

## ENR 1.3 INSTRUMENTENFLUGREGELN

### 1. SERA.5015 INSTRUMENTENFLUGREGELN (IFR) — REGELN FÜR ALLE FLÜGE NACH INSTRUMENTEN- FLUGREGELN

#### 1.1. Luftfahrzeugausrüstung

Luftfahrzeuge müssen mit geeigneten Instrumenten und Navigationsausrüstung ausgerüstet sein, die für die zu fliegende Strecke erforderlich sind und den anwendbaren Vorschriften für den Flugbetrieb entsprechen.

#### 1.2. Mindesthöhen

1.2.1. Außer wenn dies für Start und Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde besonders genehmigt wurde, muss ein Flug nach Instrumentenflugregeln in einer Flughöhe durchgeführt werden, die nicht unterhalb der von dem Staat, dessen Hoheitsgebiet überfliegen wird, festgelegten Mindestflughöhe liegt, oder, wenn keine solche Mindestflughöhe festgelegt wurde,

1. über hohem Gelände oder in gebirgigen Gebieten in einer Flughöhe von mindestens 600 m (2 000 ft) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 8 km vom angenommenen Standort des Luftfahrzeugs;
2. in anderen als in Ziffer 1 genannten Gebieten in einer Flughöhe von mindestens 300 m (1 000 ft) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 8 km vom angenommenen Standort des Luftfahrzeugs.

1.2.2. Mindestflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln gemäß SERA.5015 Buchstabe b [Siehe Punkt 1.2.1.] sind für die FIR Wien in ENR 6.11 festgelegt. Diese Mindestflughöhen gelten nicht für den militärisch operationellen Flugverkehr des österreichischen Bundesheers (ÖBH).

#### 1.3. Y-Flug

Übergang vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln

1. Der Pilot eines Luftfahrzeugs muss, wenn er beabsichtigt, vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln überzugehen, die zuständige Flugverkehrsdienststelle besonders davon unterrichten, dass der Flug nach Instrumentenflugregeln gestrichen ist, und ihr die Änderungen übermitteln, die am bisherigen Flugplan vorzunehmen sind.
2. Wird ein Luftfahrzeug auf einem Flug nach Instrumentenflugregeln in Sichtwetterbedingungen geflogen oder trifft es auf solche, darf der Flug nach Instrumentenflugregeln nur gestrichen werden, wenn vorauszusehen und beabsichtigt ist, dass der Flug für einen längeren Zeitraum unter ununterbrochenen Sichtwetterbedingungen fortgesetzt wird.
3. Der Übergang vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln ist nur dann zulässig, wenn eine vom verantwortlichen Piloten abgegebene Meldung, die ausdrücklich die Sprechgruppe „ICH HEBE MEINEN IFR-FLUG AUF“, „CANCELLING MY IFR FLIGHT“ enthält, zusammen mit etwaigen am geltenden Flugplan vorzunehmenden Änderungen von einer Flugverkehrsdienststelle erhalten wurde. Der Flugverkehrsdienst hat weder direkt noch indirekt zum Übergang vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln aufzufordern.

## ENR 1.3 INSTRUMENT FLIGHT RULES

### 1. SERA.5015 INSTRUMENT FLIGHT RULES (IFR) — RULES APPLICABLE TO ALL IFR FLIGHTS

#### 1.1. Aircraft equipment

Aircraft shall be equipped with suitable instruments and with navigation equipment appropriate to the route to be flown and in accordance with the applicable air operations legislation.

#### 1.2. Minimum levels

1.2.1. Except when necessary for take-off or landing, or except when specifically authorised by the competent authority, an IFR flight shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude established by the State whose territory is overflown, or, where no such minimum flight altitude has been established:

1. over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;
2. elsewhere than as specified in 1. , at a level which is at least 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

1.2.2. IFR Minima for FIR Wien according to SERA.5015 (b) [See item 1.2.1.] are published in ENR 6.11. These IFR Minima do not apply to military operational air traffic (MOAT) of Austrian Military.

#### 1.3. Y-flight

Change from IFR flight to VFR flight

1. The pilot of an aircraft electing to change the conduct of its flight from compliance with the instrument flight rules to compliance with the visual flight rules shall notify the appropriate air traffic services unit specifically that the IFR flight is cancelled and communicate thereto the changes to be made to its current flight plan.
2. When an aircraft operating under the instrument flight rules is flown in or encounters visual meteorological conditions the pilot shall not cancel its IFR flight unless it is anticipated, and intended, that the flight will be continued for a reasonable period of time in uninterrupted visual meteorological conditions.
3. Change from IFR flight to VFR flight shall only be acceptable when a message initiated by the pilot-in-command containing the specific expression "CANCELLING MY IFR FLIGHT", together with the changes, if any, to be made to the current flight plan, is received by an ATS unit. No invitation to change from IFR flight to VFR flight shall be made by ATS either directly or by reference.

## 2. SERA.5020 INSTRUMENTENFLUGREGELN — REGELN FÜR FLÜGE NACH INSTRUMENTENFLUGREGELN IM KONTROLLIERTEN LUFTRAUM

- a) Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum sind gemäß den Bestimmungen des Abschnitts 8 (Flugverkehrskontrolldienst) des Anhangs der SERA durchzuführen.
- b) Flüge nach Instrumentenflugregeln im Reiseflug im kontrollierten Luftraum sind in einer Reiseflughöhe oder, sofern von der Flugverkehrsdienststelle ein Reisesteigflug genehmigt wurde, zwischen zwei Flugflächen oder oberhalb einer Flugfläche durchzuführen, die der Tabelle der Reiseflughöhen in ENR 1.7 zu entnehmen ist/sind. Abweichend davon gilt die dort festgelegte Zuordnung von Flugflächen und Kursen über Grund nicht, wenn dies in Flugverkehrskontrollfreigaben oder durch Festlegung der zuständigen Behörde in Luftfahrthandbüchern (Aeronautical Information Publications) anders bestimmt ist.

## 3. SERA.5025 INSTRUMENTENFLUGREGELN — REGELN FÜR FLÜGE NACH INSTRUMENTENFLUGREGELN AUSSERHALB KONTROLLIERTEN LUFTRAUMS

- a) Reiseflugflächen  
Flüge nach Instrumentenflugregeln im Horizontalreiseflug außerhalb des kontrollierten Luftraums sind in einer Reiseflughöhe durchzuführen, die entsprechend dem Kurs über Grund in der Tabelle der Reiseflughöhen in ENR 1.7 festgelegt ist, soweit von der zuständigen Behörde für Flüge in oder unterhalb 900 m (3 000 ft) über NN nichts anderes bestimmt ist.
- b) Kommunikation  
Bei einem Flug nach Instrumentenflugregeln, der außerhalb des kontrollierten Luftraums, aber innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken durchgeführt wird, die von der zuständigen Behörde gemäß SERA.4001 Buchstabe b Nummer 3 oder Nummer 4 [ENR 1.10, Punkt 2.2.1.c) oder 2.2.1.d)] festgelegt sind, ist dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr mit der Flugverkehrsdienststelle, die den Fluginformationsdienst erbringt, aufrechtzuerhalten und erforderlichenfalls eine Zweiweg-Funkverbindung mit dieser herzustellen.
- c) Standortmeldungen  
Bei einem Flug nach Instrumentenflugregeln, der außerhalb des kontrollierten Luftraums durchgeführt wird und für den die zuständige Behörde die Aufrechterhaltung einer Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr mit der Flugverkehrsdienststelle, die den Fluginformationsdienst erbringt, und erforderlichenfalls die Herstellung einer Zweiweg-Funkverbindung mit dieser vorschreibt, ist eine Standortmeldung gemäß der Bestimmung von SERA.8025 [GEN 3.3, Punkt 3.3.5.] für kontrollierte Flüge zu übermitteln.

## 2. SERA.5020 IFR — RULES APPLICABLE TO IFR FLIGHTS WITHIN CONTROLLED AIRSPACE

- a) IFR flights shall comply with the provisions of Section 8 (air traffic control service) of the annex to the SERA when operated in controlled airspace.
- b) An IFR flight operating in cruising flight in controlled airspace shall be flown at a cruising level, or, if authorised by ATS unit to employ cruise climb techniques, between two levels or above a level, selected from the table of cruising levels in ENR 1.7, except that the correlation of levels to track prescribed therein shall not apply whenever otherwise indicated in air traffic control clearances or specified by the competent authority in aeronautical information publications.

## 3. SERA.5025 IFR — RULES APPLICABLE TO IFR FLIGHTS OUTSIDE CONTROLLED AIRSPACE

- a) Cruising levels  
An IFR flight operating in level cruising flight outside of controlled airspace shall be flown at a cruising level appropriate to its track as specified in the table of cruising levels in ENR 1.7, except when otherwise specified by the competent authority for flight at or below 900 m (3 000 ft) above mean sea level.
- b) Communications  
An IFR flight operating outside controlled airspace but within or into areas, or along routes, designated by the competent authority in accordance with SERA.4001 b) 3. or 4. [ENR 1.10, item 2.2.1.c) or 2.2.1.d)] shall maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish two-way communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service.
- c) Position reports  
An IFR flight operating outside controlled airspace and required by the competent authority to maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish two-way communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service, shall report position, as specified in SERA.8025 [GEN 3.3, item 3.3.5.] for controlled flights.

## 4. LUFTRAUM MIT FREIER STRECKENFÜHRUNG - ALLGEMEINE VERFAHREN

### 4.1. Geltungsbereich

4.1.1. Anwendungsbereich: Betreffend die lateralen und vertikalen Grenzen von SECSI FRA siehe:

- ENR 2.2 der AIP Österreich, AIP Albanien, AIP Bosnien und Herzegowina, AIP Kroatien, AIP Nordmazedonien, AIP Serbien/Montenegro, AIP Slowenien,
- ENR 6 der AIP Österreich, AIP Albanien, AIP Bosnien und Herzegowina, AIP Kroatien, AIP Nordmazedonien, AIP Serbien/Montenegro, AIP Slowenien.

4.1.2. Zeitliche Verfügbarkeit: H24.

### 4.1.3. Definitionen

Luftraum mit freier Streckenführung (FRA): Ein bestimmter Luftraum innerhalb dessen die Luftraumnutzer ihre Streckenführung zwischen einem definierten Einflugpunkt und einem definierten Ausflugsunkt unter Zuhilfenahme von Zwischenwegpunkten (publiziert oder frei wählbar) ohne Bezug auf ein Netzwerk von Flugverkehrsstrecken frei planen können. Innerhalb dieses Luftraums wird für diese Flüge Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt.

South East Common Sky Initiative (SECSI): Initiative mehrerer Staaten/ANSPs der Europäischen Südost-Verkehrsflussachse zur Implementierung eines grenzüberschreitenden Luftraumes mit freier Streckenführung.

South East Common Sky Initiative Free Route Airspace (SECSI FRA): Das Luftraumvolumen, welches aus den in ENR 2.2 der entsprechenden AIPs definierten Luftraumvolumina besteht und innerhalb welchem grenzüberschreitender Luftraum mit freier Streckenführung zur Anwendung kommt.

Grenzüberschreitende Anwendung eines Luftraumes mit freier Streckenführung (in SECSI FRA): Anwendung eines Luftraumes mit freier Streckenführung in einer Art und Weise, welche das Überfliegen von nationalen und internationalen Grenzen zwischen Flugverkehrskontrollstellen beziehungsweise von Staatsgrenzen oder FIR-Grenzen an beliebiger Position ermöglicht, sofern durch das RAD nicht anders geregelt.

FRA Anflugverbindungspunkt (A): Ein verlautbarter markanter Punkt bis zu welchem die Streckenführung für Anflüge zu bestimmten Flugplätzen frei geplant werden darf. Die FRA-Relevanz solcher Punkte ist in den ENR 4.1/4.4 Spalten mit (A) angegeben. Hinweise über deren Verwendung für Anflüge zu bestimmten Flugplätzen sind über das RAD bekanntzugeben.

FRA Abflugverbindungspunkt (D): Ein verlautbarter markanter Punkt ab welchem die Streckenführung für Abflüge von bestimmten Flugplätzen frei geplant werden darf. Die FRA-Relevanz solcher Punkte ist in den ENR 4.1/4.4 Spalten mit (D) angegeben. Hinweise über deren Verwendung für Abflüge von bestimmten Flugplätzen sind über das RAD bekanntzugeben.

## 4. FREE ROUTE AIRSPACE - GENERAL PROCEDURES

### 4.1. Applicability

4.1.1. Area of applicability: For lateral and vertical limits of SECSI FRA see:

- ENR 2.2 of AIP Austria, AIP Albania, AIP Bosnia and Herzegovina, AIP Croatia, AIP North Macedonia, AIP Serbia/Montenegro, AIP Slovenia,
- ENR 6 of AIP Austria, AIP Albania, AIP Bosnia and Herzegovina, AIP Croatia, AIP North Macedonia, AIP Serbia/Montenegro, AIP Slovenia.

4.1.2. Time of applicability: H24.

### 4.1.3. Definitions

Free Route Airspace (FRA): A specified airspace within which users may freely plan a route between a defined entry and a defined exit point, with the possibility to route via intermediate (published or unpublished) waypoints, without reference to the ATS route network, subject to airspace availability. Within this airspace flights remain subject to ATC.

South East Common Sky Initiative (SECSI): Initiative of several States/ANSPs on European Southeast Axis traffic flow to implement cross-border FRA.

South East Common Sky Initiative Free Route Airspace (SECSI FRA): The airspace volume consisting of airspace volumes defined in ENR 2.2 of the corresponding AIPs where cross-border application of FRA is implemented.

Cross-border application of FRA (in SECSI FRA): Application of FRA operations in a manner to allow crossing of inter and intra ATC units boundaries respectively State or FIR boundaries at any position if not otherwise regulated via the RAD.

FRA Arrival Connecting Point (A): A published significant point to which FRA operations are allowed for arriving traffic to specific aerodromes. The FRA relevance of such points shall be included in ENR 4.1/4.4 columns as (A). Indications on their use for arrivals to specific aerodromes shall be notified via the RAD.

FRA Departure Connecting Point (D): A published significant point from which FRA operations are allowed for departing traffic from specific aerodromes. The FRA relevance of such points shall be included in ENR 4.1/4.4 columns as (D). Indications on their use for departures from specific aerodromes shall be notified via the RAD.

FRA Einflugspunkt (E): Ein verlautbarter markanter Punkt auf der horizontalen Grenze des Luftraumes mit freier Streckenführung ab welchem die Streckenführung frei geplant werden darf. Die FRA-Relevanz solcher Punkte ist in den ENR 4.1/4.4 Spalten mit (E) angegeben. Falls für diesen Punkt bestimmte Nutzungsbedingungen gelten, sind diese im RAD zu beschreiben.

FRA Ausflugspunkt (X): Ein verlautbarter markanter Punkt auf der horizontalen Grenze des Luftraumes mit freier Streckenführung bis zu welchem die Streckenführung frei geplant werden darf. Die FRA-Relevanz solcher Punkte ist in den ENR 4.1/4.4 Spalten mit (X) angegeben. Falls für diesen Punkt bestimmte Nutzungsbedingungen gelten, sind diese im RAD zu beschreiben.

FRA Zwischenwegpunkt (I): Ein verlautbarter markanter Punkt oder ein nicht verlautbarter Punkt, welcher durch geografische Koordinaten oder durch Richtung und Entfernung festgelegt wird, über welchen die Streckenführung frei geplant werden darf. Die FRA-Relevanz verlautbarter markanter Punkte ist in den ENR 4.1/4.4 Spalten mit (I) angegeben. Falls für diesen Punkt bestimmte Nutzungsbedingungen gelten, sind diese im RAD zu beschreiben.

FRA Horizontal Entry Point (E): A published significant point on the horizontal boundary of the Free Route Airspace from which FRA operations are allowed. The FRA relevance of such points shall be included in ENR 4.1/4.4 columns as (E). If this point has specific conditions of utilization, this shall be described in the RAD.

FRA Horizontal Exit Point (X): A published significant point on the horizontal boundary of the Free Route Airspace to which FRA operations are allowed. The FRA relevance of such points shall be included in ENR 4.1/4.4 columns as (X). If this point has specific conditions of utilization, this shall be described in the RAD.

FRA Intermediate Point (I): A published significant point or unpublished point, defined by geographical coordinates or by bearing and distance via which FRA operations are allowed. If published, the FRA relevance of such points shall be included in ENR 4.1/4.4 columns as (I). If this point has specific conditions of utilization, this shall be described in the RAD.

#### 4.1.4. Grenzüberschreitende Anwendung

##### DFS FRA Cell EDUU East - SECSI FRA

- Grenzüberschreitende FRA Anwendungen sind über FL315 und während der Zeit 2230 - 0500 (2130 - 0400) erlaubt.
- Während der grenzüberschreitenden FRA Anwendungen sind FRA Zwischenwegpunkte nicht verpflichtend für die Flugplanung.
- Während der grenzüberschreitenden FRA Anwendungen ist die Verwendung von nicht verlautbarten Punkten, welche durch geografische Koordinaten oder durch Richtung und Entfernung festgelegt sind, verboten.

##### FRAIT - SECSI FRA

- Grenzüberschreitende FRA Anwendungen zwischen FRAIT und SECSI FRA sind über FL195 (Untergrenze FRAIT) erlaubt.
- FRA Zwischenwegpunkte an der Grenze sind nicht verpflichtend für die Flugplanung.

FRAIT = Free Route Airspace Italy

#### 4.1.4. Cross-border application

##### DFS FRA Cell EDUU East - SECSI FRA

- Cross-border FRA operations are allowed above FL315 during the period 2230 - 0500 (2130 - 0400).
- During cross-border FRA operations all boundary FRA intermediate points are not mandatory for flight planning.
- During cross-border FRA operations the use of unpublished points, defined by geographical coordinates or by bearing and distance within SECSI FRA is not allowed.

##### FRAIT - SECSI FRA

- Cross-border FRA operations between FRAIT and SECSI FRA are allowed (FRAIT lower limit is FL195).
- FRA Boundary intermediate points are not mandatory for flight planning.

FRAIT = Free Route Airspace Italy

Tschechische Republik, Slowakische Republik und Ungarn (SEE FRA) - Österreich (SECSI FRA)

- Grenzüberschreitende FRA Anwendungen zwischen Österreich (als Teil von SECSI FRA) und der Tschechischen Republik, der Slowakischen Republik und Ungarn (als Teile von SEE FRA) sind innerhalb folgender vertikaler Grenzen zulässig:
  - Bratislava CTA: FL245 - FL660
  - Budapest CTA: 9500FT AMSL - FL660
  - Praha CTA: FL095 - FL660
  - Österreich: GND - FL660
- FRA Zwischenwegpunkte an der Grenze sind nicht verpflichtend für die Flugplanung.
- Um die Auswirkungen auf ATM Systeme gering zu halten, muss der Routenabschnitt in Punkt 15 des Flugplans zumindest einen signifikanten Punkt in einer, der an den grenzüberschreitenden FRA Anwendungen teilnehmenden FIRs, enthalten.

SEE FRA = South East Europe Free Route Airspace

#### 4.2. SECSI FRA Flugverfahren und Flugplanung

SECSI FRA Flugverfahren und Verfahren zur Flugplanung sind in ENR 1.10 der entsprechenden AIPs verlautbart. Falls vorhanden, werden SECSI FRA Bedingungen, Ausnahmen und Einschränkungen durch das RAD verlautbart und gemäß ENR 1.10 veröffentlicht.

Czech Republic, Slovak Republic and Hungary (SEE FRA) - Austria (SECSI FRA)

- Cross-border FRA operations between Austria (as part of SECSI FRA) and Czech Republic, Slovak Republic and Hungary (as parts of SEE FRA) are allowed within the following vertical limits:
  - Bratislava CTA: FL245 - FL660
  - Budapest CTA: 9500FT AMSL - FL660
  - Praha CTA: FL095 - FL660
  - Austria: GND - FL660
- FRA boundary intermediate points are not mandatory for flight planning.
- In order to minimize the impact on the ATM systems, as a minimum, the route portion in ITEM 15 of the FPL shall contain at least one FRA significant point related to each FIR incorporating the cross-border FRA operations.

SEE FRA = South East Europe Free Route Airspace

#### 4.2. SECSI FRA flight procedures and flight planning procedures

SECSI FRA flight procedures and flight planning procedures are published in ENR 1.10 of the corresponding AIPs. SECSI FRA constraints, exceptions and restrictions, if any, will be published via RAD and promulgated in accordance with ENR 1.10.