.

3.3.5.5. Wiederholung von Freigaben, Anweisungen und sicherheitsrelevanten Informationen

3.3.5.5. Read back of clearances, instructions and safety-related information

3.3.5.5.1. Die Flugbesatzung hat dem Fluglotsen die sicherheitsrelevanten Teile von Flugverkehrskontrollfreigaben und Anweisungen, die im Sprechfunkverkehr übermittelt werden, zu wiederholen. Die folgenden Punkte sind stets zu wiederholen:

3.3.5.5.1. The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:

3.3.5.5.1.1. Streckenfreigaben der Flugverkehrskontrolle;

3.3.5.5.1.2. Freigaben und Anweisungen für das Aufrollen und Landen auf, den Start von, das Anhalten vor, das Kreuzen von, das Rollen auf und Zurückrollen auf Pisten und

3.3.5.5.1.3. Betriebspiste, Höhenmessereinstellungen, SSR-Codes, neu zugeteilte Funkkanäle, Anweisungen zur Flughöhe, Kurs- und Geschwindigkeitsanweisungen und

3.3.5.5.1.4. Übergangsflächen, wenn diese von einem Lotsen übermittelt wurden.

In ATIS-Aussendungen übermittelte Übergangsflächen sind in Österreich mittels Bestätigung des ATIS-Kennbuchstabens durch den verantwortlichen Piloten als zurückgelesen anzusehen.

3.3.5.5.2. Andere Freigaben oder Anweisungen, einschließlich konditioneller Freigaben und Rollanweisungen, sind zu wiederholen oder auf eine Weise zu bestätigen, aus der ersichtlich wird, dass sie verstanden wurden und eingehalten werden.

3.3.5.5.3. Der Lotse hat sich durch Anhören der Wiederholung zu vergewissern, dass die Freigabe oder Anweisung von der Flugbesatzung ordnungsgemäß bestätigt wurde, und ergreift unmittelbar Maßnahmen, um bei der Wiederholung gegebenenfalls festgestellte Unstimmigkeiten zu berichtigen.

3.3.5.5.4. Die Wiederholung von CPDLC-Mitteilungen im Sprechfunkverkehr ist nicht vorgeschrieben, sofern dies nicht von der Flugsicherungsorganisation anders bestimmt wurde.

3.3.5.5.4.1. Änderungen der Freigabe bezüglich Streckenführung oder Flughöhe

3.3.5.5.4.1.1. Bei der Erteilung einer Freigabe, die eine angeforderte Änderung der Streckenführung oder der Flughöhe umfasst, ist die Art der Änderung in der Freigabe genau anzugeben.

3.3.5.5.4.1.2. Erlauben die Verkehrsbedingungen keine Freigabe einer angeforderten Änderung, ist das Wort „UNABLE“ zu verwenden. Wenn es die Umstände erfordern, ist eine alternative Streckenführung oder Flughöhe anzubieten.

3.3.5.5.4.2. Freigabe im Zusammenhang mit Höhenangaben/Höhenmessereinstellungen

3.3.5.5.4.2.1. Für Flüge in Gebieten, in denen eine Übergangshöhe festgelegt ist, ist die vertikale Position des Luftfahrzeugs, ausgenommen gemäß 3.3.5.5.4.2.5., in oder unterhalb der Übergangshöhe als Höhe über NN und in oder oberhalb der Übergangsfläche als Flugfläche anzugeben. Beim Durchfliegen der Übergangsschicht ist die vertikale Position im Steigflug als Flugfläche und im Sinkflug als Höhe über NN anzugeben.

3.3.5.5.1.1. ATC route clearances;

3.3.5.5.1.2. clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway; and

3.3.5.5.1.3. runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, newly assigned communication channels, level instructions, heading and speed instructions; and

3.3.5.5.1.4. transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.

In Austria transition levels transmitted via ATIS broadcasts are considered to be confirmed by means of confirmation of the ATIS-Code letter by the pilot-in-command.

3.3.5.5.2. Other clearances or instructions, including conditional clearances and taxi instructions, shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.

3.3.5.5.3. The controller shall listen to the read-back to ascertain that the clearance or instruction has been correctly acknowledged by the flight crew and shall take immediate action to correct any discrepancies revealed by the read-back.

3.3.5.5.4. Voice read-back of CPDLC messages shall not be required, unless otherwise specified by the ANSP.

3.3.5.5.4.1. Changes in clearance regarding route or level

3.3.5.5.4.1.1. When issuing a clearance covering a requested change in route or level, the exact nature of the change shall be included in the clearance.

3.3.5.5.4.1.2. When traffic conditions will not permit clearance of a requested change, the word 'UNABLE' shall be used. When warranted by circumstances, an alternative route or level shall be offered.

3.3.5.5.4.2. Clearance related to altimetry

3.3.5.5.4.2.1. For flights in areas where a transition altitude is established, the vertical position of the aircraft shall, except as provided for in 3.3.5.5.4.2.5. below, be expressed in terms of altitudes at or below the transition altitude and in terms of flight levels at or above the transition level. While passing through the transition layer, the vertical position shall be expressed in terms of flight levels when climbing and in terms of altitudes when descending.

3.3.5.5.4.2.2. Der Flugbesatzung ist die Übergangsfläche rechtzeitig vor deren Erreichen im Sinkflug mitzuteilen.

3.3.5.5.4.2.2. The flight crew shall be provided with the transition level in due time prior to reaching it during descent.

3.3.5.5.4.2.3. Außer wenn bekannt ist, dass das Luftfahrzeug die Informationen bereits in einer gerichteten Übermittlung erhalten hat, ist eine QNH-Höhenmessereinstellung aufzunehmen in:

3.3.5.5.4.2.3. Except when it is known that the aircraft has already received the information in a directed transmission, an QNH altimeter setting shall be included in:

- i) die Sinkflugfreigabe, wenn die erste Freigabe für eine Höhe über NN unterhalb der Übergangsfläche erteilt wird;
- ii) die Anflugfreigabe oder Freigabe für den Einflug in die Platzrunde;
- iii) die Rollfreigabe für abfliegende Luftfahrzeuge.

- (i) the descent clearance, when first cleared to an altitude below the transition level;
- (ii) the approach clearance or the clearance to enter the traffic circuit;
- (iii) the taxi clearance for departing aircraft.

3.3.5.5.4.2.4. Eine QFE-Höhenmessereinstellung ist Luftfahrzeugen auf Anforderung oder regelmäßig gemäß örtlichen Vereinbarungen mitzuteilen.

3.3.5.5.4.2.4. A QFE altimeter setting shall be provided to aircraft on request or on a regular basis in accordance with local arrangements.

3.3.5.5.4.2.5. Wenn einem Luftfahrzeug eine Landefreigabe erteilt wurde oder einem Luftfahrzeug mitgeteilt wurde, dass die Piste zur Landung auf AFIS-Flugplätzen verfügbar ist und das Luftfahrzeug den Anflug mit Bezug auf den Luftdruck auf Flugplatzhöhe (QFE) durchführt, ist die vertikale Position des Luftfahrzeugs als Höhe über Grund über der Flugplatzhöhe während dieses Teils seines Flugs, für den QFE verwendet werden darf, anzugeben, abweichend wovon die vertikale Position in folgenden Fällen als Höhe über Grund über der Landebahnschwelle anzugeben ist:

3.3.5.5.4.2.5. When an aircraft has been given clearance to land or where an aircraft has been informed that the runway is available for landing at AFIS aerodromes and that aircraft is completing its approach using atmospheric pressure at aerodrome elevation (QFE), the vertical position of that aircraft shall be expressed in terms of height above aerodrome elevation during that portion of its flight for which QFE may be used, except that it shall be expressed in terms of height above runway threshold elevation:

3.3.5.5.4.2.5.1. für Instrumentenlandebahnen, wenn die Schwelle 2 M (7 FT) oder mehr unterhalb der Flugplatzhöhe liegt; und

3.3.5.5.4.2.5.1. for instrument runways if the threshold is 2 M (7 FT) or more below the aerodrome elevation; and

3.3.5.5.4.2.5.2. für Landebahnen für Präzisionsanflüge.

3.3.5.5.4.2.5.2. for precision approach runways.

3.3.5.5.4.3. Konditionelle Freigaben

3.3.5.5.4.3. Conditional clearances

3.3.5.5.4.3.1. Konditionelle Redewendungen, wie „behind landing aircraft“ („hinter landendem Luftfahrzeug“) oder „after departing aircraft“ („nach startendem Luftfahrzeug“) dürfen nicht für Bewegungen verwendet werden, die die aktive(n) Piste(n) betreffen, außer wenn der jeweilige Lotse und der Pilot die betreffenden Luftfahrzeuge oder Bodenfahrzeuge sieht. Das Luftfahrzeug oder das Bodenfahrzeug, das Ursache für die Angabe einer Bedingung in der erteilten Freigabe ist, muss das erste Luftfahrzeug/Bodenfahrzeug sein, das sich vor dem anderen betroffenen Luftfahrzeug vorbeibewegt. In allen Fällen ist eine konditionelle Freigabe in der nachstehenden Reihenfolge zu erteilen und muss Folgendes umfassen:

3.3.5.5.4.3.1. Conditional phrases, such as 'behind landing aircraft' or 'after departing aircraft', shall not be used for movements affecting the active runway(s), except when the aircraft or vehicles concerned are seen by the appropriate controller and pilot. The aircraft or vehicle causing the condition in the clearance issued shall be the first aircraft/vehicle to pass in front of the other aircraft concerned. In all cases, a conditional clearance shall be given in the following order and consist of:

3.3.5.5.4.3.1.1. das Rufzeichen;

3.3.5.5.4.3.1.1. the call sign;

3.3.5.5.4.3.1.2. die Bedingung;

3.3.5.5.4.3.1.2. the condition;

3.3.5.5.4.3.1.3. die Freigabe; und

3.3.5.5.4.3.1.3. the clearance; and

3.3.5.5.4.3.1.4. eine kurze Wiederholung der Bedingung.

3.3.5.5.4.3.1.4. a brief reiteration of the condition.

3.3.5.6. Koordinierung von Freigaben

3.3.5.6. Coordination of clearances

3.3.5.6.1. Eine Flugverkehrskontrollfreigabe ist zwischen Flugverkehrskontrollstellen zu koordinieren, so dass sie den gesamten Flugweg eines Luftfahrzeugs oder einen bestimmten Teil davon gemäß den Bestimmungen unter Nummer 2 bis 6 [Punkt 3.3.5.6.2. - 3.3.5.6.6.] abdeckt.

3.3.5.6.2. Einem Luftfahrzeug ist eine Freigabe für den gesamten Flugweg bis zum ersten Zielflugplatz zu erteilen:

3.3.5.6.2.1. wenn es vor dem Abflug möglich war, die Freigabe zwischen allen Flugverkehrskontrollstellen zu koordinieren, unter deren Kontrolle sich das Luftfahrzeug befinden wird, oder

3.3.5.6.2.2. wenn mit ausreichender Sicherheit feststeht, dass eine vorherige Koordinierung zwischen den Flugverkehrskontrollstellen erfolgen wird, unter deren Kontrolle sich das Luftfahrzeug später befinden wird.

3.3.5.6.3. Ist die Koordinierung nach Nummer 2 [Punkt 3.3.5.6.2.] nicht erfolgt oder vorgesehen, ist dem Luftfahrzeug eine Freigabe nur bis zu dem Punkt zu erteilen, bis zu dem eine Koordinierung mit ausreichender Sicherheit gewährleistet ist; vor dem Erreichen eines solchen Punkts oder an einem solchen Punkt ist dem Luftfahrzeug eine weitere Freigabe zu erteilen, wobei gegebenenfalls Warteanweisungen erteilt werden.

3.3.5.6.4. Wenn dies von der Flugverkehrsdienststelle vorgeschrieben wird, hat das Luftfahrzeug Verbindung zu einer nachfolgenden Flugverkehrskontrollstelle aufzunehmen, um eine nachgelagerte Freigabe vor Erreichen des Kontrollübergabepunkts einzuholen.

3.3.5.6.4.1. Das Luftfahrzeug hat die erforderliche Zweiweg-Sprechfunkverbindung mit der aktuellen Flugverkehrskontrollstelle aufrechtzuerhalten, während eine nachgelagerte Freigabe eingeholt wird.

3.3.5.6.4.2. Eine Freigabe, die als nachgelagerte Freigabe erteilt wird, muss als solche für den Piloten eindeutig erkennbar sein.

3.3.5.6.4.3. Sofern nachgelagerte Freigaben nicht koordiniert sind, dürfen sie sich nur in dem Luftraum auf das ursprüngliche Flugprofil eines Luftfahrzeugs auswirken, in dem die für die Erteilung der nachgelagerten Freigabe verantwortliche Flugverkehrskontrollstelle zuständig ist.

3.3.5.6.5. Beabsichtigt ein Luftfahrzeug, von einem Flugplatz innerhalb eines Kontrollbezirks zu starten und innerhalb von 30 Minuten oder innerhalb einer anderen, zwischen den betreffenden Bezirkskontrollstellen vereinbarten Zeitspanne in einen anderen Kontrollbezirk einzufiegen, hat eine Koordinierung mit der nachfolgenden Bezirkskontrollstelle zu erfolgen, bevor die Startfreigabe erteilt wird.

3.3.5.6.1. An air traffic control clearance shall be coordinated between air traffic control units to cover the entire route of an aircraft or a specified portion thereof as described in provisions 2. to 6 [item 3.3.5.6.2. - 3.3.5.6.6.].

3.3.5.6.2. An aircraft shall be cleared for the entire route to the aerodrome of first intended landing:

3.3.5.6.2.1. when it has been possible, prior to departure, to coordinate the clearance between all the units under whose control the aircraft will come; or

3.3.5.6.2.2. when there is reasonable assurance that prior coordination will be effected between those units under whose control the aircraft will subsequently come.

3.3.5.6.3. When coordination as in 2 [item 3.3.5.6.2.] has not been achieved or is not anticipated, the aircraft shall be cleared only to that point where coordination is reasonably assured; prior to reaching such point, or at such point, the aircraft shall receive further clearance, holding instructions being issued as appropriate.

3.3.5.6.4. When prescribed by the ATS unit, aircraft shall contact a downstream air traffic control unit, for the purpose of receiving a downstream clearance prior to the transfer of control point.

3.3.5.6.4.1. Aircraft shall maintain the necessary two-way communication with the current air traffic control unit whilst obtaining a downstream clearance.

3.3.5.6.4.2. A clearance issued as a downstream clearance shall be clearly identifiable as such to the pilot.

3.3.5.6.4.3. Unless coordinated, downstream clearances shall not affect the aircraft's original flight profile in any airspace, other than that of the air traffic control unit responsible for the delivery of the downstream clearance.

3.3.5.6.5. When an aircraft intends to depart from an aerodrome within a control area to enter another control area within a period of thirty minutes, or such other specific period of time as has been agreed between the area control centres concerned, coordination with the subsequent area control centre shall be effected prior to issuance of the departure clearance.

3.2.2. Fester Flugfernmeldedienst

3.2.2.1. Der Feste Flugfernmeldedienst wird rund um die Uhr ausgeführt durch Austro Control GmbH am Standort ATCCV.

Schnirchgasse 11B
1030 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 (0)5 1703 2530
EMAIL: msc@austrocontrol.at
AFS: LOOOYFYX

3.2.2.2. Meldungen, die über den Festen Flugfernmeldedienst (AFS) befördert werden sollen, werden nur angenommen, wenn sie den ICAO Bestimmungen, die in 1.3. aufgezählt sind, entsprechen.

3.2.2.3. Die Flugfernmeldezentrale Wien bedient Endstellen mit den Nachrichtenprotokollen AFTN und AMHS. Die maximale Länge einer Nachricht und der unterstützte Inhalt (Zeichensatz) der Gegenstellen ist im AMC (ATS Messaging Management Centre) im Abschnitt "User Capabilities" veröffentlicht. Das AMC ist auf <https://ext.eurocontrol.int/amc/> erreichbar.

3.3. Wettersendungen

3.3.1. Wettersendungen werden regelmäßig für die Luftfahrt ausgestrahlt.

3.3.2. Details siehe Teil GEN 3.5

3.3.3. Verwendete Sprache: Englisch

3.3.4. Detailinformationen können erhalten werden:

- Details über die verfügbaren Anlagen für den Streckenverkehr befinden sich im Teil 2, ENR 4.
- Details von verfügbaren Anlagen auf einzelnen Flugplätzen befinden sich im jeweiligen Abschnitt von Teil 3 (AD). In Fällen in denen die Anlage sowohl für den Streckenverkehr als auch für Flugplatz benützt wird, finden Sie Details in dem jeweiligen Abschnitt von Teil 2 (ENR) und Teil 3 (AD).

3.4. Lotse-Pilot-Datenlinkverbindung (CPDLC)

3.4.1. Allgemeines

3.4.1.1. CPDLC (Lotse-Pilot-Datenlinkverbindung) ist ein Kommunikationsmittel zwischen Lotse und Pilot, bei dem Datenlinkverbindungen in der Kommunikation der Flugverkehrskontrolle eingesetzt werden.

3.4.1.2. Diese Anwendung umfasst eine Auswahl an Freigabe-/Informations-/Anforderungsmeldungselementen, die den im Sprechfunk verwendeten Sprechgruppen entsprechen.

3.2.2. Fixed service

3.2.2.1. The aeronautical fixed service is operated H24 by Austro Control GmbH at the site ATCCV.

Schnirchgasse 11B
1030 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 (0)5 1703 2530
EMAIL: msc@austrocontrol.at
AFS: LOOOYFYX

3.2.2.2. Messages to be transmitted over the aeronautical fixed service (AFS) are accepted only if they comply with IACO SARPS listed in 1.3..

3.2.2.3. The Communication Centre Wien serves users in AFTN and AMHS message protocols. The maximum message length and the supported content type (character set) of end users is published in the AMC (ATS Messaging Management Centre) in section "User Capabilities". The AMC is accessible on <https://ext.eurocontrol.int/amc/>.

3.3. Meteorological broadcasting service

3.3.1. Meteorological broadcasts for aviation are regularly transmitted and available.

3.3.2. Details see GEN 3.5.

3.3.3. Language used: English

3.3.4. Where detailed information can be obtained:

- Details of the various facilities available for the en-route traffic can be found in Part 2, ENR 4.
- Details of the facilities available at the individual aerodromes can be found in the relevant sections of Part 3 (AD). In cases where a facility is serving both en-route traffic and the aerodromes, details are given in the relevant sections of Part 2 (ENR) and Part 3 (AD).

3.4. Controller-Pilot Data Link Communication (CPDLC)

3.4.1. General

3.4.1.1. Controller-pilot data link communication (CPDLC) means a means of communication between the controller and pilot, using data link for ATC communications.

3.4.1.2. This application includes a set of clearance/information/request message elements which correspond to the phraseologies used in the radiotelephony environment.

3.4.2. Anwendungsbereich

3.4.2.1. CPDLC-Dienste sind grundsätzlich für Luftfahrzeuge im Luftraum von ACC Wien und APP Wien verfügbar. Siehe ENR 2.2 und ENR 6.6.

3.4.2.2. Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) müssen im Luftraum der FIR Wien über FL285 mit CPDLC ausgerüstet sein. Unterhalb von FL285 ist die Nutzung von CDPLC zwar nicht verpflichtend vorgeschrieben, aber erwünscht, und wird nach Ermessen der Flugverkehrsdienststelle und auf Initiative der betreffenden Piloten durchgeführt.

3.4.2.3. Im Zuständigkeitsbereich von ACC Wien/APP Wien wird eine verstärkte CPDLC-Nutzung angestrebt. Alle mit CPDLC ausgestatteten Luftfahrzeuge (CPDLC ATN VDL Mode 2) werden aufgefordert, sich einzuloggen.

3.4.3. CPDLC im Flugplan

3.4.3.1. Piloten haben die 24-Bit-Adresse des Luftfahrzeuges im Feld 18 des Flugplans anzugeben (CODE/(hexadezimal)).

3.4.3.2. Luftfahrzeuge, die von der verpflichtenden CPDLC-Ausrüstung ausgenommen sind (siehe Verordnung (EU) 2023/1770) müssen den Buchstaben "Z" im Feld 10a und die Bezeichnung "DAT/CPDLCX" im Feld 18 im Flugplan anführen.

3.4.4. Nutzung von CPDLC

3.4.4.1. Im Zuständigkeitsbereich von ACC Wien/APP Wien haben Sprechfunkverkehr und Sprechfunkanweisungen stets Vorrang gegenüber Datenlink-Anweisungen. Falls Zweifel bezüglich einer Datenlink-Mitteilung bestehen, ist stets der Sprechfunkverkehr zu verwenden.

3.4.4.2. Innerhalb des an Karlsruhe UAC ATS-delegierten Luftraums kommen die laut AIP Deutschland unter GEN 3.4 verlautbarten Vorgaben zur Anwendung.

3.4.5. CPDLC-Dienste

In den unter 3.4.2.1. angeführten Lufträumen werden folgende CPDLC-Dienste angeboten:

- DLIC (data link initiation capability)
- ACL (ATC clearances and instructions)
- ACM (ATC communications management)
- AMC (ATC microphone check)

3.4.5.1. DLIC-Anmeldung (Log-on)

3.4.5.1.1. Die Datenlink-Adresse von ACC/APP Wien lautet LOVV.

3.4.5.1.2. Die CPDLC muss rechtzeitig im Voraus hergestellt werden, damit das Luftfahrzeug mit der richtigen Flugverkehrskontrollstelle kommuniziert.

3.4.2. Area of Application

3.4.2.1. CPDLC services are generally available for aircraft within the airspace of ACC Wien and APP Wien. Refer to ENR 2.2 and ENR 6.6.

3.4.2.2. Within FIR Wien above FL285, IFR flights shall be equipped with CPDLC. Below FL285 the use of CPDLC is not mandatory but appreciated and is performed at the discretion of the ATS-Unit and at the initiative of the pilots concerned.

3.4.2.3. Increased use of CPDLC is endeavoured in the area of responsibility of ACC Wien / APP Wien. All data link equipped aircraft (CPDLC ATN VDL Mode 2) are requested to log on.

3.4.3. CPDLC in the flight plan

3.4.3.1. Pilots shall file their aircraft 24-bit address code in Item 18 of their flight plan (CODE/(hexadecimal)).

3.4.3.2. Aircraft which are exempted from being CPDLC equipped (see Commission Regulation (EU) 2023/1770) shall include the letter 'Z' in item 10a and the indicator 'DAT/CPDLCX' in item 18 of each flight plan.

3.4.4. Use of CPDLC

3.4.4.1. In the area of responsibility of ACC Wien / APP Wien voice communication and radiotelephony instructions always have priority over CPDLC instructions. If uncertainty arises regarding a data link message, voice communication shall be used.

3.4.4.2. Within the airspace where ATS is delegated to Karlsruhe UAC, the requirements published under GEN 3.4 of the AIP Germany apply.

3.4.5. CPDLC Services

The following CPDLC services are provided in the airspaces specified in 3.4.2.1.:

- DLIC (data link initiation capability)
- ACL (ATC clearances and instructions)
- ACM (ATC communications management)
- AMC (ATC microphone check)

3.4.5.1. DLIC Log-on

3.4.5.1.1. The data link address for ACC/APP Wien is LOVV.

3.4.5.1.2. CPDLC shall be established in sufficient time in advance to ensure that the aircraft communicates with the appropriate air traffic control unit.

3.4.5.1.3. Das Anmelden wird vom Piloten initiiert, wobei das ICAO-Rufzeichen, wie im Flugplan angegeben, benutzt werden muss. Piloten dürfen nicht die IATA-Flight-ID aus zwei Buchstaben verwenden oder eine vorangestellte Null (0) ins Rufzeichen einfügen, da dies eine Anmeldung nicht zulässt.

3.4.5.1.4. Die Anmeldung für startende Luftfahrzeuge aus LOWW kann bereits am Boden erfolgen. Unabhängig von der Anzahl der durchflogenen Sektoren von ACC/APP Wien ist nur eine Anmeldung pro Flug erforderlich.

3.4.5.1.5. Der Luftfahrzeugbetreiber muss Verfahren festlegen, um Fehler beim Datalink-Aufbau so bald wie praktikabel zu beheben.

3.4.5.2. ATC-Freigaben und -Anweisungen (ACL)

3.4.5.2.1. Die Piloten können die in 3.4.9. beschriebenen Uplink-Meldungen über die Datenlinkverbindung erhalten. Piloten können über Datenlink Flugflächenänderungen (Steigen oder Sinken) oder eine Freigabe direkt zu einem Punkt auf ihrer Strecke anfordern.

3.4.5.3. ATC Communication Management (ACM)

3.4.5.3.1. Der Pilot hat auf eine ATC-Anweisung zum Frequenzwechsel mit WILCO über CPDLC zu antworten. Wenn der Pilot diese Datenlink-Anweisung nicht befolgen kann, hat er die Flugverkehrskontrolle mittels Sprechfunkverkehr zu informieren.

3.4.5.3.2. Wenn ein Luftfahrzeug mittels Datenlinkverbindung an einen angrenzenden Sektor/eine angrenzende Flugverkehrskontrollstelle übergeben wurde, hat der Pilot die Datenlink-Anweisung mit WILCO über CPDLC zu bestätigen und mit dem nächsten Sektor/der nächsten Flugverkehrskontrollstelle über Sprechfunk auf der angegebenen Frequenz Kontakt aufzunehmen.

3.4.5.3.3. Wenn ein Luftfahrzeug mittels Datenlinkverbindung die Anweisung zur Herstellung und Aufrechterhaltung der Hörbereitschaft auf der Frequenz eines angrenzenden Sektors/einer angrenzenden Flugverkehrskontrollstelle erhalten hat, hat der Pilot die Datenlink-Anweisung mit WILCO über CPDLC zu bestätigen und die Hörbereitschaft auf der angegebenen Frequenz herzustellen und aufrechtzuerhalten.

3.4.5.4. ATC Microphone Check (AMC)

3.4.5.4.1. Eine "CHECK STUCK MICROPHONE"-Anweisung kann in Fällen, in denen ein Luftfahrzeug unabsichtlich die Sprechfunkfrequenz blockiert, von der Flugsicherung gesendet werden. Falls sich die "CHECK STUCK MICROPHONE"-Anweisung auf die Sprechfunkfrequenz bezieht, die gerade von dem Piloten genutzt wird, soll überprüft werden, ob die Störung von der eigenen Funkausrüstung verursacht wird. Falls die "CHECK STUCK MICROPHONE"-Anweisung nicht mit der genutzten Sprechfunkfrequenz in Zusammenhang steht, besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

3.4.5.1.3. Log-on shall be initiated by the pilot. Pilots shall log-on using their ICAO callsign as filed in the flight plan. Pilots shall not use a two-letter IATA flight ID or insert a leading zero (0) into a callsign as these actions will result in a failed log-on.

3.4.5.1.4. Log-on for flights departing in LOWW can already be done on ground. Regardless of the number of ACC/APP-Wien sectors crossed, only one log-on per flight is required.

3.4.5.1.5. The aircraft operator shall establish procedures to resolve, as soon as practicable, data link initiation failures.

3.4.5.2. ATC clearances and instructions (ACL)

3.4.5.2.1. Pilots may receive the uplink messages described (see 3.4.9.) via data link. Pilots may request changes to flight levels (climb or descent) via data link or clearance direct to a point on their route.

3.4.5.3. ATC communication management (ACM)

3.4.5.3.1. The pilot's response to an ATC-instruction to change frequency shall be WILCO via CPDLC. If the pilot is unable to comply with this data link instruction, he shall revert to voice communication to inform ATC.

3.4.5.3.2. When an aircraft is transferred by data link to an adjacent sector/ATC-unit, the pilot shall acknowledge the data link instruction by WILCO via CPDLC and shall then contact the next sector/ATC unit by voice communication on the frequency given.

3.4.5.3.3. When an aircraft is instructed by data link to monitor the frequency of an adjacent sector/ATC unit, the pilot shall acknowledge the data link instruction by WILCO via CPDLC and shall then standby on the specified frequency.

3.4.5.4. ATC microphone check (AMC)

3.4.5.4.1. A "CHECK STUCK MICROPHONE" instruction may be sent by ATC in cases where an aircraft inadvertently blocks the radio frequency. If the "CHECK STUCK MICROPHONE" instruction refers to the radio frequency currently being used by the pilot, it shall be checked whether the interference is caused by the pilot's own radio equipment. If the "CHECK STUCK MICROPHONE" instruction is not related to the radio frequency in use, no further action is required.

3.4.6. Netzwerk ATN

3.4.6.1. ACC/APP Wien unterstützt ATN/FANS B+ für CPDLC. Datenübermittlung über FANS 1A wird nicht unterstützt. Meldet sich ein Luftfahrzeug sowohl mit ATN B2 als auch ATN B1 Fähigkeit an, bietet Austro Control ATN B1 CPDLC Service an. Meldet sich ein Luftfahrzeug ausschließlich mit ATN B2 Fähigkeit an, so bietet die Austro Control keinen CPDLC Service an - weder ATN B1 noch ATN B2.

3.4.7. Abmelden (Log-off) / Weitergabe

3.4.7.1. Das Abmelden oder die Weitergabe an die nächste CPDLC-Stelle erfolgt automatisch beim Ausflug aus dem Luftraum der ACC Wien. Maßnahmen des Piloten sind nicht notwendig.

3.4.8. Aufbau von CPDLC-Meldungen

3.4.8.1. Der Text von CPDLC-Meldungen muss im Standardformat aufgebaut sein sowie aus Klartext oder Abkürzungen und Codes bestehen. Klartext ist zu vermeiden, wenn die Länge des Textes durch die Verwendung geeigneter Abkürzungen und Codes verkürzt werden kann. Nicht wesentliche Wörter und Sätze, wie z. B. Höflichkeitsfloskeln, dürfen nicht verwendet werden.

3.4.8.2. Der Fluglotse und der Pilot müssen CPDLC-Meldungen unter Verwendung von Standard-Elementen, Freitextelementen oder einer Kombination aus beidem erstellen. Die Verwendung von Freitextelementen durch Fluglotsen oder Piloten ist zu vermeiden.

3.4.8.3. Sind in der verwendeten CPDLC-Meldung bestimmte Umstände nicht vorgesehen, kann die zuständige Behörde in Absprache mit Betreibern und anderen Anbietern von Flugverkehrsdiensten festlegen, dass die Verwendung von Freitextelementen akzeptiert werden kann. In solchen Fällen muss die betreffende zuständige Behörde für jedes Freitextelement das Anzeigeformat, den Verwendungszweck und die Attribute festlegen.

3.4.8.4. Die Zusammensetzung einer CPDLC-Meldung darf nicht mehr als fünf Elemente umfassen, von denen nur zwei die Streckenfreigabevariable enthalten können.

3.4.9. CPDLC-Meldungen

3.4.9.1. Piloten, die CPDLC nutzen, können folgende Uplink-Freigaben und -Anweisungen erwarten:

- CONTACT (unit name) (frequency)
- SQUAWK (code)
- SQUAWK IDENT
- CHECK STUCK MICROPHONE (frequency)
- MONITOR (unit name) (frequency)
- PROCEED DIRECT TO (position)
- CLEARED TO (position) VIA (route clearance)
- FLY HEADING (degrees)
- CLIMB TO (level)
- DESCEND TO (level)

3.4.6. Network ATN

3.4.6.1. Basis for CPDLC within ACC/APP Wien is ATN/FANS B+. Data communication via FANS 1A will be not supported. If an airframe logs on with both ATN B2 and ATN B1 capability, Austro Control will offer ATN B1 CPDLC service. If an airframe logs on with ATN B2 capability only, Austro Control will not offer any CPDLC service - neither ATN B1 nor ATN B2.

3.4.7. Log-off / Handover

3.4.7.1. Logging off or forwarding to the next CPDLC-unit is performed automatically when leaving the ACC/APP Wien airspace. No pilot action is necessary.

3.4.8. Construction of CPDLC messages

3.4.8.1. The text of CPDLC messages shall be composed in standard message format, in plain language, or in abbreviations and codes. Plain language shall be avoided when the length of the text can be reduced by using appropriate abbreviations and codes. Non-essential words and phrases, such as expressions of politeness, shall not be used.

3.4.8.2. The air traffic controller and the pilot shall construct CPDLC messages using standard message elements, free text message elements, or a combination of both. The use of free text message elements by air traffic controllers or pilots shall, be avoided.

3.4.8.3. When the implemented CPDLC message set does not provide for specific circumstances, the competent authority may determine, in consultation with operators and other air traffic services providers, that it is acceptable to use free text message elements. In such cases, the competent authority concerned shall define the display format, intended use and attributes for each free text message element.

3.4.8.4. The composition of a CPDLC message shall not exceed five message elements, only two of which may contain the route clearance variable.

3.4.9. CPDLC messages

3.4.9.1. The following uplink clearances and instructions may be expected by pilots using CPDLC:

- CONTACT (unit name) (frequency)
- SQUAWK (code)
- SQUAWK IDENT
- CHECK STUCK MICROPHONE (frequency)
- MONITOR (unit name) (frequency)
- PROCEED DIRECT TO (position)
- CLEARED TO (position) VIA (route clearance)
- FLY HEADING (degrees)
- CLIMB TO (level)
- DESCEND TO (level)

3.4.9.2. Piloten, die CPDLC mit der ACC Wien verwenden, können folgende Downlink-Anfragen versenden:

- REQUEST DIRECT TO (position)
- REQUEST CLIMB TO (level)
- REQUEST (level)
- REQUEST DESCENT TO (level)

3.4.9.3. CPDLC darf nur für zeitunkritische Anfragen oder Anweisungen verwendet werden (d.h. für Anfragen, die keine sofortige Reaktion des Fluglotsen oder des Piloten erfordern), da die maximale Dialogzeit 120 Sekunden beträgt.

3.4.10. CPDLC-Phraseologie

3.4.10.1. CPDLC-Phraseologie muss gemäß dem gültigen AIC "Sprechfunkverfahren für den beweglichen Flugfunkdienst" angewendet werden.

3.4.11. Antwort auf CPDLC-Meldungen

3.4.11.1. Die Wiederholung von CPDLC-Meldungen im Sprechfunkverkehr ist nicht vorgeschrieben.

3.4.11.2. Kommuniziert ein Fluglotse oder Pilot über CPDLC, muss die Antwort in der Regel über CPDLC erfolgen, sofern nicht eine übermittelte CPDLC-Meldung berichtigt werden muss. Kommuniziert ein Fluglotse oder Pilot über Sprechfunk, muss die Antwort in der Regel über Sprechfunk erfolgen. Ausnahmen siehe 3.4.11.3..

3.4.11.3. Wenn eine CPDLC-Notfallmeldung erhalten wird, muss der Fluglotse den Erhalt dieser Nachricht auf dem effizientesten Weg beantworten.

3.4.12. Berichtigung von CPDLC-Meldungen

3.4.12.1. Wird eine Berichtigung einer CPDLC-Meldung für notwendig erachtet oder muss der Inhalt einer solchen Meldung geklärt werden, müssen der Fluglotse und der Pilot die am besten geeigneten Mittel nutzen, um die Angaben zu berichtigen oder die erforderliche Klarstellung vorzunehmen.

3.4.12.2. Wird eine CPDLC-Meldung, für die noch keine operative Antwort eingegangen ist, mittels Sprechfunkverkehr berichtigt, muss der Sprachkommunikation des Fluglotsen oder Piloten folgende Sprechfunkgruppe vorausgehen: "DISREGARD CPDLC (Art der Meldung) MESSAGE, BREAK"- gefolgt von der korrekten Freigabe, Anweisung, Information oder Anforderung.

3.4.12.3. Bei der Bezugnahme auf die nicht zu berücksichtigende CPDLC-Meldung und ihrer Identifizierung ist bei der Sprechfunkgruppe Vorsicht geboten, um Unklarheiten in Bezug auf die Berichtigung der Freigabe, Anweisung, Information oder Anforderung zu vermeiden.

3.4.9.2. The following downlink requests may be sent by pilots using CPDLC with ACC Wien:

- REQUEST DIRECT TO (position)
- REQUEST CLIMB TO (level)
- REQUEST (level)
- REQUEST DESCENT TO (level)

3.4.9.3. CPDLC shall only be used for non-time-critical requests or instructions (i.e. for requests that do not require the immediate reaction from the the air traffic controller or the pilot) as the maximum dialogue time is 120 seconds.

3.4.10. CPDLC phraseologies

3.4.10.1. CPDLC phraseologies shall be used in accordance with the current AIC "radio communication procedures for the aeronautical mobile service".

3.4.11. Responding to CPDLC messages

3.4.11.1. Voice read-back of CPDLC messages shall not be required.

3.4.11.2. Except when correction of the CPDLC message transmitted is needed, when a controller or a pilot communicates via CPDLC, the response shall normally be via CPDLC. When a controller or a pilot communicates via voice, the response shall normally be via voice. Exceptions see item 3.4.11.3..

3.4.11.3. When a CPDLC emergency message is received, the controller shall acknowledge the receipt of the message by the most efficient means available.

3.4.12. Correction of CPDLC messages

3.4.12.1. When a correction to a CPDLC message is deemed necessary or when the contents of such a message need to be clarified, the air traffic controller and the pilot shall use the most appropriate means available for issuing the correct details or for providing the necessary clarification.

3.4.12.2. When voice communication is used to correct a CPDLC message for which no operational response has yet been received, the controller's or the pilot's voice transmission shall be prefaced by the phrase: 'DISREGARD CPDLC (message type) MESSAGE, BREAK' - followed by the correct clearance, instruction, information or request.

3.4.12.3. When referring to and identifying the CPDLC message to be disregarded, caution shall be exercised in its phrasing so as to avoid any ambiguity with the issue of the correction to the clearance, instruction, information or request.

3.4.12.4. Wird eine CPDLC-Meldung, die eine operative Antwort erfordert, anschließend per Sprechfunk verhandelt, muss eine geeignete Antwort zur Beendigung der CPDLC-Meldung gesandt werden, damit eine ordnungsgemäße Synchronisierung des CPDLC-Dialogs sichergestellt ist. Dies kann entweder dadurch erreicht werden, dass der Empfänger der Meldung ausdrücklich angewiesen wird, den Dialog zu schließen, oder indem dem System gestattet wird, den Dialog automatisch zu schließen.

3.4.13. Datalink-Kommunikationsverfahren für den Datenverantwortlichen bei Notfällen, Gefahren und Ausfall der CPDLC-Ausrüstung

3.4.13.1. Wird ein Fluglotse oder ein Pilot darauf aufmerksam gemacht, dass eine einzelne Datalink-Kommunikationsmeldung für Fluglotsen und Piloten misslungen ist, muss der Fluglotse oder der Pilot gegebenenfalls eine der folgenden Maßnahmen ergreifen:

- a) über Sprechfunk die Maßnahmen bestätigen, die in Bezug auf den entsprechenden Dialog ergriffen werden, wobei der Information folgende Sprechfunkgruppe vorangestellt wird: "CPDLC MESSAGE FAILURE";
- b) über CPDLC die misslungene CPDLC-Meldung erneut herausgeben.

3.4.13.2. Fluglotsen, die allen Stellen, die betroffen sein könnten, Informationen über den kompletten Ausfall eines CPDLC Bodensystems übermitteln müssen, sollten einer solchen Meldung folgende allgemeine Sprechfunkgruppe vorschalten: "ALL STATIONS CPDLC FAILURE" - gefolgt von der Kennung der rufenden Stelle.

3.4.13.3. Bei Ausfall einer CPDLC und Rückgriff auf den Sprechfunkverkehr gelten alle noch ausstehenden CPDLC-Meldungen als nicht zugestellt und der gesamte Dialog, einschließlich der noch ausstehenden Meldungen, muss mit Sprechfunkverkehr wieder neu begonnen werden.

3.4.13.4. Fällt die CPDLC aus, kann jedoch vor Rückgriff auf den Sprechfunkverkehr wieder hergestellt werden, gelten alle noch ausstehenden CPDLC-Meldungen als nicht zugestellt und der gesamte Dialog, einschließlich der noch ausstehenden Meldungen, muss mit CPDLC wieder neu begonnen werden.

3.4.14. Einstellung der Verwendung von CPDLC Anforderungen

3.4.14.1. Fordert ein Fluglotse alle Stellen oder einen bestimmten Flug auf, für einen begrenzten Zeitraum keine CPDLC Anforderungen mehr zu senden, muss folgende Sprechfunkgruppe verwendet werden: "((Rufzeichen) oder ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(Grund)]".

3.4.12.4. If a CPDLC message that requires an operational response is subsequently negotiated via voice, an appropriate CPDLC message closure response shall be sent to ensure proper synchronisation of the CPDLC dialogue. This may be achieved either by explicitly instructing the recipient of the message via voice to close the dialogue or by allowing the system to automatically close the dialogue.

3.4.13. Controller data link communication procedures for emergencies, hazards, and CPDLC equipment failure

3.4.13.1. When an air traffic controller or a pilot is alerted that a single controller-pilot data link communication message has failed, the air traffic controller or the pilot shall take one of the following actions, as appropriate:

- a) via voice, confirm the actions that will be taken with respect to the related dialogue, prefacing the information with the phrase: 'CPDLC MESSAGE FAILURE'
- b) via controller-pilot data link communication, reissue the controller-pilot data link communication message that failed.

3.4.13.2. Air traffic controllers that are required to transmit information concerning a complete controller-pilot data link communication ground system failure to all stations likely to intercept should preface such a transmission by the general call: 'ALL STATIONS CPDLC FAILURE' - followed by the identification of the calling station.

3.4.13.3. When controller-pilot data link communication fails and the communication reverts to voice, all CPDLC messages outstanding shall be considered not delivered and the entire dialogue involving the messages outstanding shall be recommenced by voice.

3.4.13.4. When controller-pilot data link communication fails but is restored prior to a need to revert to voice communication, all messages outstanding shall be considered not delivered and the entire dialogue involving the messages outstanding shall be recommenced via CPDLC.

3.4.14. Discontinuation of the use of CPDLC requests

3.4.14.1. When a controller requires all stations or a specific flight to avoid sending CPDLC requests for a limited period of time, the following phrase shall be used: '((call sign) or ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)]'.

3.4.14.2. Die Wiederaufnahme der normalen Verwendung von CPDLC muss unter Verwendung der folgenden Sprechfunkgruppe angezeigt werden: "(Rufzeichen) oder ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS".

3.4.15. Nutzung von CPDLC bei Ausfall der Bord/Bodenkommunikation-Sprachkommunikation

3.4.15.1. Das Bestehen einer CPDLC-Verbindung zwischen einer Flugverkehrsdienststelle und einem Luftfahrzeug sollte den Piloten und den betreffenden Fluglotsen nicht daran hindern, im Falle eines Ausfalls der Bord/Boden-Sprachkommunikation alle erforderlichen Maßnahmen einzuleiten und durchzuführen.

3.4.16. Test der CPDLC

3.4.16.1. In den Fällen, in denen sich ein CPDLC-Test mit einem Luftfahrzeug auf die für das Luftfahrzeug erbrachten Flugverkehrsdienste auswirkt, muss die Koordinierung vor diesem Test erfolgen.

3.5. ATIS Datalink Service (D-ATIS)

3.5.1. "Air/Ground Datalink"-Applikation für die Bereitstellung des Automatic Terminal Information Service (ATIS) ist innerhalb des Fluginformationsgebietes WIEN (FIR WIEN) verfügbar.

3.5.2. Die ATIS Systeme auf den Flughäfen WIEN-SCHWECHAT, INNSBRUCK, KLAGENFURT, SALZBURG, LINZ und GRAZ sind Datalink fähig und mittels SITA und ARINC so eingerichtet, dass Fluglinien via ACARS Datenlink Zugang u. a. zu folgenden Daten haben:

- Arrival ATIS Vienna
- Departure ATIS Vienna
- ATIS Innsbruck
- ATIS Klagenfurt
- ATIS Salzburg
- ATIS Linz
- ATIS Graz

WIEN SCHWECHAT ARRIVAL INFORMATION
WIEN SCHWECHAT DEPARTURE INFORMATION
INNSBRUCK INFORMATION
KLAGENFURT INFORMATION
SALZBURG INFORMATION
LINZ INFORMATION
GRAZ INFORMATION

3.5.3. D-ATIS arbeitet parallel zur weiterhin bestehenden ATIS VHF Ausstrahlung.

3.5.4. ATIS Service ist auch telefonisch verfügbar.

3.5.5. D-ATIS Service erfüllt die Kriterien des Airlines Electronics Engineering Committee (AEEC) nach den Spezifikationen 622 and 623.

3.5.6. Luftfahrzeuge, die mit ACARS ausgestattet sind und die AEEC Spezifikationen 622 und 623 erfüllen sowie über einen SITA oder ARINC A/G Netzwerkanschluss verfügen, können D-ATIS Nachrichten anfordern und erhalten.

3.5.7. Zwischen SITA und ARINC existiert eine Vereinbarung zum gegenseitigen Datenaustausch. Details dazu sind von der Fluglinie mit dem jeweiligen Netzanbieter zu klären.

3.4.14.2. The resumption of the normal use of CPDLC shall be advised by using the following phrase: `((call sign) or ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS`.

3.4.15. Use of CPDLC in the event of air-ground voice communication failure

3.4.15.1. The existence of a CPDLC connection between an air traffic services unit and an aircraft should not prevent the pilot and the air traffic controller concerned from initiating and performing all the required actions in the event of air-ground voice communication failure.

3.4.16. Testing of CPDLC

3.4.16.1. Where the testing of CPDLC with an aircraft could affect the air traffic services being provided to the aircraft, coordination shall be effected prior to such testing.

3.5. ATIS Datalink Service (D-ATIS)

3.5.1. Air/ground datalink application for the provision of the Automatic Terminal Information Service (ATIS) is available within the Flight Information Region WIEN (FIR WIEN).

3.5.2. The ATIS systems installed at the international airports of WIEN-SCHWECHAT, INNSBRUCK, KLAGENFURT, SALZBURG, LINZ and GRAZ are equipped with datalink capability and dedicated digital communication links are set up with the SITA and the ARINC to enable airlines to access the following services via ACARS datalink:

3.5.3. D-ATIS is operating in parallel with the existing ATIS voice broadcasts available through VHF.

3.5.4. The ATIS service is also available via telephone.

3.5.5. The D-ATIS service provided comply with the Airlines Electronics Engineering Committee (AEEC) Specifications 622 and 623.

3.5.6. Aircraft equipped with ACARS meeting AEEC Specifications 622 and 623 and with connectivity to the SITA or ARINC A/G network can request and obtain the D-ATIS messages.

3.5.7. There is an inter-networking arrangement between SITA and ARINC to exchange the D-ATIS messages from one network to the other. Airlines should check with their datalink service provider(s) in case of further detail required.

3.5.8. Anzeige:

A - Arrival ATIS (ARR ATIS)
D - Departure ATIS (DEP ATIS)
C - Contract Arrival ATIS (ARR ATIS), i.e.: automated updates within 30 minutes after request
E - VOLMET (ENROUTE)

Anmerkung: Anfragen mit Indikator A oder D werden für alle Flughäfen - ausgenommen LOWW - mit nur einer Instrumentenpiste mit einer kombinierten Arrival/Departure ATIS Information beantwortet.

3.5.8. Indicators:

Remark: Requests with indicator A or D as well for all airports except LOWW with single runway will be answered with a combined arrival/departure ATIS information.

3.5.9. Identifikation:

3.5.9. Identification:

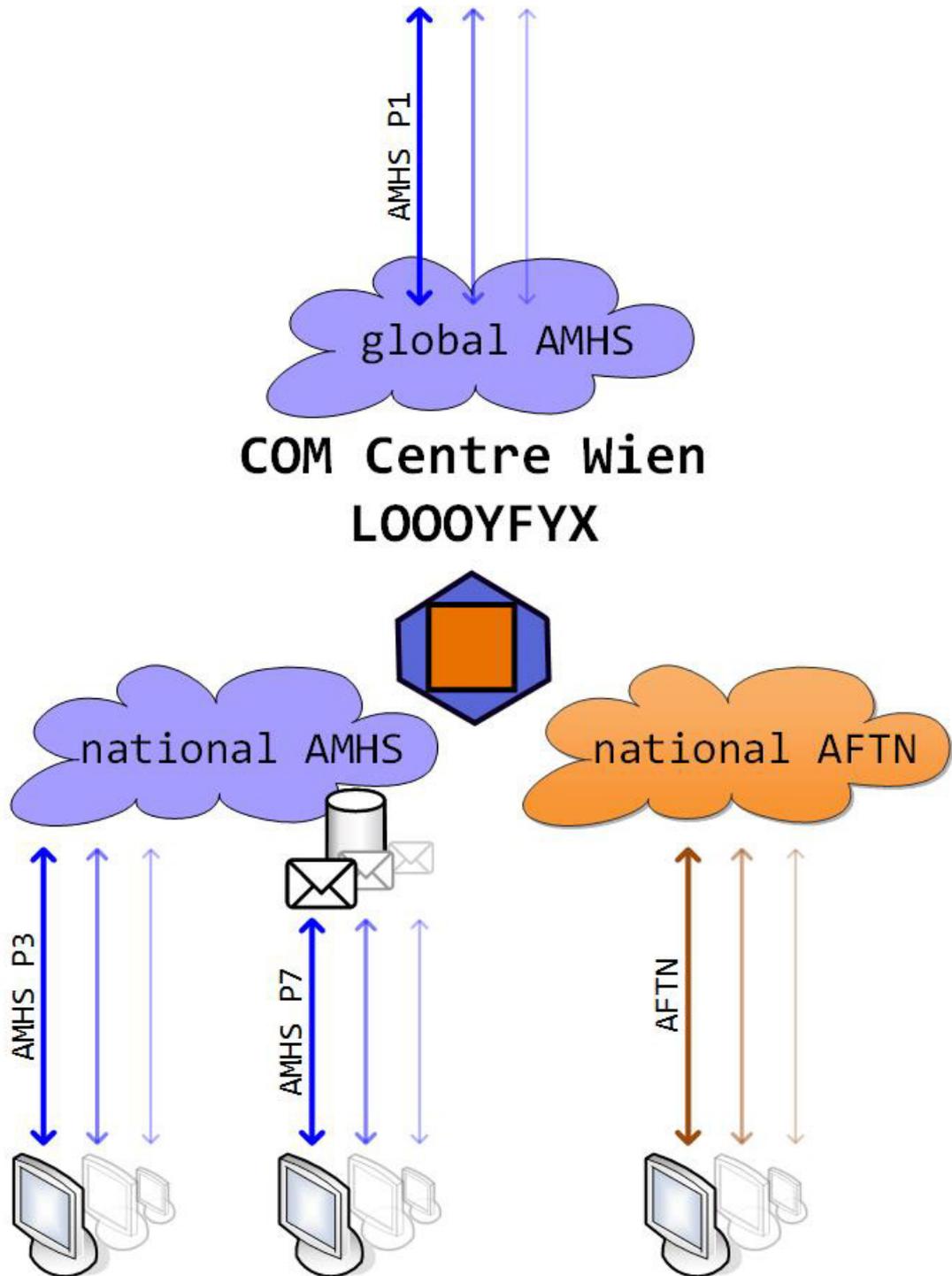
Country	Airport/Service	ICAO Code	IATA Code	Indication	Channel	Telephone
Austria	Wien-Schwechat	LOWW	VIE	A, D, C	Arrival: 122.955 MHZ	+43 5 1703 6331
					Departure: 121.730 MHZ	+43 5 1703 6332
	Innsbruck	LOWI	INN	A, C	126,030 MHZ	+43 5 1703 6631
	Salzburg	LOWS	SZG	A, C	133,330 MHZ	+43 5 1703 6531
	Klagenfurt	LOWK	KLU	A, C	126,330 MHZ	+43 5 1703 6831
	Linz	LOWL	LNZ	A, C	128,130 MHZ	+43 5 1703 6431
Graz	LOWG	GRZ	A, C	126,130 MHZ	+43 5 1703 6731	

4. VERFAHREN UND BESTIMMUNGEN

4.1. Die Verfahren und die allgemeinen Bestimmungen unter welchen die Fernmeldeverkehrsdienste für die internationale Verwendung verfügbar sind sowie die Bestimmungen für den Betrieb von Funkanlagen sind in der Funker-Zeugnisverordnung und in der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät Verordnung enthalten.

4. REQUIREMENTS AND CONDITIONS

4.1. The requirements and the general conditions under which the communication services are available for international use, as well as the requirements for the carriage of radio equipment, are contained in the Rules on Radio Operators Certificates and the Rules and Regulations on Civil Aircraft and Aviation Equipment.



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 der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuständige nationale Behörde. Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie 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 Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology is the competent national authority. The Federal Minister for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology 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 Kraftstoffanforderungen 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 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.

1.2.5. Bordgewalt

Alle Insassen eines Luftfahrzeuges haben den Anweisungen des verantwortlichen Piloten Folge zu leisten, die dieser im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder zur Aufrechterhaltung der Ordnung und der Sicherheit an Bord des Luftfahrzeuges oder zur Einhaltung der Luftfahrtrechtsvorschriften trifft. Diese Verpflichtung besteht für die Insassen nach der Landung und auch nach Verlassen des Luftfahrzeuges solange und insoweit weiter, als dies zur Aufrechterhaltung der Ordnung und der Sicherheit oder zur Sicherung von Such- und Rettungsmaßnahmen erforderlich ist.

1.2.6. SERA.2020 Problematischer Konsum psychoaktiver Substanzen

Eine Person, deren Funktion für die Flugsicherheit von kritischer Bedeutung ist (sicherheitsrelevantes Personal), darf diese Funktion nicht ausüben, während sie sich unter dem Einfluss einer psychoaktiven Substanz befindet, durch die die menschliche Leistungsfähigkeit beeinträchtigt wird. Den betreffenden Personen ist der problematische Konsum solcher Substanzen in jeglicher Form untersagt.

1.3. Begriffsbestimmungen

„**Genauigkeit**“: Grad der Übereinstimmung zwischen dem geschätzten oder gemessenen Wert und dem wahren Wert.

„**Erweitertes Bodenverkehrsleit- und Kontrollsystem (A-SMGCS)**“: Ein nicht-kooperativer Überwachungsdienst, der normalerweise durch ein oder mehrere Bodenbewegungsradars (SMRs) erbracht wird. (ICAO Doc 9924, Aeronautical surveillance manual)

„**Flugverkehrsberatungsluftraum**“: Ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen oder eine entsprechend bezeichnete Strecke, in dem bzw. auf der Flugverkehrsberatungsdienst verfügbar ist.

„**Flugverkehrsberatungsstrecke**“: Eine bezeichnete Strecke, auf der Flugverkehrsberatungsdienst verfügbar ist.

„**Kunstflug**“: Ein absichtliches Manöver in Form einer abrupten Änderung der Fluglage eines Luftfahrzeugs, eine abnorme Fluglage oder eine abnorme Beschleunigung, die für einen normalen Flug oder für die Unterweisung für Lizenzen oder Berechtigungen außer der Kunstflugberechtigung nicht notwendig sind.

„**Flugplatz**“: Ein festgelegtes Gebiet (einschließlich der Gebäude, Einrichtungen und Ausrüstung), das sich auf dem Lande oder Wasser oder einer festen Struktur, einer festen Struktur auf hoher See oder einer treibenden Struktur befindet und entweder ganz oder teilweise für den Anflug, den Abflug und Bodenbewegungen von Luftfahrzeugen bestimmt ist.

„**Flugplatzkontrolldienst**“: Der Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr.

1.2.5. On-board authority

All persons on board of an aircraft shall comply with instructions issued by the PIC (pilot-in-command). The PIC will issue these instructions with due regard to safety in the air, to safety on board or to maintain a good order on board or to follow the aeronautical legislative provisions. This obligation for the persons on board stays also after landing and evacuation of the aircraft if needed to maintain safety and order or to assist search and rescue activities.

1.2.6. SERA.2020 Problematic use of psychoactive substances

No person whose function is critical to the safety of aviation (safety-sensitive personnel) shall undertake that function while under the influence of any psychoactive substance, by reason of which human performance is impaired. No such person shall engage in any kind of problematic use of substances.

1.3. Definitions

‘**Accuracy**’ means a degree of conformance between the estimated or measured value and the true value.

‘**Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS)**’: A non-cooperative surveillance service that is typically provided by one or several SMRs. (ICAO Doc 9924, Aeronautical surveillance manual)

‘**Advisory airspace**’ means an airspace of defined dimensions, or designated route, within which air traffic advisory service is available.

‘**Advisory route**’ means a designated route along which air traffic advisory service is available.

‘**Aerobatic flight**’ means manoeuvres intentionally performed by an aircraft involving an abrupt change in its attitude, an abnormal attitude, or an abnormal variation in speed, not necessary for normal flight or for instruction for licenses or ratings other than aerobatic rating.

‘**Aerodrome**’ means a defined area (including any buildings, installations and equipment) on land or water or on a fixed, fixed off-shore or floating structure intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft.

‘**Aerodrome control service**’ means air traffic control service for aerodrome traffic.

„**Flugplatzkontrollstelle**“: Eine Dienststelle für die Kontrolle des Flugplatzverkehrs.

„**Flugplatzbetriebsleiter**“: Vom Zivilflugplatzhalter bestellte Person, welche für die reibungslose Abwicklung des Flugplatzbetriebes sowie für die Einhaltung der diesbezüglichen Rechtsvorschriften und behördlichen Anordnungen zu sorgen hat (§ 4 der Zivilflugplatz-Betriebsordnung 2024, BGBl. II Nr. 397/2023 in der jeweils geltenden Fassung).

„**Flugplatzverkehr**“: Der gesamte Verkehr auf dem Rollfeld eines Flugplatzes und alle in der Nähe eines Flugplatzes fliegenden Luftfahrzeuge. Ein Luftfahrzeug ist in der Nähe eines Flugplatzes, wenn es sich unter anderem in einer Platzrunde befindet, in diese einfliegt oder sie verlässt.

„**Platzrunde**“: Der festgelegte Flugweg, der von Luftfahrzeugen in der Nähe eines Flugplatzes einzuhalten ist.

„**Flugplatzverkehrszone**“: Ein um einen Flugplatz zum Schutz des Flugplatzverkehrs festgelegten Luftraum von bestimmten Ausmaßen.

„**Arbeitsflug**“: Ein Luftfahrzeugeinsatz, bei dem ein Luftfahrzeug für besondere Zwecke benutzt wird, wie z. B. Landwirtschaft, Baugewerbe, Photographie, Geodäsie, Beobachtung und Überwachung, Such- und Rettungsdienst, Werbung aus der Luft usw..

„**Luftfahrthandbuch**“: Eine von einem Staat oder in dessen Auftrag herausgegebene Veröffentlichung, die für die Luftfahrt wesentliche Angaben von längerer Gültigkeitsdauer enthält.

„**Beweglicher Flugfernmeldedienst**“: Ein beweglicher Funkdienst zwischen Bodenfunkstellen und Luftfunkstellen oder zwischen Luftfunkstellen, an dem auch Rettungsgerätfunkstellen teilnehmen dürfen; Funkbojen zur Kennzeichnung der Notpositionen dürfen auf festgelegten Notfrequenzen ebenfalls an diesem Funkdienst teilnehmen.

„**Bodenfunkstelle**“: eine ortsfeste Funkstelle im beweglichen Flugfunkdienst. In bestimmten Fällen kann sich eine Bodenfunkstelle z. B. an Bord eines Seefahrzeugs oder auf einer Plattform auf See befinden.

„**Flugzeug**“: Ein mit eigener Kraft angetriebenes Luftfahrzeug, schwerer als Luft, das seinen Auftrieb hauptsächlich aus aerodynamischen Reaktionen auf Flächen erhält, die unter gegebenen Flugbedingungen fest bleiben.

„**Bodenunabhängiges Kollisionsverhütungssystem (ACAS)**“: Ein Luftfahrzeugsystem, das auf Transponder-signalen des Sekundärrundstrichradars (SSR) basiert, und das unabhängig von bodengestützter Ausrüstung arbeitet, um den Piloten mit Informationen über möglicherweise störende Luftfahrzeuge zu versehen, die mit SSR-Transpondern ausgestattet sind.

‘**Aerodrome control tower**’ means a unit established to provide air traffic control service to aerodrome traffic.

„**Aerodrome operation officer**“: A Person designated by the aerodrome owner who is responsible for the smooth operation of the aerodrome and the adherence to legal and regulatory procedures.

‘**Aerodrome traffic**’ means all traffic on the manoeuvring area of an aerodrome and all aircraft flying in the vicinity of an aerodrome. An aircraft operating in the vicinity of an aerodrome includes but is not limited to aircraft entering or leaving an aerodrome traffic circuit.

‘**Aerodrome traffic circuit**’ means the specified path to be flown by aircraft operating in the vicinity of an aerodrome.

‘**Aerodrome traffic zone**’ means an airspace of defined dimensions established around an aerodrome for the protection of aerodrome traffic.

‘**Aerial work**’ means an aircraft operation in which an aircraft is used for specialised services such as agriculture, construction, photography, surveying, observation and patrol, search and rescue, aerial advertisement, etc..

‘**Aeronautical Information Publication (AIP)**’ means a publication issued by or with the authority of a State and containing aeronautical information of a lasting character essential to air navigation.

‘**Aeronautical mobile service**’ means a mobile service between aeronautical stations and aircraft stations, or between aircraft stations, in which survival craft stations may participate; emergency position-indicating radio beacon stations may also participate in this service on designated distress and emergency frequencies.

‘**Aeronautical station**’ means a land station in the aero-nautical mobile service. In certain instances, an aero-nautical station may be located, for example, on board ship or on a platform at sea.

‘**Aeroplane**’ means a power-driven heavier-than-air aircraft, deriving its lift in flight chiefly from aerodynamic reactions on surfaces which remain fixed under given conditions of flight.

‘**Airborne collision avoidance system (ACAS)**’ means an aircraft system based on secondary surveillance radar (SSR) transponder signals which operates independently of ground-based equipment to provide advice to the pilot on potential conflicting aircraft that are equipped with SSR transponders.

2.1.10. Freiballonfahrten

- (1) Die Bestimmungen der §§ 15 und 20 LVR [Punkt 2.1.8. und 2.2.5. c)] sowie über kontrollierte Flüge und Flüge nach Instrumentenflugregeln (SERA.5015 bis SERA.5025) [ENR 1.3, Punkt 1., 2. und 3.] finden auf Freiballonfahrten keine Anwendung.
Hinsichtlich der Bestimmungen über den Flugplan (SERA.4001 SERA.4005, SERA.4010, SERA.4015, SERA.4020) [ENR 1.10, Punkt 2., 6., 7., 8. und 11.] werden in den Absätzen 2 bis 7 für Freiballonfahrten besondere Regelungen getroffen.
- (2) Freiballonfahrten dürfen nur nach den Sichtflugregeln und nur dann durchgeführt werden, wenn der verantwortliche Pilot mindestens eine Stunde vor dem beabsichtigten Aufstieg der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle folgende Angaben übermittelt hat:
1. Kennzeichen und vorherrschende Farbe(n) des Freiballons,
 2. Aufstiegsort,
 3. voraussichtliche Aufstiegszeit,
 4. voraussichtliche Flugrichtung, Geschwindigkeit und größte Flughöhe,
 5. beabsichtigte oder wahrscheinliche Grenzübergierungen (wenn möglich mit Angabe des in Betracht kommenden Grenzabschnittes),
 6. voraussichtliche Gesamtfahrtdauer bis zur Beendigung der Fahrt,
 7. allfällige verfügbare Sprechfunkausrüstung (einschließlich der Funksenderfrequenzen),
 8. Anzahl der Personen an Bord und
 9. Name des verantwortlichen Piloten.
- (3) Der verantwortliche Pilot hat dafür zu sorgen, dass die tatsächliche Aufstiegszeit unverzüglich an die nächste in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle - innerhalb militärisch reservierter Bereiche der zuständigen Militärflugleitung - übermittelt wird, falls sie um mehr als 15 Minuten von der gemeldeten voraussichtlichen Aufstiegszeit (Abs. 2 Z 3) abweicht.
- (4) Der verantwortliche Pilot hat der nächsten in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle - innerhalb militärisch reservierter Bereiche der zuständigen Militärflugleitung - unverzüglich zu melden, dass er die Freiballonfahrt beendet hat, oder dass eine gemäß Abs. 2 angemeldete Freiballonfahrt nicht durchgeführt wird.
- (5) Eine Meldung der Beendigung der Freiballonfahrt ist nicht erforderlich, wenn entweder in der Fahrtanmeldung (Abs. 2 Z 6) oder über Funk angezeigt wird, dass auf jene Such- und Rettungsmaßnahmen verzichtet wurde, die andernfalls bei Überfälligkeit des Freiballons einzuleiten wären.
- (6) Eine Zustimmung der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle - innerhalb militärisch reservierter Bereiche der zuständigen Militärflugleitung - zu Nachtfahrten mit Freiballonen außerhalb des Flugplatzverkehrs kontrollierter Flugplätze darf nur erteilt werden, soweit die Sicherheit der Luftfahrt im Hinblick auf die Verkehrslage gewährleistet ist.

2.1.10. Flights with manned free balloons

- (1) The following regulations do not apply to flights with manned free balloons:
- § 15 and § 20 LVR 2014 (rules of the air) [item 2.1.8. and 2.2.5. c)],
 - controlled flights and IFR flights (SERA.5015 to SERA.5025) [ENR 1.3, item 1., 2. and 3.].
- Concerning the flight plan regulations (SERA.4001, SERA.4005, SERA.4010, SERA.4015, SERA.4020) [ENR 1.10, item 2., 6., 7., 8. and 11.] special regulations are made for flights with manned free balloons in para (2) to (7).
- (2) Flights with manned free balloons are only permitted according VFR and only if the pilot has transmitted the following details to the relevant ATC unit:
1. Call sign and domaining color of the balloon,
 2. Point of departure,
 3. Estimated time of departure,
 4. Estimated drift direction, driving speed and maximum level,
 5. Intended or expected border crossings (if practicable details of the relevant border part),
 6. EET,
 7. Eventually available RTF equipment,
 8. POB and
 9. Name of PIC.
- (3) The PIC is responsible that the actual time of departure will be transmitted to the relevant ATC unit - within military reserved areas to the appropriate military flight operation office - without delay, if the ATD differs from the ETD (para 2, number 3.) by more than 15 MIN.
- (4) The PIC shall report to the relevant ATC unit - within military reserved areas to the appropriate military flight operation office - that the flight with a manned free balloon is finished or an announced flight according para 2 is cancelled.
- (5) No report of the end of the flight with a manned free balloon is necessary if either in the announcement for the flight (para 2, number 6.) or via RTF it is indicated, that the PIC renounces search and rescue actions if the flight with a manned free balloon is overdue.
- (6) Approval by the relevant ATC unit - within military reserved areas by the appropriate military flight operation office - for flights with manned free balloons outside the traffic patterns of controlled aerodromes at night is to be issued only insofar as safety of aviation is ensured with regard to the traffic situation

(7) Auf Freiballonfahrten bei Tag außerhalb kontrollierter Lufträume sind die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4 über Meldungen an Flugverkehrskontrollstellen nicht anzuwenden. Auf Freiballonfahrten bei Tag innerhalb kontrollierter Lufträume sind die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4 über Meldungen an Flugverkehrskontrollstellen bzw. Militärflugleitungen vor dem Aufstieg nicht anzuwenden, wenn ein geeigneter Sekundärradar-Transponder mit Höhendecode auf den zu diesem Zweck aufgetragenen Modus und Code eingestellt ist und im Falle freigabepflichtiger Lufträume die Zustimmung zur Einfahrt in den freigabepflichtigen Luftraum von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle, im Falle militärisch reservierter Bereiche von der zuständigen Militärflugleitung, erteilt wurde.

(7) For flights with manned free balloons during the day outside of controlled airspaces the regulations of para 2 to 4 do not apply. For flights with manned free balloons during the day within controlled airspaces this applies only if a SSR Transponder with altitude encoding is set to the instructed and appropriate Mode and Code and in case of airspaces for which a clearance is mandatory the approval for entry into the airspace for which a clearance is mandatory was given by the appropriate ATC unit, in case of military reserved areas by the appropriate military flight operation office.

2.1.10.1. Betriebsbeschränkungen für Ballone

Unbeschadet des § 13 [ENR 1.1 Punkt 2.1.10.] sind mit Ballonen gemäß Anhang I Z 1 lit. b, c und h der Verordnung (EU) 2018/1139 Abflüge bei Nacht nur zulässig, wenn ausreichend Vorsorge (Kraftstoff, Ballast) für eine Landung bei Tag getroffen wurde. Landungen bei Nacht sind nur im Falle einer Notlandung im Sinne des § 10 Abs. 1 Z 1 LFG zulässig.

2.1.10.1. Operating restrictions for balloons

Notwithstanding § 13 [ENR 1.1 item 2.1.10.], balloons in accordance with Annex I item 1 lit. b, c and h of Regulation (EU) 2018/1139 are only permitted to launch at night if sufficient provisions (fuel, ballast) have been made for a landing during the day. Landings at night are only permitted in the event of an emergency landing in accordance with § 10 (1) item 1 LFG (aviation act).

2.1.11. Unbemannte Freiballone

(1) Unbemannte Wetterballone (§ 24i LFG) sind unbemannte Freiballone im Sinn des Abs. 5, die die Kriterien eines leichten Ballons gemäß (5) erfüllen und ausschließlich für meteorologische Zwecke genutzt werden. Unbemannte Wetterballone dürfen nur mit Genehmigung der Luftfahrtagentur/LFA der Austro Control GmbH betrieben werden.

2.1.11. Unmanned free balloons

(1) Unmanned free balloons are balloons according para 5 exclusively used for meteorological issues. Unmanned weather balloons shall only be operated with permission of the aeronautical agency 'Luftfahrtagentur/LFA' of Austro Control GmbH.

(2) Der Betrieb sonstiger unbemannter Freiballone ist nur mit Genehmigung der Luftfahrtagentur/LFA der Austro Control GmbH zulässig. Darüber hinaus ist für jeden Flug eines unbemannten Freiballons im kontrollierten Luftraum die Zustimmung der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle – innerhalb militärisch reservierter Bereiche der Militärflugleitung – einzuholen. Auf nicht kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe ist der Flug eines unbemannten Freiballons nur zulässig, wenn der Flugplatzbetriebsleiter zugestimmt hat.

(2) The operation of other unmanned free balloons is only permitted by approval of the aeronautical agency 'Luftfahrtagentur/LFA' of Austro Control GmbH. Additionally every flight with an unmanned free balloon within controlled airspace needs an approval of the relevant ATC unit – within military reserved areas of the relevant military flight operation office. Flights of unmanned free balloons at uncontrolled aerodromes or in their vicinity are only permitted if approved by the aerodrome operation officer.

(3) Genehmigungen und Zustimmungen gem. Abs. 1 und 2 dürfen nur erteilt werden, wenn durch den Betrieb das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet wird.

(3) Permissions or approvals according para 1 and 2 shall only be granted if the public interest in air safety will not be endangered.

(4) SERA.3140 Unbemannte Freiballone

Ein unbemannter Freiballon ist so zu betreiben, dass Gefahren für Personen, Sachen oder andere Luftfahrzeuge so gering wie möglich sind, und es sind die in SERA Anlage 2 festgelegten Bedingungen einzuhalten.

(4) SERA.3140 Unmanned free balloons

An unmanned free balloon shall be operated in such a manner as to minimise hazards to persons, property or other aircraft and in accordance with the conditions specified in SERA Appendix 2.

(5) SERA Anlage 2 Unbemannte Freiballone

(5) SERA Appendix 2 Unmanned free balloons

1. KLASSIFIZIERUNG UNBEMANNTER FREIBALLONE

1. CLASSIFICATION OF UNMANNED FREE BALLOONS

1.1. Unbemannte Freiballone sind zu klassifizieren als (siehe Abbildung AP2-1):

1.1. Unmanned free balloons shall be classified as (see Figure AP2-1):

a) leicht: ein unbemannter Freiballon mit einer Nutzlast von einem oder mehr Paketen mit einer Gesamtmasse von weniger als 4 kg, sofern er nicht gemäß Buchstabe c Nummer 2, 3 oder 4 als schwerer Ballon einzustufen ist, oder

a) light: an unmanned free balloon which carries a payload of one or more packages with a combined mass of less than 4 kg, unless qualifying as a heavy balloon in accordance with c) 2., 3. or 4.; or

- | | |
|--|---|
| <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 hat der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich, nachdem dies feststeht, zu 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 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.

(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) 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.

(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) 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.

(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:

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 Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie 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),

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

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 Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology 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),

6. Militärische Nahkontrollbezirke, militärische Kontrollzonen und militärische Flugplatzverkehrszonen gemäß Anhang C LVR 2014, in denen der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen nur mit Zustimmung der örtlich zuständigen Militärflugleitung zulässig ist, sowie militärische Luftraumbeschränkungen gemäß Anhang D der LVR 2014, in welchen der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen nach den für das betreffende Beschränkungsgebiet festgelegten Bedingungen zulässig ist (Kategorie 6),
7. Sicherheitszonen von Militärflugplätzen gemäß Verordnungen der Bundesministerin bzw. des Bundesministers für Landesverteidigung, in welchen der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen mit Bewilligung gemäß § 24f Abs. 6 LFG zulässig ist (Kategorie 7).

6. military terminal control areas, military control zones and military aerodrome traffic zones in accordance with Annex C LVR 2014, in which the operation of unmanned aircraft is only permitted with the approval of the relevant local military flight operation office, as well as military airspace restrictions in accordance with Annex D of LVR 2014, in which the operation of unmanned aircraft is permitted in accordance with the conditions specified for the relevant restricted area (category 6),
7. safety zones of military aerodromes in accordance with regulations issued by the Federal Minister of Defence, in which the operation of unmanned aircraft is permitted with authorisation in accordance with § 24f (6) LFG (Category 7).

2.1.12.2. Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2

(1) Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 sind nicht im Militärdienst verwendete und nicht dem Unionsrecht unterliegende unbemannte Fahrzeuge, die selbständig im Fluge verwendet werden können und ohne Sichtverbindung betrieben werden.

(2) Für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 sind sämtliche für Zivilluftfahrzeuge und deren Betrieb geltende Bestimmungen anzuwenden, sofern in den einzelnen Bestimmungen keine Sonderregelungen für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 festgelegt sind.

2.1.12.2. Unmanned aircraft class 2

(1) Unmanned aircraft class 2 are unmanned vehicles not used in military service and not subject to EU-law, which can be used independently in flight and are operated without visual contact.

(2) For unmanned aircraft class 2 all the regulations for civil aircraft and their operation are applicable, as far as no special regulations for unmanned aircraft class 2 are specified within the respective regulations.

2.1.13. Luftsperrgebiete und Flugbeschränkungsgebiete

2.1.13.1. SERA.3145 Luftsperrgebiete und Flugbeschränkungsgebiete

Luftfahrzeuge dürfen nicht in Luftsperrgebiete oder Flugbeschränkungsgebiete einfliegen, für die entsprechende Angaben ordnungsgemäß veröffentlicht wurden, außer im Einklang mit den Bedingungen der Flugbeschränkungen oder mit Genehmigung des Mitgliedstaats, über dessen Hoheitsgebiet die Gebiete festgelegt wurden.

2.1.13. Prohibited areas and restricted areas

2.1.13.1. SERA.3145 Prohibited areas and restricted areas

Aircraft shall not be flown in a prohibited area, or in a restricted area, the particulars of which have been duly published, except in accordance with the conditions of the restrictions or by permission of the Member State over whose territory the areas are established.

2.1.13.2. Zivile Luftraumbeschränkungsgebiete

Nach SERA.3145 [Punkt 2.1.13.1.] werden Luftsperrgebiete und Flugbeschränkungsgebiete mit den in ENR 5.1 ersichtlichen (räumlichen und zeitlichen) Grenzen und den Bedingungen der jeweiligen Flugbeschränkungen festgelegt.

2.1.13.2. Areas of civil airspace restrictions

According SERA.3145 [Item 2.1.13.1.] prohibited and restricted areas with the (spacial and temporal) limits and the conditions of the respective flight restrictions, as stated in ENR 5.1, are defined.

2.2. Vermeidung von Zusammenstößen

2.2.1. SERA.3201 Allgemeines

Die Bestimmungen dieser Verordnung entheben den verantwortlichen Piloten eines Luftfahrzeugs nicht von seiner Verpflichtung, Maßnahmen zur Vermeidung eines Zusammenstoßes zu ergreifen, einschließlich Ausweichmanövern zur Vermeidung von Zusammenstößen, die auf Ausweichempfehlungen eines Kollisionsverhütungssystems beruhen.

2.2. Avoidance of collisions

2.2.1. SERA.3201 General

Nothing in this Regulation shall relieve the pilot-in-command of an aircraft from the responsibility of taking such action, including collision avoidance manoeuvres based on resolution advisories provided by ACAS equipment, as will best avert collision.

2.2.2. SERA.3205 Annäherung

Ein Luftfahrzeug darf nicht so nah an anderen Luftfahrzeugen betrieben werden, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht.

2.2.2. SERA.3205 Proximity

An aircraft shall not be operated in such proximity to other aircraft as to create a collision hazard.

2.2.3. Ausweichregeln

2.2.3.1. SERA.3210 Ausweichregeln

- a) Das Luftfahrzeug, das nicht auszuweichen hat, muss seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten.
- b) Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug, das erkennbar in seiner Manövrierfähigkeit behindert ist, auszuweichen.
- c) Ein Luftfahrzeug, das gemäß den nachstehenden Regeln verpflichtet ist, einem anderen Luftfahrzeug auszuweichen, hat es zu vermeiden, über, unter oder vor dem anderen Luftfahrzeug vorbeizufiegen, außer wenn es in ausreichendem Abstand vorbeifliegt und die Auswirkungen einer Wirbelschlepe berücksichtigt werden.
 1. Annäherung im Gegenflug. Nähern sich zwei Luftfahrzeuge im Gegenflug oder nahezu im Gegenflug, haben beide, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, nach rechts auszuweichen.
 2. Kreuzen der Flugrichtung. Kreuzen sich die Flugrichtungen zweier Luftfahrzeuge in nahezu gleicher Höhe, so hat das Luftfahrzeug, bei dem sich das andere Luftfahrzeug auf der rechten Seite befindet, auszuweichen; jedoch haben stets auszuweichen.
 - i) motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, den Luftschiffen, Segelflugzeugen und Ballonen;
 - ii) Luftschiffe den Segelflugzeugen und Ballonen;
 - iii) Segelflugzeuge den Ballonen;
 - iv) motorgetriebene Luftfahrzeuge den Luftfahrzeugen, die andere Luftfahrzeuge oder Gegenstände erkennbar schleppen.
 3. Überholen. Ein überholendes Luftfahrzeug ist ein Luftfahrzeug, das sich einem anderen Luftfahrzeug von rückwärts in einer Flugrichtung nähert, die einen Winkel von weniger als 70 Grad mit der Symmetrieebene des letzteren Luftfahrzeugs bildet, d. h. sich in einer solchen Position bezüglich des anderen Luftfahrzeugs befindet, dass bei Nacht weder die linken (backbordseitigen) noch die rechten (steuerbordseitigen) Positionslichter gesehen werden könnten. Ein Luftfahrzeug, das überholt wird, hat nicht auszuweichen oder seinen Kurs zu ändern, und das überholende Luftfahrzeug hat sowohl im Steigflug als auch im Sinkflug oder Horizontalflug den Flugweg des anderen zu meiden und seinen Kurs nach rechts zu ändern; dies gilt ungeachtet einer anschließenden Veränderung der relativen Position der beiden Luftfahrzeuge zueinander, bis das überholende Luftfahrzeug das andere ganz überholt und ausreichenden Abstand zu ihm hat.
 - i) Überholende Segelflugzeuge. Ein Segelflugzeug, das ein anderes Segelflugzeug überholt, darf nach rechts oder nach links ausweichen.
 4. Landung. Ein im Flug befindliches oder am Boden bzw. auf dem Wasser betriebenes Luftfahrzeug, hat einem Luftfahrzeug, das landet oder sich im Endteil des Landeanflugs befindet, auszuweichen.

2.2.3. Right-of-way

2.2.3.1. SERA.3210 Right-of-way

- a) The aircraft that has the right-of-way shall maintain its heading and speed.
- b) An aircraft that is aware that the manoeuvrability of another aircraft is impaired shall give way to that aircraft.
- c) An aircraft that is obliged by the following rules to keep out of the way of another shall avoid passing over, under or in front of the other, unless it passes well clear and takes into account the effect of aircraft wake turbulence.
 1. Approaching head-on. When two aircraft are approaching head-on or approximately so and there is danger of collision, each shall alter its heading to the right.
 2. Converging. When two aircraft are converging at approximately the same level, the aircraft that has the other on its right shall give way, except as follows:
 - i) power-driven heavier-than-air aircraft shall give way to airships, sailplanes and balloons;
 - ii) airships shall give way to sailplanes and balloons;
 - iii) sailplanes shall give way to balloons;
 - iv) power-driven aircraft shall give way to aircraft which are seen to be towing other aircraft or objects.
 3. Overtaking. An overtaking aircraft is an aircraft that approaches another from the rear on a line forming an angle of less than 70 degrees with the plane of symmetry of the latter, i.e. is in such a position with reference to the other aircraft that at night it should be unable to see either of the aircraft's left (port) or right (starboard) navigation lights. An aircraft that is being overtaken has the right-of-way and the overtaking aircraft, whether climbing, descending or in horizontal flight, shall keep out of the way of the other aircraft by altering its heading to the right, and no subsequent change in the relative positions of the two aircraft shall absolve the overtaking aircraft from this obligation until it is entirely past and clear.
 - i) Sailplanes overtaking. A sailplane overtaking another sailplane may alter its course to the right or to the left.
 4. Landing. An aircraft in flight, or operating on the ground or water, shall give way to aircraft landing or in the final stages of an approach to land.

- 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. 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.

2.2.4. 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

2.2.3.2. 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 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:

f) Bei einem Flug nach Sichtflugregeln, der innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken durchgeführt wird, die von der zuständigen Behörde gemäß SERA.4001 Buchstabe b Nummer 3 oder Nummer 4 festgelegt [ENR 1.10, Punkt 2.2.1. c) oder d)] sind, ist dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr mit der Flugverkehrsdienststelle, die den Fluginformationsdienst erbringt, aufrechtzuerhalten und dieser Stelle im Bedarfsfall den Standort des Luftfahrzeugs zu melden.

g) Z-Flug

Der Pilot eines Luftfahrzeugs, muss, wenn er vom Flug nach Sichtflugregeln zum Flug nach Instrumentenflugregeln übergehen will,

1. sofern ein Flugplan abgegeben wurde, die notwendigen Änderungen, die an seinem jetzigen Flugplan vorzunehmen sind, übermitteln; oder
2. gemäß SERA.4001 Buchstabe b [ENR 1.10, Punkt 2.2.1.] der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich einen Flugplan übermitteln und eine Freigabe einholen, bevor der Flug nach Instrumentenflugregeln fortgesetzt wird, wenn er sich im kontrollierten Luftraum befindet.

h) Flüge nach Sichtflugregeln oberhalb von FL195 sind genehmigungspflichtig.

Um diese Genehmigung muss spätestens 3 Stunden vor dem Flug telefonisch angesucht werden.

Supervisor ACC: +43 (0)5 1703 2111
Supervisor APP WIEN: +43 (0)5 1703 3535

Flüge nach Sichtflugregeln dürfen mit Transschall- und Überschallgeschwindigkeit nicht durchgeführt werden.

i) Flüge nach Sichtflugregeln oberhalb von FL 285 sind nicht zulässig.

2.2. Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht (NVFR)

Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht (NVFR) sind unter folgenden Bedingungen zulässig:

1. geht der Flug über die Umgebung eines Flugplatzes hinaus, ist ein Flugplan gemäß SERA.4001 Buchstabe b Nummer 6 [ENR 1.10, Punkt 2.2.1. f)] abzugeben;
2. es ist eine Zweiweg-Sprechfunkverbindung auf dem entsprechenden Flugverkehrsdienst-Funkkanal, sofern verfügbar, herzustellen und aufrechtzuerhalten;
3. es gelten die Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken der Tabelle S5-1, wobei jedoch

i) die Hauptwolkenuntergrenze nicht unter 450 m (1 500 ft) liegen darf;

f) A VFR flight operating within or into areas or along routes designated by the competent authority, in accordance with SERA.4001 b) 3. or 4. [ENR 1.10, item 2.2.1. c) or d)], shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and report its position as necessary to, the air traffic services unit providing flight information service.

g) Z-flight

The pilot of an aircraft operated in accordance with the visual flight rules who wishes to change to compliance with the instrument flight rules shall:

1. if a flight plan was submitted, communicate the necessary changes to be effected to its current flight plan; or
2. as required by SERA.4001 b) [ENR 1.10, item 2.2.1.], submit a flight plan to the appropriate air traffic services unit as soon as practicable and obtain a clearance prior to proceeding IFR when in controlled airspace.

h) VFR flights above FL195 are permitted prior permission only.

This permission has to be requested by phone at least 3 hours before the flight.

Supervisor ACC: +43 (0)5 1703 2111
Supervisor APP WIEN: +43 (0)5 1703 3535

VFR flights shall not be operated at transonic and supersonic speeds.

i) VFR flights above FL 285 are prohibited.

2.2. VFR flights at night (NVFR)

VFR flights at night (NVFR) are permitted under the following conditions:

1. if leaving the vicinity of an aerodrome, a flight plan shall be submitted in accordance with SERA.4001 b) 6. [ENR 1.10, item 2.2.1. f)];
2. flights shall establish and maintain two-way radio communication on the appropriate ATS communication channel, when available;
3. the VMC visibility and distance from cloud minima as specified in Table S5-1 shall apply except that:

i) the ceiling shall not be less than 450 m (1 500 ft);

- | | |
|--|---|
| <p>ii) die Bestimmungen zur verringerten Flugsicht in Tabelle S5-1 Buchstaben a und b keine Anwendung finden;</p> <p>iii) in Lufträumen der Klassen B, C, D, E, F und G in und unter 900 m (3 000 ft) AMSL oder 300 m (1 000 ft) Höhe über Grund — maßgebend ist die größere Höhe — der Pilot ununterbrochene Erdsicht haben muss; und</p> <p>iv) für gebirgiges Gebiet von der zuständigen Behörde höhere Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken vorgeschrieben werden können;</p> <p>v) Sichtflüge bei Nacht mit Hubschraubern zur Durchführung von Ambulanz- oder Rettungsflügen sind mit Zustimmung der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle auch bei Wetterbedingungen zulässig, die unter den in SERA.5005 Buchstabe c Nummer 3. [Punkt 3] 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.</p> <p>4. außer wenn dies für Start oder Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde besonders genehmigt wurde, muss ein Flug nach Sichtflugregeln bei Nacht in einer Flughöhe durchgeführt werden, die nicht unterhalb der von dem Staat, dessen Hoheitsgebiet überflogen wird, festgelegten Mindestflughöhe liegt, oder, wenn keine solche Mindestflughöhe festgelegt wurde,</p> <p>i) über hohem Gelände oder in gebirgigen Gebieten in einer Flughöhe von mindestens 600 m (2 000 ft) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 8 km von dem angenommenen Standort des Luftfahrzeugs;</p> <p>ii) in anderen als in Ziffer i) genannten Gebieten in einer Flugfläche von mindestens 300 m (1 000 ft) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 8 km von dem angenommenen Standort des Luftfahrzeugs.</p> | <p>ii) the reduced flight visibility provisions specified in Table S5-1 a) and b) shall not apply;</p> <p>iii) in airspace classes B, C, D, E, F and G, at and below 900 m (3 000 ft) above MSL or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher, the pilot shall maintain continuous sight of the surface; and</p> <p>iv) for mountainous area, higher VMC visibility and distance from cloud minima may be prescribed by the competent authority;</p> <p>v) VFR flights at night performed by helicopters for the execution of ambulance and rescue are with approval of the appropriate air traffic control unit also permissible in meteorological conditions, which are below the values specified in SERA.5005 letter c number 3 [Punkt 3], if these flights are executed at a speed, which is enabling the pilot to sense obstacles and other aircraft in sufficient time to take the appropriate measures to avoid collisions in due time.</p> <p>4. except when necessary for take-off or landing, or except when specifically authorised by the competent authority, a VFR flight at night shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude established by the State whose territory is overflown, or, where no such minimum flight altitude has been established:</p> <p>i) over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;</p> <p>ii) elsewhere than as specified in i), at a level which is at least 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.</p> |
|--|---|

ENR 1.4 ATS LUFTRAUM-KLASSIFIKATION

1. LUFTRAUMKLASSEN

1.1. Der Luftraum der FIR Wien wird gemäß SERA.6001 (a) Verordnung (EU) 923/2012 in folgende Luftraumklassen eingeteilt:

- Luftraumklasse C
- Luftraumklasse D
- Luftraumklasse E
- Luftraumklasse G

1.2. Die Luftraumklassen A, B und F finden innerhalb der FIR Wien keine Anwendung.

1.3. Die einzelnen Luftraumklassen sind im Hinblick auf die Benützungsbedingungen und der darin ausgeübten Dienste nachfolgend näher beschrieben.

1.4. Die vertikalen und lateralen Begrenzungen, etwaige zeitliche Beschränkungen sowie die zuständigen Flugverkehrsdienststellen sind in ENR 2 enthalten.

2. DIE FOLGENDEN KLASSEN KOMMEN IN DER FIR WIEN ZUR ANWENDUNG:

2.1. Klasse C

ENR 1.4 ATS AIRSPACE CLASSIFICATION

1. AIRSPACE CLASSES

1.1. The airspace within the FIR Wien is divided into the following airspace classes according to SERA.6001 (a) of regulation (EU) 923/2012:

- Airspace Class C
- Airspace Class D
- Airspace Class E
- Airspace Class G

1.2. The airspace classes A, B and F are not used within the FIR Wien.

1.3. The individual airspace classes are described below with respect to the conditions of use and the services provided within.

1.4. The vertical and lateral limitations, possible time restrictions and the responsible ATS units are included in ENR 2.

2. WITHIN THE FIR WIEN THE FOLLOWING CLASSES ARE APPLICABLE:

2.1. Class C

Class / Klasse	IFR Instrument Flight Rules Instrumentenflugregeln	VFR Visual Flight Rules Sichtflugregeln
<div style="text-align: center;">  </div>		
Separation provided Staffelung	IFR from other IFR IFR from VFR IFR zu IFR IFR zu VFR	VFR from IFR VFR zu IFR

<p>Class / Klasse</p> 	<p>IFR</p> <p>Instrument Flight Rules Instrumentenflugregeln</p>	<p>VFR</p> <p>Visual Flight Rules Sichtflugregeln</p>
<p>Service Provided</p> <p><i>Note: Air Traffic Control Service, Flight Information Service and Alerting Service is provided in accordance with the applicable provisions in GEN 3.3</i></p> <p>Erbrachter Dienst</p> <p><i>Anmerkung: Flugverkehrskontrolldienst, Fluginformationsdienst und Flugalarmdienst wird gemäß den anwendbaren Bestimmungen in GEN 3.3 erbracht</i></p>	<p>Air traffic control service</p> <p>Flight information service</p> <p>Alerting service</p> <p>Flugverkehrskontrolldienst</p> <p>Fluginformationsdienst</p> <p>Flugalarmdienst</p>	<p>Air traffic control service</p> <p>Flight information service</p> <p>Alerting service</p> <p>Flugverkehrskontrolldienst</p> <p>Fluginformationsdienst</p> <p>Flugalarmdienst</p>
<p>Speed limitation</p> <p>Geschwindigkeitsbegrenzung</p>	<p>Not applicable</p> <p>Nicht anwendbar</p>	<p>250 KIAS below 10.000 FT AMSL</p> <p>250 KIAS unterhalb 10.000 FT AMSL</p>
<p>Radio communication capability requirement</p> <p>Funkverkehrsfähigkeit erforderlich</p>	<p>YES</p> <p>JA</p>	<p>YES</p> <p>JA</p>
<p>Continuous two-way air-ground voice communication required</p> <p>Ständige Zweiweg-Sprechfunkverbindung erforderlich</p>	<p>YES</p> <p>JA</p>	<p>YES</p> <p>JA</p>
<p>Subject to an ATC clearance</p> <p>Flugverkehrskontrollfreigabe erforderlich</p>	<p>YES</p> <p>JA</p>	<p>YES</p> <p>JA</p>

2. SERA.4001 FLUGPLANABGABE

2.1. BEGRIFF DES FLUGPLANS

Informationen bezüglich eines beabsichtigten Flugs oder Flugabschnitts, die Flugverkehrsdienststellen zu übermitteln sind, sind in Form eines Flugplans zu geben. Der Begriff "Flugplan" wird verwendet sowohl zur Bezeichnung der vollständigen Informationen über alle Punkte der Flugplanbeschreibung, die die gesamte Flugstrecke abdecken, als auch zur Bezeichnung der beschränkten Informationen, die unter anderem zu übermitteln sind, um eine Freigabe für einen kleinen Flugabschnitt, beispielsweise für das Kreuzen einer Luftstraße oder für Start oder Landung auf einem kontrollierten Flugplatz, zu erhalten.

2.2. FLUGPLANPFLICHT

2.2.1. Ein Flugplan ist vor der Durchführung folgender Flüge abzugeben:

- a) ein Flug oder Flugabschnitt, der der Flugverkehrskontrolle unterliegt;
Anmerkung: Um die Arbeitsbelastung der Flugverkehrsdienststellen zu reduzieren, wird für VFR-Flüge, welche als kontrollierte Flüge durchgeführt werden, dringend empfohlen, einen Flugplan vor dem Abflug abzugeben.

- b) ein Flug nach Instrumentenflugregeln innerhalb des Flugverkehrsberatungsluftraums;

- c) ein Flug innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken, die von der zuständigen Behörde festgelegt sind, um die Bereitstellung von Fluginformationen und die Durchführung des Flugalarmdienstes sowie des Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge zu erleichtern;

- d) ein Flug innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken, die von der zuständigen Behörde festgelegt sind, um die Koordinierung mit entsprechenden militärischen Stellen oder mit Flugverkehrsdienststellen in benachbarten Staaten zu erleichtern, um ein möglicherweise erforderliches Ansteuern zu Identifizierungszwecken zu vermeiden;

- e) ein Flug über Staatsgrenzen.
Ausnahmen von dieser Verpflichtung bestehen für die unter 2.2.2. genannten Flüge unter Beachtung der angegebenen Bedingungen.

- f) ein Flug, der bei Nacht durchgeführt werden soll, soweit er über die Umgebung des Flugplatzes hinausführt.

2.2.2. Ausnahmen von der Flugplanpflicht:

2.2.2.1. Grenzüberschreitende Flüge mit zivilen Luftfahrzeugen nach Sichtflugregeln bei Tag im Luftraum der Klasse „G“ und „E“ sind von der Pflicht zur Abgabe eines Flugplanes unter folgenden Einschränkungen befreit:

2. SERA.4001 SUBMISSION OF A FLIGHT PLAN

2.1. DEFINITION OF FLIGHT PLAN

Information relative to an intended flight or portion of a flight, to be provided to air traffic services units, shall be in the form of a flight plan. The term 'flight plan' is used to mean variously, full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight, or limited information required, inter alia, when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross an airway, to take off from, or to land at a controlled aerodrome.

2.2. OBLIGATION TO SUBMIT A FLIGHT PLAN

2.2.1. A flight plan shall be submitted prior to operating:

- a) any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service;

Remark: In order to reduce the workload of ATS units, it is strongly recommended for VFR flights intending to operate as a controlled flight to submit a flight plan prior departure.

- b) any IFR flight within advisory airspace;

- c) any flight within or into areas, or along routes designated by the competent authority, to facilitate the provision of flight information, alerting and search and rescue services;

- d) any flight within or into areas or along routes designated by the competent authority, to facilitate coordination with appropriate military units or with air traffic services units in adjacent States in order to avoid the possible need for interception for the purpose of identification;

- e) a flight across international borders.

Flights specified in item 2.2.2. are exempted from this requirement taking into account the conditions named below.

- f) any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.

2.2.2. Exemptions from the obligation to file a flight plan:

2.2.2.1. Cross-border flights with civil aircraft under visual flight rules by day in airspace classes "G" and "E" are exempted from the requirement to submit a flight plan subject to the following constraints:

2.2.2.1.1. Für Einflüge in das Bundesgebiet ist dies bei Flügen mit kraftangetriebenen Zivilluftfahrzeugen schwerer als Luft mit starren Tragflächen, Hubschraubern und Tragschraubern nur mit einem im Flug aktivierten und gemäß § 30 Abs. 2 LVR eingestellten Transponder Mode S zulässig.

2.2.2.1.2. Die unter Punkt 2.2.2.1. beschriebene Ausnahme betreffend Einflüge in die FIR Wien kann zur Wahrung öffentlicher Interessen für einen bestimmten Zeitraum ganz oder teilweise eingeschränkt werden. Eine solche Einschränkung wird mittels NOTAM veröffentlicht.

2.2.2.2. Von dem Erfordernis der Abgabe eines Flugplans sind Flüge mit österreichischen Militärluftfahrzeugen im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) in jenen Fällen, die in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesministerium für Landesverteidigung und dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gemäß § 145a Abs. 4 LFG festgelegt werden, ausgenommen.

2.3. VORLAUFZEITEN FÜR DIE FLUGPLANABGABE

2.3.1. Ein Flugplan für einen Flug, bei dem Staatsgrenzen überflogen werden sollen oder für den Flugverkehrskontrolldienst oder Flugverkehrsberatungsdienst erbracht werden sollen, ist wie folgt aufzugeben:

- a) höchstens 120 Stunden vor der voraussichtlichen Abblockzeit;
- b) mindestens 3 Stunden vor der voraussichtlichen Abblockzeit für Flüge, die möglicherweise ATFM-Maßnahmen unterliegen;
- c) mindestens 30 Minuten vor dem Abflug für Inlandsflüge nach Sichtflugregeln;
- d) mindestens 60 Minuten vor dem Abflug bei allen anderen, nicht unter b) oder c) fallenden Flügen.

2.3.2. Wenn ein Flugplan während des Fluges aufgegeben wird, ist dieser rechtzeitig genug aufzugeben, um sicherzustellen, dass die zuständige ATS-Stelle den Flugplan mindestens 10 Minuten vor dem Zeitpunkt erhält, zu dem das Luftfahrzeug voraussichtlich einen der folgenden Punkte erreicht:

- den geplanten Einflugpunkt in einen Kontrollbezirk oder Flugverkehrsberatungsbezirk oder
- den Kreuzungspunkt mit einer ATS-Strecke oder einer Flugverkehrsberatungsstrecke

2.2.2.1.1. For flights entering the FIR Wien with power-driven heavier-than-air fixed-wing civil aircraft, helicopters and gyrocopters, this is allowed only with transponder mode S activated in flight and adjusted as required in § 30 para 2 LVR (rules of the air).

2.2.2.1.2. The exemption laid down in 2.2.2.1. regarding flights entering the FIR Wien may be limited partly or repealed wholly for a specified time period due to reasons of public interest. Such limitations to the exemption will be published via NOTAM.

2.2.2.2. Exempted from the requirement of filing a flight plan are flights of Austrian military aircraft in the frame of military operational air traffic (§ 145a Aviation Act) in those cases, which are laid down in the agreement between the Federal Ministry of Defense and the Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology according § 145a para 4 Aviation Act.

2.3. LEAD TIMES FOR SUBMISSION OF FLIGHT PLANS

2.3.1. A flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted as follows:

- a) not more than 120 hours before the estimated off-block time;
- b) at least 3 hours before the estimated off-block time for flights that may be subject to air traffic flow management measures;
- c) at least 30 minutes before departure for domestic VFR flights;
- d) at least 60 minutes before departure for all other flights not covered in b) or c).

2.3.2. If submitted during flight, the flight plan shall be submitted at a time which ensures its receipt by the appropriate ATS unit, at least 10 minutes before the aircraft is estimated to reach:

- the intended point of entry into a control area or advisory area or
- the point of crossing an ATS route or advisory route

2.4. GÜLTIGKEIT UND EINHALTUNG VON LUFTRAUMNUTZUNGSREGELN

Flugpläne für Flüge nach Instrumentenflugregeln durch den Luftraum der FIR Wien (LOVV) müssen in Übereinstimmung mit den staatlich verlautbarten Vorgaben, welche im Dokument zur Regelung der Luftraumverfügbarkeit (RAD) festgelegt sind, eingereicht werden. Dieses gesamteuropäische Bezugsdokument beinhaltet Verfügbarkeitsregeln zur Luftraumnutzung für die FIR Wien (LOVV) und muss zur Flugplanung herangezogen werden.

(<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>)

2.5. VERPFLICHTUNGEN BEI DER FLUGPLANABGABE

2.5.1. Ein Flugplan muss:

- a) vor dem Abflug wie in 2.5.2. festgelegt, oder
- b) während des Fluges wie in 2.5.3. festgelegt aufgegeben werden.

2.5.1.1. Ein Flugplan ist vom verantwortlichen Piloten, dessen Stellvertreter, dem Betreiber des Luftfahrzeugs oder Luftfahrtunternehmens sowie deren in ihrem Namen handelnde Beauftragte aufzugeben.

2.5.2. AUFGABE EINES FLUGPLANS VOR DEM ABFLUG

2.5.2.1. Ein Flugplan ist vor dem Abflug abzugeben:

- a) direkt beim Netzmanager oder über eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste (AIS/ARO Wien) wenn der Flug auf einem Teil oder der gesamten Strecke innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden soll oder
- b) bei einer Meldestelle für Flugverkehrsdienste (AIS/ARO Wien) in anderen Fällen.

2.5.2.2. Flugpläne für Flüge die ganz oder teilweise innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden sollen, sind entsprechend den Betriebshandbüchern, die die erforderlichen Anweisungen und Informationen enthalten, die vom Netzmanager entwickelt und gepflegt werden, aufzugeben.

2.5.3. AUFGABE EINES FLUGPLANS IM FLUG (AIR-FILED FLIGHT PLAN, AFIL)

2.5.3.1. Flugpläne sind während des Fluges an die zuständige Flugverkehrsdienststelle oder Flugfunkleitstelle zu übermitteln.

2.5.3.2. Flugpläne sollten nur dann während des Fluges abgegeben werden, wenn besondere Umstände dies erfordern (z.B. unvorhergesehene Wettererscheinungen, Notfälle). In diesem Fall akzeptiert der Fluginformationsdienst die Flugplandaten, der Flugplan wird an AIS/ARO Wien weitergeleitet, welches die Übermittlung an die zuständigen Stellen vornimmt.

2.4. AVAILABILITY AND ADHERENCE TO AIRSPACE UTILIZATION RULES

Flight plans for flights conducted under instrument flight rules entering the airspace of FIR Wien (LOVV) shall be filed in accordance with the state restrictions defined within the Route Availability Document (RAD). This common European reference document contains available airspace utilization rules required for flight planning within FIR Wien (LOVV) and shall be used when planning your flight path.

(<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>)

2.5. DUTIES IN REGARD TO FLIGHT PLAN SUBMISSION

2.5.1. A flight plan shall be submitted:

- a) before departure as laid down in 2.5.2, or
- b) during flight as laid down in 2.5.3.

2.5.1.1. A flight plan shall be submitted by the pilot-in-command, his deputy, the aircraft operator or aircraft operating agency, as well as by the agents acting on their behalf.

2.5.2. FLIGHT PLAN SUBMISSION BEFORE DEPARTURE

2.5.2.1. A flight plan shall be submitted before departure:

- a) to the Network Manager directly or via an air traffic services reporting office (AIS/ARO Wien), if there is the intent for the flight to operate in accordance with IFR for a portion, or the entire route, of the flight within the single European sky airspace, or
- b) to an air traffic services reporting office (AIS/ARO Wien) for other cases.

2.5.2.2. Flight plans for flights to be operated in accordance with IFR for a portion, or the entire route, of the flight within the single European sky airspace, shall be submitted in accordance with the operations manuals containing the necessary instructions and information developed and maintained by the Network Manager.

2.5.3. SUBMISSION OF FLIGHT PLANS DURING FLIGHT (AIR-FILED FLIGHT PLAN, AFIL)

2.5.3.1. A flight plan shall be transmitted, during flight, to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station.

2.5.3.2. Flight plans should only be filed during flight if required by certain circumstances (e.g. due to unforeseen weather changes, emergency situations). In this case the Flight Information Service (FIS) will accept the flight plan data and forward the flight plan to AIS/ARO Wien for further transmission to the relevant units.

2.5.3.3. Nicht angenommen werden Flugpläne für weiterführende Flüge nach Landungen sowie Flugpläne für Flüge ins Ausland mit Flugregelwechsel von VFR zu IFR (Z-AFIL), ausgenommen Notfälle (z.B. Rettungsflüge).

Die Vorgangsweise, durch Abgabe eines Z-AFIL (z.B. bei Abflug aus LOAV oder LOAN) eventuelle Maßnahmen zur Verkehrsflusssteuerung (SLOTs) zu umgehen, ist NICHT zulässig. Solche Z-AFIL werden nur in besonderen Fällen (Notfällen) akzeptiert.

Aufgrund hoher Frequenzbelastung und teilweise unvollständiger Funkabdeckung wird dringend empfohlen, Flugpläne auf einem anderen Weg als über die Frequenz des Fluginformationsdienstes abzugeben. Sichtflügen, die beabsichtigen durch freigabepflichtige Lufträume zu fliegen, wird empfohlen, einen Flugplan vor Abflug abzugeben.

2.5.4. FORM DER FLUGPLANAUFGABE

2.5.4.1. Der Flugplan ist entweder persönlich, fernmündlich, fernschriftlich, per Telefax oder in elektronischer Form (Homebriefing) bei AIS/ARO Wien abzugeben. Im Interesse der raschen Abwicklung des Luftverkehrs kann die Meldestelle für Flugverkehrsdienste die persönliche Flugplanabgabe anordnen. Wenn die Bodenfunkstelle des Abflugplatzes im Interesse einer raschen Abwicklung des Luftverkehrs zugestimmt hat, kann der Flugplan auch mittels Flugfunk-Sprechfunkverbindung abgegeben werden.

2.5.4.2. Bei Ambulanz-, Rettungs-, Such- und Evakuierungsflügen ist der Flugplan - sofern Flugplanpflicht besteht - mittels Flugfunk-Sprechfunkverbindung abzugeben, sobald ein Gebiet durchflogen wird, in dem diese hergestellt werden kann.

2.5.4.3. Austro Control GmbH Homebriefing System (www.homebriefing.com)

2.5.4.3.1. Wenn der Abflug von einem Flugplatz erfolgt, auf dem eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste im Rahmen des Homebriefing betrieben wird, so sind Flugpläne grundsätzlich über www.homebriefing.com abzugeben.

2.5.4.3.2. Vor Ort in den Räumen der ehemaligen Homebriefing Stationen befinden sich Plakate mit QR Codes zu allen relevanten Briefing Produkten. Diese Produkte können über kostenloses WLAN vor Ort aufgerufen werden. Als zusätzliche Hilfestellung steht ein Telefon mit direkter Verbindung zum AIS/ARO Wien zur Verfügung.

2.5.4.3.3. Wenn ein Flugplan über Homebriefing abgegeben wird, kann der Flug erst angetreten werden, wenn über das Homebriefing System eine Bestätigungsmeldung erhalten wurde. Andernfalls ist die Verfügbarkeit des Flugplans bei den zuständigen Stellen nicht gewährleistet. Als zentraler Helpdesk für Homebriefing steht AIS/ARO Wien H24 zur Verfügung.

2.5.3.3. Not accepted are flight plans for flights which continue after a landing and flight plans for flights over the State boundary with change of flight rules from VFR to IFR (Z-AFIL), except in emergency cases (e.g. rescue flights).

It is NOT allowed to use Z-AFIL to avoid air traffic flow management measures (SLOTs), e.g., for departures from LOAV or LOAN. Such Z-AFIL will only be accepted in special cases (emergencies).

Due to high radio frequency occupancy and partially incomplete radio coverage it is strongly recommended to file flight plans rather by other means than on the frequency of the FIS. It is also recommended to file a flight plan before departure for VFR flights which intend to cross airspaces for which an ATC-clearance is required.

2.5.4. FORM OF FLIGHT PLAN SUBMISSION

2.5.4.1. The flight plan shall be submitted either in person, by telephone, by telex, fax or via Homebriefing to AIS/ARO Wien. In the interest of an expeditious flow of air traffic the Air Traffic Services Reporting Office may order the flight plan to be filed in person. If, in the interest of an expeditious flow of air traffic the aeronautical station at the aerodrome of departure has agreed, the flight plan may also be filed by means of air-ground voice communications.

2.5.4.2. In the case of ambulance, rescue, search and evacuation flights, the flight plan - if a flight plan is mandatory - shall be filed by means of air-ground voice communications as soon as an area is flown through in which this can be established.

2.5.4.3. Austro Control GmbH Homebriefing System (www.homebriefing.com)

2.5.4.3.1. If the departure will take place from an aerodrome at which the ATS reporting office is operated via Homebriefing, the Homebriefing system should be used for the submission of flight plans.

2.5.4.3.2. On-site, where the Homebriefing-Stationen used to be located, there are posters with QR codes for all the relevant briefing products. These products can be viewed via a free WLAN on-site. For additional assistance, a direct phone connection to AIS/ARO Wien is available.

2.5.4.3.3. If a flight plan is submitted via Homebriefing, the flight may only be commenced when an acceptance message has been received via the Homebriefing System. Failing this, the receipt of the flight plan at all concerned units is not guaranteed. As central Helpdesk for Homebriefing AIS/ARO Wien is available H24.

2.5.4.3.4. Über Homebriefing können abgegeben werden:

- Flugpläne für Flüge mit Abflugplatz in Österreich
- Flugpläne für weiterführende Flüge nach einem Abflug in Österreich
- IFR Flugpläne innerhalb der IFPZ
- Flugpläne von österreichischen HB-Kunden
- Flugpläne für in Österreich registrierte Luftfahrzeuge
- Flugpläne von österreichischen Luftfahrtunternehmen

2.5.4.4. Flugplanabgabe über Telefax

- Wenn der Flugplan über Telefax abgegeben wird, muss der Aufgeber des Flugplans diesen sofort nach der Übermittlung über Telefon bei AIS/ARO Wien (+43 5 1703/3211) bestätigen, sonst wird er nicht bearbeitet.
- Das unter Kapitel 12 verlaubliche österreichische Flugplanformular oder ein gleichartiges, durch Computer erzeugtes Formblatt soll für die Übermittlung verwendet werden.
- Der Vordruck muss lesbar und vollständig ausgefüllt sein.
- Speziell für IFR Flugpläne liegt die Angabe einer Kontakttelefon-/Faxnummer im Interesse des verantwortlichen Piloten.

2.5.4.5. Direkte Abgabe des Flugplans beim Netzmanager

2.5.4.5.1. Flugpläne für IFR/GAT Flüge können vor dem Abflug direkt beim Netzmanager aufgegeben werden (ohne Übermittlung durch eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste) entsprechend den Betriebshandbüchern, die die erforderlichen Anweisungen und Informationen enthalten, die vom Netzmanager entwickelt und gepflegt werden, wenn der Flug auf einem Teil oder der gesamten Strecke innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums nach IFR durchgeführt werden soll.

Anmerkung: IFR/GAT Flüge sind zivile oder nicht-operationelle militärische Flüge nach Instrumentenflugregeln (ganz oder teilweise) welche nach zivilen Flugverkehrsregeln und ATC- Verfahren durchgeführt werden.

2.5.4.5.2. Flugplanaufgeber, die den Flugplan direkt beim Netzmanager aufgeben, übernehmen die volle Verantwortung bezüglich Übereinstimmung mit allen wesentlichen Verfahren des Netzmanagers, inklusive der kompletten Adressierung (innerhalb und außerhalb der IFPS-Zone, und einschließlich eines etwaigen VFR-Teils) ihrer Meldungen. Der Netzmanager übermittelt Flugpläne und ergänzende Meldungen an alle betroffenen ATS-Stellen innerhalb der IFPS-Zone und zu allen gewünschten Adressaten gemäß "Readressierungsverfahren".

2.5.4.5.3. Detaillierte Verfahren sind im IFPS Users Manual des Network Operations Handbuchs enthalten. Das Handbuch ist erhältlich bei <http://www.eurocontrol.int> und liegt bei AIS/ARO Wien zur Einsichtnahme auf.

2.5.4.3.4. The following flight plans can be submitted via Homebriefing:

- Flight plans for flights departing from Austria
- Follow up flight plans for flights originally departing from Austria
- IFR flight plans for flights operating within the IFPZ
- Flight plans of Austrian customers of HB
- Flight plans for aircraft with Austrian registration
- Flight plans filed by companies located in Austria

2.5.4.4. Flight plan submission via Telefax

- If the flight plan is submitted via Telefax the originator of the flight plan shall confirm the flight plan immediately after transmission with AIS/ARO Wien (+43 5 1703/3211) via telephone, otherwise it will not be processed.
- The flight plan form published in chapter 12 or an equivalent form produced by a computer shall be used for transmission.
- The form has to be filled in legibly and without omissions.
- Especially for IFR-flight plans a contact TEL/FAX number has to be given in the interest of the pilot-in-command.

2.5.4.5. Direct submission of flight plans at the Network Manager

2.5.4.5.1. Flight plans for IFR/GAT flights may be submitted before departure directly to the Network Manager (without the need to pass them through an ATS Reporting Office), in accordance with the operations manuals containing the necessary instructions and information developed and maintained by the Network Manager, if there is the intent for the flight to operate in accordance with IFR for a portion, or the entire route, of the flight within the single European sky airspace.

Remark: IFR/GAT flights are civil or non-operational military flights according to instrument flight rules (wholly or partly) which are operating subject to civil flight rules and ATC procedures.

2.5.4.5.2. Flight plan originators submitting their flight plan directly to the Network Manager take the full responsibility for compliance with all relevant procedures of the Network Manager including complete addressing (inside and outside the IFPS Zone and including possible, VFR-parts) of their messages. The Network Manager will transmit flight plans and associated messages to all relevant ATS-Units within the IFPS Zone and to all the desired addressees according to the "readdressing procedure".

2.5.4.5.3. Detailed procedures are published in the IFPS Users Manual of the Network Operations Handbook. The Handbook is available at <http://www.eurocontrol.int> and is also available for consultation at AIS/ARO Wien.

2.5.4.6. Flugplanabgabe vor dem Abflug bei einer anderen Stelle als AIS/ARO Wien:

Wurde ein Flugplan mit Abflugplatz in Österreich bei einer anderen Stelle als AIS/ARO Wien abgegeben, so ist der PIC verpflichtet, vor dem Abflug bei AIS/ARO Wien nachzufragen, ob der Flugplan verfügbar ist.

3. WEITERLEITUNG VON FLUGPLÄNEN UND FLUGPLAN-ERGÄNZUNGSMELDUNGEN (FPL/FAM)

3.1. Flugpläne und Flugplanergänzungsmeldungen für Flüge mit Abflugplatz außerhalb der FIR Wien werden von AIS/ARO Wien entgegengenommen und zu den betreffenden Flugverkehrsdienststellen gemäß den ICAO Adressierungs-Verfahren weitergeleitet. AIS/ARO Wien kann jedoch nicht garantieren, dass der FPL/FAM danach an der gewünschten Stelle verfügbar ist.

3.2. Wenn der Flugplanaufgeber nicht mit dem Luftfahrzeugbetreiber oder dem Piloten identisch ist, muss er dafür sorgen, dass die Bedingungen für die Annahme eines Flugplans sowie etwaige erforderliche Änderungen dieser Bedingungen, die vom Netzmanager für den nach Instrumentenflugregeln betriebenen Teil des Flugs oder von den Meldestellen für Flugverkehrsdienste mitgeteilt werden, dem Luftfahrzeugbetreiber oder dem Piloten übermittelt werden, der den Flugplan aufgegeben hat.

3.3. Der Luftfahrzeugbetreiber muss dafür sorgen, dass die dem Flugplanaufgeber vom Netzmanager oder von der Meldestelle für Flugverkehrsdienste übermittelten Bedingungen für die Annahme eines Flugplans sowie etwaige notwendige Änderungen daran in die geplante Flugdurchführung einbezogen und dem Piloten mitgeteilt werden.

3.4. Der Luftfahrzeugbetreiber muss vor Flugbeginn dafür sorgen, dass der Inhalt des Flugplans den Durchführungsabsichten genau entspricht.

4. OPERATIONELLE ANTWORTMELDUNGEN VON IFPS

4.1. FPL und FAM für IFR/GAT Flüge (ganz oder teilweise) werden durch IFPS akzeptiert. IFPS beantwortet die Abgabe von FPL/FAM durch operationelle Antwortmeldungen (siehe IFPS Users Manual des Network Operations Handbuchs):

- ACK Die Meldung wurde erfolgreich verarbeitet, entweder automatisch oder nach manueller Nachbearbeitung durch IFPS Personal.
- MAN Es wurden Fehler in der Meldung gefunden und die Meldung wird von IFPS Personal manuell nachbearbeitet (eine REJ oder eine ACK muss folgen).
- REJ Die Meldung ist fehlerhaft und konnte nicht korrigiert werden. Eine berichtigte Version ist zu senden.

4.2. Flugplanaufgeber (Luftfahrtunternehmer), die bei AIS/ ARO Wien einen Flugplan abgeben und deren Flugplan noch nicht durch IFPS angenommen ist, müssen in der Reichweite des AIS/ ARO Wien bleiben (hinterlassen einer Telefon- oder Faxnummer) um, wenn nötig, koordinierte Änderungen des Flugplans zu ermöglichen.

2.5.4.6. Submission of flight plan before departure at another station than AIS/ARO Wien:

If a flight plan for a flight departing from Austria has been filed at another station than AIS/ARO Wien the pilot in command is obliged to inquire with AIS/ARO Wien prior to departure whether the flight plan is available.

3. FORWARDING OF FLIGHT PLANS AND FLIGHT PLAN ASSOCIATED MESSAGES (FPL/FAM)

3.1. Flight plans and flight plan associated messages for flights departing from outside FIR Wien are accepted and transmitted to the competent ATS-Units by AIS/ARO Wien in accordance with the ICAO addressing procedure.

However, AIS/ARO Wien cannot guarantee that the FPL/FAM will be available at the relevant station.

3.2. The originator of a flight plan, when not being the aircraft operator or the pilot, shall ensure that the conditions of acceptance of a flight plan and any necessary changes to these conditions as notified by the Network Manager for the portion of the flight operated in accordance with IFR, or by the air traffic services reporting offices, are made available to the aircraft operator or the pilot that has submitted the flight plan.

3.3. The aircraft operator shall ensure that the conditions of acceptance of a flight plan and any necessary changes to it as notified by the Network Manager or by the air traffic services reporting office to the originator of the flight plan are incorporated into the planned flight operation and communicated to the pilot.

3.4. The aircraft operator shall ensure prior to the operation of the flight that the content of the flight plan correctly reflects the operational intentions.

4. OPERATIONAL REPLY MESSAGES BY IFPS

4.1. FPL and FAM for IFR/GAT flights (wholly or partly) are accepted by IFPS. The IFPS will respond to FPL/FAM submission through Operational Reply Messages (see IFPS Users Manual of the Network Operations Handbook):

- ACK The submitted message has been successfully processed either automatically or following manual intervention by the IFPS staff.
- MAN Errors have been detected in the message and the message has been referred for manual processing by the IFPS staff (REJ or ACK must follow);
- REJ The message is not correct and cannot be amended. A correct version has to be sent.

4.2. Flight plan originators (Aircraft Operator) submitting flight plans with AIS/ARO Wien and whose flight plan has not been acknowledged by IFPS must remain within reach of AIS/ARO Wien (leave telephone or FAX number) to allow coordinated modification of the flight plan, if required.

4.3. Jede operationelle Antwortmeldung (ACK, MAN, REJ), die bei AIS/ARO Wien einlangt, wird für diesen Flugplanaufgeber bereitgehalten. Die Verantwortung, sich um den Erhalt und die allfällige Antwort auf solche Meldungen zu kümmern, liegt jedoch beim Flugplanaufgeber.

4.3. Any Operational Reply Message (ACK, MAN, REJ) received at AIS/ARO Wien is kept available for the flight plan originator. However, the responsibility, for collecting and responding to any such messages rests with the flight plan originator.

4.4. Es ist wichtig, dass Flugplanaufgeber diese IFPS Meldungen zur Kenntnis nehmen und falls erforderlich darauf reagieren. In Bezug auf einen Flugplan, welcher innerhalb der IFPS Zone eingereicht (abgegeben) wurde, ist insbesondere zu beachten, dass solange nicht ein Acknowledgment (ACK) vom IFPS erhalten worden ist, dieser Flugplan für das IFPS nicht existiert und daher auch nicht an die zuständigen ATS-Stellen weitergeleitet wird.

4.4. It is essential that flight plan originators take note of and react, where necessary, to these messages received from IFPS. In particular it should be noted, that unless an Acknowledgment (ACK) is received from IFPS in respect of a particular flight plan filed within the IFPS Zone, then that plan will not exist within IFPS and will not therefore be distributed to the relevant ATS-Units.

4.5. Weiters wird die Kopie des Flugplans nicht zu der Tactical database (TACT) des NMOC (Network Manager Operations Centre) gesendet und nicht für ATFM Zwecke in Betracht gezogen (NO ATFM SLOT). Dies kann zur Verspätung des betroffenen Fluges führen. Es folgt daraus, dass die Version der Flugplanmeldung für die ein "ACK" erhalten wurde jene ist, welche von IFPS zu den zuständigen ATS-Stellen und auch zu TACT weitergeleitet wird.

4.5. Furthermore, a copy of the flight plan will not be sent to the Tactical database (TACT) of the NMOC (Network Manager Operations Center) and will not be considered for ATFM purposes (NO ATFM SLOT). This could result in a delay to the flight concerned. It follows therefore that the version of a flight plan message for which an ACK has been received is the one which will be distributed by IFPS to the relevant ATS-UNITS and also to TACT.

5. TABLE OF IFPS MESSAGE DISTRIBUTION

5. TABLE OF IFPS MESSAGE DISTRIBUTION

STATE	COUNTRY CODE	IFPS - ZONE FLIGHT PLAN MESSAGE DISTRIBUTION	FIR/UIR	ICAO
ALBANIA	LA	YES	TIRANA	LAAA
ARMENIA	UD	YES	YEREVAN	UDDD
AUSTRIA	LO	YES	WIEN	LOVV
BELARUS	UM	COPY ONLY	MINSK	UMMV
BELGIUM	EB	YES	BRUSSELS	EBBU/ EBUR
BOSNIA AND HERZEGOVINA	LQ	YES	SARAJEVO	LQSB
BULGARIA	LB	YES	SOFIA	LBSR
CROATIA	LD	YES	ZAGREB	LDZO
CYPRUS	LC	YES	NICOSIA	LCCC
CZECH REPUBLIC	LK	YES	PRAHA	LKAA
DENMARK	EK	YES	KOBENHAVN	EKDK
ESTONIA	EE	YES	TALLINN	EETT
FINLAND	EF	YES	FINLAND	EFIN
FRANCE	LF	YES	PARIS REIMS BREST BORDEAUX MARSEILLE	LFFF LFEE LFRR LFBB LFMM
GEORGIA	UG	YES	TBILISI	UGGG

STATE	COUNTRY CODE	IFPS - ZONE FLIGHT PLAN MESSAGE DISTRIBUTION	FIR/UIR	ICAO
GERMANY	ED	YES	BREMEN LANGEN MÜNCHEN RHEIN HANNOVER	EDWW EDGG EDMM EDUU EDVV
GREECE	LG	YES	ATHINAI	LGGG
HUNGARY	LH	YES	BUDAPEST	LHCC
IRELAND	EI	YES	SHANNON	EISN
ITALY	LI	YES	ROMA BRINDISI MILANO	LIRR LIBB LIMM
LATVIA	EV	YES	RIGA	EVRR
LITHUANIA	EY	YES	VILNIUS	EYVL
LUXEMBOURG	EL	YES	BRUSSELS	EBBU/ EBUR
THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA	LW	YES	SKOPJE	LWSS
MALTA	LM	YES	MALTA	LMMM
REPUBLIC OF MOLDOVA	LU	YES	CHISINAU	LUUU
MONACO (MARSEILLE)	LN	YES	MARSEILLE	LFMM
MOROCCO	GM	YES	CASABLANCA	GMMM
THE NETHERLANDS	EH	YES	AMSTERDAM	EHAA
NORWAY	EN	YES	NORWAY BODO OCEANIC	ENOR ENOB
POLAND	EP	YES	WARSZAWA	EPWW
PORTUGAL	LP	YES	LISBOA SANTA MARIA	LPPC LPPO
ROMANIA	LR	YES	BUCURESTI	LRBB
ROSTOV FIR (RUSSIAN FEDERATION)	URR	COPY ONLY	ROSTOV-NA-DONU	URRV
KALININGRAD FIR (RUSSIAN FEDERATION)	UMK	COPY ONLY	KALININGRAD	UMKK
SLOVAK REPUBLIC	LZ	YES	BRATISLAVA	LZBB
SLOVENIA	LJ	YES	LJUBLJANA	LJLA
SPAIN	LE	YES	BARCELONA MADRID CANARIAS	LECB LECM GCCC
SWEDEN	ES	YES	SWEDEN	ESAA
SWITZERLAND	LS	YES	SWITZERLAND	LSAS
REPUBLIC OF TÜRKIYE	LT	YES	ANKARA ISTANBUL	LTA LTBB
UKRAINE	UK	YES	L'VIV KYIV DNIPROPETROVSK ODESSA SIMFEROPOL	UKLV UKBV UKDV UKOV UKFV

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

6. SERA.4005 FLUGPLANINHALT

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

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

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

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

7. SERA.4010 AUSFÜLLEN EINES FLUGPLANS

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

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

6. SERA.4005 CONTENTS OF A FLIGHT PLAN

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

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

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

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

7. SERA.4010 COMPLETION OF A FLIGHT PLAN

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

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

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

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

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

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

8. ÄNDERN UND EINHALTEN EINES FLUGPLANS

8.1. SERA.4015 FLUGPLANÄNDERUNGEN

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

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

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

8.1.2. Änderung der voraussichtlichen Abblockzeit

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

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

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

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

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

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

8. CHANGES AND ADHERENCE TO A FLIGHT PLAN

8.1. SERA.4015 CHANGES TO A FLIGHT PLAN

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

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

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

8.1.2. Change of estimated off-block time

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

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

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

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

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

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

8.1.5. Änderung der Luftfahrzeugkennung

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

8.1.6. Abgabe eines Ersatzflugplanes

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

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

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

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

- RFP bedeutet Ersatzflugplan

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

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

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

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

8.1.5. Change of the aircraft identification

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

8.1.6. Filing a Replacement Flight Plan

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

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

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

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

- RFP signifies “Replacement Flight Plan”

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

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

8.2. SERA.8020 EINHALTUNG DES FLUGPLANS

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

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

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

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

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

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

8.2.2. UNABSICHTLICHE ÄNDERUNGEN

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

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

8.2. SERA.8020 ADHERENCE TO FLIGHT PLAN

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

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

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

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

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

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

8.2.2. INADVERTENT CHANGES

8.2.2.1. Wird bei einem kontrollierten Flug unabsichtlich vom aktuellen Flugplan abgewichen, sind folgende Maßnahmen zu treffen:

- a) Abweichung beim Kurs über Grund: Ist das Luftfahrzeug vom Kurs abgekommen, sind unverzüglich Maßnahmen zu treffen, den Steuerkurs des Luftfahrzeugs so zu ändern, dass der Kurs über Grund so bald wie möglich wieder aufgenommen wird.
- b) Abweichung bei der wahren Fluggeschwindigkeit: Weicht die durchschnittliche wahre Fluggeschwindigkeit in Reiseflughöhe zwischen Meldepunkten nach oben oder unten um mindestens 5 Prozent der wahren Fluggeschwindigkeit von der im Flugplan angegebenen ab oder ist eine solche Abweichung zu erwarten, ist dies der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu melden.
- c) Abweichung bei der voraussichtlichen Ankunfts-/Überflugzeit: Weicht die voraussichtliche Zeit am nachfolgenden Meldepunkt, an der Fluginformationsgebietsgrenze oder am Zielflugplatz, je nachdem, was zuerst erreicht wird, um mehr als 2 Minuten oder einen anderen von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Zeitraum von der Zeit ab, die den Flugverkehrsdiensten gemeldet wurde, ist der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich eine geänderte voraussichtliche Ankunfts-/Überflugzeit zu melden.
- d) Zusätzlich gilt, sofern eine ADS-C-Vereinbarung geschlossen wurde, dass der Flugverkehrsdienststelle über eine Datenverbindung automatisch Änderungen zu melden sind, bei denen die in dem ADS-C-Ereigniskontrakt festgelegten Schwellenwerte überschritten werden.

8.2.3. ABSICHTLICHE ÄNDERUNGEN

8.2.3.1. Die Beantragung von Flugplanänderungen muss folgende Informationen enthalten:

- a) Änderung der Reiseflughöhe:
 - Luftfahrzeugkennung;
 - angeforderte neue Reiseflughöhe und Reisegeschwindigkeit in dieser Höhe;
 - geänderte voraussichtliche Ankunftszeit (falls zutreffend) an nachfolgenden Fluginformationsgebietsgrenzen.
- b) Änderung der Strecke ohne Änderung des Zielflugplatzes:
 - Luftfahrzeugkennung;
 - Flugregeln;
 - Beschreibung der neuen Flugstrecke einschließlich zugehöriger Flugplandaten, beginnend mit dem Standort, ab dem die angeforderte Streckenänderung beginnen soll;
 - geänderte voraussichtliche Ankunftszeiten;
 - sonstige relevante Informationen.

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

- a) Deviation from track: if the aircraft is off track, action shall be taken forthwith to adjust the heading of the aircraft to regain track as soon as practicable.
- b) Variation in true airspeed: if the average true airspeed at cruising level between reporting points varies or is expected to vary by plus or minus 5 per cent of the true airspeed, from that given in the flight plan, the appropriate air traffic services unit shall be so informed.
- c) Change in time estimate: if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of 2 minutes from that notified to ATS or such other period of time as prescribed by the competent authority, a revised estimated time shall be notified as soon as possible to the appropriate ATS unit.
- d) Additionally, when an ADS-C agreement is in place, the air traffic services unit shall be informed automatically via data link whenever changes occur beyond the threshold values stipulated by the ADS-C event contract.

8.2.3. INTENDED CHANGES

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

- a) Change of cruising level:
 - aircraft identification;
 - requested new cruising level and cruising speed at this level;
 - revised time estimates (when applicable) at subsequent flight information region boundaries.
- b) Change of route with unchanged destination:
 - aircraft identification;
 - flight rules;
 - description of new route of flight including related flight plan data beginning with the position from which requested change of route is to commence;
 - revised time estimates;
 - any other pertinent information.

c) Änderung der Strecke und Änderung des Zielflugplatzes:

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

8.2.4. WETTERVERSCHLECHTERUNG UNTER SICHTWETTERBEDINGUNGEN

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

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

c) Change of route and change of destination:

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

8.2.4. WEATHER DETERIORATION BELOW THE VMC

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

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

9. AKTIVIERUNG EINES FLUGPLANS

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

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

9. ACTIVATION OF FLIGHT PLAN

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

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

Bezeichnung Seitliche Begrenzungen Vertikale Begrenzungen Luftraumklassifizierung	Zuständige Dienststelle	Funkrufzeichen Sprachen Gebiet und Benützungsbbedingungen Betriebszeit	Frequenz, SATVOICE / Verwendungszweck	Anmerkungen
Name Lateral limits Vertical limits Airspace classification	Unit providing service	Callsign Languages Area and conditions of use Hours of service	Frequency, SATVOICE / Purpose	Remarks
abzüglich TEIL 3 / subtracted by PART 3 46 39 59.0000N 013 58 52.0000E - 46 41 59.0000N 014 04 19.0000E - 46 44 48.0000N 014 05 39.0000E - 46 44 27.0000N 014 07 18.0000E - 46 44 01.0000N 014 09 17.0000E - 46 40 01.0000N 014 07 44.0000E - 46 38 15.0000N 014 07 03.0000E - 46 39 59.0000N 013 58 52.0000E FL245 / 1000 FT AGL				
abzüglich TEIL 4 / subtracted by PART 4 46 45 09.0000N 014 42 57.0000E - 46 43 21.0000N 014 38 10.0000E - 46 49 02.0000N 014 07 52.0000E - 46 44 48.0000N 014 05 39.0000E - 46 41 59.0000N 014 04 19.0000E - 46 39 59.0000N 013 58 52.0000E - 46 41 50.0000N 013 50 00.0000E - 46 47 35.0000N 013 52 30.0000E - 46 45 40.0000N 014 01 33.0000E - 46 54 17.0000N 014 04 32.0000E - 46 59 00.0000N 014 12 45.0000E - 46 47 44.0000N 014 26 39.0000E - 46 47 04.0000N 014 29 54.0000E - 46 46 20.0000N 014 33 33.0000E - 46 45 09.0000N 014 42 57.0000E FL245 / 1000 FT AGL				
abzüglich TEIL 5 / subtracted by PART 5 46 45 09.0000N 014 42 57.0000E - 46 47 38.0000N 014 48 57.0000E - 46 39 25.0000N 014 56 08.0000E - 46 37 10.0000N 014 50 02.0000E - 46 45 09.0000N 014 42 57.0000E FL245 / 1000 FT AGL				
UTA WIEN 47 32 21.0120N 009 33 49.4028E - entlang der Bundesgrenze bis / along State Boundary to - 48 46 17.8329N 013 50 22.4354E - entlang der Bundesgrenze bis / along State Boundary to - 48 36 59.5406N 016 56 24.6784E - entlang der Bundesgrenze bis / along State Boundary to - 48 00 23.9623N 017 09 38.8034E - entlang der Bundesgrenze bis / along State Boundary to - 46 52 08.6161N 016 06 49.9210E - entlang der Bundesgrenze bis / along State Boundary to - 46 31 22.7488N 013 42 50.6758E - entlang der Bundesgrenze bis / along State Boundary to - 46 51 17.6926N 010 28 10.7570E - entlang der Bundesgrenze bis / along State Boundary to - 47 32 21.0120N 009 33 49.4028E Upper State Boundary / FL245 [G]: Upper State Boundary / FL660 [C]: FL660 / FL245	ACC WIEN, FIC WIEN, ACC PRAHA, ACC MÜNCHEN, UAC KARLSRUHE, ACC BUDAPEST, ACC ZÜRICH, ACC LJUBLJANA	WIEN RADAR EN, GE (GE O/R) H24 WIEN INFORMATION EN, GE 0600-2000 (0500-1900) PRAHA CONTROL EN H24 MÜNCHEN RADAR EN, GE H24 RHEIN RADAR EN H24 BUDAPEST CONTROL/ RADAR EN H24 SWISS RADAR EN H24 LJUBLJANA RADAR EN H24	Siehe ENR 2.1, Punkt 2. See ENR 2.1, item 2.	Die Luftraumklasse C inkludiert FL660. Airspace class C includes FL660. Siehe auch AIP Deutschland, AIP Ungarn, AIP Slowenien, AIP Tschechische Republik, AIP Schweiz. See also AIP Germany, AIP Hungary, AIP Slovenia, AIP Czech Republic, AIP Switzerland.

2. ATS-FREQUENZEN

2. ATS-FREQUENCIES

Zuständige Dienststelle	Funkrufzeichen	Frequenz	Anmerkungen
Unit providing service	Radio call sign	Frequency	Remarks
ACC WIEN	WIEN RADAR	118.560 118.730 119.880 121.265 122.040 122.865 125.785 126.280 128.700 129.125 129.200 129.965 130.360 130.490 131.350 132.160 132.190 132.465 132.600 132.765 132.950 133.600 133.800 133.965 133.985 134.350 134.440 135.635 136.325 136.390	EN, GE (GE O/R)
FIC WIEN	WIEN INFORMATION	134.625	EN, GE siehe/see ENR 6.10
FIC WIEN	WIEN INFORMATION	124.400	EN, GE siehe/see ENR 6.10
APP WIEN	WIEN INFORMATION	118.525	EN, GE siehe/see ENR 6.10
Alle Dienststellen All units	-	121.500	EN, GE Notfrequenz / Emergency Frequency

FUNKSTELLE (VAR) (VOR Deklination)	KENNUNG	FREQUENZ (CH)	DIENSTSTUNDEN	KOORDINATEN	ELEV DME ANTENNA	ANMERKUNGEN
NAME OF STATION (VAR) (VOR declination)	IDENT	FREQUENCY (CH)	HOURS OF OPERATION	COORDINATES		REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
KORALPE DME	KOR	CH 31X	H24	46 47 14.43N 014 58 15.72E	<u>2146.1 M /</u> <u>7041 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
LINZ DVOR/DME (4°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	LNZ	116.60 MHZ (CH 113X)	H24	DME: 48 13 46.89N 014 06 11.95E DVOR: 48 13 46.96N 014 06 11.36E	<u>348.9 M /</u> <u>1145 FT</u>	083° MAG, 2.7 NM zur Schwelle Piste 08; Bereich 60 NM/FL500 jedoch 80 NM nach W-NW. 083° MAG, 2.7 NM to THR RWY 08; Coverage 60 NM/FL500 but 80 NM to W-NW. FRA(I); FRA(A): LOWL; FRA(D): LOWL, LOWS
PATSCHERKOFEL DME	PAT	CH 57X	H24	47 12 30.86N 011 27 36.93E	<u>2245.7 M /</u> <u>7368 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
RABENWALD DME	RAW	CH 58Y	H24	47 16 54.62N 015 46 22.95E	<u>1059.1 M /</u> <u>3475 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
RATTENBERG NDB (4°E / AUG 2024)	RTT	303.00 KHZ	H24	47 25 51.32N 011 56 24.19E	NIL	Reichweite 40 NM. Range 40 NM. FRA(EX); FRA(A): LOWI; FRA(D): LOWI, LOWS
SALZBURG DVOR/DME (4°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 4°E)	SBG	113.80 MHZ (CH 85X)	H24	DME: 48 00 08.80N 012 53 34.37E DVOR: 48 00 09.30N 012 53 33.94E	<u>455.3 M /</u> <u>1494 FT</u>	DME nicht verwendbar unterhalb 10000 FT außerhalb 60 NM. Bereich 60 NM/FL500 jedoch 80 NM nach E. DME not useable BLW 10000 FT beyond 60 NM. Coverage 60 NM/FL500 but 80 NM to E. FRA(I); FRA(A): LOWI, LOWL; FRA(D): LOWS
SOLLENAU DME	SNU	CH 55Y	H24	47 52 29.55N 016 17 18.37E	<u>271.4 M /</u> <u>891 FT</u>	Bereich 40 NM/FL500. Coverage 40 NM/FL500.
STOCKERAU DME	STO	CH 77X	H24	48 25 01.51N 016 01 07.53E	<u>228.7 M /</u> <u>750 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500. FRA(I); FRA(A): LOWL
STRADNER KOGEL DME	STK	CH 92Y	H24	46 50 42.83N 015 55 54.99E	659.1 M / 2162 FT	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
VILLACH DME	VIW	CH 76X	H24	46 41 46.86N 013 54 53.61E	1918.6 M / 6295 FT	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.

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

FUNKSTELLE (VAR) (VOR Declination)	KENNUNG	FREQUENZ (CH)	DIENSTSTUNDEN	KOORDINATEN	ELEV DME ANTENNA	ANMERKUNGEN
NAME OF STATION (VAR) (VOR declination)	IDENT	FREQUENCY (CH)	HOURS OF OPERATION	COORDINATES		REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
WAGRAM DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	WGM	112.20 MHZ (CH 59X)	H24	DME: 48 19 26.10N 016 29 26.91E DVOR: 48 19 25.88N 016 29 27.43E	<u>174.9 M</u> / <u>574 FT</u>	Bereich 60 NM/FL250. Coverage 60 NM/FL250. FRA(I)

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

<p style="text-align: center;">Kennung und Name Seitliche Begrenzungen</p> <p style="text-align: center;">Identification and Name Lateral Limits</p>	<p style="text-align: center;">Obergrenze Untergrenze</p> <p style="text-align: center;">Upper Limit Lower Limit</p>
1	2
<p>Anmerkungen (Zeitpunkt der Aktivität, Art der Beschränkung oder Gefahr)</p> <p>Remarks (time of activity, type of restriction or nature of hazard)</p>	
<p style="text-align: center;">3</p> <p>Preservation area for bird protection 01 OCT-31 JUL LMT</p> <p>Entry into, exit from, transit through and operations within the restricted area of Lake Neusiedl are permitted only</p> <p>a) for OPS FLT (§145 aviation act), for ambulance or rescue flights or for flights used in case of disaster or</p> <p>b) with aircraft operated for military reasons or</p> <p>c) with prior permission by Austro Control GmbH or</p> <p>d) until 31 DEC 2022 with unmanned aircraft within model aerodromes that existed on 31 DEC 2018. As of 1 JAN 2023, operation on model aerodromes is only permitted insofar as a declaration as a geographical zone pursuant to Art. 15 and/or a permit pursuant to Art. 16 of the regulation (EU) 2019/947 is available and the conditions and requirements in this respect are complied with.</p>	
<p>LO R 18 RHEINDELTA</p> <p>47 30 00.3108N 009 33 40.7323E - 47 31 33.0590N 009 38 45.8510E - entlang dem Damm bis zum Schnittpunkt mit der Eisenbahnbrücke Lustenau-St. Margrethen / along the dam to the intersection with the railway bridge Lustenau-St. Margrethen to - 47 26 49.1280N 009 39 32.3890E - 47 26 52.0932N 009 39 28.8580E - entlang der Bundesgrenze bis / along State Boundary to - 47 30 00.3108N 009 33 40.7323E</p>	<p>CIV</p> <p>3300 FT AMSL / GND</p>
<p>Natur- und Vogelschutzgebiet H24</p> <p>Kein Ein-, Aus-, Durchflug und Betrieb, ausgenommen für:</p> <p>a) Einsatzflüge (§ 145 Luftfahrtgesetz), bei Ambulanz- oder Rettungsflügen oder bei Katastropheneinsätzen;</p> <p>b) österreichische Luftfahrzeuge, die zu militärischen Zwecken eingesetzt sind;</p> <p>c) zum Zwecke des Abfluges und der Landung auf dem Flugfeld St. Gallen-Altenrhein, bei Einhaltung der allgemein aufgetragenen und in luftfahrtüblicher Weise verlautbarten oder im Einzelfall aufgetragenen An- und Abflugverfahren, unbeschadet sonstiger Befugnisse nach zwischenstaatlicher Vereinbarungen, jedoch nicht für Platzrunden zu Schulungszwecken oder</p> <p>d) mit Bewilligung von Austro Control GmbH.</p> <p>Preservation area for bird protection H24</p> <p>No entry, exit, transit as well as operation within, except for:</p> <p>a) Operational flights (§ 145 aviation act), for ambulance or rescue flights used in case of disaster;</p> <p>b) austrian aircraft operated for military reasons;</p> <p>c) for the purpose of take-off and landing at the St. Gallen-Altenrhein aerodrome, in compliance with the published approach and departure procedures, without prejudice to other authorisations under intergovernmental agreements, but not for aerodrome traffic circuits for training purposes, or</p> <p>d) with the authorisation of Austro Control GmbH.</p>	

3. GEFAHRENGEBIETE

3. DANGER AREAS

Kennung und Name Seitliche Begrenzungen Identification and Name Lateral Limits	<u>Obergrenze</u> <u>Untergrenze</u> <u>Upper Limit</u> <u>Lower Limit</u>
1	2
Anmerkungen (Zeitpunkt der Aktivität, Art der Beschränkung oder Gefahr) Remarks (time of activity, type of restriction or nature of hazard)	
3	
LO D 21 LIZUM MIL 47 13 30.0000N 011 37 00.0000E - 47 13 00.0000N 011 40 00.0000E - 47 09 30.0000N 011 41 30.0000E - 47 07 30.0000N 011 39 00.0000E - 47 08 00.0000N 011 36 00.0000E - 47 10 20.0000N 011 34 30.0000E - 47 12 00.0000N 011 35 20.0000E - 47 13 30.0000N 011 37 00.0000E	FL215 / GND
Boden-Bodenschießen, Luft-Bodenschießen Aktiviert mittels NOTAM Die Obergrenze stellt einen Maximalwert dar, welcher mittels NOTAM herabgesetzt werden kann. Gefahr bei Nacht durch militärische Luffahrzeuge ohne Lichterführung Durch AMC steuerbares Gebiet Ground-ground firing, air-ground firing Activated by NOTAM The upper limit is a MAX value which can be lowered by NOTAM. Danger at NGT by MIL ACFT not displaying LGT AMC manageable area	
LO D 22 HOCHFILZEN MIL 47 31 30.0000N 012 36 00.0000E - 47 30 00.0000N 012 43 20.0000E - 47 27 00.0000N 012 41 30.0000E - 47 28 30.0000N 012 37 30.0000E - 47 31 30.0000N 012 36 00.0000E	FL145 / GND
Boden-Bodenschießen, Luft-Bodenschießen Aktiviert mittels NOTAM Die Obergrenze stellt einen Maximalwert dar, welcher mittels NOTAM herabgesetzt werden kann. Durch AMC steuerbares Gebiet Ground-ground firing, air-ground firing Activated by NOTAM The upper limit is a MAX value which can be lowered by NOTAM. AMC manageable area	
LO D 24 SEETALERALPE MIL 47 07 00.0000N 014 30 50.0000E - 47 04 06.0000N 014 33 15.0000E - 47 06 00.0000N 014 38 00.0000E - 47 08 00.0000N 014 38 00.0000E - 47 08 00.0000N 014 36 04.0000E - 47 08 00.0000N 014 31 11.0000E - 47 07 30.0000N 014 30 25.0000E - 47 07 00.0000N 014 30 50.0000E	FL215 / GND
Boden-Bodenschießen, Luft-Bodenschießen Aktiviert mittels NOTAM Die Obergrenze stellt einen Maximalwert dar, welcher mittels NOTAM herabgesetzt werden kann. Gefahr bei Nacht durch militärische Luffahrzeuge ohne Lichterführung Durch AMC steuerbares Gebiet	

ENR 5.3 SONSTIGE GEFÄHRLICHE AKTIVITÄTEN UND SONSTIGE POTENZIELLE GEFAHREN

1. BEEINTRÄCHTIGUNGEN DURCH ELEKTRONISCHE STÖRSENDER

1.1. Aus sicherheitspolizeilichen bzw. militärischen Gründen muss in der FIR Wien (siehe ENR 2.1) vom Boden (GND) bis zur Oberen Staatsgrenze (USB) jederzeit kurzfristig mit Einsätzen von Störsendern der zuständigen Behörden [Bundesministerium für Inneres (BMI) bzw. Bundesministerium für Landesverteidigung (BMLV)] gegen unbemannte Luftfahrzeuge gerechnet werden. Solche Einsätze können zu Interferenzen oder Störungen der GNSS-Systeme an Bord von Luftfahrzeugen führen. Piloten, welche GNSS-Interferenzen und ähnliche Störungen erfahren oder erfahren haben, müssen dies umgehend der zuständigen ATS-Stelle melden. Ist im Vorhinein bekannt, dass es zu Einsätzen mit Störsendern kommt, kann dies mittels NOTAM verlautbart werden.

2. GEOGRAFISCHE UAS-GEBIETE

Die geografischen UAS-Gebiete, welche innerhalb der FIR Wien und ggf. im Grenzbereich festgelegt wurden, sind über folgenden Weblink öffentlich verfügbar: <https://map.dronespace.at>.

3. RADIOSONDENAUFSTIEGE UND RADARHÖHENWINDMESSUNGEN

ENR 5.3 OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS

1. RADIO-FREQUENCY INTERFERENCES BY JAMMING ACTIVITIES

1.1. Within the FIR Wien (see ENR 2.1) from Ground (GND) up to the Upper State Boundary (USB) jamming activities against unmanned aircraft system (UAS) flights, conducted by the responsible authorities [Federal Ministry of the Interior (BMI), Federal Ministry of Defence (BMLV)] due to military or security reasons, shall be expected at any time. Jamming activities may lead to interference or degradation of aircraft's GNSS systems. Pilots who are experiencing or had experienced such interference or degradation shall immediately inform the responsible ATS unit. If jamming activities are known of beforehand, a NOTAM may be published accordingly.

2. UAS GEOGRAPHICAL ZONES

The UAS geographical zones defined within FIR Wien and - where applicable - in the border area are publicly made available via the following weblink: <https://map.dronespace.at>.

3. ASCENTS OF RADIOSONDES AND UPPER WIND RADAR OBSERVATIONS

Aufstiegsort	Aufstiegszeiten	Höchstmasse	Maximale Gespannlänge	Maximale Steiggeschwindigkeit	Höhe	Durchführende Stelle
Place of Ascent	Time of Ascent	Maximum Mass	Maximum Length of Unit	Maximum Rate of Ascent	ALT	Operator
1	2	3	4	5	6	7
WIEN N48 14 55 E016 21 26	Täglich/Daily 0230 - 0245 0530 - 0545 * 0830 - 0845 1130 - 1145 ²⁾ 1430 - 1445 1630 - 1645 1730 - 1745 * 1830 - 1845 2030 - 2045 2330 - 2345 ²⁾ EET 90 MIN	1,2 KG	30 M	1400 FT/MIN	120000 FT MSL	GeoSphere Austria Hohe Warte 38 1190 Wien AUSTRIA TEL: +43 1 36026 2708
GRAZ (Thalerhof) N46 59 37 E015 26 24	Täglich/Daily 0300 - 0400 ¹⁾ 0800 - 0830 * 1030 - 1130 * 1400 - 1430 * 1700 - 1730 * 2230 - 2330 * EET 80 MIN	0,5 KG	30 M	1400 FT/MIN	100000 FT MSL	ACG Flugsicherungs- stelle Graz 8073 Feldkirchen/Graz AUSTRIA TEL: 0900 97 9703 02

Aufstiegsort Place of Ascent	Aufstiegszeiten Time of Ascent	Höchstmasse Maximum Mass	Maximale Gespannlänge Maximum Length of Unit	Maximale Steig- geschwindigkeit Maximum Rate of Ascent	Höhe ALT	Durchführende Stelle Operator
1	2	3	4	5	6	7
LINZ (Hörsching) N48 14 09 E014 11 20	Täglich/Daily 0300 - 0400 ¹⁾ 0800 - 0830 * 1030 - 1130 * 1400 - 1430 * 1700 - 1730 * 2230 - 2330 * EET 80 MIN	0,5 KG	30 M	1400 FT/MIN	100000 FT MSL	ACG Flugsicherungs- stelle Linz 4063 Hörsching/ Linz AUSTRIA TEL: 0900 97 9703 04
INNSBRUCK N47 15 39 E011 20 40	Täglich/Daily 0300 - 0400 ¹⁾ 0800 - 0830 * 1100 - 1300 * 1700 - 1730 * 2300 - 0100 EET 80 MIN	0,5 KG	30 M	1400 FT/MIN	100000 FT MSL	ACG Flugsicherungs- stelle Innsbruck 6026 Innsbruck AUSTRIA TEL: 0900 97 9703 06

¹⁾ während MESZ 1 Stunde früher / during CEST 1 hour earlier
²⁾ Hauptaufstiegszeiten / main times of ascent
* nur fallweise / only occasionally

4. ABLASSEN VON TREIBSTOFF IM FLUGE

4.1. Allgemeines

4.1.1. Innerhalb der FIR Wien ist das Ablassen von Treibstoff zulässig:

- in Flugnotfällen, wenn rasch das zulässige Landegewicht erreicht werden muss, oder
- wenn dies aus zwingenden betrieblichen Gründen notwendig ist.

4.1.2. In allen anderen Fällen (z.B. Änderung des Zielflugplatzes, Ausweichlandung) ist der überschüssige Treibstoff in möglichst großer Höhe zu verfliegen.

4.2. Verfahren

4.2.1. Soweit es die Umstände gestatten, ist vom Piloten umgehend die zwingende Notwendigkeit des Treibstoffablassens unter Bekanntgabe des dafür beabsichtigten Flugverfahrens - falls ein solches vorgeschrieben ist - der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle zu melden, bzw. ist eine entsprechende Zustimmung einzuholen.

Die Aufgabe der Flugverkehrsdienststellen besteht in der Unterstützung des Piloten durch Zuweisung und Freihaltung eines entsprechenden Luftraumes.

4. FUEL DUMPING IN FLIGHT

4.1. General

4.1.1. Fuel dumping within FIR Wien is only permitted in the following cases:

- in cases of emergency, when it becomes necessary to reduce rapidly weight to reach the admissible landing weight, or
- when compelling operational circumstances do necessitate dumping of fuel.

4.1.2. In all other cases (e.g. change of destination aerodrome, diversion landing) superfluous fuel must be burned in flight, if possible at high level.

4.2. Procedure

4.2.1. Whenever the circumstances of the situation permit, pilots shall report immediately the necessity for fuel dumping to the appropriate ATS-unit, including the proposed special flight procedure, if any, and to obtain approval thereto.

Objectives of the ATS-units are to aid pilots by assigning the airspace needed and safeguarding other traffic.

4.2.2. Luftraum/Flughöhen

4.2.2.1. Die generelle Festlegung und Verlautbarung bestimmter Gebiete für das Ablassen von Treibstoff ist wegen der Verschiedenartigkeit der Umstände nicht möglich. Es ist jedenfalls zu beachten, dass

- Siedlungs- und Industriegebiete, sowie
- besondere Gefahrenquellen für Feuer oder Explosionen (z.B. Abfackelungsanlagen, Raffinerien)

davon möglichst nicht betroffen werden, wobei auch auf die herrschenden Wind- und Wetterverhältnisse Bedacht genommen werden soll.

4.2.3. Das Ablassen von Treibstoff sollte jedenfalls nicht unter 1800 M/6000 FT GND vorgenommen werden.

4.2.4. Beginn und Ende des Treibstoffablassens, sowie die abgelassene Treibstoffmenge ist vom Piloten zu melden.

4.2.5. Sicherheitsmaßnahmen

4.2.5.1. Sämtliche Luftfahrzeuge von denen ATC Kenntnis hat, sollen nach folgenden Kriterien vom Treibstoff ablassenden Luftfahrzeug ferngehalten werden:

4.2.5.1.1. Horizontal, jedoch nur vorne und seitlich, mit einem Abstand von mindestens 19 KM/10 NM

4.2.5.1.2. Hinter dem Treibstoff ablassenden Luftfahrzeug innerhalb eines Bereichs von 93 KM/50 NM oder innerhalb einer Zeit

von wenigstens 15 Minuten muss folgende vertikale Abstandhaltung zur Anwendung gebracht werden:
Mindestens 300 M/1000 FT darüber und mindestens 900 M/3000 FT darunter

4.2.5.1.3. Nicht kontrollierte Flüge werden mittels allgemeinem Anruf auf die Gefahr aufmerksam gemacht.

5. HAGELABWEHRRAKETEN

5.1. In einigen landwirtschaftlichen Gebieten von Ost-Österreich werden besonders während der Monate Mai bis Oktober bei Auftreten von Gewittern oder bei Wetterlagen, welche das Auftreten von Gewittern begünstigen, Hagelabwehrraketen mit einer Steighöhe bis zu 7000 FT (2150 M) MSL abgefeuert, die eine Gefahr für die Luftfahrt darstellen. Einzelheiten werden jährlich mittels NOTAM verlautbart.

4.2.2. Airspace/Levels

4.2.2.1. The various kinds of situations preclude the establishment and publication of "fuel dumping areas" in any case, fuel dumping over

- congested areas of settlement or industrial areas, and
- areas especially susceptible to fire explosion (e.g. refineries)

shall - as far as possible - be avoided, taking also into account the prevailing wind and weather conditions.

4.2.3. In addition fuel should not be dumped below 1800 M/6000 FT GND.

4.2.4. Pilots shall report begin and termination of the dumping and amount of fuel dumped.

4.2.5. Safety Measures

4.2.5.1. All known traffic should be separated from the aircraft dumping fuel according following criteria:

4.2.5.1.1. Horizontally, but only ahead and on either side of the track flown by the aircraft dumping fuel, by at least 19 KM/10 NM

4.2.5.1.2. Behind the aircraft dumping fuel, when within a distance of 93 KM/50 NM or within 15 minutes flying time, vertically

by at least 300 M/1000 FT if above and 900 M/3000 FT if below the aircraft dumping fuel

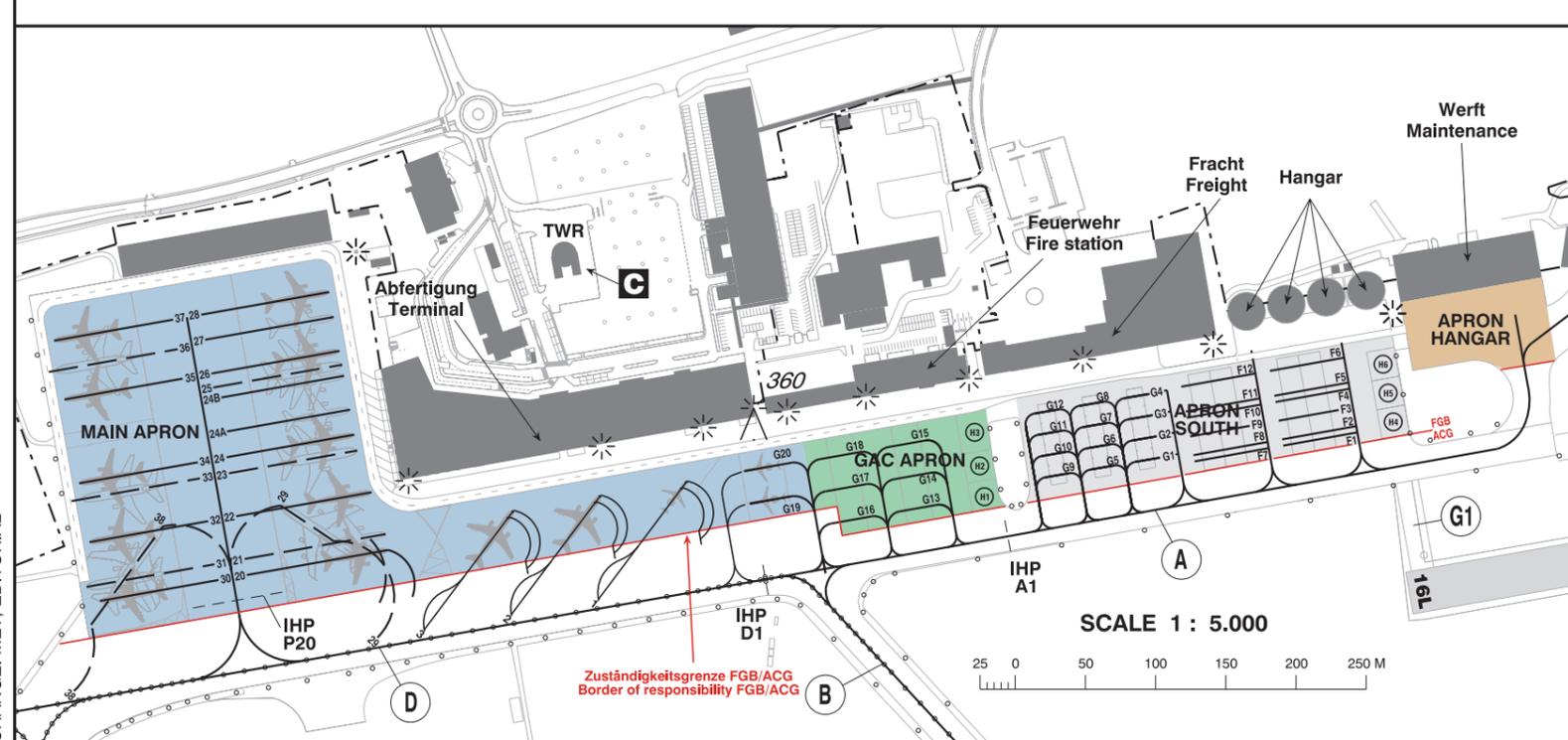
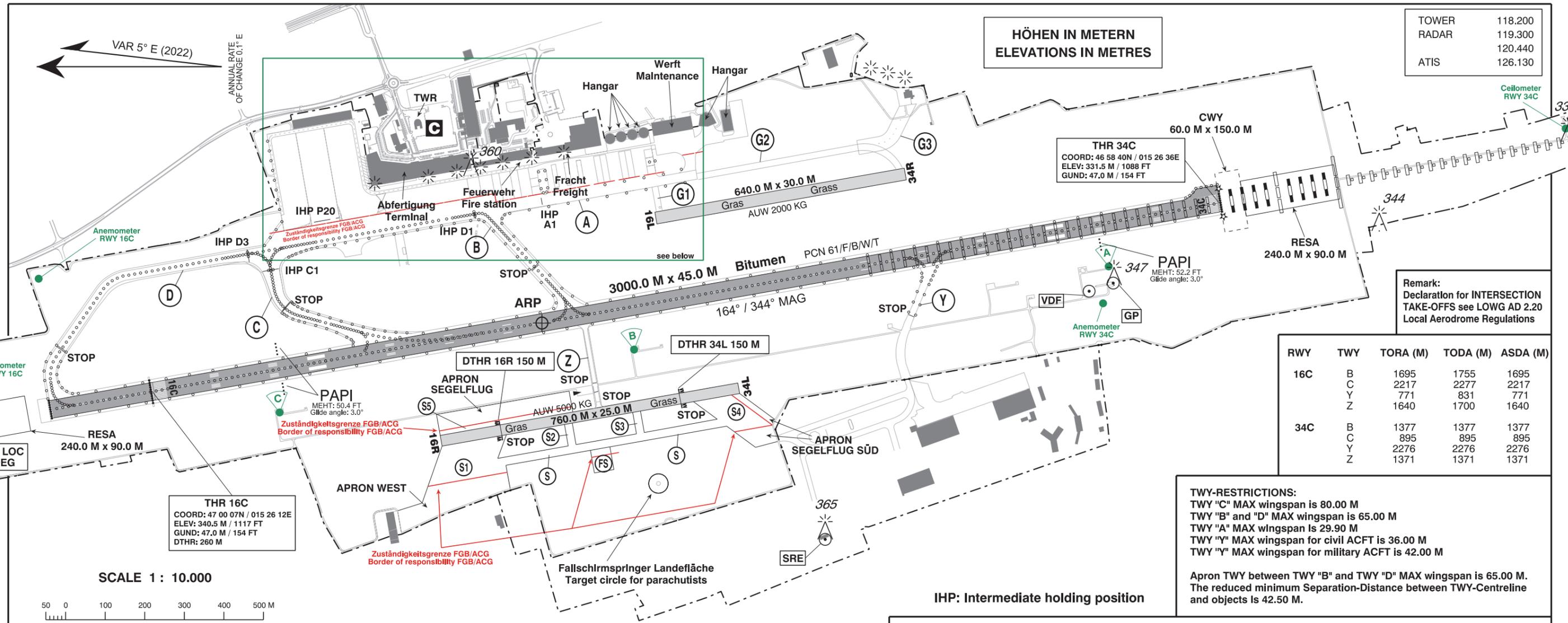
4.2.5.1.3. Uncontrolled flights will be made aware of the danger by means of a general call.

5. ANTI-HAIL-ROCKET FIRING

5.1. Within some agricultural districts of the eastern part of Austria and especially during the period between May and October, in thunderstorms or weather conditions in which the formation of thunderstorms is likely, anti-hail rockets might be fired up to 7000 FT (2150 M) MSL, constituting a hazard to air navigation. Details are promulgated every year by NOTAM.

LOWL AD 2.1	Linz	LOWL AD 2-1
LOWL AD 2.1	Linz	LOWL AD 2-1
LOWL AD 2.2	Lage und Verwaltung des Flugplatzes.....	LOWL AD 2-1
LOWL AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data.....	LOWL AD 2-1
LOWL AD 2.3	Betriebszeiten	LOWL AD 2-1
LOWL AD 2.3	Operational hours.....	LOWL AD 2-1
LOWL AD 2.4	Abfertigungsdienste und Einrichtungen.....	LOWL AD 2-2
LOWL AD 2.4	Handling services and facilities.....	LOWL AD 2-2
LOWL AD 2.5	Einrichtungen für Passagiere.....	LOWL AD 2-3
LOWL AD 2.5	Passenger facilities	LOWL AD 2-3
LOWL AD 2.6	Rettungs- und Feuerwehrdienste.....	LOWL AD 2-3
LOWL AD 2.6	Rescue and fire fighting services.....	LOWL AD 2-3
LOWL AD 2.7	Jahreszeitlich bedingte Verfügbarkeit-Räumung.....	LOWL AD 2-4
LOWL AD 2.7	Seasonal availability - clearing.....	LOWL AD 2-4
LOWL AD 2.8	Vorfelder, Rollbahnen und Höhenmesserkontrollposition(en).....	LOWL AD 2-5
LOWL AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations data.....	LOWL AD 2-5
LOWL AD 2.9	Rollhilfen und Kontrollsysteme und Markierungen.....	LOWL AD 2-7
LOWL AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings.....	LOWL AD 2-7
LOWL AD 2.10	Flugplatzhindernisse.....	LOWL AD 2-8
LOWL AD 2.10	Aerodrome obstacles.....	LOWL AD 2-8
LOWL AD 2.11	Verfügbare Wetterinformationen.....	LOWL AD 2-9
LOWL AD 2.11	Meteorological information provided.....	LOWL AD 2-9
LOWL AD 2.12	Äussere Pistenmerkmale.....	LOWL AD 2-11
LOWL AD 2.12	RWY physical characteristics	LOWL AD 2-11
LOWL AD 2.13	Verfügbare Strecken.....	LOWL AD 2-12
LOWL AD 2.13	Declared distances	LOWL AD 2-12
LOWL AD 2.14	Anflug- und Pistenbefeuerung.....	LOWL AD 2-12
LOWL AD 2.14	Approach and runway lighting.....	LOWL AD 2-12
LOWL AD 2.15	Sonstige Befeuerung, Notstromversorgung.....	LOWL AD 2-13
LOWL AD 2.15	Other lighting, secondary power supply.....	LOWL AD 2-13

LOWL AD 2.16	Hubschrauberlandefläche	LOWL AD 2-15
LOWL AD 2.16	Helicopter landing area	LOWL AD 2-15
LOWL AD 2.17	ATS Luftraum	LOWL AD 2-15
LOWL AD 2.17	ATS airspace	LOWL AD 2-15
LOWL AD 2.18	ATS Fernmeldeeinrichtungen	LOWL AD 2-16
LOWL AD 2.18	ATS communication facilities	LOWL AD 2-16
LOWL AD 2.19	Funknavigations- und Landehilfen	LOWL AD 2-17
LOWL AD 2.19	Radio navigation and landing aids	LOWL AD 2-17
LOWL AD 2.20	Lokale Flugplatzregelungen.....	LOWL AD 2-19
LOWL AD 2.20	Local aerodrome regulations.....	LOWL AD 2-19
LOWL AD 2.21	Verfahren zur Lärmvermeidung	LOWL AD 2-21
LOWL AD 2.21	Noise abatement procedures	LOWL AD 2-21
LOWL AD 2.22	Flugverfahren	LOWL AD 2-21
LOWL AD 2.22	Flight procedures	LOWL AD 2-21
LOWL AD 2.23	Zusätzliche Informationen	LOWL AD 2-24
LOWL AD 2.23	Additional information	LOWL AD 2-24
LOWL AD 2.24	Verfügbare Flugplatzkarten	LOWL AD 2-26
LOWL AD 2.24	Charts related to an aerodrome	LOWL AD 2-26
LOWL AD 2.25	"Visual Segment Surface (VSS) penetration".....	LOWL AD 2-26
LOWL AD 2.25	Visual Segment Surface (VSS) penetration.....	LOWL AD 2-26

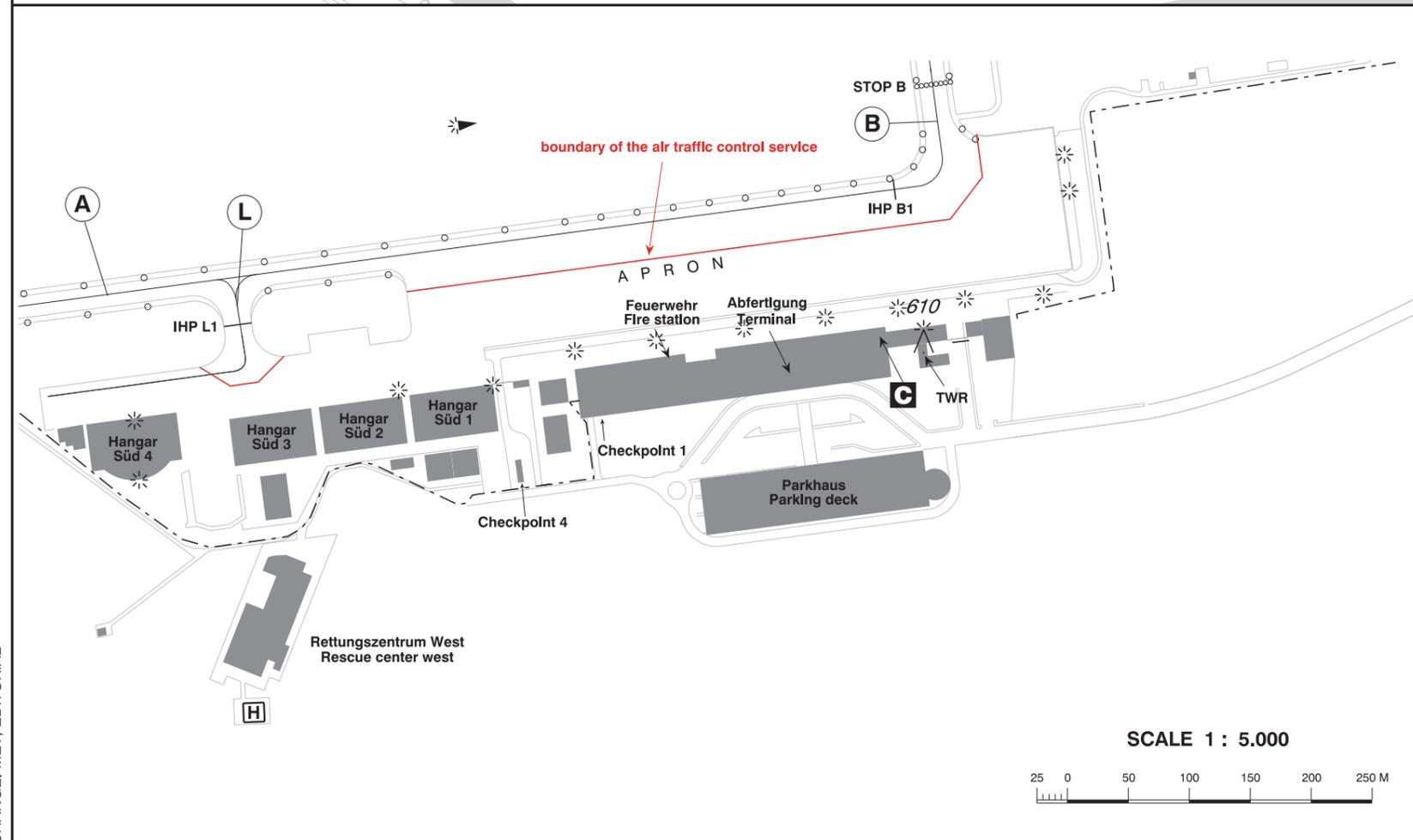
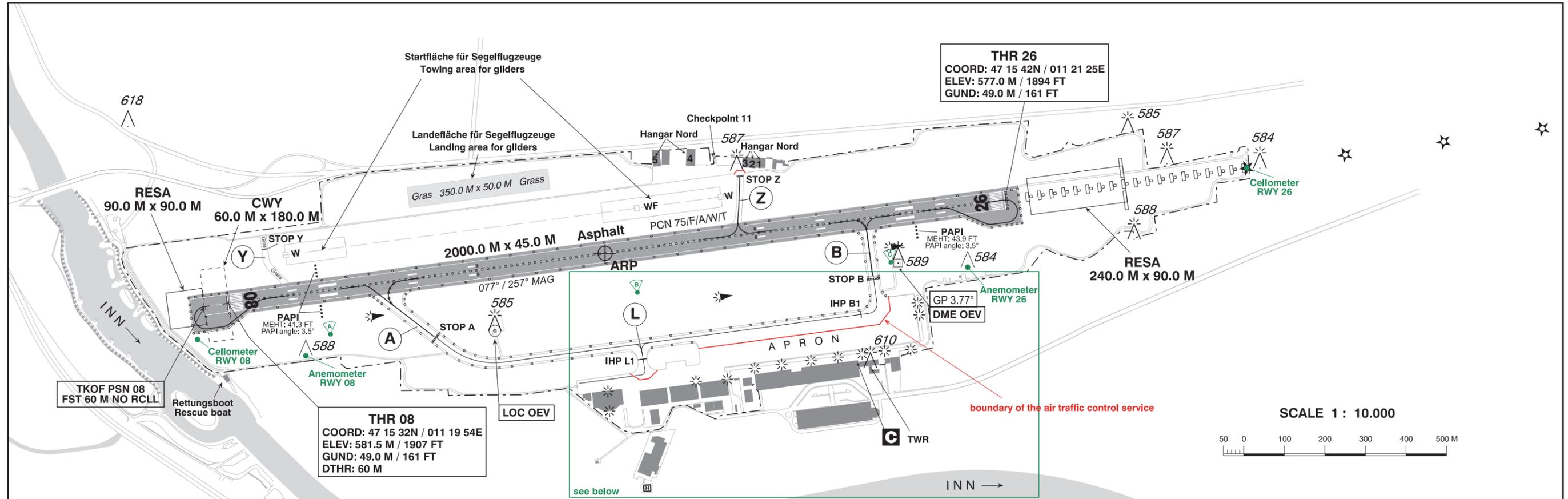


AIRCRAFT STANDS						PARKING POSITIONS			
PSN	LAT	LONG	PSN	LAT	LONG	Positions	Wingspan MAX	Length MAX	Remarks
1 LANG / LONG	46 59 42.85N	015 26 36.73E	20	46 59 49.89N	015 26 34.25E	1, 2	36.00 M	47.60 M	-
1 KURZ / SHORT	46 59 42.96N	015 26 36.51E	21	46 59 49.79N	015 26 34.83E	3	36.00 M	47.60 M	-
2 LANG / LONG	46 59 44.84N	015 26 36.22E	22	46 59 50.12N	015 26 36.23E	G1 - G12	12.00 M	11.00 M	-
2 KURZ / SHORT	46 59 44.95N	015 26 35.99E	23	46 59 50.47N	015 26 37.63E	G13 - G18	19.00 M	19.00 M	-
3 LANG / LONG	46 59 46.84N	015 26 35.67E	24	46 59 50.54N	015 26 38.16E	G19	24.00 M	30.00 M	-
3 KURZ / SHORT	46 59 46.95N	015 26 35.45E	24A	46 59 50.65N	015 26 39.00E	G20	17.00 M	30.00 M	-
G13	46 59 37.76N	015 26 35.84E	24B	46 59 50.79N	015 26 40.14E	F1, F3, F5, F6, F7, F9, F11, F12	15.00 M	2 x 14.00 M	-
G14	46 59 37.90N	015 26 36.92E	25	46 59 50.84N	015 26 40.51E	F2, F4, F8, F10	24.00 M	31.00 M	-
G15	46 59 38.04N	015 26 38.00E	26	46 59 50.90N	015 26 40.98E				
G16	46 59 39.25N	015 26 35.43E	27	46 59 51.05N	015 26 42.12E				
G17	46 59 39.39N	015 26 36.51E	28	46 59 51.16N	015 26 42.95E				
G18	46 59 39.53N	015 26 37.59E	29	46 59 52.21N	015 26 35.75E				
G19	46 59 41.40N	015 26 35.99E	30	46 59 56.36N	015 26 32.47E				
G20	46 59 41.54N	015 26 37.09E	31	46 59 56.67N	015 26 32.94E	22, 25	52.00 M	65.00 M	push back for ACFT CAT D/E
			32	46 59 56.62N	015 26 34.44E				
			33	46 59 57.04N	015 26 35.82E	24	33.00 M	65.00 M	-
			34	46 59 56.87N	015 26 36.42E	24A, 24B	36.00 M	65.00 M	-
			35	46 59 57.23N	015 26 39.23E	26, 27, 28	36.00 M	65.00 M	-
			36	46 59 57.60N	015 26 40.16E	29, 38	65.00 M	75.00 M	-*
			37	46 59 57.49N	015 26 41.21E	30, 32, 34, 35, 37	36.00 M	58.00 M	-
			38	46 59 54.93N	015 26 35.00E	31, 33, 36	52.00 M	65.50 M	push back for ACFT CAT D/E

H1, H2, H3, H4, H5
H6

MAX ROTOR DIAMETER 13.00 M
MAX ROTOR DIAMETER 11.00 M

In case of parking two ACFT on one PRKG PSN the following is applicable:
- when starting the engine/prior leaving the PRKG PSN in case of single-engine propeller-driven ACFT, respectively it has to be assured that by the airstream of the propeller neither persons nor objects will be endangered/damaged respectively. If necessary the ACFT has to be pulled/pushed respectively into the nearest taxilane within the area of responsibility of the "Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H." (Airport Graz Operating Company).
In any case twin-engine ACFT are to be pulled/pushed respectively into the nearest taxilane.
* PSN 38 for Code F ACFT available, see LOWG AD 2.20

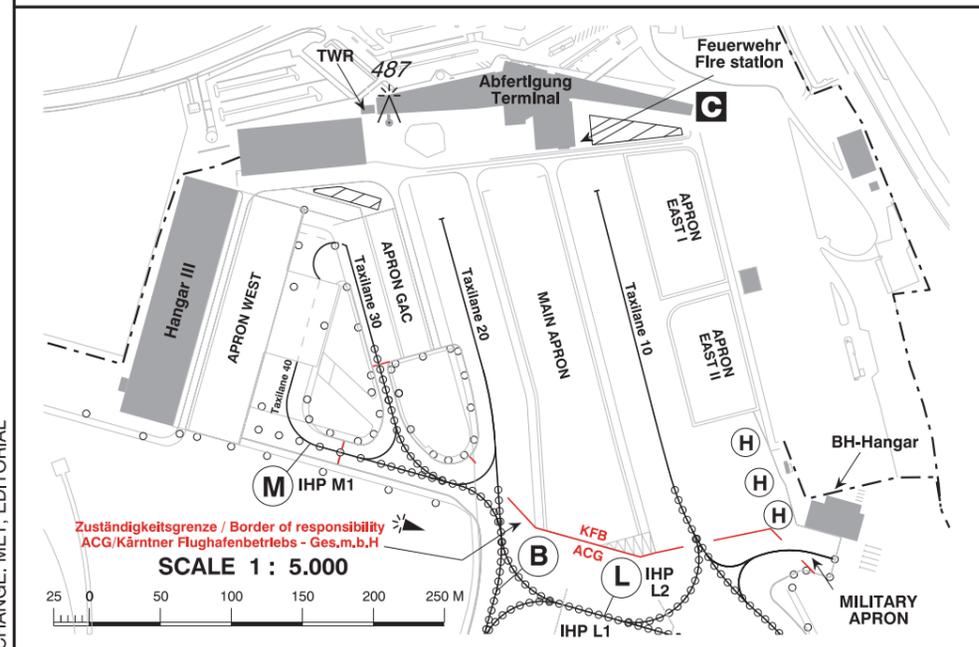
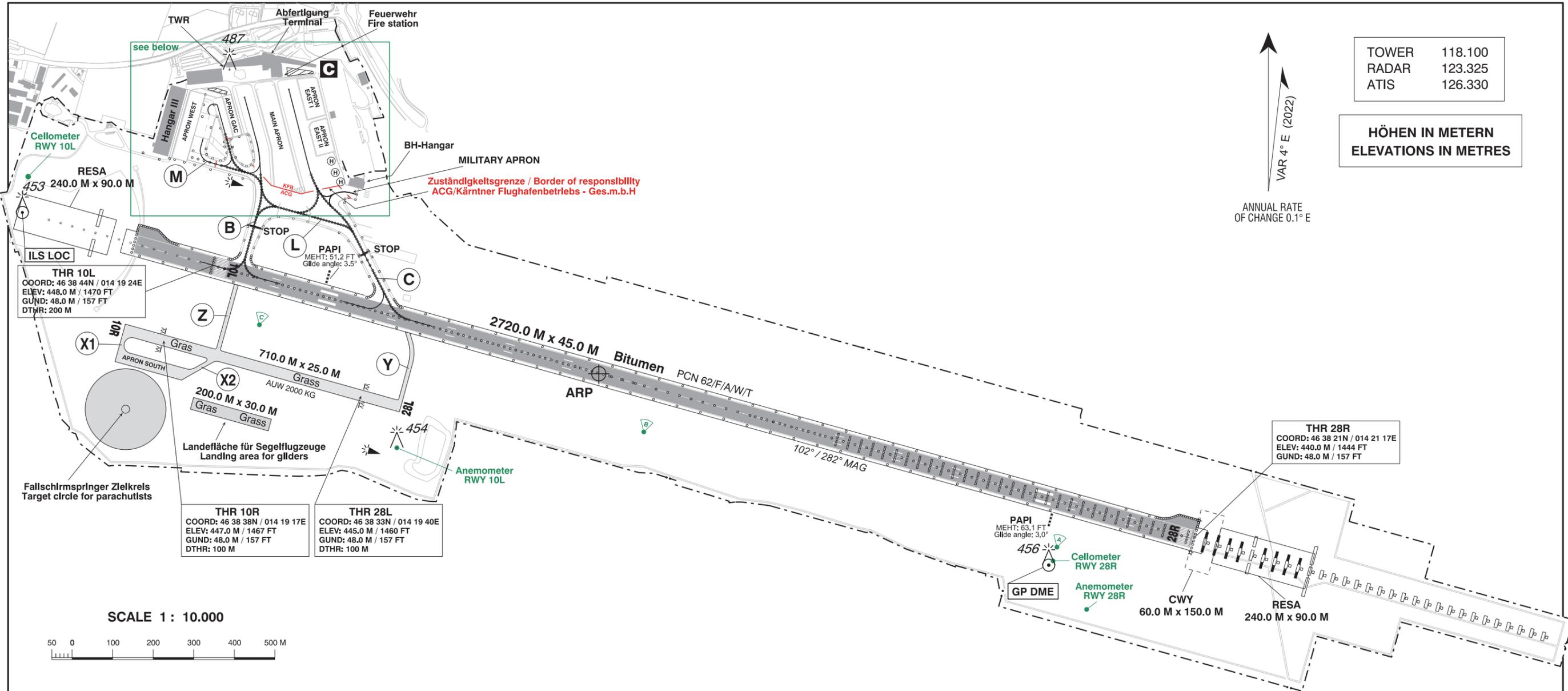


TOWER	120.100
RADAR	128.975
ATIS	126.030

**HÖHEN IN METERN
ELEVATIONS IN METRES**

↑
VAR 4° E (2024)
ANNUAL RATE OF CHANGE 0.1° E

CHANGE: MET; EDITORIAL



HELI STANDS

PSN	LAT	LONG
H1	46 38 51.82N	014 19 37.47E
H2	46 38 51.05N	014 19 37.82E
H3	46 38 50.33N	014 19 38.36E

Remark:
 INS checkpoints are THR 10L, THR 28R,
 and heli stands H1, H2, and H3.

IHP: Intermediate holding position

RWY	TWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)
10L	B	2460	2520	2460
	C	2115	2175	2115

CHANGE: MET; EDITORIAL

**LOWL AD 2.8 VORFELDER, ROLLBAHNEN UND
HÖHENMESSERKONTROLLPOSITION(EN)**

**LOWL AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK
LOCATIONS DATA**

1	<p>OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DES VORFELDES</p>	<p>GAC: Beton, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 11: Beton, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 12: Beton, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 13: Beton, PCN 74/F/C/W/T PRKG PSN 21: Beton, PCN 57/R/C/W/T PRKG PSN 22: Beton, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 23: Bitumen, PCN 74/F/C/W/T PRKG PSN 31: Beton, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 32: Beton, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 33: Bitumen, PCN 74/F/C/W/T PRKG PSN 41: Beton, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 42: Beton, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 43: Bitumen, PCN 74/F/C/W/T PRKG PSN GlobeAir: Bitumen, PCN 25/F/A/X/T</p>
	<p>APRON SURFACE AND STRENGTH</p>	<p>GAC: Concrete, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 11: Concrete, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 12: Concrete, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 13: Concrete, PCN 74/F/C/W/T PRKG PSN 21: Concrete, PCN 57/R/C/W/T PRKG PSN 22: Concrete, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 23: Bitumen, PCN 74/F/C/W/T PRKG PSN 31: Concrete, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 32: Concrete, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 33: Bitumen, PCN 74/F/C/W/T PRKG PSN 41: Concrete, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 42: Concrete, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 43: Bitumen, PCN 74/F/C/W/T PRKG PSN GlobeAir: Bitumen, PCN 25/F/A/X/T</p>

2	BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN	<p>A: nur für militärische Nutzung B: nur für militärische Nutzung C (Air-TWY): nur für militärische Nutzung D: nur für militärische Nutzung F: 23 M, Bitumen, PCN 45/F/A/W/T, 10.5 M Schultern, davon 4.5 M befestigt G: 23 M, Bitumen, PCN 59/F/A/W/T, 10.5 M Schultern, davon 4.5 M befestigt V: 23 M, Bitumen, PCN 52/F/A/W/T, 10.5 M Schultern nördlich befestigt, südlich 4.5 M befestigt Y (Air-TWY): 15 M, Gras Z: 10.5 M, Bitumen, PCN 51/F/C/W/T 10: Beton, PCN 56/R/C/W/T 20: Beton, PCN 56/R/C/W/T 30: Beton, PCN 68/R/A/W/T 40: Beton, PCN 53/R/A/W/T 50: Beton, PCN 53/R/A/W/T 60: Beton, PCN 53/R/A/W/T 70: Beton, PCN 53/R/A/W/T 100: 7.5 M, Bitumen, PCN 25/F/A/X/T</p>
	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	<p>A: MIL use only B: MIL use only C (Air-TWY): MIL use only D: MIL use only F: 23 M, Bitumen, PCN 45/F/A/W/T, shoulders, WID 10.5 M of which 4.5 M are paved G: 23 M, Bitumen, PCN 59/F/A/W/T, shoulders, WID 10.5 M of which 4.5 M are paved V: 23 M, Bitumen, PCN 52/F/A/W/T, north shoulder, WID 10.5 M paved, south shoulder WID 10.5 M of which 4.5 M are paved Y (Air-TWY): 15 M, Grass Z: 10.5 M, Bitumen, PCN 51/F/C/W/T 10: Concrete, PCN 56/R/C/W/T 20: Concrete, PCN 56/R/C/W/T 30: Concrete, PCN 68/R/A/W/T 40: Concrete, PCN 53/R/A/W/T 50: Concrete, PCN 53/R/A/W/T 60: Concrete, PCN 53/R/A/W/T 70: Concrete, PCN 53/R/A/W/T 100: 7.5 M, Bitumen, PCN 25/F/A/X/T</p>
3	POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL	<p>Vorfeld - mittlere Ortshöhe über Meeresspiegel <u>294.5 M (966 FT)</u> oder versetzte Schwelle Piste 08 <u>298.2 M (978 FT)</u> oder versetzte Schwelle Piste 26 <u>293.6 M (963 FT)</u>. ____ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4</p>
	ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION	<p>APN - AVG ELEV <u>294.5 M (966 FT)</u> or DTHR RWY 08 <u>298.2 M (978 FT)</u> or DTHR RWY 26 <u>293.6 M (963 FT)</u>. ____ for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4</p>
4	VOR KONTROLLPUNKTE	NIL
	VOR CHECKPOINTS	
5	INS KONTROLLPUNKTE	Siehe Flugplatzkarte
	INS CHECKPOINTS	See ADC
6	ANMERKUNGEN	<p>Achtung bei A340 600 Betrieb: siehe LOWL AD 2.20 Punkt 9 Markierung Hubschrauber-Standplätze: H1 weißer Rand 15x15M, weißer Buchstabe H1 H2 weißer Rand 20x13M, weißer Buchstabe H2 H3 weißer Rand 15x13M, weißer Buchstabe H3 H4 weißer Rand 30x13M, weißer Buchstabe H4</p>
	REMARKS	<p>use caution on A340 600 operation: see LOWL AD 2.20 item 9 Marking Helicopter stands: H1 W edge 15x15M, W letter H1 H2 W edge 20x13M, W letter H2 H3 W edge 15x13M, W letter H3 H4 W edge 30x13M, W letter H4</p>

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	Markierungshilfen: - 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	Marking aids: - 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"	Haltebalken verfügbar Runway Guard Lights: NIL TWY Z: unregelmäßige Anordnung der Haltebalken-Feuer Die Rollhaltebefuerung für die Betriebspiste wird während der Betriebszeit durchgehend betrieben. Die Intensität wird den herrschenden Wetterbedingungen angepasst.
	STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS	stop bars AVBL Runway Guard Lights: NIL TWY Z: irregular spacing of stop bar lights 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.
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; 2 M hohe Buchstaben der Information Markierung TWY V; 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; characters of 2 M in height on information Marking TWY V; 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 Offering	Mast / Pole	48 13 48.6N 014 07 57.3E	1127	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 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.)	

LOWL AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE

LOWL AD 2.12 RWY PHYSICAL CHARACTERISTICS

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	PISTENRICHTUNG	MAßE DER PISTE (M)	TRAGFÄHIGKEIT (PCN) UND OBERFLÄCHE DER PISTE UND STOPPFLÄCHE	SCHWELLEN- KOORDINATEN PISTENEND- KOORDINATEN GEOID UNDULATION (M) DER SCHWELLE	SCHWELLENHÖHE UND HÖCHSTE HÖHE DER AUFSETZZONE VON PRÄZISIONSANFLUG -PISTEN ÜBER MSL (M)	NEIGUNG DER PISTE UND STOPPFLÄCHE
DESIGNATIONS RWY NR	TRUE BRG GEO	DIMENSIONS OF RWY (M)	STRENGTH (PCN) AND SURFACE OF RWY AND SWY	THR COORDINATES RWY END COORDINATES THR GEOID UNDULATION (M)	THR ELEVATION AND HIGHEST ELEVATION OF TDZ OF PRECISION APP RWY (M)	SLOPE OF RWY-SWY
1	2	3	4	5	6	7
08	087.03	3000 x 60	RWY: PCN 57/F/A/ W/T Bitumen Rutschfeste Gemischtbauweise / Anti-skid composite construction SWY: NIL	48 13 57.49N 014 10 14.51E GUND: 45	<u>298.2</u>	-0.20%
26	267.05	3000 x 60	RWY: PCN 57/F/A/ W/T Bitumen Rutschfeste Gemischtbauweise / Anti-skid composite construction SWY: NIL	48 14 01.84N 014 12 20.32E GUND: 45	<u>293.6</u>	0.20%

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

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	AUSMAß DER STOPPFLÄCHE (M)	AUSMAß DER FREIFLÄCHE (M)	AUSMAß DES PISTENSTREIFENS (M)	AUSMAß DER PISTENENDSICHER- HEITSFLÄCHE (M)	AUFFANGVOR- RICHTUNG DER PISTE	HINDERNISFREIE ZONE
DESIGNATIONS RWY NR	SWY DIMENSIONS (M)	CWY DIMENSIONS (M)	STRIP DIMENSIONS (M)	RESA DIMENSIONS (M)	RAG	OFZ
1	8	9	10	11	12	13
08	NIL	60 x 150	3120 x 300	90 x 120	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
26	NIL	NIL	3120 x 300	90 x 120	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	ANMERKUNGEN
DESIGNATIONS RWY NR	REMARKS
1	14
08/26	<p>Schwelle Piste 08 um 250 M pisteneinwärts versetzt, Schwelle Piste 26 um 150 M pisteneinwärts versetzt. Entlang der Pistenränder 10 M breite befestigte Schultern. Negative Hindernisse nicht angerampt. Keine Wendeflächen vorhanden. Pistentyp Piste 08: Instrument CAT I. Pistentyp Piste 26: Instrument CAT III.</p> <p>DTHR RWY 08 displaced by 250 M inward, DTHR RWY 26 displaced by 150 M inward. Along RWY edges paved shoulders, WID 10 M. Buried objects not chamfering. No turning pads AVBL. RWY type RWY 08: Instrument CAT I. RWY type RWY 26: Instrument CAT III.</p>

LOWL AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN

LOWL AD 2.13 DECLARED DISTANCES

PISTEN-BEZEICHNUNG	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	ANMERKUNGEN
RWY DESIGNATOR					REMARKS
1	2	3	4	5	6
08	3000	3060	3000	2750	NIL
26	3000	3000	3000	2850	NIL

LOWL AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG

LOWL AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

PISTENKENNZAHL	ART, LÄNGE UND STÄRKE DER ANFLUGBEFEUERUNG	BEFEUERUNG DER PISTEN-SCHWELLE, FARBE UND AUßENBALKEN	ART DES GleitwinkelBEFEUERUNGSSYSTEMS	ART UND LÄNGE DER PISTEN-AUFSETZZONENBEFEUERUNG
RWY DESIGNATOR	APCH LGT TYPE LENGTH INTENSITY	THR LGT COLOUR WINGBARS	TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM	TYPE AND LENGTH OF TDZ LGT
1	2	3	4	5
08	<p>PALS (ICAO-Standard, CAT I), 900 M, mit Blitzfeuern von 900 M bis 300 M vor versetzter Schwelle Piste 08 und Schwellenkennfeuern; in 5 Stufen regelbar.</p> <p>PALS (ICAO-standard, CAT I), 900 M, with FLG LGT FM 900 M to 300 M BFR DTHR RWY 08 and THR-IDENT LGT; adjustable in 5 stages.</p>	<p>grün (Unterflurfeuer) G (SFC LGT)</p>	<p>PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 50.8 FT</p> <p>PAPI, LGT INTST adjustable in 5 stages Glide angle: 3.0° MEHT: 50.8 FT</p>	NIL
26	<p>PALS (ICAO-Standard, CAT II/III), 900 M, in 5 Stufen regelbar, mit Blitzfeuern auf den äußeren 600 M, die ab CAT II Betrieb auf den letzten 300 M vor der Schwelle Piste 26 nicht zugeschaltet sind.</p> <p>PALS (ICAO-standard, CAT II/III), 900 M, adjustable in 5 stages, with FLG LGT in the outer 600 M which are turned off on the last 300 M in front of THR RWY 26 when CAT II or ABV is in OPS.</p>	<p>grün (Unterflurfeuer) G (SFC LGT)</p>	<p>PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 54.2 FT</p> <p>PAPI, LGT INTST adjustable in 5 stages Glide angle: 3.0° MEHT: 54.2 FT</p>	<p>weiß (Unterflurfeuer, 900M) W (SFC LGT, 900M)</p>

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENMITTELLINIENBEFEUERUNG RWY CENTRE LINE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENRANDBEFUEHRUNG RWY EDGE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	FARBE DER PISTENENDBEFUEHRUNG UND AUßENBALKEN RWY END LGT COLOUR WINGBARS	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUERUNG SWY LGT LENGTH, COLOUR
1	6	7	8	9
08	weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste, Hochleistungsfeuer W to 900 M BFR RWY end; W/R FM 900 M to 300 M BFR RWY end; R on the last 300 M of RWY, LIH	3000 M, 60 M, weiß, Hochleistungsfeuer (von versetzter Schwelle Piste 08 pistenauswärts rot - pisteneinwärts weiß bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste) 3000 M, 60 M, W, LIH (FM DTHR RWY 08 RWY outward R - RWY inward W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY)	rot, Hochleistungsfeuer R, LIH	NIL
26	3000 M, 15 M, weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste, Hochleistungsfeuer 3000 M, 15 M, W to 900 M BFR RWY end; W/R FM 900 M to 300 M BFR RWY end; R on the last 300 M of RWY, LIH	3000 M, 60 M, weiß, Hochleistungsfeuer (von versetzter Schwelle Piste 26 pistenauswärts rot - pisteneinwärts weiß bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste) 3000 M, 60 M, W, LIH (FM DTHR RWY 26 RWY outward R - RWY inward W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY)	rot, Hochleistungsfeuer R, LIH	NIL

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ANMERKUNGEN REMARKS
1	10
08	Pistenbefuehrung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar. Bei Anflügen nach CAT I sind die Blitzfeuer nur zwischen 250 M und 900 M vor der versetzten Schwelle Piste 08 vorhanden und zugeschaltet. RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH. During CAT I OPS sequenced FLG LGT only BTN 250 M and 900 M before the DTHR RWY 08 are provided and switched ON.
26	Pistenbefuehrung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar. Bei Anflügen nach CAT I sind die Blitzfeuer zwischen 150 M und 900 M vor der versetzten Schwelle Piste 26 vorhanden und zugeschaltet; bei Anflügen nach CAT II/III sind nur die Blitzfeuer zwischen 300 M und 900 M vor der versetzten Schwelle Piste 26 zugeschaltet. Abstand zwischen zwei Querbalken 28 M. RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH. During CAT I OPS sequenced FLG LGT BTN 150 M and 900 M before the DTHR RWY 26 are provided and switched ON; during CAT II/III OPS only sequenced FLG LGT BTN 300 M and 900 M before the DTHR RWY 26 are switched on. Distance between two crossbars 28 M.

LOWL AD 2.15 SONSTIGE BEFEUERUNG, NOT-STROMVERSORGUNG

LOWL AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	ABN/IBN STANDORT, EIGENSCHAFTEN UND BETRIEBSZEIT ABN/IBN LOCATION, CHARACTERISTICS AND HOURS OF OPERATION	NIL
---	--	-----

2	LDI STANDORT UND BEFEUERUNG, ANEMOMETER STANDORT UND BEFEUERUNG	LDI: NIL Anemometer: - Piste 08: 150 M südlich der Pistenmittellinie, 370 M südöstlich der Schwelle Piste 08, nicht befeuert. - Piste 26: 150 M südlich der Pistenmittellinie, 370 M südwestlich der Schwelle Piste 26, nicht befeuert.
	LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LGT	LDI: NIL Anemometer: - RWY 08: 150 M S of RCL, 370 M SE of THR RWY 08, not LGTD. - RWY 26: 150 M S of RCL, 370 M SW of THR RWY 26, not LGTD.
3	ROLLBAHNRAND- UND MITTELLINIENBEFEUERUNG	A: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer. B: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer. C: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer. D: Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie, Hochleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer. F: Rollbahnrand: blau zwischen Rollhalt und Piste, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie, Hochleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer. G: Rollbahnrand: blau zwischen Rollhalt und Piste, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie, Hochleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer.
	TWY EDGE AND CENTRE LINE LIGHTING	A: TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: R, LIH. B: TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: R, LIH. C: TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: R, LIH. D: TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL, LIH; HLDG PSN: R, LIH. F: TWY edge: B BTN HLDG PSN and RWY, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL, LIH; HLDG PSN: R, LIH. G: TWY edge: B BTN HLDG PSN and RWY, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL, LIH; HLDG PSN: R, LIH.
4	NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN	Pisten: Generator mit Schwungradbetrieb CAT III mit 1.3 Sekunden Umschaltzeit CAT I innerhalb 15 Sekunden Umschaltzeit Rollbahnen: Generator innerhalb 15 Sekunden Umschaltzeit Überwachung durch regelmäßige Funktionskontrollen
	SECONDARY POWER SUPPLY/SWITCH-OVER TIME	RWYs: generator with flywheel operation CAT III with 1.3 seconds switch-over time CAT I within 15 seconds switch-over time TWYs: generator within 15 seconds switch-over time Monitoring by regular function checks
5	ANMERKUNGEN	Vorfeldrandbefeuert: GAC , blau, Niederleistungsfeuer und Scheinwerfer WDI: befeuert.
	REMARKS	APN edge LGT: GAC , B, LIL and floodlights WDI: LGTD.

LOWL AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE

LOWL AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

KENNZAHLEN	KOORDINATEN TLOF ODER SCHWELLE DER FATO	TLOF UND/ODER FATO HÖHE ÜBER MSL M/FT	TLOF UND FATO BEREICH, OBERFLÄCHE, TRAGFÄHIGKEIT, MARKIERUNGEN	TRUE BRG DER FATO
DESIGNATIONS	COORD TLOF OR THR OF FATO, GUND	TLOF AND/OR FATO ELEV M/FT	TLOF AND FATO AREA DIMENSIONS, SFC, STRENGTH, MARKING	TRUE BRG OF FATO
	1	2	3	4
07/25	48 14 08.47N 014 11 32.86E	<u>294 M / 965 FT</u>	15 x 15 M, Asphalt, PCN 51/F/C/W/T, weiße Ränder und weißer Buchstabe 'H'; Air-TWY 'Y' (Verbindung mit TWY Z) / W edges and W letter 'H'; Air-TWY 'Y' (connection with TWY Z)	84.2° / 264.2° Richtung der TKOF Zonen / Direction of TKOF zones: 07/25

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

KENNZAHLEN	VERFÜGBARE STRECKEN	APP UND FATO BEFEUERUNG	ANMERKUNGEN
DESIGNATIONS	DECLARED DIST AVBL	APP AND FATO LGT	REMARKS
	5	6	7
07/25	NIL	NIL	Längsneigung 1.5 % / Longitudinal gradient 1.5 %

LOWL AD 2.17 ATS LUFTRAUM

LOWL AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	BEZEICHNUNG UND SEITLICHE BEGRENZUNG	CTR LOWL 48 17 17.0000N 014 19 30.0000E - 48 16 05.0000N 014 22 07.0000E - 48 16 09.0000N 014 24 02.0000E - 48 09 45.0000N 014 24 28.0000E - 48 09 07.0000N 014 05 22.0000E - 48 12 05.0000N 014 05 10.0000E - 48 12 05.0000N 014 00 50.0000E - 48 11 51.0000N 013 58 28.0000E - 48 16 35.0000N 013 58 08.0000E - 48 17 06.0000N 014 13 55.0000E - 48 17 17.0000N 014 19 30.0000E
	DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	
2	HÖHENBEGRENZUNG	2500 FT AMSL / GND
	VERTICAL LIMITS	
3	LUFTRAUMKLASSIFIZIERUNG	D
	AIRSPACE CLASSIFICATION	
4	RUFZEICHEN DER FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE SPRACHE(N)	LINZ TOWER EN, GE
	ATS UNIT CALL SIGN LANGUAGE(S)	
5	ÜBERGANGSHÖHE	3050 M (10000 FT) AMSL
	TRANSITION ALTITUDE	
6	BETRIEBSZEITEN	H24
	HOURS OF APPLICABILITY	
7	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWL AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN

LOWL AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

DIENTS- BEZEICHNUNG	RUFZEICHEN	KANAL	SATVOICE	ANMELDE- ADRESSE	DIENTSTUNDEN	ANMERKUNGEN
SERVICE DESIGNATION	CALL SIGN	CHANNEL		LOGON ADDRESS	HOURS OF OPERATION	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
APP	LINZ RADAR	125.685 129.625	NIL	NIL	MON-FRI 0430-2200 (MON-FRI 0330-2100) SAT-SUN 0500-2200 (SAT-SUN 0400-2100)	VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 26. VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) AVBL; To THR RWY 26.
TWR	LINZ TOWER	118.800	NIL	NIL	MON-FRI 0430-2200 (MON-FRI 0330-2100) SAT-SUN 0500-2200 (SAT-SUN 0400-2100)	VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 26. VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) AVBL; To THR RWY 26.
ATIS	NIL	128.130	NIL	NIL	H24	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6431. Außerhalb der Dienststunden der Flugverkehrsdienste wird die automatisch generierte ATIS Aussendung nicht überprüft. Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 (0)5 1703 / 6431. No verification of automatic generated ATIS BCST outside the OPS HR of ATS.
NOTFREQUENZ FÜR ALLE DIENSTE EMERGENCY FREQUENCY FOR ALL SERVICES		121.500	NIL	NIL	MON-FRI 0430-2200 (MON-FRI 0330-2100) SAT-SUN 0500-2200 (SAT-SUN 0400-2100)	VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 26. VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) AVBL; To THR RWY 26.

LOWL AD 2.19 FUNKNAVIGATIONS- UND LANDE-
HILFEN

LOWL AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LAN-
DING AIDS

ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/ SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN- KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)	IDENTIFI- ZIERUNG	FREQUENZ KANAL DIENSTE- ANBIETER KENNUNG REFERENZ- PFAD	BETRIEBS- ZEITEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP	NUTZUNGS -RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS- BEZUGS- PUNKT	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION)	ID	FREQ CH SER PROVIDER RPI	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
DME	FRE	CH82X	H24	48 25 54.41N 014 07 47.39E	<u>613.9 M / 2014 FT</u>	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
DVOR/DME (4°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	LNZ	116.600 MHZ (CH113X)	H24	DME: 48 13 46.89N 014 06 11.95E DVOR: 48 13 46.96N 014 06 11.36E	<u>348.9 M / 1145 FT</u>	NIL	083° MAG, 2.7 NM zur Schwelle Piste 08; Bereich 60 NM/FL500 jedoch 80 NM nach W- NW. 083° MAG, 2.7 NM to THR RWY 08; Coverage 60 NM/FL500 but 80 NM to W-NW.
LOC 26 (4°E / JAN 2022) CAT III/E/4	OEL	109.300 MHZ	H24	48 13 56.75N 014 09 53.05E	NIL	NIL	LOC course 263° MAG
DME 26	OEL	CH30X	H24	48 13 56.46N 014 12 05.97E	<u>300.9 M / 987 FT</u>	NIL	Bei Gleitpfad-Antenne liegend Co-located with GP antenna
GP 26		332.000 MHZ	H24	48 13 57.41N 014 12 06.15E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 16.2 M / 53 FT Lower horizontal GP coverage in the S reduced to 5°. All IFR- procedures are within the reduced coverage.
LOC 08 (4°E / JAN 2022) CAT I	OEM	110.550 MHZ	H24	48 14 03.12N 014 12 57.59E	NIL	NIL	LOC course 083° MAG

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

<p>ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN-KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)</p> <p>TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION)</p>	<p>IDENTIFIZIERUNG</p> <p>ID</p>	<p>FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD</p> <p>FREQ CH SER PROVIDER RPI</p>	<p>BETRIEBS-ZEITEN</p> <p>HOURS OF OPERATION</p>	<p>KOORDINATEN</p> <p>COORDINATES</p>	<p>HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP</p> <p>ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP</p>	<p>NUTZUNGS -RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGSPUNKT</p> <p>SERVICE VOLUME RADIUS GBAS</p>	<p>ANMERKUNGEN</p> <p>REMARKS</p>
1	2	3	4	5	6	7	8
DME 08	OEM	CH42Y	H24	48 13 53.18N 014 10 30.78E	<u>304.2 M / 998 FT</u>	NIL	Bei Gleitpfad-Antenne liegend Co-located with GP antenna
GP 08		329.450 MHZ	H24	48 13 54.11N 014 10 30.31E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 16.2 M / 53 FT
GPS		1575.42 MHZ U.S. Space Force (USSF)	H24	Landesweit/ Statewide	NIL	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E08A (RWY 08)	1575.42 MHZ (CH41180) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 13 57.50N 014 10 14.67E	1126 FT / 343.2 M	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E26A (RWY 26)	1575.42 MHZ (CH92404) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 14 01.84N 014 12 20.28E	1111 FT / 338.5 M	NIL	NIL

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

LOWL AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

1. Ankommende IFR Flüge haben sofern keine anders lautende Freigabe erhalten wurde, die im Flugplan angegebene Flugroute inklusive Standard arrival route (siehe LOWL AD 2 MAP 11-1) abzufliegen und danach in das veröffentlichte Warteverfahren einzufliegen. RNAV Transitions oder Radarkursführung wird seitens ATC pistenabhängig freigegeben.

2. Normalerweise wird innerhalb der TMA LOWL 1-3 Radar-dienst für an- und abfliegende IFR-Flüge geboten. Mindest-flughöhen bei Radarführung innerhalb der TMA LOWL 1-3 siehe Karte LOWL AD 2 MAP 12-1.

3. Zur Piste 26 sind ILS CAT II und CAT III Anflüge unter Beachtung der in LOWL AD 2.22 enthaltenen Richtlinien zulässig.

4. Verfahren für Sichtflüge in der CTR LOWL und in der TMA LOWL 1-3 siehe LOWL AD 2.22. Für Flüge vom und zum Flugplatz Wels siehe LOWL AD 2.20.

5. Segelflugbetrieb, Para- und Hängegleiterbetrieb, sowie Flugbetrieb mit Ultraleichtluftfahrzeugen sind auf dem Flughafen Linz nicht zulässig. Ausgenommen sind Ultraleichtflugzeuge gemäß § 4 Ziffer 6 lit. a Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV)

6. Vorgaben für Trainingsflüge mit Zivilluftfahrzeugen

6.1. Schul- und Trainingsflüge von Zivilluftfahrzeugen bedürfen der vorherigen Bewilligung der Flughafen Linz Ges m. b. H.

6.2. Als Trainingsflug in diesem Zusammenhang ist jeder der Ausbildung und Überprüfung von Piloten dienende Flug zu verstehen ungeachtet der Flugregeln, nach denen dieser durchgeführt wird.

6.3. IFR Trainingsflüge müssen gegebenenfalls mit Verzögerungen rechnen, wenn es die Verkehrslage erfordert. Im Winterhalbjahr ist an Dienstagen und Donnerstagen mit verstärktem militärischen Verkehr nach ECET zu rechnen.

7. Simulierte Schlechtwetterverfahren

7.1. Übungsanflüge mit simulierten geringen Entscheidungshöhen sind mit der Sprechgruppe "REQUEST PRACTICE CAT II / III APPROACH" zusammen mit dem Erstanruf bei der Anflugkontrollstelle anzukündigen. Die Genehmigung wird, wenn immer es die Verkehrslage zulässt, erteilt.

7.2. Die Verfahren bei geringer Sicht gemäß LOWL AD 2.22 werden jedoch nur angewandt, soweit es die Verkehrslage zulässt. Die ILS-Signale können durch startende oder vorher gelandete Luftfahrzeuge negativ beeinflusst werden.

LOWL AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. Arriving IFR flights shall, unless instructed otherwise, follow their flight planned route including standard arrival route (see LOWL AD 2 MAP 11-1) and enter the published holding procedure thereafter. RNAV Transitions or radar vectoring service, depending on the runway in use, will be provided by ATC.

2. Normally radar service is provided for arriving and departing IFR flights within TMA LOWL 1-3. Minimum altitudes for surveillance service within the TMA LOWL 1-3 see chart LOWL AD 2 MAP 12-1.

3. To RWY 26 CAT II and CAT III ILS operations are permitted according to the regulations laid down in section LOWL AD 2.22.

4. Procedure for VFR flights within CTR LOWL and within TMA LOWL 1-3 see LOWL AD 2.22. For flights from and to Wels aerodrome see LOWL AD 2.20.

5. Glider flying, operation of ultra-light aircraft, para- and hang gliding are not permitted at Linz aerodrome. This does not apply to ultra-light aeroplanes according to § 4 number 6 lit. a Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV).

6. Requirements for training flights with civil aircraft

6.1. School- and Training flights of civil aircraft with prior permission by Linz Airport Administration only.

6.2. As training flight in this context shall be considered any flight operated with the purpose of training and check-out of pilots, irrespective of the flight rules under which the flight is conducted.

6.3. IFR Training flights may be subject to delay depending on the traffic situation. During winter season increased military traffic shall be expected on Tuesdays and Thursdays after ECET.

7. Simulated All-weather operations

7.1. Training flights simulating low minima approaches shall be announced on initial call with approach control using the phrase "REQUEST PRACTICE CAT II / III APPROACH". Depending on the traffic situation permission will be granted whenever possible.

7.2. The low-visibility procedures according LOWL AD 2.22 will be applied only if traffic permits. ILS signals can be disturbed by departing or preceding landing traffic.

8. "Code letter F"-Betrieb

8.1. Allgemeines

8.1.1. Folgende Verfahren sind erforderlich, um einen sicheren Betrieb von "Code letter F"-Luftfahrzeugen (z.B. A380, B747-8, AN124) auf dem Flughafen Linz zu gewährleisten.

Alle IFR-Verfahren sind für "Code F" freigegeben - siehe relevante Karten.

PAPI: Siehe LOWL AD 2.14; Für Luftfahrzeuge, bei welchen in Landekonfiguration der Vertikalabstand "Auge des Piloten zum Fahrwerk" mehr als 8 M beträgt, ist die Hindernisfreiheit des Fahrwerkes über der Schwelle zu überprüfen.

8.2. Rollverfahren

8.2.1. Rollbahn F: "Judgmental Oversteering Method" in der Einmündung in die Piste und der Rollbahnkreuzung F-V sowie die Verwendung der "Cockpit taxi camera", insbesondere bei Drehungen, wird empfohlen.

Allgemein ist eine niedrige Rollgeschwindigkeit auf allen Rollbahnen und auf dem Vorfeld erforderlich. Auf geraden Teilen rollende Luftfahrzeuge dürfen nicht von der Mittellinienmarkierung und -befeuerung abweichen.

Führung mittels "Follow Me"-Fahrzeug von / zur Piste wird auf Anfrage des Piloten bereitgestellt.

Falls die Rollbahnmittellinienmarkierungen und die Befeuerung nicht klar erkennbar sind, haben Piloten zu halten und ein "Follow Me"-Fahrzeug anzufordern.

Vor und nach der Landung / Abflug und dem Rollen werden die Piste und die Rollbahnen (inklusive der Schultern) durch den Airside Duty Manager überprüft.

8.3. Rollrouten

8.3.1. Während des Rollens sind die äußeren Triebwerke nur im Leerlauf zu verwenden.

Rollroute bei Landung Piste 08 und 26: "Backtrack" am Ende der Piste. Verlassen der Piste über Rollbahn F oder Rollbahn G via Rollbahn V zum Hauptvorfeld Parkposition 13C.

Rollroute bei Abflug Piste 08 oder 26: Hauptvorfeld Parkposition 13C - über Rollbahn F oder Rollbahn G via Rollbahn V. "Backtrack" am Ende der Piste (Pistenbreite: 60 M ohne gesonderter Wendefläche) Pistenrandbefeuerung: Weiße Überflurfeuer - 3 M neben dem Pistenrand.

8.4. Parken und Bodenabfertigung

8.4.1. Parken auf dem Hauptvorfeld: Zu erwarten ist das Parken auf der Parkposition 13C (kein "Push Back" erforderlich). Alle Luftfahrzeuge werden mittels "Follow Me" Fahrzeug von / zu TWY F bzw. G geführt.

Auf dem Vorfeld gilt Mindestleistungseinstellung.

Bodenabfertigung ist für alle Luftfahrzeuge möglich. Für nähere Auskünfte betreffend die Dienste ist der Flughafenbetreiber im Voraus zu kontaktieren.

8.5. Feuerbekämpfungskategorie "Code letter F"-Luftfahrzeuge (REF LOWL AD 2.6)

8. Code letter F operation

8.1. General

8.1.1. Following procedures are required to ensure a safe operation of code letter F aircraft (i.e. A380, B747-8, AN124) at Linz airport.

All IFR procedures are Code F approved - see relevant charts.

PAPI: See LOWL AD 2.14; for eye-to-wheel height of aircraft in approach configuration with more than 8 M wheel clearance, check wheel clearance over threshold.

8.2. Taxi procedures

8.2.1. TWY F: Judgmental oversteering method at intersections RWY and TWY V; the use of 'cockpit taxi camera', especially on the turns, is recommended.

Generally a slow taxi speed on all TWYs and apron is required. Taxiing ACFT on straight portions shall not deviate from centerline marking and lighting.

Guidance by 'Follow Me' car from / to the RWY is provided on pilot's request.

If TWY centerline markings and lighting are not clearly visible - pilots should stop and request 'Follow Me' car.

Prior and after landing / departure and taxiing the runway and taxiways (including shoulders) will be checked by Airside Duty Manager.

8.3. Taxi routes

8.3.1. During taxiing the outer engines shall be used on idle power only.

Taxi route landing RWY 08 or 26: Backtrack on end of RWY. Vacate RWY via TWY F or G and TWY V to main apron PRKG PSN 13C.

Taxi route departure RWY 08 or 26: Main apron PRKG PSN 13C to TWY F or TWY G via TWY V to RWY 08 or 26. Backtrack at end of RWY (width of RWY 60 M without separate turning pad). RWY edge lights: White elevated lights - 3 M beside RWY edge.

8.4. Parking and ground handling

8.4.1. Parking main apron: Expect parking position 13C (no push back required). All ACFT are guided by 'Follow Me' car from / to TWY F, TWY G respectively.

Use minimum power setting on apron.

Ground handling for all ACFT possible. For detailed services contact airport operator in advance.

8.5. Fire Category Code letter F aircraft (REF LOWL AD 2.6)

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 ZLV 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 ZLV- 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 Flugverkehrskontrollstelle 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 Flugverkehrskontrollstelle 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 Flugverkehrskontrollstelle 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).

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 anfliegender 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 farbkiodierten 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 Pistensichtweite (RVR) weniger als 550 M beträgt.

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:

4.3.2. 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.

AUSFALL ODER FEHLEN VON/DES	RÜCKSTUFUNG
MESSANLAGE FÜR DIE PISTENSICHT oder Ausfall der Anzeigen/Messstrecken für sowohl Aufsetzzone als auch Mittelteil	CAT I
NOTSTROMANLAGE für das Flugplatzbefeuerungssystem	CAT I

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 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:

4.3.2. 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.

FAILURE OR LACK OF	DOWNGRADING
RVR ASSESSMENT SYSTEM or failure of display/transmissiometer of both TOUCHDOWN and MIDPOINT	CAT I
SECONDARY POWER SUPPLY for the aerodrome lighting system	CAT I

AUSFALL ODER FEHLEN VON/DES	RÜCKSTUFUNG
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

4.3.3. 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.

LOWL AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

1. Festgelegte Punkte - Instrumentenflugverfahren
Koordinaten in Klammern sind nur zur Referenz angeführt.

FAILURE OR LACK OF	DOWNGRADING
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

4.3.3. 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 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
WL601	48 17 49.53N 014 09 11.68E	SID RWY 08
WL602	48 17 35.28N 014 02 26.13E	SID RWY 08

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
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	RICHTUNG GEO	MAßE DER LANDEFLÄCHE (M)	TRAGFÄHIGKEIT UND OBERFLÄCHE DER LANDEFLÄCHE	ANMERKUNGEN
TYPE	TRUE BRG GEO	DIMENSIONS OF LANDING AREA (M)	STRENGTH AND SURFACE OF LANDING AREA	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 or LOC RWY 08)	LOWL AD 2 MAP 13-1-1	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS or LOC RWY 08)
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
NOT APPLICABLE / NO PENETRATION		

RWY 26		
Instrument Flight Procedure	Line of Minima	Approach Speed Category
NOT APPLICABLE / NO PENETRATION		

7.3.4.2. one engine inoperative climb gradient:

- IAS
 - bank-angle applied at
 - ISA + 10°C (i.e. OAT + 20°C),
 - ISA - 10°C (i.e. OAT 0°C)
- and ANTI-ICE equipment ON**

7.3.5. The relevant performance data shall be submitted in a listed form together with copies of the relevant pages of the Aeroplane Flight Manual or Performance Manual.

7.3.6. Applications shall be conveyed at least six weeks prior to the intended operations.

7.3.7. Operators shall address their application to:

7.3.7.1. Contact:

Austro Control GmbH
Department ATM/IFP
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

EMAIL: special.procedures@austrocontrol.at

Remark: See chart LOWS AD 2 MAP 13-1-3

8. RNP VISUAL V RWY 33 PROCEDURE

8.1. General

This RNP procedure with visual part is implemented for noise abatement reasons and environment protection apart from the operational benefits.

Therefore and whenever meteorological conditions and aircraft performance permit, operators are encouraged to support the use of this procedure.

The nominal track is based on a 3° VPA from WS834 (FAF) to touchdown. After WS835 (MAPt) the procedure is continued as a visual segment.

The turn inside this visual segment may also be coded as RF leg (see LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1A).

RF capability is not a requirement to fly this procedure, but operators may use this RF coding to obtain an accurate turn during the visual segment.

In case of a coded visual segment, the published missed approach procedure remains valid and any coded or non-coded discontinuation of the approach after WS835 (published MAPt) is to be considered a balked landing procedure of the operator for which no PANS-OPS obstacle clearance is guaranteed.

Visual reference to terrain with minimum visibility 5 KM and ceiling 2600 FT AAL or above is required not later than WS835 (MAPt), prior to continuing with the visual segment of the procedure.

For further information or assistance contact the Instrument Flight Procedure Team at the following email address: atm_ifp@austrocontrol.at

Remark: See chart LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1 and LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1A

9. RNP Z RWY 33 (AR) – Procedure guidelines (authorization required)

for the application to the Austrian Civil Aviation Authority (refers to the procedure on chart!)

9.1. Purpose and scope

9.1.1. This RNP AR procedure is based on ICAO Doc 9905. The procedure offers possible benefits of last generation airborne navigation capabilities for the design of instrument flight procedures in terrain critical environment. ARINC 424 RF coding and navigation capability reduces the size of protected airspace during turn significantly since no wind spiral has to be considered.

Note: To assure availability of GNSS signal operators/pilots shall perform a RAIM check.
A tool (AUGUR by EUROCONTROL) is available on: <https://augur.eurocontrol.int>

9.2. Procedure characteristics

Nominal descent angle from FAP: 3,6° (6,3%).

Protected airspace is based on 2x RNP (e.g. 0,6 NM for RNP 0.3).

Protected airspace during RF Leg in accordance with ICAO Doc 9905.

The use of ARINC Path Terminators for the coding of the procedure must be limited to the following leg types: IF, TF, RF, HM.

ARINC 424 coding of the procedure for the transition from WS806 to WS805, WS804 to WS803 and WS801 to WS800 must be RF.

The required minimum missed approach climb gradient is 2,5% (ICAO PANS-OPS Standard).

This procedure requires special authorization by Austro Control. This authorization does not relieve the operator/pilot to obtain an approval/acceptance from the competent national aviation authority of the state of the operator/pilot.

9.3. Equipment requirements

9.3.1. Approved Dual FMS installation according AC20-138() including RNP capability of 0.3NM or better ($\leq 0.3\text{NM}$)

9.3.2. Dual GNSS and at least one IRU or equivalent
DME/DME or VOR/DME or LOC update not authorized

9.3.3. FMS must be capable to perform ARINC 424 RF Path Terminator

9.3.4. Required RNP AR APCH functions / airworthiness according EASA CS-ACNS as amended

9.4. Flight Operations

9.4.1. The applicable regulations linked to a Specific Approval for RNP AR APCH may be found in EASA Air Operations (Regulation (EU) No 965/2012). The applicable AMC/GM material within Part-ARO and Part-SPA

9.5. Application

9.5.1. Only operators/pilots of multi-engine aircraft shall apply for such permission.

9.5.2. The application shall contain:

- Air Operator Certificate (AOC)
- aircraft type
- FMS type and certification
- instrument approach and landing chart
- flight crew training documentation for normal and non normal operation including documentation changes (FCOM, AFM, etc.)
- Data file with ARINC 424 coding of the procedure
- Safety analysis in regard to accuracy, integrity, continuity and availability for normal and non normal operations
- a copy of the letter of approval to conduct RNP AR operations granted by their national aviation authority

9.5.3. The relevant data shall be submitted in a listed form together with copies of the relevant pages of the Aeroplane Flight Manual and - if relevant - other certified data.

9.5.4. Applications shall be conveyed at least six weeks prior to the intended operations.

Note: Details for approval shall be obtained by special.procedures@astrocontrol.at

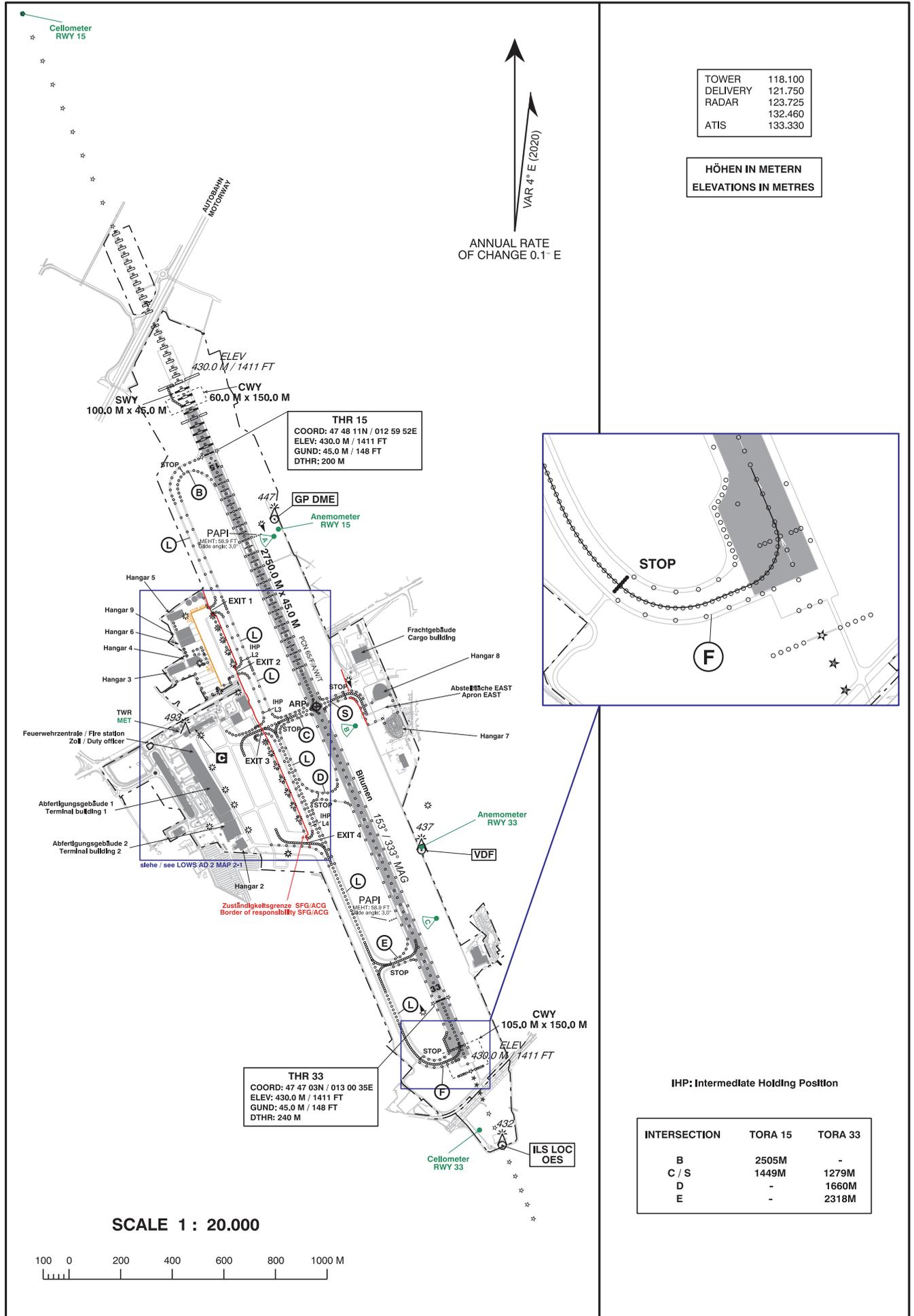
ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Standard-Instrumentenanflugkarte (STAR) - ICAO	LOWS AD 2 MAP 11-1	Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO
Karte für Radarmindestflughöhen - ICAO	LOWS AD 2 MAP 12-1	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS or LOC RWY 15)	LOWS AD 2 MAP 13-1-1	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS or LOC RWY 15)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (Special ILS CAT II & III RWY 15)	LOWS AD 2 MAP 13-1-3	Instrument Approach Chart - ICAO (Special ILS CAT II & III RWY 15)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP X RWY 15)	LOWS AD 2 MAP 13-2-1-1	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP X RWY 15)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP E RWY 15 (LPV only))	LOWS AD 2 MAP 13-2-1-2	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP E RWY 15 (LPV only))
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP VISUAL V RWY 33)	LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP VISUAL V RWY 33)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP Z RWY 33 (AR))	LOWS AD 2 MAP 13-3-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP Z RWY 33 (AR))
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP Y RWY 33 (AR))	LOWS AD 2 MAP 13-3-2-2	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP Y RWY 33 (AR))
Circling Chart - Circling RWY 33	LOWS AD 2 MAP 14-1	Circling Chart - Circling RWY 33
Sichtflugkarte SALZBURG	LOWS AD 2 MAP 14-2	Chart for VFR flights SALZBURG

LOWS AD 2.25 “VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION”

LOWS AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

RWY 15		
Instrument Flight Procedure	Line of Minima	Approach Speed Category
NOT APPLICABLE / NO PENETRATION		

RWY 33		
Instrument Flight Procedure	Line of Minima	Approach Speed Category
RNP Y RWY 33 (AR)	RNP 0.30	CAT A/B/C/D



CHANGE: MET; EDITORIAL

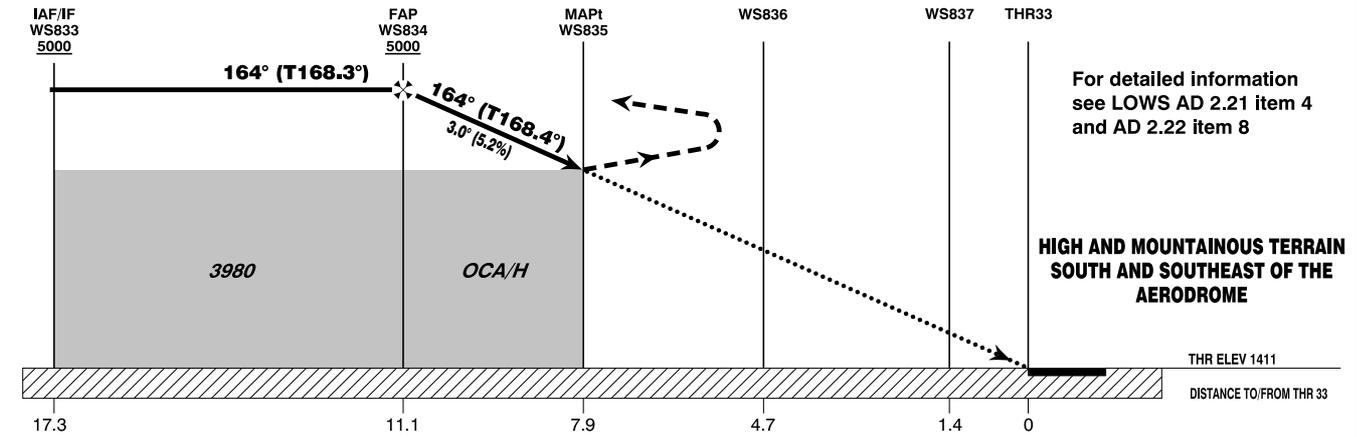
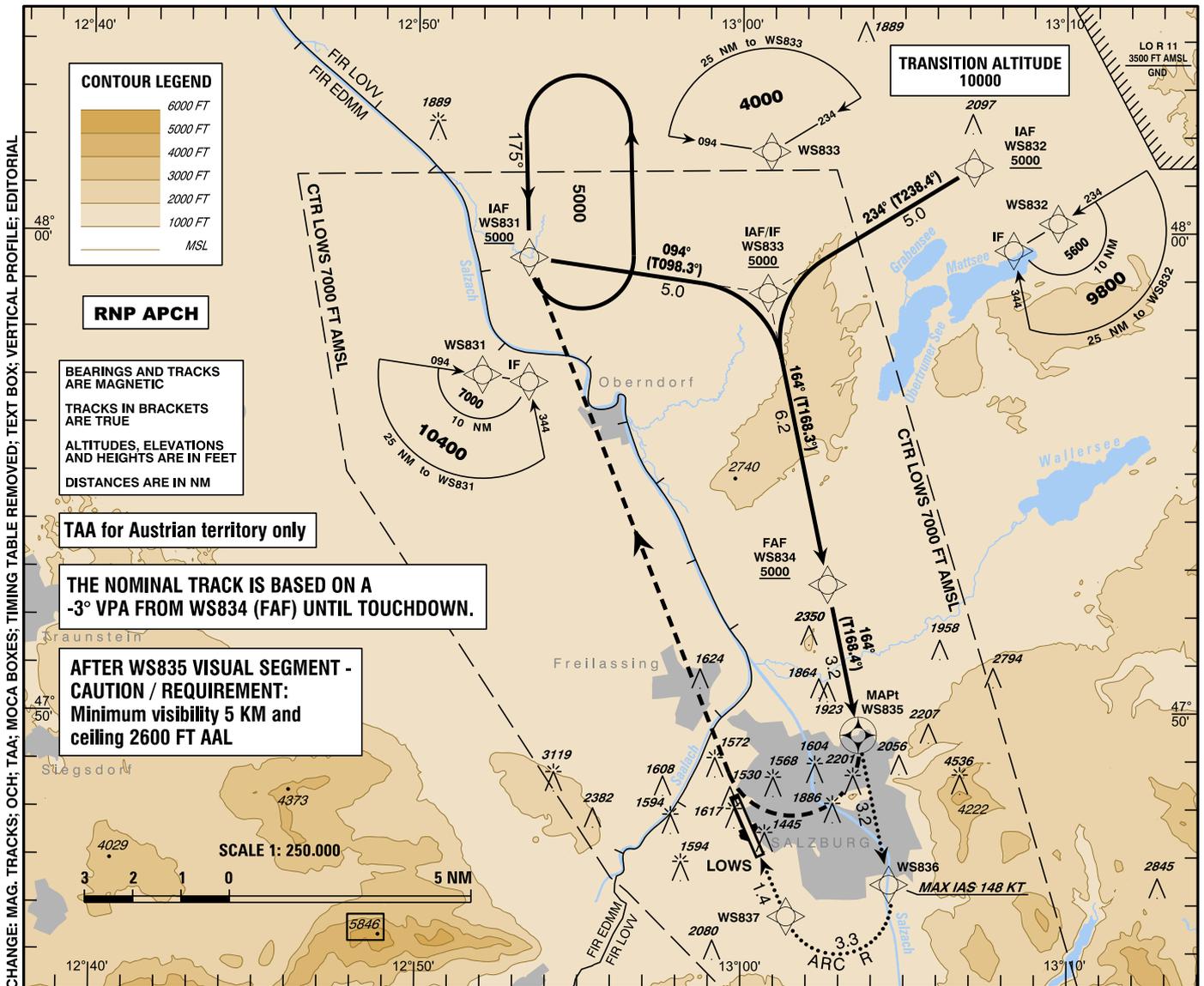
**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

VAR 4° E

AD ELEV 1411 FT
THR 33 ELEV 1411 FT
HGT RELATED TO AD ELEV

RADAR 123.725
132.460
TOWER 118.100
ATIS 133.330

SALZBURG
ÖSTERREICH AUSTRIA
RNP VISUAL V RWY 33



MISSED APPROACH: AT WS835 TURN RIGHT TO WS831; CLIMB TO 6000 FT AMSL AND HOLD.
NOTE: MISSED APPROACH SPEED IS LIMITED TO MAX IAS 185 KT UNTIL TURN COMPLETED.

OCA (OCH) IN FT	A	B	C	D
LNAV	3980 (2569)			

DIST In NM to WS835	3	2	1
ALTITUDE (HEIGHT)	4940 (3529)	4620 (3209)	4300 (2889)

WS834 to WS835 - DISTANCE 3.2 NM (Timing not authorized for defining the MAPt)							
	GS (KT)	80	100	120	140	160	180
Rate of descent (5.2%)	FT / MIN	420	530	640	740	850	960

Instrument Approach Procedure Coding Table Salzburg RNP VISUAL V RWY 33											
Path Terminator	Waypoint				Course/ Track ° MAG (° True)	DIST NM	Turn Direction	Constraints		Navigation Specification	Remarks
	Identifier	Type	Flyover	Coordinates				Level	Speed		
IF	WS831	IAF	no	N475928.01 E0125325.19				A5000+		RNP APCH	
IF	WS832	IAF	no	N480121.80 E0130707.80				A5000+		RNP APCH	
IF / TF	WS833	IAF / IF	no	N475844.65 E0130047.22	094° (098.3°) 234° (238.4°)	5.0	right left	A5000+		RNP APCH	
TF	WS834	FAF	no	N475240.41 E0130238.87	164° (168.3°)	6.2		A5000+		RNP APCH	
TF	WS835	MAPt	yes	N474932.39 E0130336.26	164° (168.4°)	3.2				RNP APCH	
DF	WS831	MAHF	yes	N475928.01 E0125325.19			right	A6000+	K185-	RNP APCH	
HM	WS831	MAHF	yes	N475928.01 E0125325.19	175° (178.8°)		left	A6000+	K230-	RNP APCH	
Visual Approach Segment (after WS835) - Possible Coding											
Path Terminator	Waypoint				Course/ Track ° MAG (° True)	DIST NM	Turn Direction	Constraints		Navigation Specification	Remarks
	Identifier	Type	Flyover	Coordinates				Level	Speed		
TF	WS836		no	N474625.49 E0130433.25	164° (168.4°)	3.2			K148-		VPA -3.0°
RF	WS837		no	N474545.56 E0130123.97		3.3	right		K148-		VPA -3.0°
TF	RW33		yes	N474702.57 E0130035.34	333° (336.9°)	1.4					VPA -3.0°
DF	WS831		yes	N475928.01 E0125325.19			right	A6000+			
HM	WS831		yes	N475928.01 E0125325.19	175° (178.8°)		left	A6000+	K230-	RNP APCH	
ARC Centre Waypoint		ARC Radius NM		Remarks							
Identifier	Coordinates										
WS838	N474611.96 E0130255.61	1.1									
NOTE: Vertical path angle should be coded with -3° starting from WS834 until touchdown.											
RNAV Holding											
Holding Point	Inbound Track ° True	Inbound Track ° MAG	Turn Direction	MAX IAS	Minimum Holding Altitude FT MSL / FL	Time	DIST NM	Remarks			
WS831	178.8°	175°	left		A5000	1 MIN					

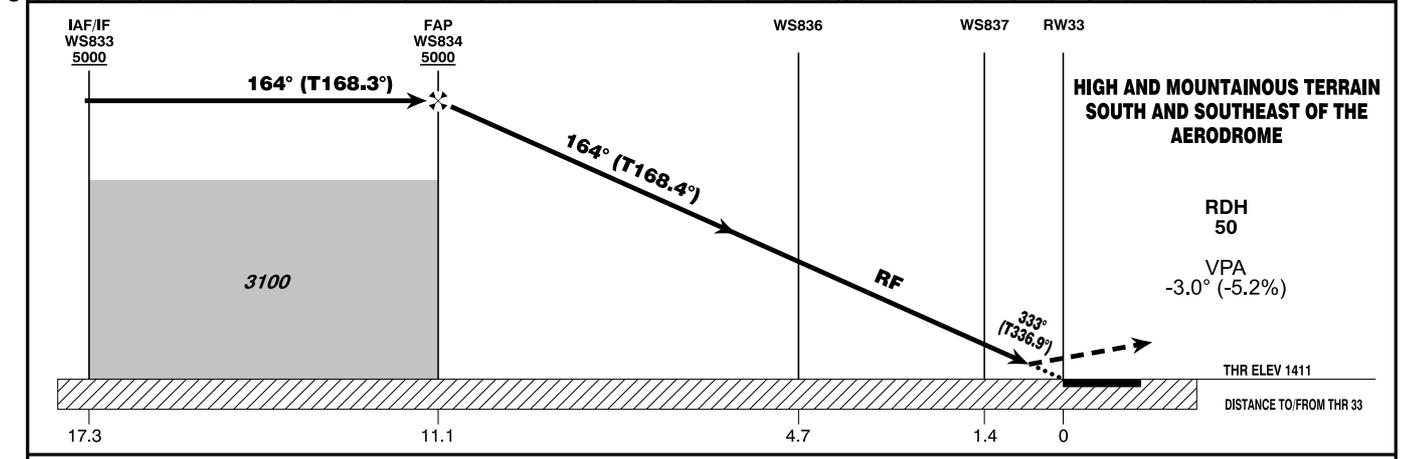
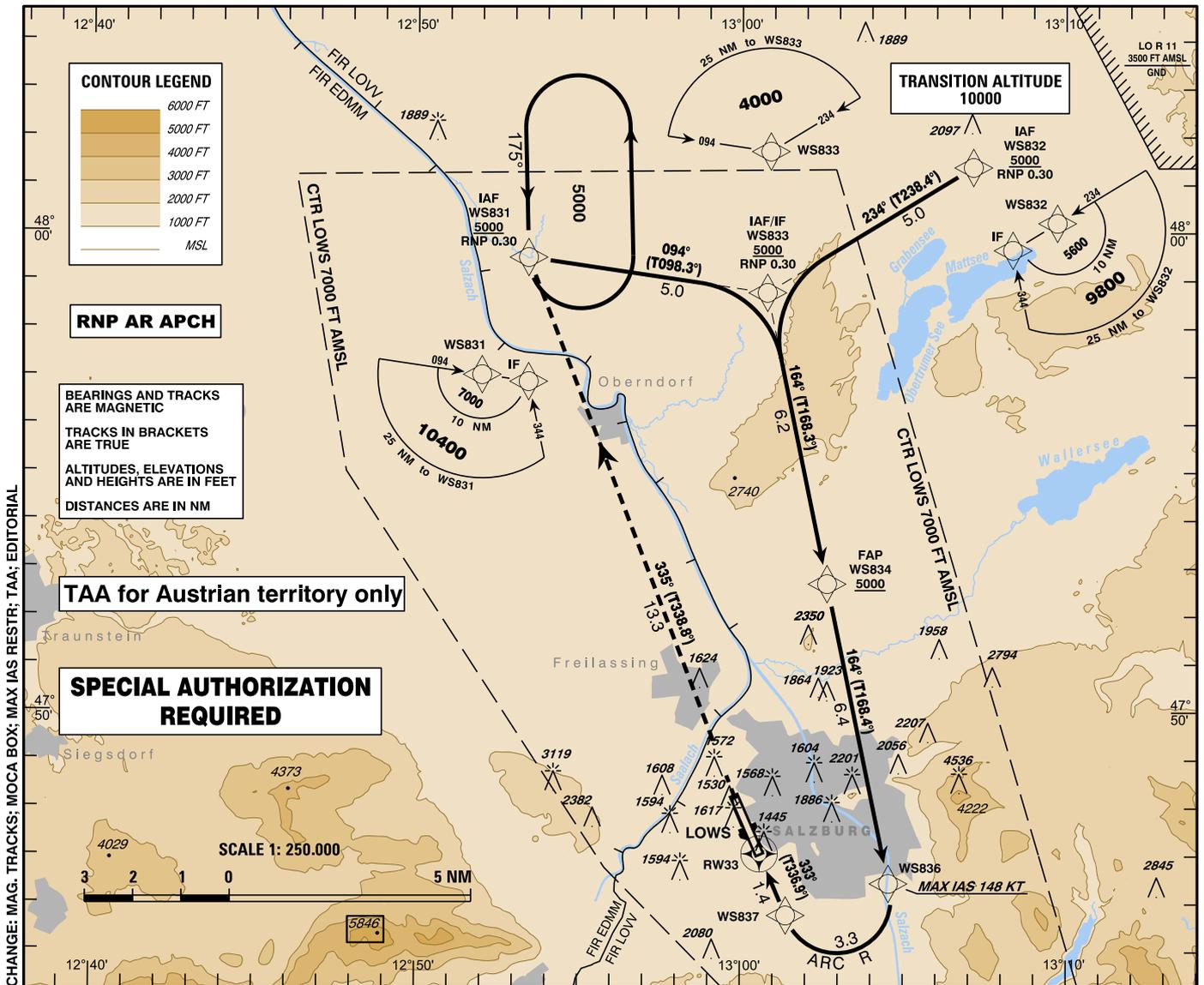
**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

VAR 4° E

AD ELEV 1411 FT
THR 33 ELEV 1411 FT
HGT RELATED TO AD ELEV

RADAR	123.725
TOWER	132.460
ATIS	118.100
	133.330

SALZBURG (LOWS)
ÖSTERREICH AUSTRIA
RNP Y RWY 33 (AR)



MISSED APPROACH: CLIMB STRAIGHT AHEAD TO WS831; CLIMB TO 6000 FT AMSL AND HOLD.

OCA (OCH) IN FT	A	B	C	D
RNP 0.30	1790 (379)			

GS (KT)	80	100	120	140	160	180
FT / MIN	420	530	640	740	850	960

- Dual GNSS and at least one IRU or equivalent
- DME/DME, LOC and VOR/DME updating not authorized
- For uncompensated Baro-VNAV systems, procedure N/A below AD temp -15°C
- VPA exceeds 3.5° above +50°C

This procedure is permissible for special equipped aircraft and requires authorization by Austro Control GmbH
(for detailed information see LOWS AD 2.22, item 10)

Instrument Approach Procedure Coding Table Salzburg RNP Y RWY 33 (AR)										
Path Terminator	Waypoint				Course/ Track ° MAG (° True)	DIST NM	Turn Direction	ARC Centre Waypoint		ARC Radius NM
	Identifier	Type	Flyover	Coordinates				Identifier	Coordinates	
IF	WS831	IAF	no	N475928.01 E0125325.19						
IF	WS832	IAF	no	N480121.80 E0130707.80						
IF / TF	WS833	IAF / IF	no	N475844.65 E0130047.22	094° (098.3°)	5.0	right			
					234° (238.4°)		left			
TF	WS834	FAP	no	N475240.41 E0130238.87	164° (168.3°)	6.2				
TF	WS836		no	N474625.49 E0130433.25	164° (168.4°)	6.4				
RF	WS837		no	N474545.56 E0130123.97		3.3	right	WS838	N474611.96 E0130255.61	1.1
TF	RW33		yes	N474702.57 E0130035.34	333° (336.9°)	1.4				
TF	WS831	MAHF	yes	N475928.01 E0125325.19	335° (338.8°)	13.3				
HM	WS831	MAHF	yes	N475928.01 E0125325.19	175° (178.8°)		left			
Waypoint	Constraints		RNP Value NM	Navigation Specification	Remarks					
Identifier	Level	Speed								
WS831	A5000+		0.3	RNP AR APCH						
WS832	A5000+		0.3	RNP AR APCH						
WS833	A5000+		0.3	RNP AR APCH						
WS834	A5000+		0.3	RNP AR APCH						
WS836		K148-	0.3	RNP AR APCH						
WS837		K148-	0.3	RNP AR APCH						
RW33			0.3	RNP AR APCH						
WS831	A6000+		1.0	RNP AR APCH						
RNAV Holding										
Holding Point	Inbound Track ° True	Inbound Track ° MAG	Turn Direction	MAX IAS	Minimum Holding Altitude FT MSL / FL	Time	DIST NM	Remarks		
WS831	178.8°	175°	left		A5000	1 MIN				

ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/ SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN- KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)	IDENTIFI- ZIERUNG	FREQUENZ KANAL DIENSTE- ANBIETER KENNUNG REFERENZ- PFAD	BETRIEBS- ZEITEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP	NUTZUNGS- RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS- BEZUGS- PUNKT	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION)	ID	FREQ CH SER PROVIDER RPI	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
LOC 16 (5°E / JAN 2022) CAT III/E/4	OEZ	108.500 MHZ	H24	48 05 07.50N 016 35 33.72E	NIL	NIL	LOC course 159° MAG
DME 16	OEZ	CH22X	H24	48 07 03.15N 016 34 52.99E	<u>185.9 M / 610 FT</u>	NIL	NIL
GP 16		329.900 MHZ	H24	48 07 03.08N 016 34 52.62E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 15.1 M / 50 FT
DME	SNU	CH55Y	H24	47 52 29.55N 016 17 18.37E	<u>271.4 M / 891 FT</u>	NIL	Bereich 40 NM/FL500. Coverage 40 NM/FL500.
DME	STO	CH77X	H24	48 25 01.51N 016 01 07.53E	<u>228.7 M / 750 FT</u>	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	WGM	112.200 MHZ (CH59X)	H24	DME: 48 19 26.10N 016 29 26.91E DVOR: 48 19 25.88N 016 29 27.43E	<u>174.9 M / 574 FT</u>	NIL	Bereich 60 NM/FL250. Coverage 60 NM/FL250.
GPS		1575.42 MHZ U.S.Space Force (USSF)	H24	Landesweit / Statewide	NIL	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E11A (RWY 11)	1575.42 MHZ (CH44270) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 07 22.13N 016 32 00.09E	219.0 M / 718 FT	NIL	NIL

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

ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN-KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION) TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)	IDENTIFIZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS-ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGSPUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
SBAS	EGNOS E16A (RWY 16)	1575.42 MHZ (CH55000) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 07 11.22N 016 34 41.40E	226.0 M / 741 FT	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E29A (RWY 29)	1575.42 MHZ (CH92392) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 06 32.57N 016 34 32.27E	227.0 M / 745 FT	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E34A (RWY 34)	1575.42 MHZ (CH57170) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 05 19.07N 016 35 28.82E	222.7 M / 731 FT	NIL	NIL

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

- STD (Scheduled Time of Departure)
- TOBT (Target Off Block Time)
- EOBT (Estimated Off Block Time)
- TSAT (Target Start Up Approval Time)
- CTOT (Calculated Take Off Time)
- Luftfahrzeugtype
- Luftfahrzeugkennzeichen
- Abstellposition

Flüge der General Aviation sind aus Datenschutzgründen von der Anzeige ausgenommen.

10.1.3.2.2. Für Flüge der General Aviation besteht die Möglichkeit der Anzeige erst nach einer schriftlichen Zusage durch den Luftfahrzeughalter. Das entsprechende Formular erhalten sie:

- beim Informationsschalter der General Aviation,
- per Email an cdm@viennaairport.com,
- auf der Internetseite cdm.viennaairport.com.

10.1.4. „Start-Up“ und „Push-Back“

10.1.4.1. Freigaben für „Start-Up“ und „Push-Back“ erfolgen auf Grundlage der TSAT.

Folgende Regeln kommen zur Anwendung:

- Zum Zeitpunkt der TOBT (+/- 5min) muss das Luftfahrzeug bereit zum Anlassen der Triebwerke sein und dies auf WIEN DELIVERY melden.
- ATTN: Wenn innerhalb dieses Zeitfensters keine „ready“ Meldung erfolgt, muss die TOBT frühestmöglich angepasst werden.
- WIEN DELIVERY transferiert das Luftfahrzeug entsprechend der TSAT auf WIEN GROUND. WIEN GROUND erteilt Start-up bzw. Push-Back Freigaben unter Berücksichtigung der TSAT und der aktuellen Verkehrssituation.

LOWW AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

1. 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 Anhanges 16, Vol. I, festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigt.

2. LÄRMMINDERUNGSVERFAHREN

2.1. Luftfahrzeuge unter FL 150 werden normalerweise derart geführt, dass ein gleichmäßiger Sinkflug zur Betriebspiste gewährleistet ist.

2.2. „LOW DRAG - LOW POWER APPROACH“

- STD (Scheduled Time of Departure)
- TOBT (Target Off Block Time)
- EOBT (Estimated Off Block Time)
- TSAT (Target Start Up Approval Time)
- CTOT (Calculated Take Off Time)
- Aircraft type
- Aircraft registration
- Parking stand

Due to data protection reasons general aviation flights are generally not displayed.

10.1.3.2.2. The service can be used for general aviation flights after transmitting of a written approval. The appropriate form is available:

- at the information desk in the General Aviation Terminal,
- via an email to cdm@viennaairport.com,
- at cdm.viennaairport.com.

10.1.4. Start-Up and Push-Back

10.1.4.1. Clearances for Start-Up and Push-Back are given in accordance with TSAT.

The following rules apply:

- Aircraft must be ready for Start-up on reaching TOBT (+/- 5min) and report this to WIEN DELIVERY.
- ATTN: If there is no “ready” report at this time, the TOBT must be updated as soon as possible.
- WIEN DELIVERY transfers ready aircraft according TSAT to WIEN GROUND. WIEN GROUND issues clearances for Start-Up or Push-Back under consideration of the TSAT and the actual traffic situation.

LOWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. 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.

2. PROCEDURE TO MINIMIZE NOISE

2.1. Aircraft below FL 150 will normally be cleared to achieve a continuous descent to the runway in use.

2.2. LOW DRAG - LOW POWER APPROACH

2.2.1. Jeder Geschwindigkeitsanweisung durch die Flugverkehrskontrolle ist sofort und so genau wie betrieblich möglich nachzukommen. Kann eine aufgetragene Geschwindigkeit aus Wettergründen oder aus betrieblichen Gründen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrolle zu informieren.

2.2.2. Wenn nicht anders angewiesen, ist unter 10000 FT MSL eine IAS von 250 KT beizubehalten. Bei einer Reisegeschwindigkeit von weniger als 250 KT, ist diese beizubehalten. Der Anflug soll so lange wie möglich mit „Clean Configuration“ geflogen werden.

2.2.3. Beträgt die Hauptwolkenuntergrenze auf dem Flugplatz Wien-Schwechat weniger als 500 FT und/oder die Bodensicht weniger als 2000 M, dann ist das vorgenannte Verfahren als empfohlen zu betrachten.

2.2.4. Piloten, die die vorgenannten Geschwindigkeiten nicht einhalten können, haben die zuständige Flugverkehrskontrolle zeitgerecht zu informieren.

2.3. Alle Sichtanflüge in den Rechtsplatzrunden auf die Pisten 29 und 34 sind mindestens über 5 NM Endanflug zu fliegen.

2.4. Die verlautbarten Standard Instrumenten Abflugstrecken (SID) sind gleichzeitig lärmindernde Abflugverfahren; ihre genaue Einhaltung innerhalb der Leistungsgrenzen des jeweiligen Luftfahrzeuges ist unumgänglich notwendig; Karten siehe Teil AD 2.24.

2.5. Verfahren für Sichtflüge in der CTR LOWW und in der TMA LOWW 1-8 siehe Teil AD 2.22.

2.6. Schubumkehr: Verwenden Sie nicht mehr als Leerlaufdrehzahl für die Schubumkehr, außer es ist aus operationellen oder Sicherheitsgründen notwendig.

3. Nachtbetrieb

3.1. Im Zeitraum 2000 (1900) - 0600 (0500) sind Abflüge entlang der veröffentlichten "noise abatement SIDs" zu erwarten.

2.2.1. Comply with any speed adjustments by ATC as promptly and as accurately as operationally possible. If unable to maintain an assigned speed due to meteorological or operational reasons advise ATC.

2.2.2. If not otherwise advised, IAS 250 KT has to be maintained below 10000 FT MSL. If the cruising speed is less than 250 KT, cruising speed has to be maintained. The approach shall be conducted in 'clean configuration' as long as possible.

2.2.3. If the ceiling at Wien-Schwechat is below 500 FT and/or the ground visibility is less than 2000 M this procedure is recommended only.

2.2.4. Pilots who are unable to comply with these speed assignments shall inform ATC accordingly.

2.3. All Visual Approaches in a right traffic pattern to RWY 29 and RWY 34 have to join at least a 5 NM Final Approach.

2.4. The published standard instrument departure routes (SID) are also noise abatement procedures; strict adherence is compulsory within the limits of performance of the aircraft. SID charts for TMA Wien see part AD 2.24.

2.5. Procedures for VFR flights within the CTR LOWW and within TMA LOWW 1-8 see part AD 2.22.

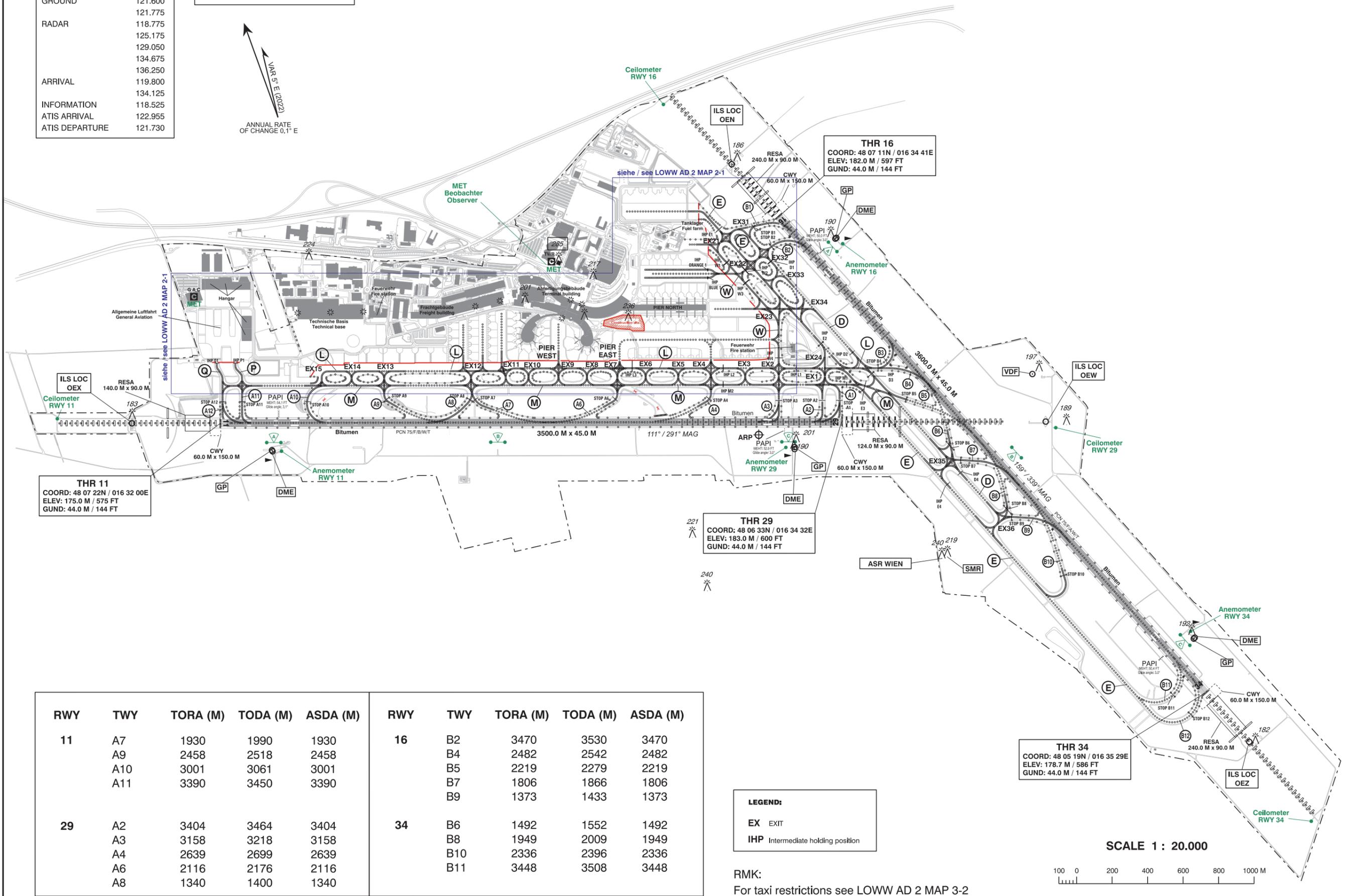
2.6. Reverse: Do not use more than idle reverse except if required for safety/operational reasons.

3. Night operations

3.1. From 2000 (1900) until 0600 (0500) expect departures via published noise abatement SIDs.

TOWER	119.400
DELIVERY	123.800
GROUND	122.125
RADAR	121.600
	121.775
	118.775
	125.175
	129.050
	134.675
	136.250
ARRIVAL	119.800
	134.125
INFORMATION	118.525
ATIS ARRIVAL	122.955
ATIS DEPARTURE	121.730

HÖHEN IN METERN
ELEVATIONS IN METRES



THR 11
COORD: 48 07 22N / 016 32 00E
ELEV: 175.0 M / 575 FT
GUND: 44.0 M / 144 FT

THR 29
COORD: 48 06 33N / 016 34 32E
ELEV: 183.0 M / 600 FT
GUND: 44.0 M / 144 FT

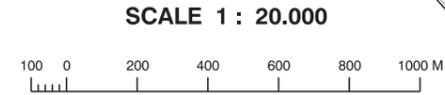
THR 16
COORD: 48 07 11N / 016 34 41E
ELEV: 182.0 M / 597 FT
GUND: 44.0 M / 144 FT

THR 34
COORD: 48 05 19N / 016 35 29E
ELEV: 178.7 M / 586 FT
GUND: 44.0 M / 144 FT

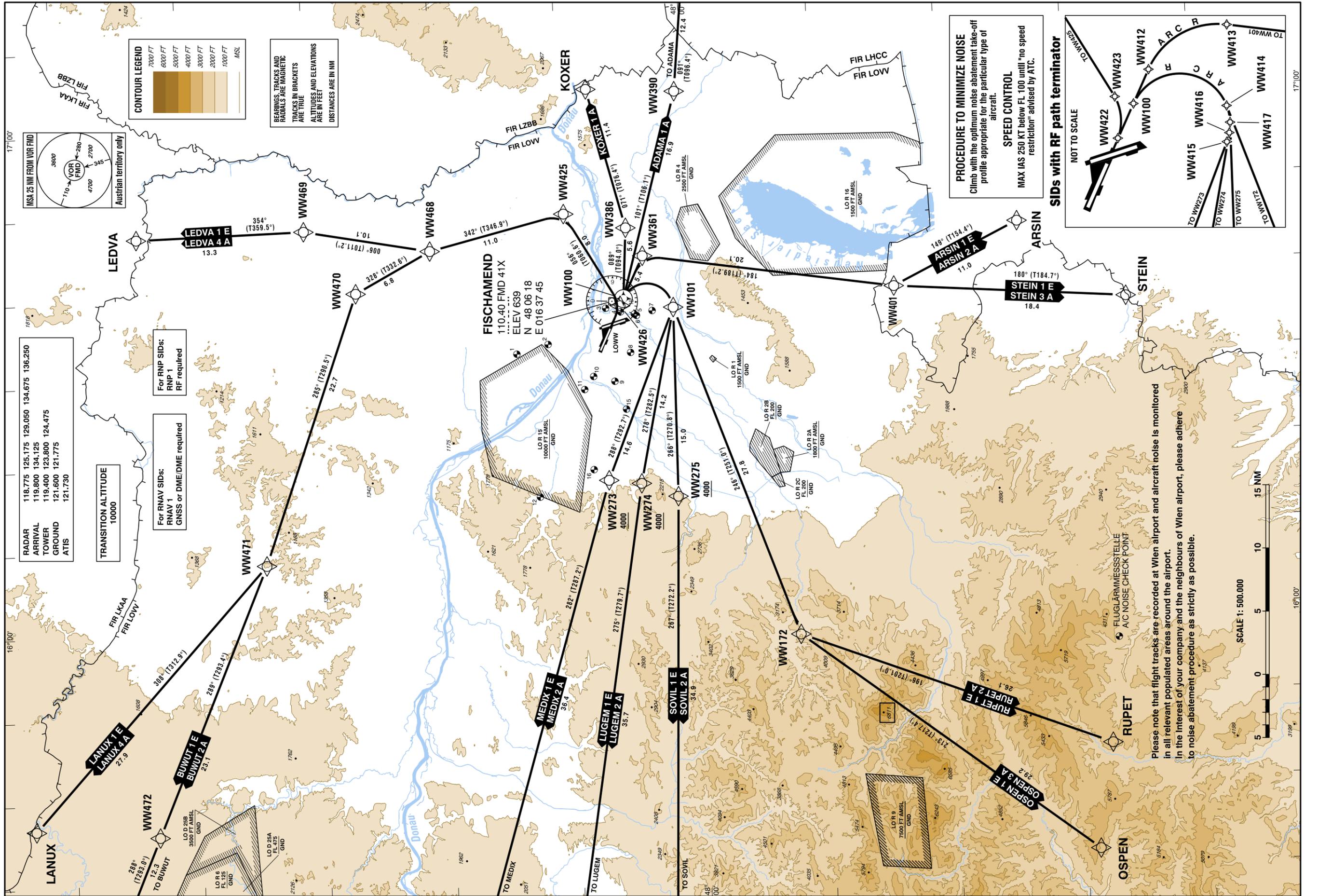
RWY	TWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	RWY	TWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)
11	A7	1930	1990	1930	16	B2	3470	3530	3470
	A9	2458	2518	2458		B4	2482	2542	2482
	A10	3001	3061	3001		B5	2219	2279	2219
	A11	3390	3450	3390		B7	1806	1866	1806
29	A2	3404	3464	3404	B9	1373	1433	1373	
	A3	3158	3218	3158	34	B6	1492	1552	1492
	A4	2639	2699	2639		B8	1949	2009	1949
	A6	2116	2176	2116		B10	2336	2396	2336
	A8	1340	1400	1340		B11	3448	3508	3448

LEGEND:
EX EXIT
IHP Intermediate holding position

RMK:
For taxi restrictions see LOWW AD 2 MAP 3-2



CHANGE: MET; EDITORIAL



CHANGE: EDITORIAL

Please note that flight tracks are recorded at Wien airport and aircraft noise is monitored in all relevant populated areas around the airport. In the interest of your company and the neighbours of Wien airport, please adhere to noise abatement procedure as strictly as possible.

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

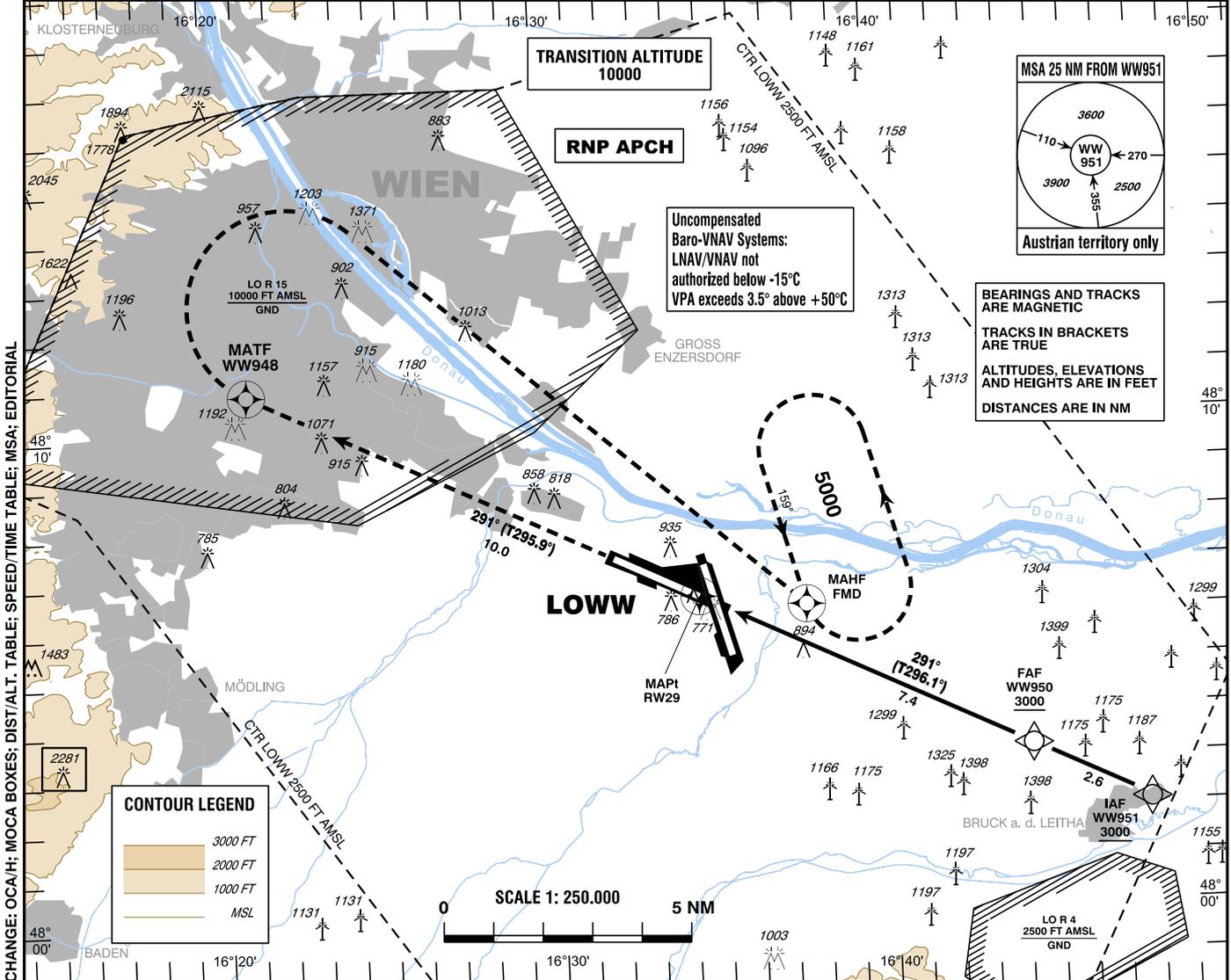
AD ELEV 600 FT
THR 29 ELEV 600 FT
HGT RELATED TO THR ELEV

EGNOS
CH 92329
E29A

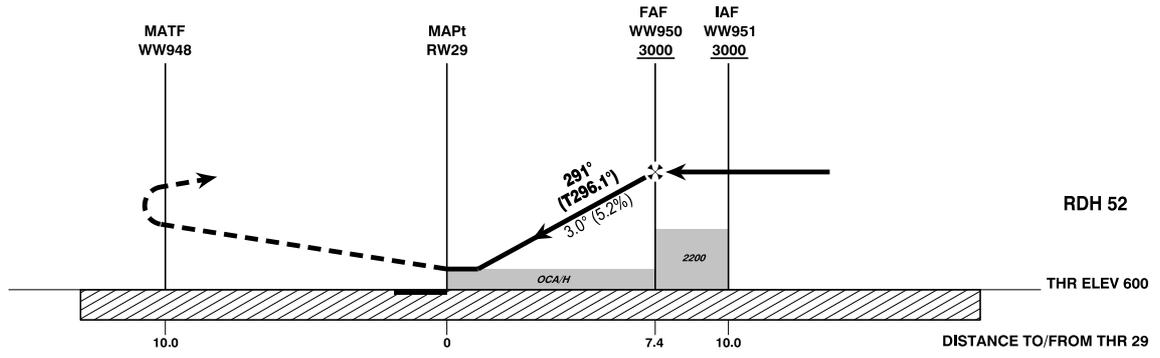
VAR 5° E

RADAR	118.775	125.175	129.050	134.675	136.250
ARRIVAL	119.800	134.125			
TOWER	119.400	123.800	124.475		
GROUND	121.600	121.775			
ATIS	122.955				

WIEN-SCHWECHAT (LOWW)
ÖSTERREICH AUSTRIA
RNP RWY 29



CHANGE: OCA/H; MOCA BOXES; DIST/ALT. TABLE; SPEED/TIME TABLE; MSA; EDITORIAL



MISSED APPROACH: CLIMB STRAIGHT AHEAD, AT WW948 TURN RIGHT DIRECT TO FMD; CLIMB TO 5000 FT AMSL AND HOLD.

OCA (OCH) IN FT	A	B	C	D / D _L
LNAV	1210 (610)			
LNAV/VNAV	919 (319)	932 (332)	950 (350)	977 (377)
LPV	755 (155)	767 (167)	775 (175)	785 (185)

WW950 to RW29 - DISTANCE 7.4 NM
(Timing not authorized for defining the MAPt)

	GS (KT)	80	100	120	140	160	180
Rate of descent (5.2%)	FT / MIN	420	530	640	740	850	960

DIST in NM to RW29	7	6	5	4	3	2
ALTITUDE (HEIGHT)	2880 (2280)	2560 (1960)	2240 (1640)	1930 (1330)	1610 (1010)	1290 (690)

Instrument Approach Procedure Coding Table Wien-Schwechat RNP RWY 29											
Path Terminator	Waypoint				Course/ Track ° MAG (° True)	DIST NM	Turn Direction	Constraints		Navigation Specification	Remarks
	Identifier	Type	Flyover	Coordinates				Level	Speed		
IF	WW951	IAF	no	N480207.16 E0164754.80				A3000+		RNP APCH	
TF	WW950	FAF	no	N480318.66 E0164425.33	292° (297.0°)	2.6		A3000+		RNP APCH	
TF	RW29	MAPt	yes	N480632.57 E0163432.27	291° (296.1°)	7.4				RNP APCH	VPA (°) / TCH (ft): -3.0 / 52
TF	WW948	MATF	yes	N481054.23 E0162105.86	291° (295.9°)	10.0				RNP APCH	
DF	FMD	MAHF	yes	N480618.41 E0163745.35			right	A5000+		RNP APCH	
HM	FMD	MAHF	yes	N480618.41 E0163745.35	159° (163.6°)		left	A5000+		RNP APCH	
RNAV Holding											
Holding Point	Inbound Track ° True	Inbound Track ° MAG	Turn Direction	MAX IAS	Minimum Holding Altitude FT MSL / FL	Time	DIST NM	Remarks			
FMD	163.6°	159°	left		A5000	1 MIN					

**SBAS FAS Data Block Coding Table
Wien-Schwechat RNP RWY 29**

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LOWW
Runway	29
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E29A
LTP/FTP Latitude	480632.5700N
LTP/FTP Longitude	0163432.2680E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	227.0
FPAP Latitude	480723.8620N
Delta FPAP Latitude (seconds)	51.2920
FPAP Longitude	0163154.7490E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-157.5190
Threshold Crossing Height	52.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	103.00
Length Offset (metres)	128
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 17 17 0F 0C 1D 00 00 01 39 32 05 F4 6A A5 14 98 0D 1D 07 DE 1C B8 90 01 62 31 FB 08 02 2C 01 5C 10 C8 AF EF 9D 33 77
Calculated CRC Value	EF9D3377

Required Additional Data

ICAO Code	LO
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	183.0

LOAR - ALTLICHTENWARTH																											
POSITION/POSITION HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL/ELEVATION FREQUENZ/FREQUENCY	PISTENMERKMALE/RUNWAY CHARACTERISTICS ZUSTÄNDIGES AIS-ARO, MET/ RESPONSIBLE AIS-ARO, MET BETRIEBSZEIT/HOURS OF AVAILABILITY	FLUGPLATZVERWALTUNG/AERODROME ADMINISTRATION BETRIEBSLEITUNG/OPERATION OFFICE	FLUGFELD ZUGELASSEN FÜR/ AERODROME ADMISSIBLE FOR																								
1	2	3	4																								
48 39 58N 016 49 31E <u>604 FT</u> 125.255	Kennung/designation: 04/22 Maße/dimensions: 500 x 25 M Oberfläche/surface: Gras/grass Tragfähigkeit/strength: MTOM 2000 KG RWY 04: TORA 500 M, TODA 500 M, ASDA 500 M, LDA 500 M RWY 22: TORA 500 M, TODA 500 M, ASDA 500 M, LDA 500 M AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ PPR	Sportunion Fliegergruppe Weinviertel Flugplatzweg 1 2144 Altlichtenwarth FBL/AD OPS: Daniel Krebs TEL: +43 664 2736885 +43 660 4905209 EMAIL: loar2144@gmail.com WWW: https://www.flugplatz-altlichtenwarth.at	Motorflugzeuge, Hubschrauber, Tragschrauber, Motorsegler, Segelflugzeuge, Ultraleichtluftfahr- zeuge, Ballone/ Power-driven aeroplanes, helicopters, gyrocopters, power-driven sailplanes, sailplanes, ultralight aircraft, balloons																								
ANMERKUNGEN/REMARKS																											
5																											
<p>Flugbetrieb nur nach VFR</p> <p>Platzrunde: W des AD (Motor- und Segelflug)</p> <p>Platzrundenhöhe: 1600 FT AMSL, Segelflug: 1250 FT AMSL</p> <p>Platzrunden: Aus Gründen des Naturschutzes (Vogelschutzgebiet) nur in westlicher Richtung von der Piste.</p> <p>VFR-Meldepunkte: CRP = Pflichtmeldepunkt</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Bezeichnung</th> <th>Kennung</th> <th>Koordinaten</th> <th>Art</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>N</td> <td>N</td> <td>48 41 44N 016 50 42E</td> <td>CRP</td> </tr> <tr> <td>W</td> <td>W</td> <td>48 40 16N 016 45 21E</td> <td>CRP</td> </tr> </tbody> </table> <p>Überflug folgender Ortsgebiete ist zu meiden: Mühlberg, Katzelsdorf, Reintal, Bernhardsthal, Hausbrunn, Altlichtenwarth.</p> <p>Achtung: Windparks südwestlich des Flugplatzes Vogelschutzgebiet östlich des Flugplatzes Kontaktieren Sie Flugplatz Altlichtenwarth mindestens 5 Minuten vor dem Erreichen des Flugplatzes. Militärische Tiefflugstrecke westlich des Flugplatzes Flugplatz befindet sich nahe der tschechischen Grenze (ca. 2.5 NM).</p> <p>Hinweis: Funksprachen: Deutsch, Englisch.</p> <p>Flugverfahren: An- und Abflüge nur aus nördlicher und westlicher Richtung, um das Überfliegen des Vogelschutzgebiets zu vermeiden. Abflug Piste 22: Rechtskurve nach dem Start und rechtem Querabflug folgen, um das Überfliegen von Altlichtenwarth zu vermeiden.</p>		Bezeichnung	Kennung	Koordinaten	Art	N	N	48 41 44N 016 50 42E	CRP	W	W	48 40 16N 016 45 21E	CRP	<p>VFR traffic permitted only</p> <p>Traffic pattern: W of AD (engine-driven and gliding)</p> <p>Traffic pattern altitude: 1600 FT AMSL, Glider: 1250 FT AMSL</p> <p>Aerodrome traffic circuits: Due to conservation (bird sanctuary) only in western direction from the runway.</p> <p>VFR reporting points: CRP = Compulsory reporting point</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Designator</th> <th>Ident</th> <th>Coordinates</th> <th>Type</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>N</td> <td>N</td> <td>48 41 44N 016 50 42E</td> <td>CRP</td> </tr> <tr> <td>W</td> <td>W</td> <td>48 40 16N 016 45 21E</td> <td>CRP</td> </tr> </tbody> </table> <p>Overflying of built-up areas Mühlberg, Katzelsdorf, Reintal, Bernhardsthal, Hausbrunn, Altlichtenwarth shall be avoided.</p> <p>Caution: Windmill farms SW of AD Bird sanctuary E of AD Contact Altlichtenwarth AD at least 5 MIN prior to reaching the AD. MIL LOW flying route W of AD AD is located close to the border to the Czech Republic (APRX 2.5 NM).</p> <p>Note: Radio communication languages: GE, EN.</p> <p>Flight procedures: ARR and DEP from northern and western directions only to avoid overflying of the bird sanctuary. DEP RWY 22: right turn after take-off and follow right crosswind to avoid overflying of Altlichtenwarth.</p>		Designator	Ident	Coordinates	Type	N	N	48 41 44N 016 50 42E	CRP	W	W	48 40 16N 016 45 21E	CRP
Bezeichnung	Kennung	Koordinaten	Art																								
N	N	48 41 44N 016 50 42E	CRP																								
W	W	48 40 16N 016 45 21E	CRP																								
Designator	Ident	Coordinates	Type																								
N	N	48 41 44N 016 50 42E	CRP																								
W	W	48 40 16N 016 45 21E	CRP																								

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

LOAR - ALTLICHTENWARTH

ANMERKUNGEN/REMARKS

5

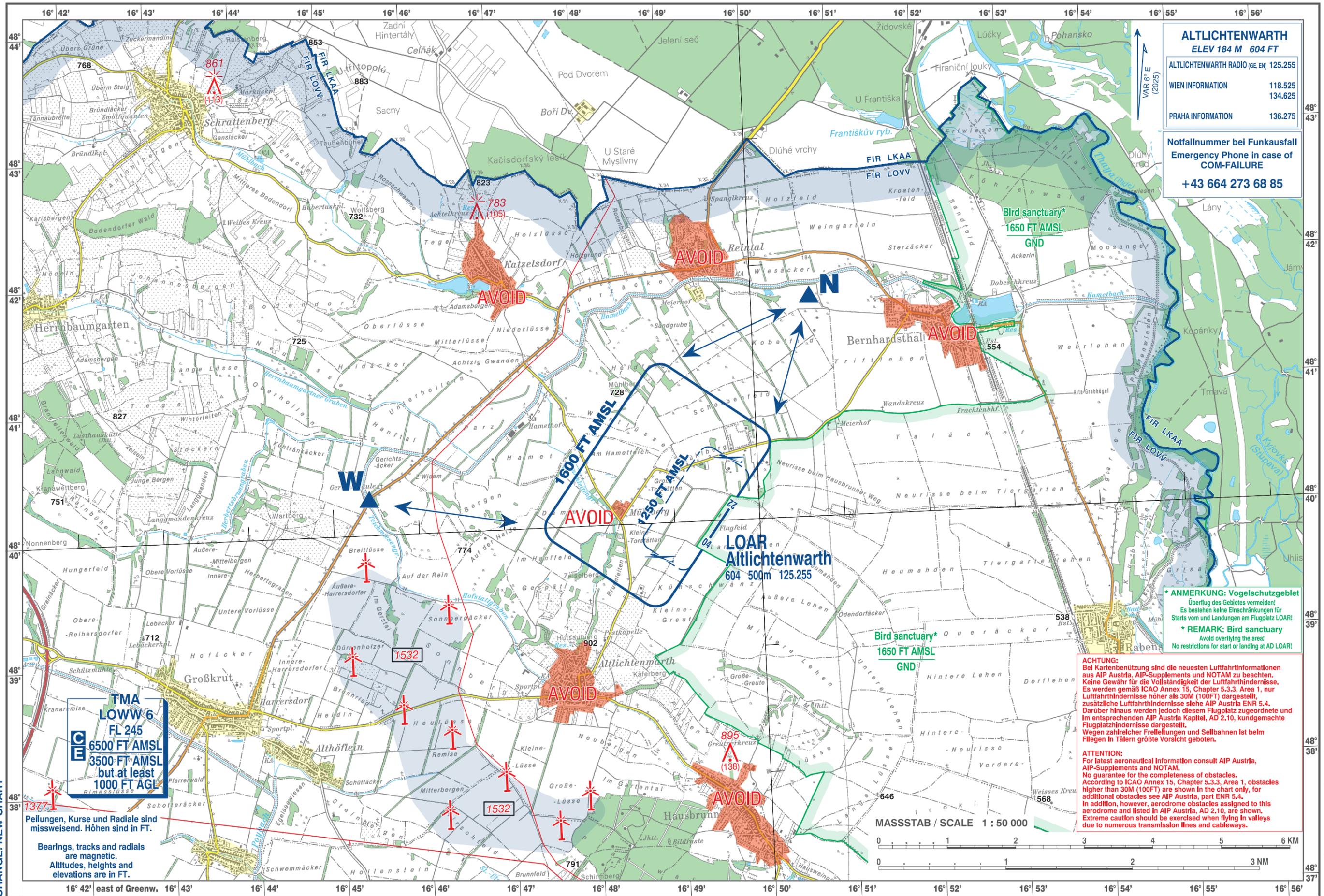
Verfügbare Flugplatzkarten

Charts related to an aerodrome

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Flugplatzkarte	LOAR AD 2 MAP 1-1	Aerodrome Chart
Sichtflugkarte ALTLICHTENWARTH	LOAR AD 2 MAP 14-2	Chart for VFR flights ALTLICHTENWARTH

SICHTFLUGKARTE
CHART FOR VFR FLIGHTS

ALTLICHTENWARTH (LOAR)
Österreich / Austria



CHANGE: NEW CHART

Stand der topographischen Grundkarte: 1 NOV 2020 "Topographic base" by BEV - Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, used under CC BY / content and color selection according to the function of the chart

LOXN AD 2.19 FUNKNAVIGATIONS- UND LANDEHILFEN
LOXN AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

ART DER HILFE (VAR) (VOR DECLINATION)	KENNUNG	FREQUENZ KANAL	BETRIEBS- ZEITEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE	SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (VAR) (VOR DECLINATION)	ID	FREQUENCY CH	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV OF DME ANTENNA		REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
DME	SNU	CH55Y	H24	47 52 29.55N 016 17 18.37E	<u>271.4 M / 891 FT</u>	NIL	Bereich 40 NM/FL500. Coverage 40 NM/FL500.

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

LOXN AD 2.20 BESONDERE LOKALE VERFAHREN
LOXN AD 2.20 SPECIAL LOCAL PROCEDURES

1. Allgemeine Bestimmungen

1.1 Flüge sind entlang der veröffentlichten Strecken unter Beachtung der vorgeschriebenen Flughöhen durchzuführen.

1.2 Aufnahme der Funkverbindung mit TWR spätestens fünf Minuten vor Einflug in die MATZ bzw. vor dem Pflichtmeldepunkt.

1.3 Freigaben bzw. Zustimmungen sind bei der Militärflugleitung (TWR) einzuholen.

1.4 Aus Lärmschutzgründen ist das Überfliegen besiedelter Gebiete in geringer Höhe zu vermeiden.

1.5 Flughöhe in der Warterunde MAX 2000 FT AMSL.

1.6 Am Flugplatz Wr. Neustadt/West ist ständig sowohl innerhalb als auch außerhalb der verlautbarten Dienststunden der Militärflugleitung mit zivilem Flugverkehr (Motor- und Segelflugbetrieb, Fallschirmspringen, Modellflugbetrieb) zu rechnen.

Luftfahrzeuge, die im Luftraum des Militärflugplatzes Wr. Neustadt/West operieren, haben den Modellflugplatz in einer Höhe von über 500 FT GND zu überfliegen, oder soweit Abstand zu halten, dass eine gegenseitige Gefährdung ausgeschlossen werden kann.

1.7 Bei Anflügen aus dem Osten bzw. Abflügen in den Osten ist der Flugplatzverkehr des Zivilflugplatzes Wiener Neustadt Ost (LOAN) zu vermeiden.

1.8 Der Garnisonsübungsplatz (GÜPL) Flugfeld befindet sich 2200 M westlich des Flugplatzes. Info über Aktivitäten und daraus resultierende Gefahren beim niedrigen Überflug erfolgen durch TWR.

1. General Regulations

1.1 Flights shall be executed along the published routes observing the prescribed altitudes.

1.2 Radio communication shall be established at least five minutes prior entering MATZ respectively prior the compulsory reporting point.

1.3 Clearances respectively approvals have to be obtained from the military flight operation office (TWR).

1.4 For noise abatement reasons avoid overflying of populated areas at low altitudes.

1.5 FLT ALT within holding pattern MAX 2000 FT AMSL.

1.6 At Wr. Neustadt/West aerodrome it is to be counted constantly - both within and outside of the announced duty hours of the military flight operation - on civil air traffic (motor- and glider flight operations, parachute jumping, model flying operations).

Aircraft operating within the airspace of the military aerodrome Wr. Neustadt/West, shall overfly the model flying airfield at a height of more than 500 FT above GND, or shall hold such a distance that an interactive endangerment can be eliminated.

1.7 When approaching the field from the east or departing LOXN to the east the traffic pattern of Wiener Neustadt East (LOAN) shall be avoided.

1.8 2200 M west of the aerodrome is the troop exercise area (GÜPL) Flugfeld. Infos regarding activities and dangers due to operations at this TÜPL will be provided by TWR.

2. Anflüge

2.1 Fällt die Sprechfunkverbindung vor Erhalt der Einflugfreigabe in die MATZ LOXN aus, ist auf einen unkontrollierten Flugplatz auszuweichen.

2.2 Bei Ausfall der Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe in die MATZ LOXN, ist der Flug entsprechend der Freigabe bis zur Warterunde fortzusetzen und dort auf Lichtsignale von TWR zu achten.

3. NORDO Flüge

3.1 NORDO-Anflüge dürfen nur nach telefonischer Freigabeerteilung durchgeführt werden. Die Einflugzeit in die MATZ ist anzugeben und darf um nicht mehr als zehn Minuten überschritten werden, ansonsten erlischt die Freigabe.

3.2 NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

2. Approaches

2.1 In case of radio communication failure prior reception of an entry clearance into MATZ LOXN, divert to an uncontrolled field.

2.2 In case of radio communication failure after reception of an entry clearance, the flight shall be continued according to the clearance into the holding pattern to await light signals by TWR.

3. NORDO Flights

3.1 NORDO-approaches may be executed, provided a clearance has been obtained via telephone. The time of entering MATZ must be indicated and must not be exceeded by more than 10 minutes; otherwise the clearance expires.

3.2 NORDO-transit flights are not permitted.

**LOXN AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN
LOXN AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**

1. Fernmeldeeinrichtungen

1. Communication facilities

RUFZEICHEN CALL SIGN	FREQUENZ FREQUENCY	DIENSTSTUNDEN HOURS OF OPERATION	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4
NEUSTADT WEST RADIO	130.150 MHZ	Außerhalb der Dienstzeiten der Militärflugleitung ----- Outside operational hours of the military flight operation office	

2. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

2. Coordinates of VFR reporting points

BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES	BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES
AUTOBAHNKNOTEN	XABK	47 46 55N 016 11 31E	HÖLLES	XHOL	47 52 58N 016 11 16E
BERNDORF	XBDO	47 56 30N 016 07 40E	NEUNKIRCHEN	XNKN	47 43 34N 016 06 24E
FINKENHAUS	XFKH	47 51 10N 016 08 25E	WEIKERSDORF	XWKD	47 48 25N 016 09 36E

**LOXN AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKARTEN
LOXN AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

Seite / page

Flugplatzkarte

auf Anfrage beim AIS
LOXN / on request at
AIS LOXN

Aerodrome Chart

Sichtflugkarte WR. NEUSTADT/WEST

LOXN AD 2 MAP 14-2

Chart for VFR flights WR. NEUSTADT/WEST