

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 beziehungsweise die Bestimmungen der jeweils anwendbaren unionsrechtlichen Vorschriften - VO (EU) 965/2012, Teil-CAT, Teil-NCC, Teil-NCO, VO (EU) 2018/1976, Teil-SAO, VO (EU) 2018/395 Teil-BOP - in der jeweils geltenden Fassung.

Dies gilt auch für Zivilluftfahrzeuge fremder Staatszugehörigkeit, die vorwiegend in Österreich betrieben werden.

1.2. Besondere Bestimmungen für Ultraleichtluftfahrzeuge:

Ultraleichtluftfahrzeuge sind leichte Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt, die nicht den Bestimmungen des ICAO Anhang 8 entsprechen.

Dazu gehören:

- zweisitzige Flugzeuge und Hubschrauber bis 600kg Abflugmasse
- einsitzige/zweisitzige Motorsegler bis 300/450kg Abflugmasse
- einsitzige/zweisitzige Segelflugzeuge bis 250/400kg Abflugmasse
- Tragschrauber bis 600kg Abflugmasse
- Motorgleitschirme bis 120kg Leermasse
- Ballone mit max 1200m³ Volumen

Ultraleichtluftfahrzeuge, die zum Zweck der entgeltlichen Beförderung, zum Zweck von Erprobungs- und Testflügen oder für experimentelle Zwecke verwendet werden, benötigen eine Bewilligung nach GEN 1.2.

Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge:

1.2.1. Pilotenberechtigung:

Für Flüge im österreichischen Luftraum ist eine gültige Lizenz und ein gültiges Medical für die jeweilige UL Kategorie erforderlich.

1.2.2. Luftfahrzeug:

Ausländisch registrierte Ultraleichtflugzeuge dürfen im Flug nur verwendet werden, wenn die Bedingungen nach GEN 1.2 und GEN 1.5 Abschnitt 4 erfüllt werden.

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

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 respectively the applicable Union law - Regulation (EU) 965/2012, Part-CAT, Part-NCC, Part-NCO, Reg. (EU) 2018/1976, Part-SAO, Reg. (EU) 2018/395, Part-BOP - as amended.

This applies also to civil aircraft of foreign nationality operating predominantly within the Austrian airspace.

1.2. Special provisions for ultralight aircraft:

Ultralight aircraft are light general aviation aircraft which are not in compliance with the requirements of ICAO Annex 8.

They include:

- Dual seat aeroplanes and helicopter with up to 600kg maximum take off mass
- Single/dual seat powered sailplanes up to 300/450kg maximum take off mass
- Single/dual seat sailplanes up to 250/400kg take off mass
- Gyroplanes up to 600kg maximum take off mass
- Powered paragliders up to 120kg empty weight
- Balloon up to 1200m³ volume

Ultralight aircraft used for any commercial transport, any flight testing or experimental purpose are subject for a permission in accordance to GEN 1.2.

Requirements for the operation in flight:

1.2.1. Pilots licence:

For flights within the Austrian airspace a valid ultralight license for the relevant category is required.

1.2.2. Aircraft:

Foreign registered ultralight aircraft shall only be used in flight in accordance to the requirements of GEN 1.2 and GEN 1.5 section 4.

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. 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. Flüge mit Zivilluftfahrzeugen dürfen soweit nachfolgend nichts anderes bestimmt wird - grundsätzlich nur durchgeführt werden, wenn für die Luftfahrt nach gültigen einschlägigen Standards zugelassene Notsender (Emergency Locator Transmitter - ELT) funktionsbereit mitgeführt werden.

Flüge mit Zivilluftfahrzeugen mit sechs oder weniger Sitzplätzen dürfen auch durchgeführt werden, wenn mindestens ein für die Luftfahrt nach gültigen einschlägigen Standards zugelassener und funktionsbereiter Notsender (Personal Locator Beacon - PLB) von einem Besatzungsmitglied oder einem in die Funktionsweise eingewiesenen Passagier mitgeführt wird.

Kein Notsender ist erforderlich für:

- Flüge mit Luftfahrzeugen im Flugplatzverkehr und innerhalb solcher Bereiche, die von Beobachtern am Boden optisch überwacht werden (wie Kunstflugräume);
- 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;
- Flüge mit Ballonen und Segelflugzeugen
- Flüge mit Hänge- und Paragleitern und bei Fallschirmsprüngen.

ELT und PLB entsprechen dem Luftfahrtstandard, wenn diese den COSPAS-SARSAT Standard erfüllen.

Für ein effektives SAR in alpinem Gelände wird generell ein ELT/PLB empfohlen.

2.1.3.1. Gerätetests dürfen nur gemäß den Herstelleranweisungen durchgeführt werden.

2.1.4. Luftfahrzeuge, sofern sie nicht Staatsluftfahrzeuge sind, welche nach Instrumentenflugregeln (IFR) betrieben werden, haben im Luftraum der FIR Wien oberhalb von 9500 FT AMSL mit RNAV Geräten ausgerüstet zu sein, welche 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 Anforderung zu erfüllen, befinden sich in den jeweiligen EASA / ICAO Anweisungen (EASA CS-ACNS / ICAO Doc 9613).

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. A functioning Emergency Locator Transmitter - ELT is generally required for flights with civil aircraft operating within Austrian territory.

Flights with civil aircraft with six or less seats may also be carried out if at least one Personal Locator Beacon (PLB) approved and operational for the purpose of aviation is carried by a crew member or a passenger instructed in the operation.

No Emergency Locator Transmitter is required for:

- 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);
- 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 with balloon and sailplanes
- flights with hanggliders and paragliders and parachute descents.

ELT and PLB conforming to the COSPAS-SARSAT standard are an approved standard.

For an effective SAR within the Alps it is recommended to use an ELT/PLB for all aircraft.

2.1.3.1. Equipment tests shall only be carried out in accordance with the manufacturer's instructions.

2.1.4. Aircraft, other than state aircraft, operating under Instrument Flight Rules (IFR) within the FIR Wien above 9500 FT AMSL shall be equipped with 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 / ICAO regulations (EASA CS-ACNS / ICAO Doc 9613).

2.1.5. 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.

2.1.6. 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 in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 im Teil-SPA, SPA.RVSM beschrieben.

Für die Zulassung gelten die EASA Vorschriften CS-ACNS, CS ACNS.E.RVSM und die ICAO Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/5).

2.1.7.

(1) Unbeschadet SERA.6005 lit. b [*ENR 2.2, Punkt 2.1. Anforderungen an SSR-Transponder*] und SERA.13001 [*Punkt 2.1.9.1. Betrieb eines SSR-Transponders*] ist der Betrieb von Zivilluftfahrzeugen in folgenden Lufträumen nur mit einem betriebsfähigen Transponder Mode S mit Druckhöhenübermittlung zulässig:

1. in den in LVR Anhang A Teil 4 [*ENR 2.2, Punkt 2. ZONEN MIT TRANSPONDERPFLICHT (TMZ)*] angeführten Zonen mit Transponderpflicht (TMZ),

2. in Lufträumen der Klasse C und D,

3. in Lufträumen der Klasse E, wobei dies für Flüge bei Tag nur für kraftangetriebene Zivilluftfahrzeuge schwerer als Luft mit starren Tragflächen, Hubschrauber und Tragschrauber gilt, und

4. im Luftraum der Klasse G für Flüge bei Nacht.

(2) An den Transpondern gemäß 2.1.7 (1) ist, soweit von einer Flugverkehrsdienststelle nicht anders aufgetragen, unaufgefordert der Code 7000 inklusiver automatischer Druckhöhenübermittlung einzustellen.

(3) Innerhalb von Kontrollzonen (CTR) bzw. militärischen Kontrollzonen (MCTR) und militärischen Flugplatzverkehrszonen (MATZ) können Ausnahmen von der Transponderpflicht durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle bzw. Militärflugleitung gewährt werden.

2.1.5. 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.

2.1.6. 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 Regulation (EU) 965/2012, Part-SPA, SPA.RVSM.

For the certification the EASA specification CS-ACNS, CS ACNS.E.RVSM, and the ICAO Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/5) apply.

2.1.7.

(1) Notwithstanding SERA.6005(b) [*ENR 2.2, item 2.1. Requirements for SSR transponders*] and SERA.13001 [*item 2.1.9.1. Operation of an SSR transponder*], the operation of civil aircraft is only permitted with an operational Mode S transponder with pressure altitude reporting within the following airspaces:

1. in the Transponder Mandatory Zones (TMZ) listed in LVR Annex A, Part 4 [*ENR 2.2, item 2. TRANSPONDER MANDATORY ZONES (TMZ)*] and

2. in airspace classes C and D,

3. in airspace class E, except that for flights during daytime this applies only to power-driven civil aircraft heavier than air with fixed wings, helicopters and gyroplanes, and

4. in airspace class G for flights during night.

(2) Unless otherwise instructed by an air traffic services unit, code 7000, including automatic pressure altitude reporting, shall be set on transponders in accordance with 2.1.7 (1) without being requested to do so.

(3) Within control zones (CTR), military control zones (MCTR) and military aerodrome traffic zones (MATZ), exceptions to the transponder requirement may be granted by the appropriate air traffic control unit or military air traffic control unit.

2.1.8. Sekundärrundblick-(SSR)-Transponder

2.1.8.1. SERA.13001 Betrieb eines SSR-Transponders

2.1.8.1.1. 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.

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

2.1.8.1.3. 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.

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

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

2.1.8.2.1.1. 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;

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

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

2.1.8.2.2. Außer in den in 2.1.8.2.1. aufgeführten Fällen hat der Pilot:

2.1.8.2.2.1. Codes gemäß Anweisung der Flugverkehrsdienststelle zu schalten; oder

2.1.8.2.2.2. 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

2.1.8.2.2.3. 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.

2.1.8. SSR Transponder

2.1.8.1. SERA.13001 Operation of an SSR transponder

2.1.8.1.1. 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.

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

2.1.8.1.3. 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.

2.1.8.2. SERA.13005 SSR transponder Mode A code setting

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

2.1.8.2.1.1. 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;

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

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

2.1.8.2.2. Except in the cases described in 2.1.8.2.1. above, the pilot shall:

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

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

2.1.8.2.2.3. 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.

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

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

2.1.8.2.3.2. 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.

2.1.8.3. SERA.13010 Von der Druckhöhe abgeleitete Informationen

2.1.8.3.1. 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.

2.1.8.3.2. Sofern von der zuständigen Behörde nichts anderes vorgeschrieben ist, muss die von der Druckhöhe abgeleitete Flughöheninformation mindestens einmal von jeder entsprechend ausgerüsteten Flugverkehrsdienststelle beim Erstkontakt mit dem betreffenden Luftfahrzeug oder, falls dies nicht möglich ist, so bald wie möglich danach überprüft werden.

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

2.1.8.4.1. 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.

2.1.8.4.2. 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.

2.1.8.4.3. 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:

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

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

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

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

2.1.8.2.3.2. 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.

2.1.8.3. SERA.13010 Pressure-altitude-derived information

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

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

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

2.1.8.4.1. 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.

2.1.8.4.2. 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.

2.1.8.4.3. 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:

2.1.8.4.3.1. inform the pilot of the persistent discrepancy;

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

2.1.8.4.3.3. 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.

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

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

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

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

2.1.8.5.2.2. 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

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

3. BETRIEB VON AMATEUR- /SELBSTBAU-LUFTFAHRZEUGEN

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

3.2. Ausländische Amateur-/ 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:

2.1.8.4.3.3. 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.

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

2.1.8.5.1. 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.

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

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

2.1.8.5.2.2. 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

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

3. OPERATION OF AMATEUR- / HOMEBUILT AIRCRAFT

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

3.2. Amateur-/ Homebuilt 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:

- die Borddokumente müssen bei allen Flügen verfügbar sein;
- für grenzüberschreitende Flüge gelten die Bestimmungen von GEN 1.2 und ENR 1.10;
- Die gemäß LFG vorgeschriebenen Versicherungen sind abzuschließen;
- Die zollrechtlichen Vorschriften sind einzuhalten;
- die österreichischen Luftverkehrsregeln sind zu beachten;
- es muß ein gültiges Lärmzeugnis oder gleichwertiger Nachweis des Registerstaates vorliegen;
- für COM und ELT gelten die Bestimmungen in GEN 1.5, 2.1.1 und 2.1.4
- 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 Amateur-/ Selbstbau-Luftfahrzeugen, welche die oben angeführten Auflagen nicht erfüllen, können eine Bewilligung nach GEN 1.2 beantragen.

4. ULTRALEICHTLUFTFAHRZEUGE - ANERKENNUNG VON AUSLÄNDISCHEN ZIVILLUFTFAHRERSCHEINEN UND BESTÄTIGUNGEN DER ZULÄSSIGEN VERWENDUNG IM FLUGE (GÄSTEFLUGVERORDNUNG)

4.1. Allgemeines

4.1.1. Die Anerkennung ausländischer Berechtigungen für den Betrieb von Luftfahrzeugen ist, wenn nicht durch eine zwischenstaatliche Vereinbarung oder durch eine unionsrechtliche Bestimmung festgelegt, mit der Gästeflugverordnung BGBl. II Nr. 49/2017, welche für Ultraleichtluftfahrzeuge, Fallschirme, Hänge- und Paragleiter anwendbar ist, geregelt.

4.2. Ultraleichtluftfahrzeuge UL-Definition nach GEN 1.5 Abschnitt 1.2

4.2.1. Für die Ultraleicht- Klassen UL(A) - aerodynamisch gesteuerte Flugzeuge, UL(G) - gewichtskraftgesteuerte Flugzeuge sowie UL(T) - Tragschrauber werden ausländische Berechtigungen folgender Staaten anerkannt und es sind keine gesonderten Bewilligungen nach GEN 1.2 erforderlich: Bundesrepublik Deutschland, Republik Kroatien, Slowakische Republik, Republik Slowenien, Tschechische Republik und Ungarn.

- all flight documents must be available;
- for flights crossing the FIR-Boundary the applicable requirements of GEN 1.2 and ENR 1.10 apply;
- The insurances laid down according the aviation act must be concluded;
- The customs regulations must be complied with;
- pilots have to observe Austrian "Rules of the Air";
- noise certificate from state of register or equivalent document must be available;
- for COM and ELT refer to GEN 1.5, 2.1.1 and 2.1.4;
- 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 amateur-/ home-built aircraft, which do not fulfil above mentioned conditions may request a permission according to GEN 1.2.

4. ULTRALIGHT AIRCRAFT - RECOGNITION OF FOREIGN CIVIL AVIATION LICENSES AND CONFIRMATIONS OF PERMITTED USE IN FLIGHT (ORDINANCE ON THE RECOGNITION OF FOREIGN LICENSES FOR AVIATION PERSONNEL AND CERTIFICATES FOR THE ALLOWED USAGE IN FLIGHT)

4.1. General

4.1.1. Unless determined by an intergovernmental agreement or by a provision under Union law, recognition of foreign authorizations for the operation of aircraft is regulated by the ordinance on the recognition of foreign licenses for aviation personnel and certificates for the allowed usage in flight, BGBl. II Nr. 49/2017, which is applicable for ultralight aircraft, parachutes, hang gliders and paragliders.

4.2. Ultralight aircraft UL definition according GEN 1.5 section 1.2

4.2.1. For ultralight classes UL(A) - aerodynamically controlled, UL(G) - mass shift controlled and UL(T) - gyroplanes foreign authorizations of the following countries are recognized and no further permission in accordance to GEN 1.2 is required: Federal Republic of Germany, Republic of Croatia, Slovak Republic, Republic of Slovenia, Czech Republic and Hungary.

4.2.2. Mindestanforderungen für den Betrieb ausländisch registrierter Ultraleichtluftfahrzeuge:

- Eintragungsschein oder gleichwertig
- Kennzeichen am Rumpf mindestens 5 cm hoch
- Datenschild mit Type und Kennzeichen
- Lufttüchtigkeitszeugnis oder gleichwertig (Permit to Fly)
- Nachweis einer periodischen Prüfung zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Jahresinspektion, Nachprüfbescheinigung)
- Flug und/oder Betriebshandbuch
- Instandhaltungsbescheinigung
- Nachweis (z. B. Lärmzeugnis oder Lärmmessbericht) eines Lärmwertes geringer als 70dBA für Startfall (2,5 km vom Abflugpunkt)
- Pilotenschein/Lizenz des Staates, in dessen Register das Luftfahrzeug eingetragen ist (Registerstaat)
- Gültiges flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis des Registerstaates oder ein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011
- Periodische Prüfung der elektronischen Bordausrüstung nach LTH 40 oder gleichwertig
- ELT oder PLB
- Haftpflichtversicherung entsprechend § 164 LFG beziehungsweise Verordnung (EG) Nr. 785/2004
- Fernmeldebehördliche Bewilligung
- Alle Auflagen und Betriebseinschränkungen der Betriebsregelungen des Registerstaates gelten auch beim Betrieb im österreichischen Luftraum.

Sind die Mindestanforderungen nicht gegeben ist eine Bewilligung nach GEN 1.2 erforderlich.

4.3. Fallschirme

4.3.1. Ausländische Grundberechtigungen für Fallschirmspringer, die den Bestimmungen der Zivilluftfahrzeug-Personalverordnung 2006 - ZLPV 2006 inhaltlich entsprechen, dürfen im Bundesgebiet ohne Antragstellung auf Anerkennung ausgeübt werden.

Dies gilt für folgende Staaten: Australien, Königreich Belgien, Bosnien-Herzegowina, Königreich Dänemark, Bundesrepublik Deutschland, Republik Finnland, Französische Republik, Italienische Republik, Republik Kroatien, Lettland, Großherzogtum Luxemburg, Republik Mazedonien, Königreich Norwegen, Republik Polen, Königreich Schweden, Schweizerische Eidgenossenschaft, Slowakische Republik, Republik Slowenien, Republik Südafrika, Tschechische Republik, Ungarn und Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland.

4.2.2. Minimum conditions for the operation of foreign registered ultralight aircraft:

- Certificate of registration or equivalent
- Registration marking on the fuselage of min 5 cm
- Data plate with type and registration
- Certificate of airworthiness or equivalent (permit)
- Record of periodic airworthiness review (annual inspection, ARC)
- Flight and/or Operating Handbook
- Maintenance release
- Noise certificate or equivalent with a noise level lower than 70dBA for the takeoff case (2,5 km from point of departure)
- Pilot License of the state of registration
- Valid medical of the state of registration or a medical in accordance to (EU) Nr. 1178/2011
- Periodic condition report of the required electronic equipment equivalent to airworthiness notice LTH 40
- ELT or PLB
- Insurance according § 164 LFG or Reg. (EG) Nr. 785/2004
- Radio station licence
- All requirements and limitations from the state of registration apply also in the Austrian airspace.

If one or more items of these requirements cannot be fulfilled a permission according to GEN 1.2 is required.

4.3. Parachutes

4.3.1. Foreign basic authorizations for parachute jumpers, which correspond to the provisions of the 'Zivilluftfahrzeug-Personalverordnung 2006 - ZLPV 2006' (Civil Aviation Personnel Licensing Ordinance) in terms of content, may be exercised in the federal territory without an application for recognition.

This applies to the following countries: Australia, the Kingdom of Belgium, Bosnia-Herzegovina, the Kingdom of Denmark, the Federal Republic of Germany, the Republic of Finland, the French Republic, the Italian Republic, the Republic of Croatia, Latvia, the Grand Duchy of Luxembourg, the Republic of Macedonia, the Kingdom of Norway, the Republic of Poland, the Kingdom of Sweden, Swiss Confederation, Slovak Republic, Republic of Slovenia, Republic of South Africa, Czech Republic, Hungary and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

4.4. Hänge- und Paragleiter

4.4.1. Ausländische Grundberechtigungen für Hänge- und Paragleiter, die den Bestimmungen der Zivilluftfahrzeug-Personalverordnung 2006 - ZLPV 2006 inhaltlich entsprechen, dürfen im Bundesgebiet ohne Antragstellung auf Anerkennung ausgeübt werden.

Dies gilt für folgende Staaten: Australien, Königreich Dänemark, Bundesrepublik Deutschland, Französische Republik, Italienische Republik, Republik Kroatien, Litauen, Königreich der Niederlande, Königreich Norwegen, Republik Polen, Republik Portugal, Rumänien, Königreich Schweden, Schweizerische Eidgenossenschaft, Slowakische Republik, Republik Slowenien, Tschechische Republik, Ukraine, Ungarn und Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland.

4.4. Hang gliders and paragliders

4.4.1. Foreign basic authorizations for hang gliders and paragliders, which correspond to the provisions of the 'Zivilluftfahrzeug-Personalverordnung 2006 - ZLPV 2006' (Civil Aviation Personnel Licensing Ordinance) in terms of content, may be exercised in the federal territory without an application for recognition.

This applies to the following countries: Australia, the Kingdom of Denmark, the Federal Republic of Germany, the French Republic, the Italian Republic, the Republic of Croatia, Lithuania, the Kingdom of the Netherlands, the Kingdom of Norway, the Republic of Poland, the Republic of Portugal, Romania, the Kingdom of Sweden, the Swiss Confederation, the Slovak Republic, the Republic Slovenia, Czech Republic, Ukraine, Hungary and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.