

GEN 1.5 LUFTFAHRZEUGINSTRUMENTE, -AUSRÜSTUNG UND -DOKUMENTE

1. ALLGEMEINES

1.1. Für in Österreich eingetragene Luftfahrzeuge und deren Mindestausrüstung gelten die Bestimmungen der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung, in der geltenden Fassung. Dies gilt auch für Zivilluftfahrzeuge fremder Staatszugehörigkeit, die vorwiegend in Österreich betrieben werden.

1.2. Besondere Bestimmungen für Ultraleichtflugzeuge:
Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge

1.2.1. Pilotenberechtigung: für Flüge im österreichischen Luftraum ist ein Ultraleichtschein erforderlich.

1.2.2. Luftfahrzeug: Ausländisch registrierte Ultraleichtflugzeuge dürfen im Flug nur verwendet werden, wenn eine entsprechende Genehmigung der zuständigen Behörde vorliegt oder aufgrund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung.

2. SPEZIELL MITZUFÜHRENDE AUSRÜSTUNG

2.1. Bei Luftfahrzeugen fremder Staatszugehörigkeit, mit denen Flüge innerhalb österreichischen Luftraumes durchgeführt werden, finden die Vorschriften des ICAO Anhang 6 und 8 in der geltenden Fassung Anwendung, wobei jedoch

2.1.1. UKW-Sende- und Empfangsanlagen den Festlegungen des ICAO Anhang 10, in der geltenden Fassung entsprechen müssen.

2.1.2. für Instrumentenflüge eine DME-Anlage mitzuführen ist.

2.1.3. für Flüge im österreichischen Hoheitsgebiet ein funktionsfähiger Notsender (ELT) an Bord mitzuführen ist.

2.1.4. Flüge mit Zivilluftfahrzeugen dürfen bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse von 20000 KG - soweit nachfolgend nichts anderes bestimmt wird - grundsätzlich nur durchgeführt werden, wenn für die Luftfahrt nach gültigen einschlägigen Standards zugelassene Notsender (Crash-Sender) funktionsbereit mitgeführt werden.

Kein Notsender ist erforderlich für:

- Flüge mit Luftfahrzeugen über 5700 KG höchstzulässiger Abflugmasse, sofern österreichisches Bundesgebiet landungslos überflogen wird;
- Flüge mit Luftfahrzeugen im Flugplatzverkehr und innerhalb solcher Bereiche, die von Beobachtern am Boden optisch überwacht werden (wie Kunstflugräume);

GEN 1.5 AIRCRAFT INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS

1. GENERAL

1.1. Aircraft registered in Austria shall be equipped according to the civil aircraft and appliances ordinance as amended.

Also this applies to civil aircraft of foreign nationality operating predominantly within the Austrian airspace.

1.2. Special provisions for ultralight aircraft:
Requirements for the operation in flight

1.2.1. Pilots licence: For flights within the Austrian airspace an ultralight licence is required.

1.2.2. Aircraft: Foreign registered ultralight aircraft shall only be used in flight if a respective authorisation of the appropriate authority exists or based on an interstate agreement.

2. SPECIAL EQUIPMENT TO BE CARRIED

2.1. Aircraft of foreign nationality conducting flights within Austrian airspace shall apply to the provisions of ICAO Annex 6 and 8 as amended however

2.1.1. the VHF equipment shall comply with the specifications laid down in ICAO Annex 10, as amended.

2.1.2. when conducting IFR flights an operative Distance Measuring Equipment (DME) shall be carried on board.

2.1.3. when conducting flights within Austrian territory a functioning ELT shall be carried on board.

2.1.4. A functioning ELT is generally required for flights with civil aircraft with a maximum certificated take-off mass up to 20000 KG operating within Austrian territory, except for:

- flights with aircraft with a maximum certificated take-off mass of more than 5700 KG which are overflying Austrian territory without any landing;
- flights remaining within the aerodrome traffic circuit or within areas which can be controlled visually from an observer on the ground (such as areas for acrobatic flights);

- Flüge mit Luftfahrzeugen bei Notsenderausfall, wenn den Umständen nach nicht sofort Ersatz beschafft werden kann, und die im Hinblick auf den Such- und Rettungsdienst erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen getroffen sind;
- Freiballonfahrten, wenn für Funkverbindung zu einem Verfolgerfahrzeug vorgesorgt ist;
- Flüge mit Hänge- und Paragleitern und bei Fallschirmsprüngen.

2.1.4.1. Geräte-Tests sollen jeweils nur in den ersten 5 Minuten jeder vollen Stunde durchgeführt werden. Falls der Test nicht innerhalb dieser Zeit gemacht werden kann, ist eine entsprechende Koordination mit der nächsten Flugplatzkontrollstelle zweckmäßig.

2.1.5. Zusätzlich zu den in Punkt 1. und 2. angeführten Bestimmungen müssen Luftfahrzeuge, sofern sie nicht Staatsluftfahrzeuge sind, welche den Luftraum innerhalb der FIR Wien oberhalb FL 095 benutzen, mit RNAV Geräten ausgerüstet sein, die mindestens den Anforderungen von RNAV 5 entsprechen und im Einklang mit den Bestimmungen der ICAO Doc 7030 Regional Supplementary Procedures stehen. Bestimmungen, die Ausrüstung von Luftfahrzeugen betreffend, um diese Anforderungen zu erfüllen befinden sich in den jeweiligen EASA Anweisungen.

2.1.6. Wie in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1079/2012 der Kommission gefordert, ist das Mitführen und der Betrieb einer Funkausrüstung mit 8.33 KHZ Kanalabstand in der gesamten ICAO EUR Region seit dem 1 JAN 2018 für alle Flüge verpflichtend.

Nicht ausgerüstete Flüge, die laut Flugplan beabsichtigen in eine FIR/UIR in der EUR Region einzufiegen und keiner Ausnahme entsprechend dieser Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1079/2012 der Kommission entsprechen, müssen mit einer Ablehnung ihres Flugplanes rechnen.

2.1.7. Im RVSM-Luftraum der FIR WIEN ist für den Betrieb von Luftfahrzeugen eine RVSM-Zulassung erforderlich. Ausgenommen von dieser Bestimmung sind Staatsluftfahrzeuge. RVSM zugelassene Luftfahrzeuge sind jene Luftfahrzeuge, für welche der Halter, entweder vom Staat, in welchem er ansässig ist oder von dem Staat, in welchem das Luftfahrzeug eingetragen ist, eine RVSM-Genehmigung besitzt. Richtlinien betreffend die Lufttüchtigkeit, den Weiterbestand derselben und die operationellen Verfahren für den RVSM-Luftraum sind im Joint Aviation Authorities (JAA) Temporary Guidance Leaflet (TGL) Number 6, Revision 1, und in den ICAO Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/5) enthalten.

- flights having ELT failure if this equipment cannot be replaced immediately and necessary safety measures for the provision of Search and Rescue have been taken;
- flights of free balloons if radio contact to an escort car is provided;
- flights with hanggliders and paragliders and parachute descents.

2.1.4.1. Equipment tests should only be made within 5 minutes from the beginning of each hour. If tests are not possible within this period, coordination with the nearest aerodrome control tower is recommended.

2.1.5. In addition to the regulations outlined under item 1. and 2. aircraft, other than state aircraft, operating within FIR Wien airspace above FL 095 shall be equipped with as a minimum, RNAV equipment meeting RNAV 5 in accordance with the requirements set out in ICAO Doc 7030 Regional Supplementary Procedures.

Acceptable means of compliance are set out in the relevant EASA regulations.

2.1.6. As required by Commission Implementing Regulation (EU) No 1079/2012, the carriage and operation of 8.33 KHZ channel spacing radio equipment is mandatory throughout the ICAO EUR Region from 1 JAN 2018 for all flights.

Non-equipped flights which are flight planned to enter any FIR/UIR in the EUR Region and are not exempted from this mandatory by Commission Implementing Regulation (EU) No 1079/2012 have to expect a rejection to their flight plan.

2.1.7. With the exception of state aircraft, only RVSM approved aircraft shall be permitted to operate within the RVSM airspace of FIR WIEN. RVSM approved aircraft are those aircraft for which the operator has obtained an RVSM approval, either from the state in which the operator is based, or from the state in which the aircraft is registered. Guidance material on the airworthiness, continued airworthiness and the operational practices and procedures for the RVSM airspace is provided in the Joint Aviation Authorities (JAA) Temporary Guidance Leaflet (TGL) Number 6, Revision 1, and the ICAO Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/5).

2.1.8. Der Betrieb von kraftangetriebenen Zivilluftfahrzeugen schwerer als Luft mit starren Tragflächen, Hubschraubern und "Gyrocoptern" ist in Lufträumen der Luftraumklasse E grundsätzlich nur mit einem betriebsbereiten Transponder Mode S mit Druckhöhenübermittlung zulässig.

An diesen Transpondern ist bei Flügen mit diesen Luftfahrzeugen, soweit von einer Flugverkehrsdienststelle nicht anders aufgetragen wurde, unaufgefordert der Code 7000 inklusive automatischer Druckhöhenübermittlung einzustellen.

2.1.8.1. Abweichend von Abs. 2.1.8. dürfen in Zivilluftfahrzeugen bereits eingebaute Transponder, die nicht in Mode S betrieben werden können, bis zum 31. Dezember 2017 weiterhin verwendet werden. Im Falle des Austausches dieser Transponder ist Abs. 2.1.8. anzuwenden.

2.1.9. Sekundärrundblick-(SSR)-Transponder

2.1.9.1. SERA.13001 Betrieb eines SSR-Transponders

2.1.9.1.1. Verfügt das Luftfahrzeug über einen betriebsfähigen SSR-Transponder, hat der Pilot den Transponder während des Fluges durchgängig zu betreiben, unabhängig davon, ob sich das Luftfahrzeug innerhalb oder außerhalb eines Luftraums befindet, in dem Sekundärrundblickradar (SSR) für Zwecke des Flugverkehrsdienstes verwendet wird.

2.1.9.1.2. Piloten dürfen die Funktion IDENT nicht betreiben, sofern sie nicht vom Flugverkehrsdienst dazu aufgefordert werden.

2.1.9.1.3. Außer für Flüge in Lufträumen, für die von der zuständigen Behörde der Betrieb von Transpondern vorgeschrieben ist, sind Luftfahrzeuge ohne ausreichende elektrische Stromversorgung von der Anforderung zum durchgängigen Betrieb des Transponders ausgenommen.

2.1.9.2. SERA.13005 Schaltung des SSR-Transponder-Codes für Mode A

2.1.9.2.1. Um anzuzeigen, dass sich das Luftfahrzeug in einer bestimmten Notlage befindet, hat der Pilot eines mit einem SSR-Transponder ausgerüsteten Luftfahrzeugs:

2.1.9.2.1.1. zur Anzeige einer Notlage den Code 7700 zu schalten, sofern die Flugverkehrskontrolle den Piloten nicht zuvor angewiesen hat, den Transponder auf einen bestimmten Code zu schalten. Im letzteren Fall kann der Pilot den Code 7700 dennoch schalten, falls ein konkreter Grund zu der Annahme besteht, dass dies die beste Vorgehensweise wäre;

2.1.9.2.1.2. zur Anzeige eines Ausfalls der Funkverbindung den Code 7600 zu schalten;

2.1.9.2.1.3. zur Anzeige eines rechtswidrigen Eingriffs zu versuchen, den Code 7500 zu schalten. Falls es die Umstände erfordern, sollte stattdessen der Code 7700 geschaltet werden.

2.1.8. In principle operation of civil aeroplanes, helicopters and gyrocopters within airspaces of airspace class E is permitted only with an operational transponder Mode S including pressure altitude transmission.

Unless instructed otherwise by an ATS-unit, during flights with these aircraft the transponder shall be set unrequested to Code 7000 including automatic pressure altitude transmission.

2.1.8.1. Deviating from para 2.1.8. transponders already installed in civil aircraft, which can not be operated in Mode S may still be used until 31 DEC 2017. In case of replacement of these transponders para 2.1.8. shall be applied.

2.1.9. SSR Transponder

2.1.9.1. SERA.13001 Operation of an SSR transponder

2.1.9.1.1. When an aircraft carries a serviceable SSR transponder, the pilot shall operate the transponder at all times during flight, regardless of whether the aircraft is within or outside airspace where SSR is used for ATS purposes.

2.1.9.1.2. Pilots shall not operate the IDENT feature unless requested by ATS.

2.1.9.1.3. Except for flight in airspace designated by the competent authority for mandatory operation of transponder, aircraft without sufficient electrical power supply are exempted from the requirement to operate the transponder at all times.

2.1.9.2. SERA.13005 SSR transponder Mode A code setting

2.1.9.2.1. To indicate that it is in a specific contingency situation, the pilot of an aircraft equipped with SSR shall:

2.1.9.2.1.1. select Code 7700 to indicate a state of emergency unless ATC has previously directed the pilot to operate the transponder on a specified code. In the latter case, a pilot may nevertheless select Code 7700 whenever there is a specific reason to believe that this would be the best course of action;

2.1.9.2.1.2. select Code 7600 to indicate a state of radio-communication failure;

2.1.9.2.1.3. attempt to select Code 7500 to indicate a state of unlawful interference. If circumstances so warrant, Code 7700 should be used instead.

2.1.9.2.2. Außer in den in 2.1.9.2.1. aufgeführten Fällen hat der Pilot:

2.1.9.2.2.1. Codes gemäß Anweisung der Flugverkehrsdienststelle zu schalten; oder

2.1.9.2.2.2. falls keine Anweisungen des Flugverkehrsdienstes zur Schaltung des Codes erteilt wurden, den Code 2000 oder einen anderen von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Code zu schalten; oder

2.1.9.2.2.3. falls er keine Flugverkehrsdienste erhält, den Code 7000 zu schalten, um die Erkennung entsprechend ausgerüsteter Luftfahrzeuge zu verbessern, sofern die zuständige Behörde nicht etwas anderes vorschreibt.

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

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

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

2.1.9.3. SERA.13010 Von der Druckhöhe abgeleitete Informationen

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

2.1.9.3.2. Sofern von der zuständigen Behörde nichts anderes vorgeschrieben ist, ist die von der Druckhöhe abgeleitete Flughöheninformation, die dem Lotsen angezeigt wird, mindestens einmal von jeder entsprechend ausgerüsteten Flugverkehrskontrolstelle beim Erstkontakt mit dem betreffenden Luftfahrzeug oder, falls dies nicht möglich ist, so bald wie möglich danach zu überprüfen.

2.1.9.4. SERA.13015 Schaltung der SSR-Transponder-Luftfahrzeugidentifikation für Mode S

2.1.9.4.1. Luftfahrzeuge, die mit einem SSR-Transponder Mode S ausgerüstet sind, der über die Funktion Luftfahrzeugidentifikation verfügt, haben die Luftfahrzeugidentifikation gemäß Punkt 7 des ICAO-Flugplans oder, falls kein Flugplan aufgegeben wurde, das Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs zu übertragen.

2.1.9.2.2. Except in the cases described in 2.1.9.2.1. above, the pilot shall:

2.1.9.2.2.1. select codes as instructed by the ATS unit; or

2.1.9.2.2.2. in the absence of ATS instructions related to code setting, select code 2000 or another code as prescribed by the competent authority; or

2.1.9.2.2.3. when not receiving air traffic services, select code 7000 in order to improve the detection of suitably equipped aircraft unless otherwise prescribed by the competent authority.

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

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

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

2.1.9.3. SERA.13010 Pressure-altitude-derived information

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

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

2.1.9.4. SERA.13015 SSR transponder Mode S aircraft identification setting

2.1.9.4.1. Aircraft equipped with Mode S having an aircraft identification feature shall transmit the aircraft identification as specified in Item 7 of the ICAO flight plan or, when no flight plan has been filed, the aircraft registration.

2.1.9.4.2. Wenn auf der Lagedarstellung bemerkt wird, dass die Luftfahrzeugidentifikation, die von einem mit Mode S ausgerüsteten Luftfahrzeug ausgesendet wird, von der vom Luftfahrzeug erwarteten Identifikation abweicht, ist der Pilot aufzufordern, die Luftfahrzeugidentifikation zu bestätigen und nötigenfalls die zutreffende Identifikation erneut einzugeben.

2.1.9.4.3. Falls die Abweichung weiter besteht, nachdem der Pilot bestätigt hat, dass die zutreffende Identifikation mit der Funktion Luftfahrzeugidentifikation von Mode S eingestellt wurde, hat der Lotse folgende Maßnahmen zu treffen:

2.1.9.4.3.1. den Piloten zu informieren, dass die Abweichung weiterhin besteht;

2.1.9.4.3.2. wenn möglich, die Anzeige der Luftfahrzeugidentifikation auf der Lagedarstellung zu berichtigen; und

2.1.9.4.3.3. die nächste Kontrollposition und jede andere betroffene Dienststelle, die Mode S für die Zwecke der Identifizierung verwendet, ist zu informieren, dass die vom Luftfahrzeug ausgesendete Luftfahrzeugidentifikation unzutreffend ist.

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

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

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

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

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

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

3. BETRIEB VON SELBSTBAU-LUFTFAHRZEUGEN

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

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

2.1.9.4.3. If, following confirmation by the pilot that the correct aircraft identification has been set on the Mode S identification feature, the discrepancy continues to exist, the controller shall take the following actions:

2.1.9.4.3.1. inform the pilot of the persistent discrepancy;

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

2.1.9.4.3.3. notify the next control position and any other unit concerned using Mode S for identification purposes that the aircraft identification transmitted by the aircraft is erroneous.

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

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

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

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

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

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

3. OPERATION OF HOME-BUILT AIRCRAFT

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

3.2. Ausländische Selbstbau-Luftfahrzeuge mit eingeschränkter Zulassung dürfen, soweit sie in ECAC-Mitgliedstaaten registriert sind, in Österreich unter den gleichen Bedingungen operieren wie vom Registerstaat im Lufttüchtigkeitszeugnis oder/und in den Betriebsunterlagen festgelegt.

Ergänzend dazu werden folgende allgemeine betriebliche Auflagen erteilt:

- die Borddokumente müssen bei allen Flügen verfügbar sein;
- für grenzüberschreitende Flüge ist vor dem Abflug ein Flugplan abzugeben (kein Flugplan ist erforderlich für Flüge ziviler Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln in die Bundesrepublik Deutschland);
- Die gemäß LFG vorgeschriebenen Versicherungen sind abzuschließen;
- Die zollrechtlichen Vorschriften sind einzuhalten;
- die österreichischen Luftverkehrsregeln sind zu beachten;

- es muß ein gültiges Lärmzulässigkeitszeugnis oder gleichwertiger Nachweis des Registerstaates vorliegen;
- UKW-Sende/Empfangsanlagen müssen mit 760 Kanälen im 25 KHZ-Abstand bestückt sein;
- ein betriebstüchtiger Notsender (ELT) muß eingebaut sein;
- Flüge dürfen nur bei Tag und unter Sichtflugregeln durchgeführt werden;
- das Überfliegen von Menschenansammlungen und dichtverbautem Gebiet in niedriger Höhe ist verboten.

3.3. Betreiber von Selbstbau-Luftfahrzeugen, welche die oben angeführten Auflagen nicht erfüllen, können in begründeten Einzelfällen eine Ausnahmegewilligung bei der:

Austro Control GmbH
Schnirchgasse 11
1030 Wien
AUSTRIA

beantragen. Hiefür sind sachdienliche Nachweise beizulegen.

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

Additionally, following general conditions have to be met:

- all flight documents must be available;

- for flights crossing the FIR-Boundary a flight plan has to be submitted prior departure (no flight plan is required for flights of civil aircraft in VFR to the Federal Republic of Germany);
- The insurances laid down according the aviation act must be concluded;
- The customs regulations must be complied with;
- pilots have to observe Austrian "Rules and Regulations - Rules of the Air";
- noise certificate from state of register or equivalent document must be available;
- only COM transceiver with 760 channels and 25 KHZ frequency band are permitted;
- a serviceable emergency transmitter must be installed;

- only flights during daylight in accordance with visual flight rules are permitted;
- flights at low altitude over crowds of people or densely populated areas are prohibited.

3.3. Operators of home-built aircraft, which do not fulfil above mentioned conditions may in reasonable individual cases state an application for exemptions to:

Austro Control GmbH
Schnirchgasse 11
1030 Wien
AUSTRIA

Applicants have to substantiate their position - pertinent records/certificates are to be attached.