

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 SUP 011/25
07 APR 2025

Dieses AIP SUP umfasst 9 Seiten.

This AIP SUP includes 9 pages.

INKRAFTTRETUNGSDATUM: 01 MAY 2025

EFFECTIVE DATE: 01 MAY 2025

GEN 3.3

Regulative Änderungen in der Durchführungsverordnung (EU) 923/2012 der Kommission (SERA)

Aufgrund regulativer Änderungen in der Durchführungsverordnung (EU) 923/2012 der Kommission (SERA), welche WEF 01 MAY 2025 in Kraft treten, werden nachfolgende Punkte im AIP Kapitel GEN 3.3 WEF 01 MAY 2025 wie folgt angepasst:

3.3.5.2. Einer Freigabe unterliegender Flugbetrieb

3.3.5.2.1. Eine Flugverkehrskontrollfreigabe muss vor Beginn eines kontrollierten Flugs oder eines Flugabschnitts als kontrollierter Flug eingeholt werden. Die Freigabe muss durch Abgabe eines Flugplans bei einer Flugverkehrskontrollstelle angefordert werden.

3.3.5.2.2. Ist in einem Flugplan festgelegt, dass der erste Teil eines Fluges unkontrolliert ist und dass der anschließende Teil des Fluges einem Flugverkehrskontrolldienst unterliegt, muss die Flugbesatzung die Freigabe von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle einholen, bevor sie in den Bereich einfliegt, in dem der kontrollierte Flug beginnt.

3.3.5.2.3. Ist in einem Flugplan festgelegt, dass der erste Teil eines Fluges einem Flugverkehrskontrolldienst unterliegt und der anschließende Teil unkontrolliert ist, muss das Luftfahrzeug in der Regel bis zu dem Punkt freigegeben werden, an dem der kontrollierte Flug endet.

3.3.5.2.4. Der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs muss der Flugverkehrskontrollstelle eine nicht zufriedenstellende Flugverkehrskontrollfreigabe mitteilen. In solchen Fällen stellt die Flugverkehrskontrollstelle eine geänderte Freigabe aus, sofern dies praktikabel ist.

3.3.5.2.5. Hat ein Luftfahrzeug eine Freigabe angefordert, die mit einem Vorrang verbunden ist, muss die Notwendigkeit eines solchen Vorrangs erläutert werden, wenn die zuständige Flugverkehrskontrollstelle dies fordert.

Regulatory changes in the Commission Implementing Regulation (EU) 923/2012 (SERA)

Due to regulatory changes in the Commission Implementing Regulation (EU) 923/2012 (SERA) WEF 01 MAY 2025 the following points within AIP chapter GEN 3.3 are amended WEF 01 MAY 2025 as follows:

3.3.5.2. Operation subject to clearance

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. When a flight plan specifies that the initial portion of a flight will be uncontrolled, and that the subsequent portion of the flight will be subject to air traffic control service, the flight crew shall obtain the clearance from the appropriate air traffic control unit prior to entering the area where controlled flight will be commenced.

3.3.5.2.3. When a flight plan specifies that the initial portion of a flight will be subject to air traffic control service, and that the subsequent portion will be uncontrolled, the aircraft shall normally be cleared to the point at which the controlled flight terminates.

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

3.3.5.2.5. 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.

3.3.5.2.6. Mögliche Erteilung einer Freigabeänderung während des Flugs. Falls vor Abflug zu erwarten ist, dass in Abhängigkeit von der kraftstoff-/energiebedingten Höchstflugdauer und vorbehaltlich einer Freigabeänderung während des Flugs möglicherweise entschieden wird, den Flug zu einem anderen Zielflugplatz fortzusetzen, müssen die zuständigen Flugverkehrskontrollstellen davon unterrichtet werden, indem in den Flugplan Informationen zur geänderten Flugstrecke (soweit bekannt) und dem geänderten Zielflugplatz eingetragen werden.

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

3.3.5.2.8. 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 Instrumentenflugverfahren abgewichen wird, muss der den ATS-Überwachungsdienst erbringende Fluglotse Freigaben so erteilen, dass die vorgeschriebene Hindernisfreiheit ununterbrochen besteht, bis das Luftfahrzeug den Punkt erreicht, an dem der Pilot wieder zu der nach dem Flugplan gültigen Flugstrecke oder zu einer veröffentlichten Flugverkehrsstrecke zurückkehrt oder ein Instrumentenflugverfahren anwendet.

3.3.5.2.8.1. Radarkursführung zu einer Funknavigationshilfe für den Endanflug

Wenn die Anflugfreigabe erteilt wird, wird von der Flugzeugbesatzung erwartet, dass sie die letzte zugewiesene Höhe beibehält, bis der festgelegte oder Soll-Gleitweg des Anflugverfahrens erfasst wird. Wenn der Fluglotse verlangt, dass ein Luftfahrzeug den Gleitweg auf einer anderen Höhe als auf der Instrumentenanflugkarte dargestellt interceptieren soll, muss der Fluglotse den Piloten anweisen, diese bestimmte Höhe beizubehalten, bis der Gleitweg erfasst ist.

3.3.5.4.3. Flugstrecke:

3.3.5.4.3.1. Die Flugstrecke muss in jeder Freigabe angegeben werden, wenn dies für notwendig erachtet wird;

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

3.3.5.4.4. Flughöhe(n) für die gesamte Flugstrecke oder einen Teil davon und Änderungen der Flughöhe, falls erforderlich;

3.3.5.2.6. Potential reclearance in flight. If, prior to departure, it is anticipated that, depending on fuel/energy 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.

3.3.5.2.7. 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.

3.3.5.2.8. 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.

3.3.5.2.8.1. Vectoring to pilot-interpreted final approach aid

When clearance for the approach is issued, the aircraft is expected to maintain the last assigned level until intercepting the specified or nominal glide path of the approach procedure. If the air traffic controller requires an aircraft to intercept the glide path at a level other than a level flight segment depicted on the instrument approach chart, the air traffic controller should instruct the pilot to maintain the particular level until established on the glide path.

3.3.5.4.3. route of flight:

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

3.3.5.4.3.2. the phrase "cleared flight planned route" shall not be used when granting a re-clearance;

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

Neuer Punkt 3.3.5.5.5.

3.3.5.5.5. Der Fahrer eines Fahrzeugs, das auf dem Rollfeld betrieben wird oder betrieben werden soll, muss sicherheitsrelevante Teile der per Sprechfunk vom Fluglotsen übermittelten Anweisungen wiederholen, d. h. Anweisungen für das Befahren von, das Anhalten vor, das Kreuzen von und den Betrieb auf einer in Betrieb befindlichen Piste oder einer Rollbahn.

Neuer Punkt 3.3.5.5.6.

3.3.5.5.6. Der Lotse muss sich durch Anhören der Wiederholung vergewissern, dass die Anweisung vom Fahrzeugführer ordnungsgemäß bestätigt wurde, und ergreift unmittelbar Maßnahmen, um bei der Wiederholung gegebenenfalls festgestellte Unstimmigkeiten zu berichtigen.

Umnummerierung der Punkte 3.3.5.5.4.1. - 3.3.5.5.4.3.1.4. in:

3.3.5.5.6.1. Änderungen der Freigabe bezüglich Streckenführung oder Flughöhe

3.3.5.5.6.1.1. 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.

3.3.5.5.6.1.2. 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.

3.3.5.5.6.2. Freigabe im Zusammenhang mit Höhenangaben/ Höhenmessereinstellungen

3.3.5.5.6.2.1. Für Flüge in Gebieten, in denen eine Übergangshöhe festgelegt ist, ist die vertikale Position des Luftfahrzeugs, ausgenommen gemäß 3.3.5.5.6.2.5., 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.

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

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

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

New point 3.3.5.5.5.

3.3.5.5.5. Vehicle drivers operating or intending to operate on the manoeuvring area shall read back to the air traffic controller safety-related parts of instructions which are transmitted by voice, e.g. instructions to enter, hold short of, cross and operate on any operational runway or taxiway.

New point 3.3.5.5.6.

3.3.5.5.6. The controller shall listen to the read-back to ascertain that the instruction has been correctly acknowledged by the vehicle driver and shall take immediate action to correct any discrepancies revealed by the read-back.

Renumbering of points 3.3.5.5.4.1. - 3.3.5.5.4.3.1.4. in:

3.3.5.5.6.1. Changes in clearance regarding route or level

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

3.3.5.5.6.1.2. 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.

3.3.5.5.6.2. Clearance related to altimetry

3.3.5.5.6.2.1. For flights in areas where a transition altitude is established, the vertical position of the aircraft shall, except as provided for in 3.3.5.5.6.2.5. 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.

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

3.3.5.5.6.2.3. 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) 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.

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

3.3.5.5.6.2.5. 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 Landebahnschwellenhöhe anzugeben ist:

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

3.3.5.5.6.2.5.2. für Landebahnen für Präzisionsanflüge.

3.3.5.5.6.3. Konditionelle Freigaben

3.3.5.5.6.3.1. 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:

3.3.5.5.6.3.1.1. das Rufzeichen;

3.3.5.5.6.3.1.2. die Bedingung;

3.3.5.5.6.3.1.3. die Freigabe; und

3.3.5.5.6.3.1.4. eine kurze Wiederholung der Bedingung.

Neuer Punkt 3.3.5.7.

3.3.5.7. Horizontale Geschwindigkeitsanweisungen

3.3.5.7.1. Geschwindigkeitsanweisungen bleiben solange in Kraft, bis sie ausdrücklich vom Fluglotsen aufgehoben oder geändert werden.

Anmerkung: Die Aufhebung einer Geschwindigkeitsanweisung entbindet die Flugbesatzung nicht von der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen im Zusammenhang mit Luftraumklassifizierungen gemäß Anhang 4 „ATS-Luftraumklassen - erbrachte Dienste und Fluganforderungen“ zum Anhang der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 (ENR 1.4).

3.3.5.5.6.2.5. 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:

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

3.3.5.5.6.2.5.2. for precision approach runways.

3.3.5.5.6.3. Conditional clearances

3.3.5.5.6.3.1. 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:

3.3.5.5.6.3.1.1. the call sign;

3.3.5.5.6.3.1.2. the condition;

3.3.5.5.6.3.1.3. the clearance; and

3.3.5.5.6.3.1.4. a brief reiteration of the condition.□

New point 3.3.5.7.

3.3.5.7. Horizontal speed control instructions

3.3.5.7.1. Speed control instructions should remain in effect unless explicitly cancelled or amended by the air traffic controller.

Note: Cancellation of any speed control instruction do not relieve the flight crew of compliance with the speed limitations associated with airspace classifications as specified in Appendix 4 ‘ATS airspace classes - services provided and flight requirements’ to the Annex to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 (ENR 1.4).

Neuer Punkt 3.3.5.8.

3.3.5.8. Geschwindigkeitsbeschränkungen für Standard-Instrumentenabflugstrecken (SID) und Standard-Instrumenten-anflugstrecken (STAR)

3.3.5.8.1. Die Flugbesatzung muss die veröffentlichten SID- und STAR-Geschwindigkeitsbeschränkungen einhalten, sofern die Beschränkungen nicht ausdrücklich vom Fluglotsen aufgehoben oder geändert werden.

Anmerkung: Einige SID- und STAR- Geschwindigkeitsbeschränkungen gewährleisten die Einhaltung der RNAV Abflug- oder Anflugverfahren (z. B. Höchstgeschwindigkeit in Verbindung mit einem konstanten Kurvenradius zu einem Punkt (RF) Abschnitt).

New point 3.3.5.8.

3.3.5.8. Standard instrument departure (SID) and standard instrument arrival (STAR) speed instructions

3.3.5.8.1. The flight crew should comply with published SID and STAR speed restrictions unless the restrictions are explicitly cancelled or amended by the air traffic controller.

Note: Some SID and STAR speed restrictions ensure containment within RNAV departure or arrival procedure (e.g. maximum speed associated with a constant radius arc to a fix (RF) leg).

3.3.6. SERA.8025 Standortmeldungen

3.3.6.1. Sofern von der zuständigen Behörde oder von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unter von der zuständigen Behörde festgelegten Bedingungen keine Ausnahme festgelegt wurde, sind bei einem kontrollierten Flug der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich Zeitpunkt und Höhe des Überflugs der vorgegebenen Pflichtmeldepunkte zusammen mit anderen vorgeschriebenen Informationen zu melden. Standortmeldungen sind desgleichen auch für zusätzliche Punkte vorzunehmen, wenn dies von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle verlangt wird. Sind keine Meldepunkte vorgegeben, sind Standortmeldungen in Zeitabständen vorzunehmen, die von der zuständigen Behörde vorgeschrieben oder von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle festgelegt sind.

3.3.6.1.1. Bei kontrollierten Flügen, bei denen Standortmeldungen an die zuständige Flugverkehrsdienststelle mittels Datenverbindung vorgenommen werden, sind Standortmeldungen im Sprechfunkverkehr nur auf Aufforderung abzugeben.

3.3.6.1.2. Wurde ein kontrollierter Flug von der Verpflichtung befreit, sich an vorgegebenen Pflichtmeldepunkten zu melden, hat der Pilot, sofern keine automatisierte Standortmeldung erfolgt, Standortmeldungen im Sprechfunkverkehr oder mittels Datenverbindung wieder abzugeben:

3.3.6.1.2.1. wenn er eine entsprechende Anweisung erhält;

3.3.6.1.2.2. wenn er den Hinweis erhält, dass der ATS-Überwachungsdienst eingestellt wurde; oder

3.3.6.1.2.3. wenn er den Hinweis erhält, dass ein Verlust der Überwachungsidentifikation des Flugverkehrsdienstes eingetreten ist.

3.3.6.2. Unter gebührender Berücksichtigung der in Punkt SERA.14065 festgelegten Anforderungen an den Wechsel des Flugfunk-Sprechfunkkanals muss die Positionsmeldung folgende Elemente enthalten:

3.3.6. SERA.8025 Position reports

3.3.6.1. Unless exempted by the competent authority or by the appropriate air traffic services unit under conditions specified by that authority, a controlled flight shall report to the appropriate air traffic services unit, as soon as possible, the time and level of passing each designated compulsory reporting point, together with any other required information. Position reports shall similarly be made in relation to additional points when requested by the appropriate air traffic services unit. In the absence of designated reporting points, position reports shall be made at intervals prescribed by the competent authority or specified by the appropriate air traffic services unit.

3.3.6.1.1. Controlled flights providing position information to the appropriate air traffic services unit via data link communications shall only provide voice position reports when requested.

3.3.6.1.2. When a controlled flight has been exempted from the requirement to report at compulsory reporting points, pilots shall, unless automated position reporting is in effect, resume voice or CPDLC position reporting:

3.3.6.1.2.1. when so instructed;

3.3.6.1.2.2. when advised that the ATS surveillance service has been terminated; or

3.3.6.1.2.3. when advised that the ATS surveillance identification is lost.

3.3.6.2. With due regard to requirements in SERA.14065 for communications change over, the position report shall contain the following elements:

3.3.6.2.1. Luftfahrzeugkennung,

3.3.6.2.1. aircraft identification;

3.3.6.2.2. Position,

3.3.6.2.2. position;

3.3.6.2.3. Zeit,

3.3.6.2.3. time;

3.3.6.2.4. Geschwindigkeit, falls von der Flugverkehrskontrolle zugewiesen, und

3.3.6.2.4. speed, if assigned by ATC; and

3.3.6.2.5. sonstige Elemente nach Anweisung der Flugverkehrskontrolle.

3.3.6.2.5. other elements as instructed by ATC.

3.3.6.3. Die unter Buchstabe b [Punkt 3.3.6.2.] beschriebenen Elemente müssen, wie in Anlage 5 Abschnitt A Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 erläutert, gemeldet werden.

3.3.6.3. The elements described in point (b) [Point 3.3.6.2.] shall be reported as described in point 2 of Point A of Appendix 5 of the Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012.

3.3.8.1.1. Die Anforderung, Hörbereitschaft im Flugfunk-Sprechfunkverkehr aufrechtzuerhalten, gilt bei Herstellung einer CPDLC-Kommunikation weiter.

3.3.8.1.1. The requirement for an aircraft to maintain an air-ground voice communication watch shall remain in effect when CPDLC has been established.

Anmerkung: Kann bei einem Ausfall der Kommunikation Buchstabe a [Punkt 3.3.8.1] nicht eingehalten werden, müssen die in Punkt SERA.14083 [Punkt 3.3.8.4] festgelegten Verfahren bei Kommunikationsausfall befolgt werden.

Note: If a communication failure precludes compliance with point (a) [Point 3.3.8.1], the procedures on communication failures shall be followed, as specified in SERA.14083 [Point 3.3.8.4].

3.3.8.4. Verfahren bei Ausfall der Funkkommunikation

3.3.8.4. Radio communication failure procedures

3.3.8.4.1. Ist ein Luftfahrzeug nicht in der Lage, Punkt SERA.8035 Buchstabe a [Punkt 3.3.8.] zu erfüllen, so muss die Flugbesatzung versuchen, Kontakte auf dem zuvor genutzten Kanal und, falls dies nicht erfolgreich ist, auf einem anderen für die Strecke vorgesehenen Kanal herzustellen. Scheitern diese Versuche, muss die Flugbesatzung versuchen, eine Funkverbindung mit folgenden Stellen herzustellen:

3.3.8.4.1. When an aircraft is unable to comply with SERA.8035, point (a) [Point 3.3.8.], the flight crew shall attempt to establish contact on the previous channel used and, if not successful, on another channel appropriate to the route. If these attempts fail, the flight crew shall attempt to establish communication with:

1. Der zuständigen Flugverkehrsdienststelle,
2. anderen Flugverkehrsdienststellen oder
3. anderen Luftfahrzeugen,

1. the appropriate air traffic services unit;
2. other air traffic services units; or
3. other aircraft,

unter Nutzung aller verfügbaren Mittel, u. a. Datalink, Sprachkommunikation via Satellit und Mobiltelefone, und, sofern erfolgreich, darauf hinweisen, dass keine Kontaktaufnahme über den zugewiesenen Kanal möglich war.

using all available means, including, inter alia, data link, satellite voice and mobile phones and, when successful, advise that contact on the assigned channel could not be established.

3.3.8.4.2. Geht eine erwartete Meldung eines Luftfahrzeugs nicht innerhalb einer gewissen Zeitspanne ein, sodass ein Funkausfall vermutet wird, oder auf Verlangen einer anderen Flugverkehrsdienststelle, muss der Fluglotse das Luftfahrzeug auf den Frequenzen anrufen, auf denen das Luftfahrzeug vermutlich hörbereit ist, und zusätzlich gilt Folgendes:

1. Bei der Erbringung von Überwachungsdiensten muss der Fluglotse in der Regel feststellen, ob der Empfänger des Luftfahrzeugs funktioniert oder nicht, und, falls dies gelingt, weiterhin Flugverkehrskontrolldienste unter Verwendung von SSR-Code/ADS-B-Übertragungsänderungen oder IDENT-Übertragungen erbringen, um eine Bestätigung der für das Luftfahrzeug erteilten Freigaben zu erhalten.
2. Falls dies dem Fluglotsen nicht gelingt, muss die Flugverkehrskontrollstelle
 - i) andere Flugverkehrsdienststellen um Hilfe bitten, das Luftfahrzeug zu rufen und gegebenenfalls Meldungen weiterzuleiten,
 - ii) Luftfahrzeuge auf der Flugstrecke ersuchen, Funkverbindung mit dem Luftfahrzeug herzustellen und gegebenenfalls Meldungen weiterzuleiten.
 - iii) den Luftfahrzeugbetreiber so bald wie möglich über jeden Ausfall der Bord-Boden-Kommunikation unterrichten.
3. Gelingen die unter Nummer 2 Ziffern i) und ii) beschriebenen Versuche nicht, darf die Blindsendung von Flugverkehrskontrollfreigaben an Luftfahrzeuge nur auf ausdrücklichen Wunsch des Aufgebers erfolgen. Weitere Meldungen sollten auf den Frequenzen, auf denen eine Hörbereitschaft des Luftfahrzeugs angenommen wird, durch Blindsendung übermittelt werden.

3.3.8.4.3. Ist ein Luftfahrzeug nicht in der Lage, Punkt SERA.8035 Buchstabe a [Punkt 3.3.8.] zu erfüllen, und sind die unter Punkt SERA.14083 Buchstabe a [Punkt 3.3.8.4.1.] beschriebenen Versuche, Funkverbindungen herzustellen, fehlgeschlagen, müssen die nachstehend beschriebenen Verfahren bei Ausfall der Funkkommunikation angewandt werden:

1. Ist das Luftfahrzeug Teil des Flugplatzverkehrs auf einem kontrollierten Flugplatz, muss es stets darauf achten, ob möglicherweise Anweisungen mit optischen Signalen erteilt werden.
2. Das Luftfahrzeug muss den Transponder auf den Mode-A-Code 7600 und/oder den ADS-B-Sender eingestellt haben, damit der Ausfall der Bord-Boden-Kommunikation angezeigt wird und die in den Nummern 3., 4., 5. und 6. beschriebenen Verfahren eingehalten werden.
3. Ein VFR-Flug muss seinen Flug unter Sichtwetterbedingungen fortsetzen, auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz landen und seine Ankunft auf dem schnellsten Weg der zuständigen Flugverkehrsdienststelle melden.

3.3.8.4.2. When an expected communication from an aircraft has not been received within a time period such that the occurrence of a communication failure is suspected, or when requested by other air traffic services units, the air traffic controller shall call the aircraft on the frequencies on which the aircraft is believed to be listening, and:

1. when providing surveillance service, the air traffic controller shall normally determine whether or not the aircraft's receiver is functioning, and if successful, continue providing air traffic control service using SSR code/ADS-B transmission changes or IDENT transmissions to obtain acknowledgement of clearances issued to the aircraft;
2. if not successful, the air traffic control unit shall:
 - (i) request other air traffic services units to render assistance by calling the aircraft and relaying messages, if necessary;
 - (ii) request aircraft on the route to attempt to establish communication with the aircraft and relay messages, if necessary;
 - (iii) initiate the notification to the aircraft operator, as soon as possible, of any failure in air-ground communication;
3. if the attempts described in points 2. (i) and 2. (ii) fail, blind transmission of air traffic control clearances shall not be made to aircraft, except at the specific request of the originator. Other messages should be transmitted by blind transmission on the frequencies on which the aircraft is believed to be listening.

3.3.8.4.3. When an aircraft is unable to comply with point SERA.8035(a) [Point 3.3.8.] and the attempts described in point (a) of SERA.14083 [Point 3.3.8.4.1.] to establish communications are not successful, the radio communication failure procedures described below shall be applied:

1. The aircraft, when forming part of the aerodrome traffic at a controlled aerodrome, shall keep a watch for instructions as may be issued by visual signals.
2. The aircraft shall set the transponder on Mode A Code 7600 and/or set the ADS-B transmitter to indicate the loss of air-ground communications and comply with the procedures described in points 3., 4., 5. and 6., as appropriate.
3. A VFR flight shall continue to fly in visual meteorological conditions, land at the nearest suitable aerodrome, and report its arrival by the most expeditious means to the appropriate air traffic services unit.

4. Außer in den in Nummer 5. genannten Fällen muss ein IFR-Flug

i) die letzte zugewiesene Geschwindigkeit und Höhe über NN oder, falls höher, die Mindestflughöhe für einen Zeitraum von 20 Minuten halten,

A) nachdem das Luftfahrzeug nicht in der Lage war, eine vorgeschriebene Meldung zu machen, oder

B) im Anschluss an die Zeit, in der der Transponder auf 7600 umgestellt und/oder der entsprechende ADS-B-Notfall- und/oder Dringlichkeitsmodus übermittelt wurde, sofern ein Überwachungsdienst erbracht wird,

und anschließend die im aufgegebenen Flugplan genannte Höhe und Geschwindigkeit entsprechend den Versätungs- und Änderungsmeldungen anpassen;

ii) bei Radarführung oder, wenn durch die Flugverkehrskontrolle angewiesen, seitlich versetzt unter Nutzung von Flächennavigation (RNAV) fortgesetzt werden

A) mit einer bestimmten Freigabegrenze, die unter Berücksichtigung der geltenden Mindestflughöhe über NN eingehalten wird, bis die zuletzt empfangene und bestätigte Strecke wieder erreicht wird, oder

B) ohne eine bestimmte Freigabegrenze, bis spätestens am nächsten signifikanten Punkt die zuletzt empfangene und bestätigte Strecke unter Berücksichtigung der geltenden Mindestflughöhe über NN wieder erreicht wird,

iii) entsprechend der zuletzt erhaltenen und bestätigten Streckenfreigabe bis zu der festgelegten Navigationshilfe oder dem festgelegten Fixpunkt des Bestimmungsflugplatzes fortgesetzt werden und, sofern zur Einhaltung von Ziffer iv) erforderlich, bis zum Beginn des Sinkflugs über dieser Hilfe oder dem Fixpunkt warten;

iv) den Sinkflug ab der Navigationshilfe oder dem Fixpunkt nach Ziffer iii) zur oder möglichst nah an der zuletzt erhaltenen und bestätigten voraussichtlichen Anflugzeit oder, sofern keine voraussichtliche Anflugzeit erhalten oder bestätigt wurde, möglichst nah an der voraussichtlichen Ankunftszeit einleiten;

v) ein Instrumentenflugverfahren entsprechend den Angaben für die benannte Navigationshilfe oder den festgelegten Fixpunkt durchführen und

vi) nach Möglichkeit innerhalb von 30 Minuten nach der voraussichtlichen Ankunftszeit gemäß Ziffer iv) oder nach der zuletzt bestätigten voraussichtlichen Anflugzeit, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist, landen.

5. Ein IFR-Flug auf einer Standard-Instrumentenabflugstrecke oder einer Standard-Instrumentenankunftsstrecke muss die Verfahren bei Ausfall der Funkkommunikation einhalten, die, sofern zur Verfügung gestellt, in der Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) oder Standard-Instrumentenankunftsstrecke (STAR) angegeben sind.

4. Except as provided for in point 5., an IFR flight shall:

(i) maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 20 minutes following:

A) the aircraft's failure to make a required report; or

B) the time the transponder is set to 7600 and/or the appropriate ADS-B emergency and/or urgency mode is transmitted if surveillance service is provided,

and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan as amended by delay and modification messages to the filed flight plan;

(ii) when being vectored or having been directed by ATC to proceed offset using area navigation (RNAV):

A) with a specified limit, continue to that limit, then rejoin the last received and acknowledged route, taking into consideration the applicable minimum flight altitude; or

B) without a specified limit, rejoin the last received and acknowledged route no later than the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude;

(iii) proceed according to the last received and acknowledged route clearance to the appropriate designated navigation aid or fix serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with point (iv) below, hold over this aid or fix until commencement of descent;

(iv) commence descent from the navigation aid or fix specified in point (iii) at, or as close as possible to, the expected approach time last received and acknowledged; or, if no expected approach time has been received and acknowledged, at, or as close as possible to, the estimated time of arrival;

(v) complete an instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid or fix; and

(vi) land, if possible, within 30 minutes after the estimated time of arrival specified in point (iv) or the last acknowledged expected approach time, whichever is later.

5. An IFR flight following a standard instrument departure route or a standard instrument arrival route shall comply with the procedures for radio communication failure specified on the Standard Departure Chart - Instrument (SID) or Standard Arrival Chart - Instrument (STAR), when provided.

6. Trifft ein IFR-Flug auf Sichtwetterbedingungen und beschließt der verantwortliche Pilot, weiterhin unter Sichtwetterbedingungen zu fliegen, muss der Pilot Mode-A-Code 7601 einstellen, auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz landen und seine Ankunft auf dem schnellsten Weg der zuständigen Flugverkehrsdienststelle melden.

6. If an IFR flight encounters visual meteorological conditions and the pilot-in-command decides to continue to fly in visual meteorological conditions, the pilot shall set Mode A Code 7601, land at the nearest suitable aerodrome, and report arrival by the most expeditious means to the appropriate air traffic services unit.

3.3.8.4.4. Die Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten für Flüge, die in dem betreffenden Luftraum durchgeführt werden, beruht auf der Prämisse, dass ein Luftfahrzeug mit Ausfall der Funkkommunikation Buchstabe c [Punkt 3.3.8.4.3.] erfüllt.

3.3.8.4.4. The provision of air traffic control service to flights operating in the airspace concerned shall be based on the premise that an aircraft experiencing communication failure complies with point (c) [Point 3.3.8.4.3.].

3.3.8.4.5. Sobald eine Flugverkehrskontrollstelle Kenntnis davon erlangt, dass bei einem in ihrem Zuständigkeitsbereich fliegenden Luftfahrzeug offenbar die Funkkommunikation ausgefallen ist, leitet sie die Informationen über den Ausfall der Funkkommunikation an alle betroffenen Flugverkehrsdienststellen entlang der Flugstrecke weiter. Die Bezirkskontrollstelle, in deren Gebiet sich der Bestimmungsort befindet, muss Schritte unternehmen, um Informationen über den Ausweichflugplatz bzw. die Ausweichflugplätze und andere relevante, im aufgegebenen Flugplan enthaltene Informationen zu erhalten, sofern diese Informationen nicht bereits vorliegen.

3.3.8.4.5. As soon as it is known that an aircraft operating in its area of responsibility is experiencing an apparent radio communication failure, an air traffic control unit shall forward information concerning the radio communication failure to all air traffic services units concerned along the route of flight. The area control centre in whose area the destination aerodrome is located shall take steps to obtain information on the alternate aerodrome(s) and other relevant information specified in the filed flight plan, if such information is not available.

3.3.8.4.6. Erhält eine Flugverkehrskontrollstelle Informationen darüber, dass ein Luftfahrzeug nach einem Kommunikationsausfall die Kommunikation wieder hergestellt hat oder gelandet ist, muss sie die Flugverkehrskontrollstelle, in deren Gebiet das Luftfahrzeug zum Zeitpunkt des Ausfalls betrieben wurde, und die anderen betroffenen Flugverkehrsdienststellen entlang der Flugstrecke entsprechend unterrichten und die Informationen weitergeben, die für die kontinuierliche Kontrolle erforderlich sind, wenn das Luftfahrzeug seinen Flug fortsetzt.

3.3.8.4.6. When an air traffic control unit receives information that an aircraft, after experiencing a communication failure, has re-established communication or has landed, that unit shall inform the air traffic control unit in whose area the aircraft was operating at the time the failure occurred, and other air traffic services units concerned along the route of flight, giving necessary information for the continuation of control if the aircraft continues its flight.

3.3.8.4.7. Die bei Kommunikationsausfällen verwendeten Signale müssen Anlage 1 [ENR 1.1, Punkt 2.3.2.] entsprechen.

3.3.8.4.7. The signals used in case of communication failure shall be in accordance with Appendix 1 [ENR 1.1, point 2.3.2.].

3.4.2.1.7. Informationen über anormale Luftfahrzeugkonfigurationen und -zustände;

3.4.2.1.7. information on abnormal aircraft configuration and condition;

3.4.2.1.7.1. Informationen über unbemannte Luftfahrzeuge;

3.4.2.1.7.1. information on unmanned aircraft;

ENDE

END