

GEN 1.7 ABWEICHUNGEN VON ICAO RICHTLINIEN, EMPFEHLUNGEN UND VERFAHREN

1. ANHANG 1 - PERSONALAUSWEISE

NIL

2. ANHANG 2 - LUFTVERKEHRSREGELN

Anhang 2, 10. Ausgabe inklusive Berichtigung 44

Bezug Abweichung

Kapitel 3

Absatz 3.2.2 Neue Bestimmung. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.3210 Buchstabe b, legt fest:

„b) Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug, das erkennbar in seiner Manövrierfähigkeit behindert ist, auszuweichen.“

Absatz 3.2.3.2 b) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.3215 Buchstabe b Nummer 2, legt fest (unter Hinzufügung des unterstrichenen Textes zum Wortlaut der ICAO-Richtlinie in Anhang 2, 3.2.3.2 Buchstabe b):

„2. alle Luftfahrzeuge, die sich auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes befinden, sofern sie nicht stehen und auf andere Weise ausreichend beleuchtet sind, Lichter führen, die, soweit möglich, die äußersten Punkte ihrer Struktur anzeigen;“

Absatz 3.2.5 c) und d) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.3225, weicht von der ICAO-Richtlinie in Anhang 2, 3.2.5 Buchstaben c und d ab, insoweit sie festlegt, dass die Buchstaben c und d nicht für Ballone gelten:

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

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

Absatz 3.3.1.2 ICAO-Anhang 2, 3.3.1.2 wird ersetzt durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.4001 Buchstabe b. Die Unterschiede zwischen dieser ICAO-Richtlinie und dieser Unionsverordnung sind folgende:

— Hinsichtlich VFR-Flügen, bei denen Staatsgrenzen überflogen werden sollen, weicht die Unionsverordnung (SERA.4001 Buchstabe b Nummer 5) von der ICAO-Richtlinie in Anhang 2, 3.3.1.2 Buchstabe e dadurch ab, dass der unterstrichene Text wie folgt hinzugefügt wird:

„ein Flug über Staatsgrenzen, sofern die betreffenden Staaten keine andere Regelung getroffen haben.“

GEN 1.7 DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

1. ANNEX 1 - PERSONNEL LICENSING

NIL

2. ANNEX 2 - RULES OF THE AIR

Annex 2, 10th edition including amendment 44

Reference Difference

Chapter 3

Para 3.2.2 New Provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, SERA.3210(b), specifies:

'(b) An aircraft that is aware that the manoeuvrability of another aircraft is impaired shall give way to that aircraft.'

Para 3.2.3.2(b) Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3215(b)(2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 2, 3.2.3.2(b) of the underlined text):

'(2) unless stationary and otherwise adequately illuminated, all aircraft on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to indicate the extremities of their structure, as far as practicable.'

Para 3.2.5(c) and (d) Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3225 differs from ICAO Standard in Annex 2, 3.2.5(c) and 3.2.5(d) in that it specifies that subparagraphs (c) and (d) do not apply to balloons:

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

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

Para 3.3.1.2 ICAO Annex 2, 3.3.1.2 is replaced with point SERA.4001(b) of Implementing Regulation (EU) No 923/2012. The differences between that ICAO Standard and that Union regulation are as follows:

— With regards to VFR flights planned to operate across international borders, the Union regulation (point SERA.4001(b)(5)) differs from the ICAO Standard in Annex 2, 3.3.1.2(e) with the addition of the underlined text, as follows:

'any flight across international borders, unless otherwise prescribed by the States concerned.'

— Hinsichtlich VFR- und IFR-Flügen, die in der Nacht durchgeführt werden sollen, wird in der Unionsverordnung, SERA.4001 Buchstabe b Nummer 6, die folgende zusätzliche Anforderung angefügt:

„6. ein Flug, der bei Nacht durchgeführt werden soll, soweit er über die Umgebung des Flugplatzes hinausführt.“

← **Absatz 3.2.2.4 Neue Bestimmung.** Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.3210 Buchstabe c Nummer 3 Ziffer i, weicht von der ICAO-Richtlinie in Anhang 2, 3.2.2.4. ab, indem festgelegt wird:

„i) Überholende Segelflugzeuge. Ein Segelflugzeug, das ein anderes Segelflugzeug überholt, darf nach rechts oder nach links ausweichen.“

Kapitel 4

← **Absatz 4.6 ICAO-Anhang 2, 4.6,** wird ersetzt durch Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.5005, mit der in Buchstabe f Kriterien für die Hindernisfreiheit wie folgt eingeführt werden:

„f) Außer wenn dies für Start und Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde genehmigt wurde, darf ein Flug nach Sichtflugregeln nicht durchgeführt werden

1. über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger als 300 m (1 000 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m um das Luftfahrzeug;

2. in anderen als in Nummer 1 genannten Fällen in einer Höhe von weniger als 150 m (500 ft) über dem Boden oder Wasser oder 150 m (500 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 m (500 ft) um das Luftfahrzeug.“

Kapitel 3 und Anlage 2

Absatz 3.8 und Anlage 2 Die Wörter „in Not“ von Kapitel 3 Teil 3.8 sind nicht in die EU-Rechtsvorschrift aufgenommen worden, so dass der Geltungsbereich von Geleiteinsätzen auf Flüge aller Art, für die dieser Dienst angefordert wird, ausgeweitet wird. Außerdem sind die Bestimmungen in Anlage 2 Teile 1.1 bis 1.3 einschließlich sowie die Bestimmungen in Attachment A nicht in der EU-Rechtsvorschrift enthalten.

3. ANHANG 3 - METEOROLOGIE

Anhang 3, 19. Ausgabe inklusive Berichtigung 77

Bezug Abweichung

Kapitel 4

Absatz 4.6.3.3 Die Runway Visual Range (RVR) wird verbreitet wenn: die Sicht geringer als 1500 M ist oder die RVR im Bereich zwischen 1500 M und 2000 M liegt.

— With regard to VFR and IFR flights planned to operate at night, the following requirement is added to point SERA.4001(b)(6) of that Union regulation:

‘(6) any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.’

← *Para 3.2.2.4 New Provision.* Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3210(c)(3)(i) differs from ICAO Standard in Annex 2, 3.2.2.4 by specifying that:

‘(i) Sailplanes overtaking. A sailplane overtaking another sailplane may alter its course to the right or to the left.’

Chapter 4

← *Para 4.6 ICAO Annex 2, 4.6,* is replaced with Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.5005, introducing the obstacle clearance criteria in (f), as follows:

‘(f) Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:

(1) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;

(2) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.’

Chapter 3 and Appendix 2

Para 3.8 and Appendix 2 The words ‘in distress’ of Chapter 3 Part 3.8, are not included in Union law, thus enlarging the scope of escort missions to any type of flight requesting such service. Furthermore the provisions contained in Appendix 2 Parts 1.1 to 1.3 inclusive as well as those found in Attachment A, are not contained in Union law.

3. ANNEX 3 - METEOROLOGY

Annex 3, 19th edition including amendment 77

Reference Difference

Chapter 4

Para 4.6.3.3 The runway visual range, assessed in accordance with 4.6.3.1 and 4.6.3.2 shall be reported throughout periods when either the visibility is less than 1500 M or the runway visual range is less than 2000 M not until less than 1500 M.

Absatz 4.6.5.1 Im METAR werden nicht nur operationell signifikante Wolken gemeldet, da Wolken, welche oberhalb der Mindestsektorflughöhe bzw. 5000 FT AMSL liegen, ein Indiz für Vereisung sein können.

Kapitel 5

Neue Bestimmung. Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.12005, legt fest:

b) Die zuständigen Behörden schreiben, soweit erforderlich, weitere Bedingungen fest, die von allen Luftfahrzeugen zu melden sind, wenn sie angetroffen oder beobachtet werden.

Kapitel 6

Absatz 6.4.4 (Empfehlung) Es werden keine Amendments für Take-off Vorhersagen ausgegeben.

Anlage 5

Absatz 1.3.2 b) (Empfehlung) Ein Amendment wird ausgegeben, wenn sich der mittlere Bodenwind um 5 M/SEC (10 KT) oder mehr ändert und die mittlere Windgeschwindigkeit vor und/oder nach der Änderung 7.5 M/SEC (15 KT) oder mehr beträgt.

Anlage 6

Table A6-1 Special Air Reports beziehen sich auf den Luftfahrzeugtyp anstatt der Luftfahrzeugregistrierung. Darüberhinaus sind einige zusätzliche Kürzel in Verwendung, um Ort und Höhe adäquat auszudrücken, wenn sich der Pilotenbericht nicht auf einen einzelnen Punkt bezieht, sondern auf einen Strecken- und/oder Höhenbereich.

Weitere Abweichungen

Die Beschreibung FZ wird auch mit den Abkürzungen BCFG, PRFG und BR verwendet, falls Raueisablagerungen beobachtet werden.

Einzelheiten über Abweichungen zwischen den nationalen Verfahren bei Ziffernschlüssel, Schlüsselformen, Bezeichnungen, Schlüsseltabellen und Verschlüsselungsvorschriften, wie sie von der World Meteorological Organization-WMO festgelegt sind, werden in der WMO-Publikation NO 306 (Manual on Codes), Band II, angeführt.

Para 4.6.5.1 In METAR not only clouds of operational significance shall be observed and reported due that can lead to a loss of information because clouds above the minimum sector altitude or 5000 FT AMSL may be an advice to icing conditions.

Chapter 5

New provision. Point SERA.12005 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 specifies:

(b) Competent authorities shall prescribe as necessary other conditions which shall be reported by all aircraft when encountered or observed.

Chapter 6

Para 6.4.4 (Recommendation) In Austria amendments for take-off forecasts are not issued.

Appendix 5

Para 1.3.2 b) (Recommendation) In Austria an amendment is issued, when the mean surface wind speed is forecast to change by 5 M/SEC (10 KT) or more, the mean speed before and/or after the change being 7.5 M/SEC (15 KT) or more.

Appendix 6

Table A6-1 In Austria special air-reports correspond to aircraft type instead of aircraft identification. Furthermore, some additional abbreviations and combinations are used to express the elements "location" and "level" in Austrian special air-reports to enable the adequate expression also of an area additional to a single point and a range of levels additional to a single level if so reported by a pilot or an aircraft.

Further Differences

If deposit of rime is observed the description FZ is used in combination with the letter abbreviations BCFG, PRFG and BR too.

Details on differences between the national practices in the field of meteorological figure codes and the code forms, specifications, code tables and instructions prescribed by the World Meteorological Organization-WMO are given in the WMO publication NO 306 (Manual on Codes); Volume II.

Routine-Meldungen von Flugwetterbeobachtungsstationen, welche nicht auf internationalen Flughäfen gelegen sind:

Der METAR-Schlüssel wird benützt:

- Station:
Stationen, welche nicht auf Flugplätzen gelegen sind, verwenden an Stelle der Ortskennung die Stationskennnummer Iliii.
- CAVOK:
Der Ausdruck CAVOK wird nicht verwendet.
- Sicht:
Für die Meldung von $V_xV_xV_xV_xD_v$ werden zusätzliche Bedingungen angewandt; dadurch wird diese Gruppe öfter gemeldet.
An einigen Stationen wird die Sicht, wenn sie 10 km oder mehr beträgt, bis 30 km in 1-km-Stufen und über 30 km in 5-km-Stufen, gefolgt von der Abkürzung KM, verschlüsselt (z.B. eine Sicht von 23 km wird als 23 KM verschlüsselt und 99 KM bezeichnet eine Sicht von 100 km oder mehr).

Wolken:

- Wolkenart:
Alle Wolkengattungen werden gemeldet; z.B. OVC010ST
- Höhe der Wolkenuntergrenze:
Nicht gemeldet bei den Gattungen: CI, CC und CS; z.B.: SCTCI
 $h_s h_s h_s$ = nicht gemeldet, wenn im Bergland die Obergrenzen, nicht aber die Untergrenzen von Konvektionswolken sichtbar sind z.B.: FEWCB
- Zusätzliche Informationen:
Die Kennung RMK wird zur Meldung von Wolkenbasen im Autometar gemeldet.
Alle verfügbaren zusätzlichen Informationen werden angefügt und international verbreitet.
Der Gesamtbedeckungsgrad der Wolken wird am Ende der Meldung unter Verwendung der Bezeichnungen wie unter $N_s N_s N_s$ gemeldet.
- Wolken gemeldet im Autometar:
Nach der Kennung RMK (remark) werden die Daten der Wolkenhöhenmessgeräte als Werte der Wolkenbasen folgendermaßen gemeldet:
BASE XX CLDhhh z.B.: BASE AB CLD015
XX ... Standortbezeichnung des Wolkenhöhenmessgerätes, ein- bzw. zweistellig.
hhh ... Höhe der Untergrenzen wie im Metar üblich.
Die verwendeten Standortbezeichnungen lauten:
N ... Nord
S ... Süd
W ... West
E ... Ost
28 ... Schwelle 28
AB ... Absam
KE ... Kematen
Der Bedeckungsgrad wird nicht gemeldet.

Routine-reports from aeronautical meteorological stations not located at international airports:

The METAR code is used:

- Station:
Instead of a location indicator the station index number Iliii is used by stations not located at an aerodrome.
- CAVOK:
The code word CAVOK is not used.
- Visibility:
For reporting $V_xV_xV_xV_xD_v$ additional criteria are used; so this group will be reported more often.

When the visibility is 10 km or more, at some stations it is coded in steps of 1 km up to 30 km and in steps of 5 km above 30 km, followed by the abbreviation KM (e.g. visibility of 23 km is coded as 23 KM and 99 KM indicates a visibility of 100 km or more).

Clouds:

- Types:
All cloud types are reported, e.g. OVC010ST
- Height of the cloud base:
Not reported for the cloud types: CI, CC and CS; e.g. SCTCI
 $h_s h_s h_s$ = not reported if in mountainous region tops, but not the cloud base, of a convective cloud is visible e.g. FEWCB
- Supplementary information:
The indicator RMK is reported in the Autometar for the notification of cloud bases.
All supplementary information available is added and distributed internationally.
The total amount of cloud is reported at the end of the report using the same abbreviation as for $N_s N_s N_s$.
- Clouds reported in Autometar:
After the identification RMK (remark) the data of the ceilometers will be reported as follows:

BASE XX CLDhhh e.g.: BASE AB CLD015
XX ... Location identification of the ceilometer, single- or double-figure.
hhh ... cloud base as usually in Metar.
The used Location identifications are:
N ... North
S ... South
W .. West
E ... East
28 ... threshold 28
AB ... Absam
KE ... Kematen
Cloud amount will not be reported.

Berichtigungen von vorhandenen oder erwarteten signifikanten En-route-Wetterphänomenen werden nicht verbreitet und sind daher nicht in der MET-Information für die Flugplanung inkludiert.

4. ANHANG 4 - LUFTFAHRTKARTEN

Anhang 4, 11. Ausgabe inklusive Berichtigung 59

Bezug Abweichung

Kapitel 2

Absatz 2.17.3 Integritätsanforderungen für Luftfahrt Daten/-informationen werden nur teilweise in der gesamten Datenkette vom Ursprung bis zur Verteilung erfüllt.

Absatz 2.17.4 Integritätsanforderungen für Luftfahrt Daten/-informationen werden nur teilweise in der gesamten Datenkette vom Ursprung bis zur Verteilung erfüllt.

Absatz 2.17.5 Der Einsatz des 32-bit CRC erfolgt bei der Übertragung von elektronischen Datensätzen in der gesamten Datenkette vom Ursprung bis zur Verteilung nur teilweise.

Kapitel 3

Absatz 3.3.1 Auf Grund der Datenverfügbarkeit sind Höhen auf den Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type A nur auf 1/10 Meter oder ganze Meter angegeben.

Absatz 3.3.2 Auf den Karten LOWG AD 2.24-2-2, LOWK AD 2.24-2-2 und LOWS AD 2.24-2-2 sind lineare Dimensionen auf Grund der Datenverfügbarkeit nur auf ganze Meter angegeben.

Absatz 3.4.5 Auf Karte LOWS 2.24-2 ist der horizontale Maßstab nur in Metern angegeben.

Absatz 3.8.4 Auf Karte LOWS 2.24-2 ist die Pistenmittellinie durch eine strichlierte Linie angezeigt.

Absatz 3.9.1 Die erreichte Genauigkeit ist nicht auf den Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type A angegeben.

Absatz 3.9.2 Auf den Karten LOWG AD 2.24-2-2, LOWK AD 2.24-2-2 und LOWS AD 2.24-2-2 sind lineare Dimensionen auf Grund der Datenverfügbarkeit nur auf ganze Meter angegeben.

Absatz 3.9.3 (Empfehlung) Die erreichte Genauigkeit der Feldarbeiten ist nicht auf den Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type A angegeben.

Kapitel 4

Absatz 4.3.1 Auf Grund der Datenverfügbarkeit sind Höhen auf den Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B nur auf 1/10 Meter oder ganze Meter angegeben.

Amendments of existing and expected significant en-route weather phenomena are not issued and therefore not included in the meteorological information for pre-flight planning and in-flight re-planning.

4. ANNEX 4 - AERONAUTICAL CHARTS

Annex 4, 11th edition including amendment 59

Reference Difference

Chapter 2

Para 2.17.3 Integrity requirements for aeronautical data/information are only partially accomplished in the entire data chain from origination to distribution.

Para 2.17.4 Integrity requirements for aeronautical data/information are only partially accomplished in the entire data chain from origination to distribution.

Para 2.17.5 The use of the 32-bit CRC in the transmission of electronic data records takes place only partially in the entire data chain from the origination to distribution.

Chapter 3

Para 3.3.1 Elevations on Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type A are shown to the tenth of a metre or to the nearest metre due to availability of the data.

Para 3.3.2 On charts LOWG AD 2.24-2-2, LOWK AD 2.24-2-2 and LOWS AD 2.24-2-2 linear dimensions are shown to the nearest metre due to availability of the data.

Para 3.4.5 On chart LOWS 2.24-2 the horizontal scale is shown in metres only.

Para 3.8.4 On chart LOWS 2.24-2 the runway centre line is shown with long dashes only.

Para 3.9.1 The attained order of accuracy is not indicated on Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type A.

Para 3.9.2 On charts LOWG AD 2.24-2-2, LOWK AD 2.24-2-2 and LOWS AD 2.24-2-2 linear dimensions are shown to the nearest metre due to availability of the data.

Para 3.9.3 (Recommendation) The attained order of accuracy of field work is not indicated on Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type A.

Chapter 4

Para 4.3.1 Elevations on Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B are shown to the tenth of a metre or to the nearest metre due to availability of the data.

Absatz 4.3.2 Lineare Dimensionen auf Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B sind auf Grund der Datenverfügbarkeit nur auf ganze Meter angegeben.

Para 4.3.2 Linear dimensions on Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B are shown to the nearest metre due to availability of the data.

Absatz 4.4.2 Auf Grund der Kartenausschnitte und den verfügbaren Papierformaten wird für Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B der Maßstab 1:25.000 verwendet.

Para 4.4.2 Due to chart extent and available paper format a scale of 1:25.000 is used for Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B.

Absatz 4.10.1 Die erreichte Genauigkeit ist nicht auf den Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B angegeben.

Para 4.10.1 The attained order of accuracy is not indicated on Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B.

Absatz 4.10.2 (Empfehlung) Horizontale Dimensionen auf Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B sind auf Grund der Datenverfügbarkeit nur auf ganze Meter angegeben.

Para 4.10.2 (Recommendation) Horizontal dimensions on Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B are shown to the nearest metre due to availability of the data.

Absatz 4.10.3 (Empfehlung) Die erreichte Genauigkeit der Feldarbeiten ist nicht auf den Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B angegeben.

Para 4.10.3 (Recommendation) The attained order of accuracy of field work is not indicated on Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B.

Kapitel 5

Chapter 5

Absatz 5.1 Aerodrome Terrain and Obstacle Charts - ICAO (Electronic) werden derzeit in Österreich nicht publiziert.

Para 5.1 Aerodrome Terrain and Obstacle Charts - ICAO (Electronic) are currently not published in Austria.

Kapitel 6

Chapter 6

Absatz 6.3.1 Die Karte LOWS AD 2.24-3-1 ist aus Gründen des Kartenformats im Maßstab 1:5.000.

Para 6.3.1 Chart LOWS AD 2.24-3-1 scaled 1:5.000 due to extent and paper format reasons.

Kapitel 7

Chapter 7

Absatz 7.6.2 Die Gebietsmindestflughöhen (Area minimum altitudes) sind auf Karte ENR 6.5 abgebildet.

Para 7.6.2 Area minimum altitudes are shown on chart ENR 6.5.

Absatz 7.9.3.1.1 Die Enroute-Charts - ICAO enthalten folgende Abweichungen:

Para 7.9.3.1.1 The information shown on Enroute-Charts - ICAO differs as follows:

- RNP Typen werden nicht auf diesen Karten dargestellt, sondern auf den Seiten ENR 3 beschrieben;
- Kursangaben werden auf das nächste ganze Grad gerundet, Streckenangaben auf die nächste ganze nautische Meile;
- Frequenzen und Logon Adressen werden auf der Karte nicht angegeben.

- RNP types are not shown, but are listed on pages ENR 3 instead;
- Bearings are shown to the nearest full degree, and distances are shown to the nearest nautical mile;
- No frequencies and logon addresses are included.

Kapitel 8

Chapter 8

Absatz 8.1 Area Charts - ICAO werden derzeit in Österreich nicht publiziert.

Para 8.1 Area Charts - ICAO are currently not published in Austria.

Kapitel 9

Chapter 9

Absatz 9.4.2 (Empfehlung) Breitenkreise und Meridiane werden auf den Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO nicht dargestellt. Stattdessen sind diese durch Teilstriche im Kartenrahmen angedeutet.

Para 9.4.2 (Recommendation) On Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO parallels and meridians are not shown. Instead grid tics are depicted.

Absatz 9.9.4.1.1 Koordinaten von signifikanten Punkten sind nicht auf der Karte dargestellt, wenn eine Kodierungstabelle für diese Karte verfügbar ist.

Kapitel 10

Absatz 10.4.2 (Empfehlung) Breitenkreise und Meridiane werden auf den Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO nicht dargestellt. Stattdessen sind diese durch Teilstriche im Kartenrahmen angedeutet.

Absatz 10.6.1 Besiedlung und Topographie werden auf den Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO nicht dargestellt, um Konflikte mit wichtigen Daten der Kartenfunktion zu vermeiden.

Absatz 10.6.2 (Empfehlung) Relief, Punkthöhen, etc. werden auf Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO nicht dargestellt, um Konflikte mit wichtigen Daten der Kartenfunktion zu vermeiden.

Absatz 10.9.3.1 Die Minimum Sector Altitude wird auf Grund der Entscheidung der Verfahrensentwickler derzeit nicht auf der Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO von LOWW dargestellt.

Absatz 10.9.4.1.1 Koordinaten von signifikanten Punkten sind nicht auf der Karte dargestellt, wenn eine Kodierungstabelle für diese Karte verfügbar ist. Darüber hinaus befindet sich eine komplette IFR Waypoint Liste inklusive Koordinaten im zugehörigen Textteil AD 2.23.

Kapitel 11

Absatz 11.4 (Empfehlung) Basierend auf dem Druckformat des Luftfahrthandbuchs Österreich werden Instrumentenanflugkarten im Format DIN A4 veröffentlicht.

Absatz 11.10.6.1 Magnetische Winkel von Funknavigationshilfen im Zusammenhang mit dem Final Approach und Grenzen der Sektoren, in denen Sichtflugmanöver (Circling) verboten ist, sind auf Instrument Approach Charts - ICAO nicht dargestellt.

Kapitel 12

Absatz 12.3.3 (Empfehlung) Sichtanflugkarten (Visual Approach Charts - ICAO) sind nicht im selben, sondern in einem größeren Maßstab als dem Flugplatz zugeordnete Instrumentenanflugkarten veröffentlicht.

Absatz 12.4 (Empfehlung) Basierend auf dem Druckformat des Luftfahrthandbuchs Österreich werden Sichtanflugkarten (Visual Approach Charts - ICAO) im Format DIN A4 oder größer veröffentlicht.

Para 9.9.4.1.1 Coordinates of significant points are not shown on the chart if a coding table for the SID chart is available.

Chapter 10

Para 10.4.2 (Recommendation) On Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO parallels and meridians are not shown. Instead grid tics are depicted.

Para 10.6.1 Culture and topography are not depicted on Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO to avoid conflict with the data more applicable to the function of the chart.

Para 10.6.2 (Recommendation) Relief, spot elevations, etc. are not depicted on Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO to avoid conflict with the data more applicable to the function of the chart.

Para 10.9.3.1 Due to the decision of procedure designers the minimum sector altitude is currently not shown on the Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO for LOWW.

Para 10.9.4.1.1 Coordinates of significant points are not shown on the chart if a coding table for the STAR chart is available. Furthermore a complete listing of IFR waypoints including the coordinates exists on separate pages in AD 2.23.

Chapter 11

Para 11.4 (Recommendation) Instrument Approach Charts - ICAO are published in format DIN A4 according to the printing format of the AIP Austria.

Para 11.10.6.1 Magnetic bearing from the radio navigation aids concerned with the final approach and boundaries of sectors in which visual manoeuvring (circling) is prohibited are not indicated on the Instrument Approach Charts - ICAO.

Chapter 12

Para 12.3.3 (Recommendation) Visual Approach Charts - ICAO are provided in a bigger scale than Instrument Approach Charts - ICAO for the same aerodrome.

Para 12.4 (Recommendation) Visual Approach Charts - ICAO are published in format DIN A4 or bigger according to the printing format of the AIP Austria.

Absatz 12.10.2.3 (Empfehlung) Auf Visual Approach Charts - ICAO wird auf Grund der Datenverfügbarkeit die Höhe für Hindernisse mit MSL anstelle der Höhe "über dem Flughafen" angegeben.

Kapitel 14

Absatz 14.1 Aerodrome Ground Movement Charts - ICAO werden derzeit in Österreich nicht publiziert.

Kapitel 15

Absatz 15.6 Aufgrund der Nichtverfügbarkeit von Daten werden Apronhöhen, Aproninformationen und Koordinaten der Rollwegmittellinienpunkte nicht auf den Aircraft Parking/Docking Charts - ICAO dargestellt.

Kapitel 16

Absatz 16.1 Die World Aeronautical Chart - ICAO 1:1.000.000 wird derzeit in Österreich nicht publiziert.

Kapitel 17

Absatz 17.5.2 (Empfehlung) Für die Luftfahrtkarte - ICAO 1:500.000 wird die Lambert'sche konforme Schnittkegelprojektion basierend auf dem WGS-84 Ellipsoid verwendet. Der Mittelmeridian liegt bei 13°20' östlicher Länge, der Referenzbreitenkreis bei 47°30' nördlicher Breite und die längentreuen Bezugsbreitenkreise bei 46° und 49° nördlicher Breite.

Absatz 17.5.5 In der Luftfahrtkarte - ICAO 1:500.000 sind die Längen- und Breitenkreise in Intervallen von 30' beschriftet.

Absatz 17.9.2.2 Wegen der Datenverfügbarkeit werden in der Luftfahrtkarte - ICAO 1:500.000 Informationen zur Flugplatzbeheizung nur für österreichische Flugplätze dargestellt.

Kapitel 18

Absatz 18.1 Aeronautical Navigation Charts - ICAO Small Scale werden derzeit in Österreich nicht publiziert.

Kapitel 19

Absatz 19.1 Plotting Charts - ICAO werden derzeit in Österreich nicht publiziert.

Kapitel 20

Absatz 20.1 Electronic Aeronautical Chart Displays - ICAO werden derzeit in Österreich nicht publiziert.

Para 12.10.2.3 (Recommendation) On Visual Approach Charts - ICAO heights of obstacles are shown above MSL instead of "above aerodrome elevation" due to the availability of the data.

Chapter 14

Para 14.1 Aerodrome Ground Movement Charts - ICAO are currently not published in Austria.

Chapter 15

Para 15.6 Due to non-availability of data apron elevations, apron information and coordinates of taxiway centre line points are not shown on the Aircraft Parking/Docking Charts - ICAO.

Chapter 16

Para 16.1 The World Aeronautical Chart - ICAO 1:1.000.000 is currently not published in Austria.

Chapter 17

Para 17.5.2 (Recommendation) The Aeronautical Chart - ICAO 1:500.000 is published in Lambert's conformal conic projection, based on WGS-84 ellipsoid with reference longitude at 13°20' E, reference latitude at 47°30' N and standard parallels at 46° N and 49° N.

Para 17.5.5 On the Aeronautical Chart - ICAO 1:500.000 the meridians and parallels are numbered at intervals of 30'.

Para 17.9.2.2 On the Aeronautical Chart - ICAO 1:500.000 lighting information is indicated for Austrian aerodromes only due to data availability.

Chapter 18

Para 18.1 Aeronautical Navigation Charts - ICAO Small Scale are currently not published in Austria.

Chapter 19

Para 19.1 Plotting Charts - ICAO are currently not published in Austria.

Chapter 20

Para 20.1 Electronic Aeronautical Chart Displays - ICAO are currently not published in Austria.

Kapitel 21

Absatz 21.6.1 Besiedlung und Topographie werden auf den ATC Surveillance Minimum Altitude Charts - ICAO nicht dargestellt, um Konflikte mit wichtigen Daten der Kartenfunktion zu vermeiden.

Absatz 21.6.2 Punkthöhen und Hindernisse werden auf ATC Surveillance Minimum Altitude Charts - ICAO nicht dargestellt, um Konflikte mit wichtigen Daten der Kartenfunktion zu vermeiden.

Absatz 21.9.3.1 Signifikante Punkte assoziiert mit Standard Instrument Departure und Arrival Verfahren und Distanzkreise, zentriert auf der identifizierten Flugplatzhaupt-VOR-Funknavigationshilfe, sowie Anmerkungen betreffend der Korrektur wegen niedriger Temperatureffekte werden auf keiner ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO dargestellt. Diese Anforderungen werden auf Grund der Entscheidung der Verfahrensentwickler nicht implementiert. Die Definitionen der lateralen Limits der Minimum Vectoring Altitude Sectors werden auf keiner ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO dargestellt, sondern werden auf Beiblättern zur Karte bereitgestellt.

Absatz 21.9.3.2 (Empfehlung) Falls etabliert, werden Funkausfallverfahren im Textteil des jeweiligen Flugplatzes verlautbart.

Chapter 21

Para 21.6.1 Culture and topography are not depicted on ATC Surveillance Minimum Altitude Charts - ICAO to avoid conflict with the data more applicable to the function of the chart.

Para 21.6.2 Spot elevations and obstacles are not depicted on ATC Surveillance Minimum Altitude Charts - ICAO to avoid conflict with the data more applicable to the function of the chart.

Para 21.9.3.1 Significant points associated with standard instrument departure and arrival procedures and distance circles centered on the identified aerodrome main VOR radio navigation aid are not shown on any ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO. Notes concerning correction for low temperature effect are not indicated too. Due to the decision from procedure designers these requirements will not be implemented. The definitions of lateral limits of minimum vectoring altitude sectors are not shown on any ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO but are provided as an attachment to the chart.

Para 21.9.3.2 (Recommendation) If established, communication failure procedures are published in the text part of the respective aerodrome.

5. ANHANG 5 - MASSEINHEITEN

NIL

6. ANHANG 6 - BETRIEB VON LUFTFAHRZEUGEN

Anhang 6, 5. Ausgabe

Bezug Abweichung

Kapitel 4

Absatz 4.3 "Pax Emergency Briefing Cards" in der Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgeräteverordnung nicht genannt.

Absatz 4.9 "Oxygen Requirements und Supplement" sind in Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgeräteverordnung nicht enthalten.

Kapitel 6

Absatz 6.1.4 "Marking of Break in Points" nicht vorgeschrieben.

Absatz 6.2(b) Uhr bei Flugzeugen unter 5700 KG gemäß Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgeräteverordnung nur für "Nacht-Sichtflüge" und IFR-Flüge vorgeschrieben.

Absatz 6.3, 6.4, 6.5 Bestimmungen für Flüge über Wasser, festgelegte Landgebiete, Flüge in großer Höhe fehlen in der Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgeräteverordnung.

Absatz 6.9.2 "Ground Proximity Warning System" in der Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgeräteverordnung nicht enthalten.

Absatz 6.10 "Cockpit Voice Recorder" und Flugdatenschreiber gemäß Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgeräteverordnung für turbinengetriebene Luftfahrzeuge über 5700 KG zwingend.

Absatz 6.11 Machzahl Anzeigegerät in der Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgeräteverordnung nicht enthalten.

Absatz 6.12 Selbsttätiger Notsender (ELT) ist laut BGBl. Nr. 228 in Luftfahrzeugen über 20000 KG Abflugmasse vorgeschrieben.

Kapitel 8

Absatz 8.3.2 Wartungsaufzeichnungen gemäß Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgeräteverordnung haben 5 Jahre Aufbewahrungsfrist.

5. ANNEX 5 - UNITS OF MEASUREMENT TO BE USED IN AIR AND GROUND OPERATIONS

NIL

6. ANNEX 6 - OPERATION OF AIRCRAFT

Annex 6, 5th edition

Reference Difference

Chapter 4

Para 4.3 Pax Emergency Briefing Cards not named in the Rules and Regulations of Civil Aircraft and Aviation Equipment.

Para 4.9 Oxygen Requirements and Supplement not contained in the Rules and Regulations of Civil Aircraft and Aviation Equipment.

Chapter 6

Para 6.1.4 Marking of Break in Points not required.

Para 6.2(b) Watch for aircraft below 5700 KG according the Rules and Regulations of Civil Aircraft and Aviation Equipment only for Night-VFR flights and IFR flights prescribed.

Para 6.3, 6.4, 6.5 Requirements (flights over water, designated land areas, flights at high altitude) are missing in the Rules and Regulations of Civil Aircraft and Aviation Equipment.

Para 6.9.2 Ground Proximity Warning Systems not contained in the Rules and Regulations of Civil Aircraft and Aviation Equipment.

Para 6.10 Cockpit Voice Recorder and Flight Data Recorder according the Rules and Regulations of Civil Aircraft and Aviation Equipment are compelling for turbine-engine aircraft above 5700 KG.

Para 6.11 Mach Number Indicator not contained in the Rules and Regulations of Civil Aircraft and Aviation Equipment.

Para 6.12 Emergency Locator Transmitter (ELT) according BGBl. Nr. 228 is dictated for aircraft above 20000 KG Take-off weight.

Chapter 8

Para 8.3.2 Maintenance Records according the Rules and Regulations of Civil Aircraft and Aviation Equipment have to be stored 5 years.

7. ANHANG 7 - LUFTFAHRZEUG STAATZUGEHÖRIGKEITS- UND EINTRAGUNGSZEICHEN

NIL

8. ANHANG 8 - LUFTTÜCHTIGKEIT VON LUFTFAHRZEUGEN

NIL

9. ANHANG 9 - VERKEHRSERLEICHTERUNGEN

NIL

10. ANHANG 10 - FLUGFERNMELDEDIENST

Anhang 10, Band II, 7. Ausgabe

Bezug Abweichung

Kapitel 5

Absatz 5.2.1.4.1 ICAO-Anhang 10, Band II, Kapitel 5.2.1.4.1 wird in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.14035, mit einigen Unterschieden umgesetzt. Die Unterschiede zwischen dieser ICAO-Richtlinie und dieser Unionsverordnung sind folgende:

SERA.14035 Übermitteln von Zahlen im Sprechfunkverkehr

a) Übermitteln von Zahlen

1. Alle Zahlen, die bei der Übermittlung von Luftfahrzeug-Rufzeichen, Steuercursen, Pisten, Windrichtung und Geschwindigkeit verwendet werden, sind durch getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln.

i) Werte von Flugflächen sind durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer bei Werten, die aus ganzen Hundertern bestehen.

ii) Die Höhenmessereinstellung ist durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer bei einer Einstellung von 1 000 hPa, die als ‚EIN TAUSEND‘/ ‚ONE THOUSAND‘ zu übermitteln ist.

iii) Alle Zahlen, die bei der Übermittlung von Transpondercodes verwendet werden, sind durch getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer dass Transpondercodes, die aus ganzen Tausendern bestehen, zu übermitteln sind, indem die Ziffer in der Tausenderzahl ausgesprochen und das Wort ‚TAUSEND‘/ ‚THOUSAND‘ hinzugefügt wird.

2. Alle Zahlen, die bei der Übermittlung anderer als der in Buchstabe a Nummer 1 genannten Informationen verwendet werden, sind durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer dass alle Zahlen, die ganze Hunderter und ganze Tausender beinhalten, zu übermitteln sind, indem jede einzelne Ziffer in der Zahl der Hunderter oder Tausender ausgesprochen und jeweils das Wort ‚HUNDERT‘/ ‚HUNDRED‘ oder ‚TAUSEND‘/ ‚THOUSAND‘ hinzugefügt wird. Kombinationen von Tausendern und ganzen Hundertern sind zu übermitteln, indem jede einzelne Ziffer in der Zahl der Tausender ausgesprochen und das Wort ‚TAUSEND‘/ ‚THOUSAND‘ hinzugefügt wird, danach die Zahl der Hunderter, gefolgt von dem Wort ‚HUNDERT‘/ ‚HUNDRED‘.

7. ANNEX 7 - AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS

NIL

8. ANNEX 8 - AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT

NIL

ANNEX 9 - FACILITATION

NIL

10. ANNEX 10 - AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS

Annex 10, Volume II, 7th edition

Reference Difference

Chapter 5

Para 5.2.1.4.1 ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5.2.1.4.1 is transposed in point SERA.14035 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 with some differences. The differences between that ICAO Standard and that Union Regulation are as follows:

SERA.14035 Transmission of numbers in radiotelephony

(a) Transmission of numbers

(1) All numbers used in the transmission of aircraft call sign, headings, runway, wind direction and speed shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

(i) Flight levels shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of flight levels in whole hundreds.

(ii) The altimeter setting shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of a setting of 1 000 hPa which shall be transmitted as “ONE THOUSAND”.

(iii) All numbers used in the transmission of transponder codes shall be transmitted by pronouncing each digit separately except that, when the transponder codes contain whole thousands only, the information shall be transmitted by pronouncing the digit in the number of thousands followed by the word “THOUSAND”.

(2) All numbers used in transmission of other information than those described in point (a)(1) shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except that all numbers containing whole hundreds and whole thousands shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds or thousands followed by the word “HUNDRED” or “THOUSAND”, as appropriate. Combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word “THOUSAND”, followed by the number of hundreds, followed by the word “HUNDRED”.

3. Ist eine Klärung, dass die übermittelte Zahl aus ganzen Tausendern und/oder ganzen Hundertern besteht, erforderlich, ist die Zahl durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln.

4. Bei der Übermittlung von Informationen über die Richtung zu einem Objekt oder zu Verkehr nach Uhrzeigerstellung ist die Information durch Aussprache der Ziffern zusammen, z. B. ‚ZEHN UHR‘, ‚TEN O‘CLOCK‘, ‚ELF UHR‘, ‚ELEVEN O‘CLOCK‘, zu übermitteln.

5. Zahlen mit Dezimalkomma/Dezimalpunkt sind wie in Buchstabe a Nummer 1 vorgeschrieben zu übermitteln, wobei das Dezimalkomma/der Dezimalpunkt an der betreffenden Stelle durch das Wort ‚KOMMA‘, ‚DECIMAL‘ anzugeben ist.

6. Alle sechs Ziffern der numerischen Kennung sind zu verwenden, um den Funkkanal im VHF-Sprechfunk anzugeben, außer wenn sowohl die fünfte und die sechste Ziffer eine Null sind, in welchem Fall nur die ersten vier Ziffern zu verwenden sind.

Absatz 5.2.1.7.3.2.3 ICAO-Anhang 10, Band II, Kapitel 5.2.1.7.3.2.3 wird in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.14055, mit einem Unterschied umgesetzt. Der Unterschied zwischen dieser ICAO-Richtlinie und dieser Unionsverordnung ist folgender:

SERA.14055 Sprechfunkverfahren

b) 2. Bei der Antwort auf die obigen Anrufe ist das Rufzeichen der rufenden Funkstelle, gefolgt vom Rufzeichen der antwortenden Funkstelle, zu verwenden, was als Aufforderung zur Fortsetzung der Übermittlung durch die rufende Funkstelle zu verstehen ist. Für die Übergabe des Sprechfunkverkehrs innerhalb einer Flugverkehrsdienststelle kann das Rufzeichen der Flugverkehrsdienststelle ausgelassen werden, wenn dies von der zuständigen Behörde genehmigt ist.

(3) In cases where there is a need to clarify the number transmitted as whole thousands and/or whole hundreds, the number shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

(4) When providing information regarding relative bearing to an object or to conflicting traffic in terms of the 12-hour clock, the information shall be given pronouncing the digits together such as “TEN O‘CLOCK” or “ELEVEN O‘CLOCK”.

(5) Numbers containing a decimal point shall be transmitted as prescribed in point (a)(1) with the decimal point in appropriate sequence indicated by the word “DECIMAL”.

(6) All six digits of the numerical designator shall be used to identify the transmitting channel in Very High Frequency (VHF) radiotelephony communications except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits shall be used.

Para 5.2.1.7.3.2.3 ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5.2.1.7.3.2.3 is transposed in point SERA.14055 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 with a difference. The difference between that ICAO Standard and that EU Regulation is as follows:

SERA.14055 Radiotelephony procedures

(b) (2) The reply to the above calls shall use the call sign of the station calling, followed by the call sign of the station answering, which shall be considered an invitation to proceed with transmission by the station calling. For transfers of communication within one ATS unit, the call sign of the ATS unit may be omitted, when so authorised by the competent authority.

11. ANHANG 11 - FLUGVERKEHRSDIENSTE

Anhang 11, 14. Ausgabe inklusive Nachtrag 50-A

Bezug Abweichung

Kapitel 2

Absatz 2.13.5 Für einige Lärmschutz SIDs (die während der Nachtstunden und nur auf ATC Entscheidung hin genutzt werden) wird eine vom Standard abweichende Benennung angewendet.

Während der SID Name normalerweise auf dem letzten Wegpunkt der SID beruht, nutzen diese Lärmschutz SIDs den vorletzten Wegpunkt als Namensreferenz. Dies ermöglicht die Nutzung separater SIDs aus Lärmschutzgründen, die jedoch denselben Endwegpunkt wie ihre konventionellen Gegenstücke haben.

Das abweichende Benennungsschema wurde aus Sicherheitsgründen eingeführt, da gleichlautende SID Namen mit unterschiedlichen Suffixen zuvor zu fehlerhafter SID Auswahl durch Luftfahrzeugbesatzungen geführt hatten, was Sicherheitsbedenken hervorrief.

Die gegenwärtige Praxis ist das Ergebnis eines Safety Assessments, welches zur Erkenntnis führte, dass die Nutzung des vorletzten Wegpunktnamens als SID Referenz weniger Fehlerpotenzial beinhaltet als die vorherige Unterscheidung mithilfe von Suffixen.

Für RNAV SIDs mit radius to fix (RF) Kurvensegmenten wird ein zweistelliger Routenindikator (z.B. „BR“) verwendet, der nicht den Kriterien von ICAO Annex 11 Appendix 3 entspricht. Die zweite Stelle des Routenindikators ist hierbei immer ein „R“ um auf das RF-Leg in einer SID hinzuweisen.

Eine RF SID ist jeweils einer annähernd deckungsgleichen nicht-RF Variante zugeordnet die mit dem entsprechenden Einstellensuffix ohne „R“ bezeichnet wird. In einer Streckenfreigabe wird ausschließlich die nicht-RF Variante freigegeben. Wie im Textteil der AIP unter LOWW AD 2.22 Flugverfahren beschrieben, ist es unter dort formulierten Bedingungen nach einer Freigabe der nicht-RF SID zulässig, dass die Flugzeugbesatzung die RF Variante auswählt ohne die Flugsicherungsstelle darüber zu informieren. Diese Lösung ermöglicht die Freigabe von Abflugroute für Luftfahrzeuge verschiedener Ausstattungs-niveaus ohne zusätzlichen Arbeitsaufwand für ATC.

Absatz 2.26.5 Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.3401 Buchstabe d Nummer 1, weicht von ICAO-Anhang 11, Richtlinie 2.26.5 ab, indem festgelegt wird: „Zeitvergleiche müssen mindestens auf eine Minute genau sein.“

Absatz 2.6.1 Möglichkeit einer Ausnahme. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.6001, lässt zu, dass Luftfahrzeuge die Geschwindigkeitsbegrenzung von 250 kt überschreiten, wenn die zuständige Behörde dies für Luftfahrzeugmuster, die aus technischen oder Sicherheitsgründen diese Geschwindigkeit nicht beibehalten können, genehmigt.

11. ANNEX 11 - AIR TRAFFIC SERVICES

Annex 11, 14th edition including amendment 50-A

Reference Difference

Chapter 2

Para 2.13.5 For some noise abatement SIDs (used during night time and on ATC discretion only) a non-standard naming scheme is applied:

Whilst normally the basic SID identifier is the name of the last SID waypoint, these noise abatement SIDs use the penultimate waypoint as their identifier. This permits the use of separate SIDs for noise abatement which have the same final waypoint as their conventional counterparts.

The differing naming scheme for noise abatement SIDs was introduced for safety reasons, as same SID identifiers with different suffixes have previously led to erroneous SID selection by flight crews, which caused safety concerns.

The current practice is the result of a safety assessment which found that using the penultimate waypoint name as a SID reference would show less potential for misinterpretation than the previous differentiation by suffixes.

For RNAV SIDs with radius to fix (RF) turns, a two-digit route indicator is used (e.g. 'BR') which is not in conformance with the criteria of ICAO Annex 11 Appendix 3. The second digit of the two-digit route indicator is thereby always 'R' to indicate a SID containing an RF-leg.

A given RF SID always corresponds to an approximately congruent non-RF version with a normal single-digit route indicator without the additional 'R'. A departure clearance always only contains the non-RF version of a given SID. Under conditions laid down in AIP LOWW AD 2.22 Flight Procedures flight crews may select the corresponding RF-version without informing ATC accordingly. This solution permits the clearance of departure routes for aircraft of different equipage levels without putting additional workload on ATC.

Para 2.26.5 Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.3401(d)(1) differs from ICAO Annex 11, standard 2.26.5 by stating that 'Time checks shall be given at least to the nearest minute'

Para 2.6.1 Exemption possibility. Implementing Regulation (EU) No 923/2012 paragraph SERA.6001 allows aircraft to exceed the 250 knot speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.

Kapitel 3

Neue Bestimmung. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.8005 Buchstabe b, legt fest:

„b) Die von Flugverkehrskontrollstellen erteilten Freigaben haben eine Staffelung zu gewährleisten

1. zwischen allen Flügen in Lufträumen der Klassen A und B;
2. zwischen Flügen nach Instrumentenflugregeln in Lufträumen der Klassen C, D und E;
3. zwischen Flügen nach Instrumentenflugregeln und Flügen nach Sichtflugregeln in Lufträumen der Klasse C;
4. zwischen Flügen nach Instrumentenflugregeln und Sonderflügen nach Sichtflugregeln;
5. zwischen Sonderflügen nach Sichtflugregeln, sofern von der zuständigen Behörde nichts anderes vorgeschrieben ist; 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 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.“

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.8015 legt fest (unter Hinzufügung des unterstrichenen Textes zum Wortlaut der ICAO-Richtlinie in Anhang 11, 3.7.3.1):

„e) Wiederholung von Freigaben und sicherheitsrelevanten Informationen

1. Die Flugbesatzung hat dem Fluglotsen die sicherheitsrelevanten Teile von Flugverkehrskontrollfreigaben und Anweisungen, die im Funksprechverkehr übermittelt werden, zu wiederholen. Die folgenden Punkte sind stets zu wiederholen:
 - i) Streckenfreigaben der Flugverkehrskontrolle;
 - ii) 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
 - iii) Betriebspiste, Höhenmessereinstellungen, SSR-Codes, neu zugeteilte Funkkanäle, Anweisungen zur Flughöhe, Kurs- und Geschwindigkeitsanweisungen und
 - iv) Übergangsflächen, unabhängig davon, ob diese von einem Lotsen übermittelt wurden oder in ATIS-Aussendungen enthalten sind.“

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.8015 Buchstabe e Nummer 2 legt fest (unter Hinzufügung des unterstrichenen Textes zum Wortlaut der ICAO-Richtlinie in Anhang 11, 3.7.3.1.1):

„2. Andere Freigaben oder Anweisungen, einschließlich konditioneller Freigaben und Rollanweisungen, sind zu wiederholen oder auf eine Weise zu bestätigen, dass eindeutig angegeben wird, dass sie verstanden wurden und eingehalten werden.“

Chapter 3

New provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8005(b), specifies:

‘(b) Clearances issued by air traffic control units shall provide separation:

- (1) between all flights in airspace Classes A and B;
 - (2) between IFR flights in airspace Classes C, D and E;
 - (3) between IFR flights and VFR flights in airspace Class C;
 - (4) between IFR flights and special VFR flights;
 - (5) between special VFR flights unless otherwise prescribed by the competent authority;
- 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) 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.’

Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8015, specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1 of the underlined text):

‘(e) Read-back of clearances and safety-related information

- (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:
 - (i) ATC route clearances;
 - (ii) clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway; and
 - (iii) runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, newly assigned communication channels, level instructions, heading and speed instructions; and
 - (iv) transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.’

Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8015(e)(2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1.1 of the underlined text):

‘(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.’

Neue Bestimmung. Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.5010, legt fest:

SERA.5010 Sonderflüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen

Sonderflüge nach Sichtflugregeln innerhalb einer Kontrollzone sind vorbehaltlich einer Flugverkehrskontrollfreigabe zulässig. Ausgenommen den von der zuständigen Behörde erlaubten Betrieb von Hubschraubern in Sonderfällen, wie unter anderem polizeilichen und medizinischen Flügen, Such- und Rettungsflügen und Flügen zur Brandbekämpfung, gelten die folgenden zusätzlichen Bedingungen:

- a) Solche Sonderflüge nach Sichtflugregeln dürfen nur während des Tages durchgeführt werden, sofern nicht anderweitig von der zuständigen Behörde erlaubt;
- b) für den Piloten:
 1. frei von Wolken und mit Erdsicht;
 2. Flugsicht von nicht weniger als 1 500 m oder, für Hubschrauber, von nicht weniger als 800 m;
 3. Geschwindigkeit von 140 kt IAS oder weniger, so dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden; und
- c) Eine Flugverkehrskontrollstelle darf einem Luftfahrzeug keine besondere Freigabe für den Flug nach Sichtflugregeln erteilen, auf einem in einer Kontrollzone gelegenen Flugplatz zu starten, zu landen oder in die Flugplatzverkehrszone oder die Platzrunde einzufiegen, wenn die gemeldeten Wetterbedingungen an diesem Flugplatz unterhalb der folgenden Mindestwerte liegen:
 1. eine Bodensicht von nicht weniger als 1 500 m oder, für Hubschrauber, von nicht weniger als 800 m;
 2. Hauptwolkenuntergrenze unter 180 m (600 ft).“

Kapitel 6

Absatz 6.1.2.1 Aufgrund des gebirgigen Geländes müssen tieffliegende Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge in Tälern im Bereich der Alpen bei Herstellung und Aufrechterhaltung der Sprechfunkverbindung mit FIC Wien mit Schwierigkeiten rechnen.

12. ANHANG 12 - SUCH- UND RETTUNGSDIENST

Anhang 12, 6. Ausgabe inklusive Nachtrag 12

Bezug Abweichung

Kapitel 2

Absatz 2.3.2 Es wird nicht als notwendig erachtet, SAR-Hilfsstellen zu errichten.

Absatz 2.4.4 Es ist nicht beabsichtigt, die gemäß 2.4.2 c) vorgesehenen Kommunikationsmittel durch andere Bild- oder Tonübertragungsmittel z.B. "closed circuit TV" zu ergänzen, da die bestehenden Sprechverbindungen als ausreichend erachtet werden.

Absatz 2.6.3.1 SAR-Einheiten haben keine Peil- oder Kommunikationsmöglichkeit auf der Frequenz 243 MHz.

New provision. Point SERA.5010 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 specifies:

SERA.5010 Special VFR in control zones

Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as, but not limited to, medical flights, search and rescue operations and fire-fighting, the following additional conditions shall be applied:

- (a) such flights may be conducted during day only, unless otherwise permitted by the competent authority;
- (b) by the pilot:
 - (1) clear of cloud and with the surface in sight;
 - (2) the flight visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
 - (3) fly at a speed of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and
- (c) an air traffic control unit shall not issue a Special VFR clearance to aircraft to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:
 - (1) the ground visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
 - (2) the ceiling is less than 180 m (600 ft).’

Chapter 6

Para 6.1.2.1 Due to the mountainous terrain, low level flights or flights in valleys along the Alps may encounter difficulties in establishing and maintaining radio communications with FIC Wien.

12. ANNEX 12 - SEARCH AND RESCUE

Annex 12, 6th edition including amendment 12

Reference Difference

Chapter 2

Para 2.3.2 It is not deemed necessary to establish rescue sub-centres.

Para 2.4.4 It is not intended to supplement the means of communication provided in accordance with 2.4.2 c) by other means of visual or audio communication, for example, closed circuit television, as the now existing means of communication are deemed to be sufficient.

Para 2.6.3.1 SAR units are not equipped with homing devices or radio communication facilities on frequency 243 MHz.

Kapitel 3

Absatz 3.1.8 Abgesehen von nicht formellen ad hoc Vereinbarungen mit der Bundesrepublik Deutschland und Schweiz bestehen keine Übereinkommen über gemeinsame Einsatzübungen. Es ist jedenfalls beabsichtigt, solche Übereinkommen mit allen Nachbarstaaten zu treffen.

Absatz 3.1.9 Abgesehen von nicht formellen Vereinbarungen mit der Bundesrepublik Deutschland und Schweiz bestehen keine Übereinkommen über Gegenseitigkeitsbesuche.

13. ANHANG 13 - FLUGUNFALLSUNTERSUCHUNG

NIL

14. ANHANG 14 - FLUGPLÄTZE

Bezug Abweichung

Kapitel 1

Absatz 1.1 Die österreichischen Bestimmungen unterscheiden zwischen der **Flugplatzhöhe** gemäß ICAO-Anhang 14 für betriebliche Zwecke und der **Flugplatzbezugshöhe** für die Festlegung der Hindernisbeschränkungen.

Die Flugplatzbezugshöhe ist die auf volle Meter auf- beziehungsweise abgerundete Höhe des Flugplatzbezugspunktes über dem mittleren Meeresspiegel.

Kapitel 3

Absatz 3.5.3 Die Breite der Freifläche entspricht immer der Breite des Sicherheitsstreifens der zugehörigen Piste.

Kapitel 4

Absatz 4.1 Außerhalb der Kegelfläche muss für alle Bauten

- im Umkreis von 10 KM um den Flugplatzbezugspunkt und mit einer Höhe von mehr als 30 M auf natürlichen oder künstlichen Bodenerhebungen, die mehr als 100 M aus der umgebenden Landschaft herausragen, wobei die Ortshöhe des Flugplatzbezugspunktes als Höhe der umgebenden Landschaft gilt;
- wenn ihre Höhe über der Erdoberfläche 100 M übersteigt, eine Genehmigung von der Luftfahrtbehörde eingeholt werden, so dass eine Markierung und Befeuern der Hindernisse sowie deren Verlautbarung vorgeschrieben werden können.

Absätze 4.1.25 - 4.1.29 Der Ausdruck Abflugfläche wird nicht gebraucht und ist daher nicht definiert.

Absatz 4.2 Die Bestimmungen betreffend Anflugflächen werden sowohl für Anflug als auch für Abflug angewendet.

Chapter 3

Para 3.1.8 Apart from informal ad hoc arrangements with the Federal Republic of Germany and Switzerland, there are no arrangements for joint training exercises. It is, however, intended to make such arrangements with all neighbouring States.

Para 3.1.9 Apart from informal arrangements with the Federal Republic of Germany and Switzerland there are no arrangements for periodic liaison visits.

13. ANNEX 13 - AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION

NIL

14. ANNEX 14 - AERODROMES

Reference Difference

Chapter 1

Para 1.1 The Austrian regulations distinguish between **aerodrome elevation** according to ICAO Annex 14 for operational purposes and **aerodrome reference elevation** for determining obstruction restrictions.

The aerodrome reference elevation is the elevation of the aerodrome reference point above mean sea level in terms of the nearest meter.

Chapter 3

Para 3.5.3 The width of clearway is in any case corresponding to the width of safety strip of the associated runway.

Chapter 4

Para 4.1 Outside of conical surface for all constructions a permission must be obtained from the aviation authority

- within a radius of 10 KM from the aerodrome reference point and the height of which exceeds 30 M above natural or artificial ground which rises more than 100 M from the surrounding country; the elevation of the aerodrome reference point is considered as the elevation of the surrounding country;
- of more than 100 M above ground, in order to establish and publish obstruction marking and lighting.

Para 4.1.25 - 4.1.29 The term Take-off climb surface is not used and is therefore not defined.

Para 4.2 The specifications concerning approach surfaces are applicable for approaches as well as for take-off.

Absatz 4.2.8 Die Neigung der Anflugflächen von Instrumentenanflugsektoren beträgt durchgehend 2%.

Para 4.2.8 The slope of the approach surface within the instrument approach areas is throughout 2%.

Kapitel 5

Chapter 5

Absatz 5.2.1.5 Auf Abstellflächen sind zusätzliche Markierungen, das sind weiße für Verkehrswege (Personen und Fahrzeuge) und rote für Abstellplätze von Fahrzeugen und Geräten vorhanden.

Para 5.2.1.5 Additional markings are on aprons, i.e. white for service roads (passengers and service vehicles) and red for parking areas of service vehicles and ramp equipment.

Absatz 5.3.6.2 3-BAR VASIS und 3-BAR AVASIS sind nicht vorgesehen.

Para 5.3.6.2 3-BAR VASIS and 3-BAR AVASIS are not provided.

Absatz 5.3.7 Es sind keine besonderen Platzrundenführungsfeuer vorgesehen.

Para 5.3.7 There are no special circling guidance lights provided.

Kapitel 6

Chapter 6

Absatz 6.2.13 Flaggen zur Hinderniskennzeichnung weisen eine Größe von 0.5 M x 0.5 M auf.

Para 6.2.13 Flags used to mark obstructions are 0.5 M square.

Kapitel 7

Chapter 7

Absatz 7.3 Eine Markierung des Pistenvorfeldes ist nicht vorgesehen.

Para 7.3 Pre-threshold area markings are not provided.

15. ANHANG 15 - LUFTFAHRTINFORMATIONSDIENST

15. ANNEX 15 - AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES

Anhang 15, 15. Ausgabe inklusive Berichtigung 39

Annex 15, 15th edition including amendment 39

Bezug Abweichung

Reference Difference

Kapitel 1

Chapter 1

Absatz 1.1 Definitionen: Bei Widersprüchen zwischen der Definition nach ICAO und der Definition nach EU-Verordnung 073/2010 werden die Definitionen der EU-Verordnung 073/2010 angewandt (das ist der Fall bei "Aerodrome Mapping Data", "Route stage", "Validation", "Verification").

Para 1.1 Definitions: In case of inconsistencies between ICAO-Definitions and definitions according to EU-Regulation 073/2010, the definitions according to EU-Regulation 073/2010 are used (in particular, the definitions for "aerodrome mapping data", "route stage", "validation", "verification").

← *Absatz 1.2.2.1* Mean Sea Level (MSL) ist als Höheninformation angegeben, aber derzeit ist keine Beschreibung dazu im Luftfahrthandbuch Österreich verlautbart.

← *Para 1.2.2.1* Mean Sea Level (MSL) is given as height information, but no reference is yet published in the Austrian AIP.

Absätze 1.2.2.2, 1.2.2.3 Das "Earth Gravitational Model-1996 (EGM-96)" wird in Österreich nicht verwendet. Stattdessen wird ein nationales Geoid-Modell herangezogen, dessen Grundlagen und Transformationsparameter im Luftfahrthandbuch Österreich aber derzeit noch nicht verlautbart sind.

Para 1.2.2.2, 1.2.2.3 The Earth Gravitational Model-1996 (EGM-96) is not used in Austria. Instead a national geoid model is used, but no reference and transformation parameters are yet published in the Austrian AIP.

Absatz 1.2.2.4 Geoidundulationen sind nicht für alle benötigten Positionen publiziert. Geoidundulationen sind derzeit nur für folgende Flugplätze in Österreich verfügbar: LOWW, LOWG, LOWI, LOWK, LOWL, LOWS, LOAV, LOXZ.

Para 1.2.2.4 Geoid undulations are not published for all required positions. Geoid undulations are only available for following aerodromes in Austria: LOWW, LOWG, LOWI, LOWK, LOWL, LOWS, LOAV, LOXZ.

← *Absatz 1.2.2.5* Nicht alle publizierten Höhen erfüllen die Anforderungen hinsichtlich der Publikationsauflösung.

← *Para 1.2.2.5* Not all published elevations meet the requirements concerning publication resolution.

Kapitel 2

Absatz 2.1.5 Nicht mit allen Datengenerierern wurden formelle Vereinbarungen zur zeitgerechten und vollständigen Bereitstellung von Luftfahrt Daten/-informationen an den Luftfahrtinformationsdienst getroffen.

Kapitel 3

Absatz 3.2.1 Die Verpflichtung, Material das als Teil des Integrated Aeronautical Information Package veröffentlicht werden soll, vor der Übermittlung an den Luftfahrtinformationsdienst gründlich zu prüfen, ist nicht vollständig implementiert.

Absatz 3.2.2 Verfahren zur Datenvalidierung und -verifizierung decken nur teilweise die Datenqualitätsanforderungen ab.

Absatz 3.3.1 Nicht alle Datengenerierer geben die bei einer Vermessung zu ermittelnden Genauigkeiten zu Luftfahrt Daten/-informationen an bzw. können nachweisen, die Genauigkeitsanforderungen einzuhalten.

Absatz 3.3.2.1 Nicht alle Datengenerierer liefern Luftfahrt Daten/-informationen in der Form auf, dass die Anforderungen hinsichtlich der Publikationsauflösung eingehalten werden können.

Absätze 3.3.3.1, 3.3.3.2 Integritätsanforderungen für Luftfahrt Daten/-informationen werden nur teilweise in der gesamten Datenkette vom Ursprung bis zur Verteilung erfüllt.

Absätze 3.4.1, 3.4.2 Metadaten werden in den QMS nur teilweise in der gesamten Datenkette vom Ursprung bis zur Verteilung geführt.

Absatz 3.5.2. Der Einsatz des 32-bit CRC erfolgt bei der Übertragung von elektronischen Datensätzen in der gesamten Datenkette vom Ursprung bis zur Verteilung nur teilweise.

Absatz 3.7.5 Metadaten werden in den QMS nur teilweise in der gesamten Datenkette vom Ursprung bis zur Verteilung zum Zwecke der Nachverfolgbarkeit der Luftfahrt Daten/-informationen geführt.

Absatz 3.7.6 Anforderungen hinsichtlich der Datenqualität und der Nachverfolgbarkeit der Luftfahrt Daten/-informationen werden in den QMS nur teilweise in der gesamten Datenkette vom Ursprung bis zur Verteilung erfüllt.

Chapter 2

Para 2.1.5 Formal arrangements for timely and complete provision of aeronautical data / information to the aeronautical information service have not been made with all data originators.

Chapter 3

Para 3.2.1 The obligation to thoroughly check the material to be submitted to the aeronautical information service for publication as part of the Integrated Aeronautical Information Package is not fully implemented.

Para 3.2.2 Procedures for data validation and verification cover only partially the data quality requirements.

Para 3.3.1 Not all data originators report the accuracy of aeronautical data / information that has to be determined at a measurement respectively can prove to meet the accuracy requirements.

Para 3.3.2.1 Not all data originators provide aeronautical data / information in the form that the requirements in regard to the publication resolution can be met.

Para 3.3.3.1, 3.3.3.2 Integrity requirements for aeronautical data / information are only partially accomplished in the entire data chain from origination to distribution.

Para 3.4.1, 3.4.2 Metadata in each QMS are only partially maintained throughout the entire aeronautical data chain from origination to distribution.

Para 3.5.2. The use of the 32-bit CRC in the transmission of electronic data records takes place only partially in the entire data chain from the origination to distribution.

Para 3.7.5 Metadata in each QMS are only partially maintained throughout the entire aeronautical data chain from origination to distribution for the purpose of traceability of aeronautical data / information.

Para 3.7.6 Requirements concerning data quality and traceability of aeronautical data / information are only partially accomplished in the QMS throughout the data chain from origination to distribution.

Kapitel 4

Absatz 4.1.1 Es werden alle Objekte in AD 2.10 aufgelistet, die Luftfahrthindernisse gemäß des österreichischen Luftfahrtgesetzes LFG §85 Absatz 1 sind und sich somit innerhalb der Sicherheitszone eines der sechs österreichischen Flughäfen mit Instrumentenan- und -abflugverfahren befinden. Die räumliche Ausdehnung der Sicherheitszone ist gemäß Sicherheitszonenverordnung im Sicherheitszonenplan des jeweiligen 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. Die Sicherheitszonenpläne sind 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 in AD 2.10 aufgenommen, die nicht Luftfahrthindernisse gemäß LFG §85 Absatz 1 sind, jedoch in der in ICAO Annex 15 festgelegten Area 2 liegen. Die Vollständigkeit kann allerdings für diese Objekte nicht garantiert werden.

Für Flugplatzhindernisse von Flugplätzen, für welche die Flugplatzhindernisse noch nicht im Kapitel AD 2.10 im Luftfahrthandbuch Österreich publiziert sind, werden die Flugplatzhinderniskarten referenziert. Physikalische Charakteristika von Pisten werden nicht vollständig im Luftfahrthandbuch Österreich publiziert. Flugplatzdaten von anderen Flugplätzen und Hubschrauberflugplatzdaten werden nicht vollständig im Luftfahrthandbuch Österreich publiziert.

Absatz 4.2.1.1 Das Luftfahrthandbuch Österreich ist teilweise widersprüchlich zu der in ICAO Doc 8126 vorgegebenen Struktur. Duplizierte Einträge sind in der allgemeinen Struktur des Luftfahrthandbuches begründet.

Kapitel 5

Absatz 5.2.4 Österreich verlaublich ASHTAM Informationen mittels NOTAM.

Absatz 5.2.10 NOTAM werden als eine einzelne Telekommunikationsmeldung versandt, mit Ausnahme von mehrteiligen NOTAM.

Kapitel 6

Absatz 6.1.1 Informationen betreffend Bauarbeiten auf internationalen Flugplätzen werden nicht immer mit AIRAC-Zyklen veröffentlicht. Andere Formen der Publikationen, wie NOTAM oder AIP SUP, werden stattdessen benutzt.

Chapter 4

Para 4.1.1 AD 2.10 lists all those objects that are by definition obstacles according to the Austrian Aviation Act §85 paragraph 1 and are situated within the safety zone ('Sicherheitszone') of one of the six Austrian airports with instrument arrival- and departure procedures. 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 plans with the graphical representation of the safety zones are published on the internet at

https://www.austrocontrol.at/en/pilots/pre-flight_preparation/aim_products/oenfl.

Additionally also those objects are published 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 objects cannot be guaranteed though.

For Aerodrome obstacles of aerodromes, for which aerodrome obstacles are not yet published in chapter AD 2.10 of the Austrian AIP, reference is made to the Aerodrome Obstacle Charts. Runway physical characteristics are not fully published in the Austrian AIP. Aerodrome data of other aerodromes and heliport data are not fully published in the Austrian AIP.

Para 4.2.1.1 AIP Austria is partially contradictory to the structure according ICAO Doc 8126; duplications are due to the overall AIP structure.

Chapter 5

Para 5.2.4 Austria issues ASHTAM information via NOTAM.

Para 5.2.10 NOTAM are transmitted as a single telecommunication message with the exception of multipart NOTAM.

Chapter 6

Para 6.1.1 Information in regard to construction works on international aerodromes is not always published under the AIRAC cycle. Different means of publications are used such as NOTAM or AIP SUP.

Kapitel 9

Absatz 9.2 Das internationale NOTAM-Büro ist mittels Festem Flugfernmeldedienst (Aeronautical Fixed Service, AFS) mit allen Flugplätzen für die internationale Zivilluftfahrt verbunden. Es besteht keine AFS-Verbindung zu Heliports. Bei manchen Flugplätzen wird die Verbindung über AFS-E-Mail-Wandler realisiert.

Kapitel 10

Die Anforderungen des Kapitels 10 (elektronische Gelände- und Hindernisdaten) werden nicht erfüllt. Es wurde eine nationale Arbeitsgruppe gegründet, um die Lieferung von Hindernisdaten zur Erfüllung des Kapitels 10 zu optimieren.

Kapitel 11

(Empfehlung) Die Anforderungen des Kapitels 11 (Aerodrome Mapping Data) werden nicht erfüllt.

16. ANHANG 16 - UMWELTSCHUTZ

NIL

17. ANHANG 17 - SICHERHEIT - SCHUTZ DER INTERNATIONALEN ZIVILLUFTFAHRT VOR WIDERRECHTLICHEN ÜBERGRIFFEN

NIL

18. ANHANG 18 - DIE SICHERE BEFÖRDERUNG VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN IN DER LUFT

NIL

19. ANHANG 19 - SICHERHEITSMANAGEMENT

NIL

20. PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES

Vertikaler Hindernisabstand

Sofern nicht verlautebarte Hindernisse (ENR 5.4) zu beachten sind, werden bei der Festlegung von Mindestflughöhen und bei Verfahrensberechnungen zu der Geländehöhe 30 M (100 FT) für Bewuchs und Bauwerke zugeschlagen.

Chapter 9

Para 9.2 The international NOTAM office is connected via Aeronautical fixed service (AFS) to all international aerodromes; there exists no AFS connection to heliports; connection to some aerodromes is realized via AFS-e-Mail converter.

Chapter 10

The requirements of Chapter 10 (Electronic Terrain and Obstacle Data) are not fulfilled. A national task force had been established in order to optimize the delivery of obstacle data for compliance with chapter 10.

Chapter 11

(Recommendation) The requirements of Chapter 11 (Aerodrome Mapping Data) are not fulfilled.

16. ANNEX 16 - ENVIRONMENTAL PROTECTION

NIL

17. ANNEX 17 - SECURITY-SAFEGUARDING INTERNATIONAL CIVIL AVIATION AGAINST ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE

NIL

18. ANNEX 18 - THE SAFE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR

NIL

19. ANNEX 19 - SAFETY MANAGEMENT

NIL

20. PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES

Vertical obstacle clearance

Unless published obstacles (ENR 5.4) are to be observed, 30 M (100 FT) will be added for wood and culture to the terrain elevation in procedures and for determination of minimum flight altitudes.

Bei der Festlegung von Mindestflughöhen (IFR) wird nachfolgender vertikaler Mindest-Hindernisabstand angewandt:

When establishing minimum (IFR) flight altitudes the following minimum vertical obstacle clearance is applied:

mindestens

at least

300 M (1000 FT) bei Geländehöhen bis 1850 M (6000 FT) MSL,

300 M (1000 FT) at terrain elevations up to 1850 M (6000 FT) MSL,

450 M (1500 FT) bei Geländehöhen zwischen 1850 M (6000 FT) MSL und 3050 M (10000 FT) MSL,

450 M (1500 FT) at terrain elevations from 1850 M (6000 FT) MSL up to 3050 M (10000 FT) MSL,

600 M (2000 FT) bei Geländehöhen über 3050 M (10000 FT) MSL.

600 M (2000 FT) at terrain elevations above 3050 M (10000 FT) MSL.

ICAO Document	Title	Difference(s)	Applicable
9905	Required Navigation Performance Authorization Required (RNP AR) Procedure Design Manual	Chapter 3.1 Maximum airspeed restriction below promulgated value	LOWS - IAP RNAV (RNP) Y RWY 33
9905	Required Navigation Performance Authorization Required (RNP AR) Procedure Design Manual	Chapter 3.2 Minimum bank angle greater than 20°	LOWS - IAP RNAV (RNP) Y RWY 33
9905	Required Navigation Performance Authorization Required (RNP AR) Procedure Design Manual	Chapter 4.1 Minimum segment length shorter than recommended	LOWS - IAP RNAV (RNP) Z RWY 33
9905	Required Navigation Performance Authorization Required (RNP AR) Procedure Design Manual	Chapter 4.5 Distance between FROP (Final approach roll-out point) and RWY THR less than recommended	LOWS - IAP RNAV (RNP) Y RWY 33
			LOWS - IAP RNAV (RNP) Z RWY 33
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Part III - Section 2, Chapter 1 Minimum segment length shorter than recommended	LOWK - IAP RNAV (GNSS) RWY 10
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Table I-2-3-1 Minimum bank angle in the missed approach greater than 15°	LOWI - IAP RNAV (GNSS) E RWY 26 (LPV only)
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Part III - Section 3, Chapter 2, 2.4.2 Straight component of the intermediate segment less than 2.00 NM	LOWI - IAP RNAV (GNSS) E RWY 26 (LPV only)
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Table I-2-3-1 Minimum bank angle in the departure greater than 15°	LOWS - SID-ICAO RWY 15
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Table I-2-3-1 Maximum airspeed restriction below promulgated value (Part I - Section 3, Chapter 3, 3.3.4)	LOWS - SID-ICAO RWY 15

Staffelung zwischen Warterunde und Streckenflug

Separation between holding and en-route aircraft

Zwischen Luftfahrzeugen im Streckenflug und Luftfahrzeugen in einer Warterunde bzw. zwischen Luftfahrzeugen in unterschiedlichen Warterunden wird Horizontalstaffelung geleistet, indem zwischen dem errechneten Standort des Luftfahrzeuges im Streckenflug entsprechend der flugbetrieblichen Toleranz und dem Bereich einer Warterunde bzw. zwischen den Bereichen von Warterunden ein Puffer von mindestens 5 NM eingehalten wird.

Horizontal separation between en-route aircraft by-passing a holding aircraft, or between aircraft in adjacent holding patterns is obtained by assuring a buffer of at least 5 NM between the estimated position of the en-route aircraft and the holding area or between the two holding areas.

Während diese Seitenstaffelung nicht besteht, wird zwischen Luftfahrzeugen in der Warterunde und Luftfahrzeugen im Streckenflug die entsprechende Vertikalstaffelung beibehalten.

While horizontal separation does not exist, vertical separation will be provided between holding aircraft and en-route aircraft.