

# 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](mailto:nof@austrocontrol.at)

REPUBLIC OF AUSTRIA

AIP SUP 014/25  
07 APR 2025

Dieses AIP SUP umfasst 3 Seiten.

This AIP SUP includes 3 pages.

**INKRAFTTRETUNGSDATUM: 01 MAY 2025**

**EFFECTIVE DATE: 01 MAY 2025**

**ENR 1.8, ENR 1.10**

## **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 ENR 1.8 und ENR 1.10 WEF 01 MAY 2025 wie folgt angepasst:

### **ENR 1.8**

Punkt 1.2. ersatzlos gestrichen

### **ENR 1.10**

6.1. Ziffer 12.

12. kraftstoff-/energiebedingte Höchstflugdauer

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

8.2.2. Abweichungen vom geltenden Flugplan

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

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

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

## **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 ENR 1.8 and ENR 1.10 are amended WEF 01 MAY 2025 as follows:

Point 1.2. deleted without replacement

6.1. number 12.

12. Fuel/energy endurance

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

8.2.2. Deviations from the current flight plan

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

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

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

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

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

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

#### 8.2.3.1. Punkt d) angefügt

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

#### 8.2.4. Wetterverschlechterung unter Sichtwetterbedingungen

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

1. eine geänderte Freigabe angefordert werden, die dem Luftfahrzeug die Fortsetzung des Flugs unter Sichtwetterbedingungen bis zum Zielflugplatz oder bis zu einem Ausweichflugplatz oder -einsatzort oder das Verlassen des Luftraums, innerhalb dessen eine Flugverkehrskontrollfreigabe erforderlich ist, ermöglicht, oder

2. falls keine Freigabe gemäß Nummer 1 eingeholt werden kann, der Flug unter Sichtwetterbedingungen fortgesetzt und der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle gemeldet werden, welche Maßnahmen getroffen werden, um entweder den betreffenden Luftraum zu verlassen oder auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz oder Einsatzort zu landen, oder

3. falls der Flug innerhalb einer Kontrollzone durchgeführt wird, die Genehmigung für die Durchführung des Flugs als Sonderflug nach Sichtflugregeln angefordert werden, oder

4. die Freigabe angefordert werden, den Flug nach Instrumentenflugregeln durchzuführen.

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

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

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

#### 8.2.3.1. Point d) added

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

#### 8.2.4. Weather deterioration below the VMC

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

1. request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome or operating site, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required; or

2. if no clearance in accordance with point (1) can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome or operating site; or

3. if operated within a control zone, request authorisation to operate as a special VFR flight; or

4. request clearance to operate in accordance with the instrument flight rules.

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

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

ENDE

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

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

END