

ENR 1.8 ÖRTLICH ERGÄNZENDE VERFAHREN (DOC 7030)

1. STAFFELUNG

1.1. Alle Freigaben werden so erteilt, dass Staffelung (laut Luftraumklasse) gewährleistet ist

1.1.1. zwischen Instrumentenflügen untereinander;

1.1.2. zwischen Instrumentenflügen und kontrollierten Sichtflügen (NVFR, SVFR);

1.1.3. zwischen Sonder-Sichtflügen untereinander.

1.1.4. Für begrenzte Abschnitte des Steig- oder Sinkfluges eines bei Tag durchgeführten Instrumentenfluges kann die Flugverkehrskontrollstelle eine Freigabe auch ohne Gewährleistung der in Punkt 1.1.1., 1.1.2. und 1.1.3. erforderlichen Staffelung erteilen, wenn das Luftfahrzeug unter Sichtflug-Wetterbedingungen geführt wird. In diesem Fall hat der Pilot selbst für die Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes von anderen Luftfahrzeugen zu sorgen.

1.1.5. Die Anflugkontrollstelle oder die Flugplatzkontrollstelle kann im Einzelfall und wenn die Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet ist, dem Piloten eines Luftfahrzeuges im Flugplatzbereich mit dessen Zustimmung die Freigabe auch ohne Gewährleistung der Staffelung zu einem unmittelbar voraus fliegenden Luftfahrzeug erteilen, wenn der Pilot meldet, dass er das voraus fliegende Luftfahrzeug in Sicht hat und den erforderlichen Sicherheitsabstand davon einhalten kann. In diesem Fall hat der Pilot selbst für die Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes vom voraus fliegenden Luftfahrzeug zu sorgen. Wird dabei der nach dem jeweiligen Stand der Verfahren, die einen sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen gewährleisten, zur Vermeidung von Gefahren durch Wirbelschleppen erforderliche Abstand zum voraus fliegenden Luftfahrzeug unterschritten, so hat die Flugverkehrskontrollstelle den Piloten vor möglichen Wirbelschleppen zu warnen.

1.1.6. EUR RVSM Luftraum innerhalb der FIR WIEN (siehe ENR 2.1) ist der Luftraum zwischen FL 290 und FL 410 inklusive.

Innerhalb dieses Luftraumes hat die vertikale Mindeststaffelung zu betragen:

1.1.6.1. 1000 FT zwischen RVSM zugelassenen Luftfahrzeugen

1.1.6.2. 2000 FT zwischen:

1.1.6.2.1. **nicht-RVSM zugelassenen Staatsluftfahrzeugen** und sämtlichen anderen Luftfahrzeugen im EUR RVSM-Luftraum;

1.1.6.2.2. Formationsflügen von Staatsluftfahrzeugen und sämtlichen anderen Luftfahrzeugen im EUR RVSM-Luftraum.

ENR 1.8 REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES (DOC 7030)

1. SEPARATION

1.1. Clearances will be issued so that separation according airspace classification will be provided

1.1.1. between IFR flights;

1.1.2. between IFR flights and controlled VFR flights (NVFR, SVFR);

1.1.3. between special VFR flights.

1.1.4. For limited parts of the climb or descent of an IFR flight during daytime and under VMC, ATC may issue a clearance without providing separation according articles 1.1.1., 1.1.2. and 1.1.3. In this case pilots shall keep appropriate spacing necessary for a safe conduct of flight to other aircraft.

1.1.5. In particular cases and if safety of aviation is not endangered the approach control unit or the aerodrome control unit may issue a clearance to a pilot in the vicinity of an aerodrome without assuring separation to preceding aircraft if the pilot reports the preceding aircraft in sight, reports to be able to keep the appropriate spacing to the preceding and agrees to this procedure. In this case pilots shall keep appropriate spacing necessary for a safe conduct of flight to the preceding aircraft. The respective air traffic control unit shall issue a warning regarding wake turbulence if the required spacing according the effective procedures for safe operations of aircraft to prevent the risks resulting from wake turbulence of the preceding aircraft is not supplied.

1.1.6. The airspace within the FIR WIEN (see ENR 2.1) between FL 290 and FL 410 inclusive is EUR RVSM airspace.

Within this airspace, the vertical separation minimum shall be:

1.1.6.1. 1000 FT between RVSM approved aircraft;

1.1.6.2. 2000 FT between

1.1.6.2.1. **non-RVSM approved state aircraft** and any other aircraft operating within the EUR RVSM airspace;

1.1.6.2.2. formation flights of state aircraft and any other aircraft operating within the EUR RVSM airspace.

1.2. Erhöhte Staffelung beim Auftreten von Luftwirbelschleppen-Warnungen betreffend Luftwirbelschleppen

1.2.1. Verfahren

1.2.1.1. Es gelangen grundsätzlich die Vorgaben der Verordnung (EU) 2017/373 (ATS.TR.220) zur Anwendung.

1.2.1.2. Wirbelschleppenstaffelung wird gemäß SERA.8012 (Siehe GEN 3.3, Punkt 3.3.4.) angewandt.

1.2.2. Kategorien für Wirbelschleppenbildung

Die Luftfahrzeugtypen werden nach ihrer höchstzulässigen Abflugmasse in 4 Kategorien eingeteilt, und zwar

- SUPER (J) - Luftfahrzeuge die durch die zuständige Behörde als "SUPER (J)" festgelegt worden sind.
- HEAVY (H) - 136 000 KG (300 000 LB) oder mehr;
- MEDIUM (M) - weniger als 136 000 KG (300 000 LB), jedoch mehr als 7000 KG (15 500 LB);
- LIGHT (L) - 7000 KG (15 500 LB) oder weniger.

Anmerkung: In Österreich ist der Airbus A388 als SUPER (J) festgelegt.

1.2.3. Flugplanabgaben

Bei Abgabe eines Flugplanes ist vom Piloten die gemäß Punkt 1.2.2. zutreffende Kategorie anzugeben.

1.2. Increased separation for aircraft in wake turbulence conditions - Wake turbulence cautionaries

1.2.1. Procedure

1.2.1.1. The procedures applied are based on the regulation (EU) 2017/373 (ATS.TR.220).

1.2.1.2. Wake Turbulence Separation is applied according to SERA.8012 (See GEN 3.3, point 3.3.4.).

1.2.2. Wake turbulence categories

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

- SUPER (J) - Aircraft identified by the competent authority as SUPER (J);
- HEAVY (H) - 136 000 KG (300 000 LB) or more;
- MEDIUM (M) - less than 136 000 KG (300 000 LB) but more than 7000 KG (15 500 LB);
- LIGHT (L) - 7000 KG (15 500 LB) or less.

Remark: In Austria the Airbus A388 is classified as SUPER (J).

1.2.3. Flight plan

When submitting a flight plan pilots are requested to specify their wake turbulence category according to item 1.2.2..

2. FUNKAUSRÜSTUNGSERFORDERNISSE

2.1. In Österreich gelangen die European Regional Supplementary Procedures gemäß ICAO SUPPS Doc 7030/4-EUR zur Anwendung.

2.2. Das Mitführen und der Betrieb einer Funkausrüstung mit 8.33 KHZ Kanalabstand ist grundsätzlich für alle Flüge verpflichtend. Details siehe GEN 1.5, Punkt 2.1.6.

2.3. Staatsluftfahrzeuge

2.3.1. Staatsluftfahrzeuge (Details siehe ENR 1.1, Punkt 1.3), sind gemäß der in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1079/2012 entsprechend verlautbarten Fristen von der Anforderung einer 8.33 KHZ Funkausrüstung ausgenommen.

2.3.2. Da in Österreich keine UHF-Bedeckung gegeben ist, werden Staatsluftfahrzeuge, welche nicht mit einer Funkausrüstung mit 8.33 KHZ Kanalabstand ausgestattet sind, auf einer 25 KHZ Frequenz nur unter FL245 betreut.

3. FLUGPLANERFORDERNISSE

3.1. Staatsluftfahrzeuge müssen im Feld 18 des Flugplans den Sonderstatus STS/STATE angeben. Details siehe ENR 1.9, Punkt 1.1.6..

2. RADIO EQUIPMENT REQUIREMENTS

2.1. In Austria the European Supplementary Procedures are applied in accordance with ICAO SUPPS Doc 7030/4-EUR.

2.2. Carriage and operation of 8.33 KHZ channel spacing radio equipment is in principle mandatory for all aircraft. Details see GEN 1.5, item 2.1.6.

2.3. State Aircraft

2.3.1. State aircraft (Details see ENR 1.1, item 1.3) are exempted from the 8.33 KHZ channel spacing radio equipment requirement in accordance with the time limits laid down in the Commission Implementing Regulation (EU) No 1079/2012.

2.3.2. Since Austria does not provide UHF-coverage, non 8.33 KHZ equipped State aircraft, will be handled on 25 KHZ frequencies below FL245 only.

3. FLIGHT PLAN REQUIREMENTS

3.1. State aircraft shall insert the Special Status Indicator STS/STATE in field 18 of the flight plan. Details see ENR 1.9, item 1.1.6..