

REPUBLIK ÖSTERREICH

AUSTRO CONTROL GmbH
LUFTFAHRTINFORMATIONSDIENST
Wagramer Straße 19
1220 Wien
AUSTRIA



AUSTRO CONTROL GmbH
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
Wagramer Strasse 19
1220 Wien
AUSTRIA

Phone: +43 (0)51703/2051
Telefax: +43 (0)51703/2056
AFTN: LOWWYNYX
e-mail: nof@astrocontrol.at

REPUBLIC OF AUSTRIA

AIP AMDT 238
AIRAC 24 SEP 2020

INKRAFTTRETUNGSDATUM/EFFECTIVE DATE: 5 NOV 2020

Inhalt:	Contents:
- ENR 1.10: Flugplanung	- ENR 1.10: Flight planning
- Flughafen KLAGENFURT: Instrument Approach Chart-ICAO RNP RWY 10L	- KLAGENFURT airport: Instrument Approach Chart-ICAO RNP RWY 10L

1. Beiliegende Blätter sind mit Inkrafttretungsdatum **einzufragen** bzw. **auszutauschen**:

1. From the effective date onwards the attached replacement pages are to be **incorporated**:

Band 1 / Volume 1

GEN 2.2-7/GEN 2.2-8, GEN 2.2-9/GEN 2.2-10, GEN 2.2-11/GEN 2.2-12, GEN 2.2-13/GEN 2.2-14,
GEN 2.2-15/GEN 2.2-16, GEN 2.2-17/GEN 2.2-18, GEN 2.2-19/GEN 2.2-20, GEN 2.2-21/GEN 2.2-22,

ENR 1.10-1/ENR 1.10-2, ENR 1.10-3/ENR 1.10-4, ENR 1.10-5/ENR 1.10-6, ENR 1.10-7/ENR 1.10-8,
ENR 1.10-9/ENR 1.10-10, ENR 1.10-11/ENR 1.10-12, ENR 1.10-13/ENR 1.10-14, ENR 1.10-15/ENR 1.10-16,
ENR 1.10-17/ENR 1.10-18, ENR 1.10-19/ENR 1.10-20, ENR 1.10-21,

ENR 2.2-13/ENR 2.2-14,

Band 2 / Volume 2

LOWK AD 2-13/LOWK AD 2-14, LOWK AD 2-15/LOWK AD 2-16, LOWK AD 2-17/LOWK AD 2-18,
LOWK AD 2-19/LOWK AD 2-20, LOWK AD 2-21/LOWK AD 2-22,
LOWK AD 2.24-6-3-1, LOWK AD 2.24-6-3-1A/LOWK AD 2.24-6-3-1B, LOWK AD 2.24-6-3-1C.

ENDE

END

EV	Jede (s, r)
EX *	Ausfahrt
EXC	Ausgenommen
EXER	Übung(en), übend, üben
EXP	Erwarten, erwartet oder erwartend
EXTD	Ausdehnen oder sich ausdehnen

EV	Every
EX *	Exit
EXC	Except
EXER	Exercises or exercising or exercise
EXP	Expect or expected or expecting
EXTD	Extend or extending

F

F	Fest
FAC	Einrichtungen, Anlagen
FAF	Endanflugfix
FAL	Erleichterungen für den internationalen Luftverkehr
FAP	Endanflugpunkt
FATO	Endanflug- und Startbereich
FAX	Bildfunkübermittlung
FBL	Leicht (anzuwenden um die Intensität der Wettererscheinungen aufzuzeigen, statische Wirbelsturm Störungen usw., FBL RA = leichter Regen)
FBZ	Flight Plan Buffer Zone
FC	Trichterwolke (Wirbelsturm oder Wasserhose)
FCST	Wettervorhersage, Prognose
FCT	Reibungskoeffizient
FDPS	Flugdatenverarbeitungssystem
FEB	Februar
FFM *	Fernmeldemonitor
FEW	Leicht bewölkt
FG	Nebel
FIC	Fluginformationszentrale
FIR	Fluginformationsgebiet
FIS	Fluginformationsdienst
FISA	Automatischer Fluginformationsdienst
FL	Flugfläche
FLD	Feld
FLG	Blitzend, blinkend
FLOS	Flight Level Orientation Scheme
FLR	Leuchtkugeln
FLT	Flug
FLTCK	Überprüfung im Fluge, Kontrolle im Fluge
FLUC	Schwankend, Schwankung, geschwankt
FLW	Folgen, folgt, folgend
FLY	Fliegen, fliegend
FM	Von
FM . . .	Von (gefolgt von der Zeit wann der Beginn des Wetterwechsels vorhergesagt ist)
FMS	Flight Management System
FMU	Verkehrsflussregelungsstelle
FNA	Endanflug
FPAP	Flugweg-Ausrichtungspunkt
FPL	Aufgegebene Flugplanmeldung (Meldungsbezeichnung)
FPM	Fuß pro Minute
FPR	Strecke gemäß Flugplan
FR	Treibstoffrest
FRA *	Luftraum mit freier Streckenführung
FREQ	Frequenz
FRI	Freitag
FRNG	Schießen

F

F	Fixed
FAC	Facilities
FAF	Final approach fix
FAL	Facilitation of international air transport
FAP	Final approach point
FATO	Final approach and take-off area
FAX	Facsimile transmission
FBL	Light (used to indicate the intensity of weather phenomena, interference or static reports, e.g. FBL RA = light rain)
FBZ	Flight Plan Buffer Zone
FC	Funnel cloud (tornado or water spout)
FCST	Forecast
FCT	Friction coefficient
FDPS	Flight data processing system
FEB	February
FFM *	Farfield monitor
FEW	Few
FG	Fog
FIC	Flight information centre
FIR	Flight information region
FIS	Flight information service
FISA	Automated flight information service
FL	Flight level
FLD	Field
FLG	Flashing
FLOS	Flight Level Orientation Scheme
FLR	Flares
FLT	Flight
FLTCK	Flight check
FLUC	Fluctuating or fluctuation or fluctuated
FLW	Follow(s) or following
FLY	Fly or flying
FM	From
FM . . .	From (followed by time weather change is forecast to begin)
FMS	Flight management system
FMU	Flow management unit
FNA	Final approach
FPAP	Flight path alignment point
FPL	Filed flight plan (message type designator)
FPM	Feet per minute
FPR	Flight plan route
FR	Fuel remaining
FRA *	Free Route Airspace
FREQ	Frequency
FRI	Friday
FRNG	Firing

FRONT †	Front (in Bezug auf Wetter)
FRQ	Häufig
FSL	Abschlusslandung
FST	Zuerst, erstens
FT	Fuß (Maßeinheit)
FTP	Fiktiver Schwellenpunkt
FTT *	Flugtechnische Toleranz
FU	Rauch
FZ	Gefrierend
FZDZ	Gefrierendes Nieseln
FZFG	Gefrierender Nebel
FZRA	Gefrierender Regen

FRONT †	Front (relating to weather)
FRQ	Frequent
FSL	Full stop landing
FST	First
FT	Feet (dimensional unit)
FTP	Fictitious threshold point
FTT *	Flight technical tolerance
FU	Smoke
FZ	Freezing
FZDZ	Freezing drizzle
FZFG	Freezing fog
FZRA	Freezing rain

G

G *	Kennung für Windspitzen in METAR/SPECI
G	Grün
GA	Kommen, fahren Sie fort
GAC *	Allgemeines Luftfahrtszentrum
GAFOR *	Streckenflugwettervorhersage für die nach VFR operierende Allgemeine Luftfahrt
GAMET	Gebietswettervorhersage für Flüge im unteren Luftraum
G/A	Boden/Bord
G/A/G	Boden-Bord und Bord-Boden
GBAS †	Bodengestütztes Ergänzungssystem
GCA	Bodenüberwachtes Anflugsystem oder Bodenüberwachter Anflug
GE *	Deutsch
GEN	Allgemein
GEO	Geographisch oder rechtweisend
GES	Boden-Erde Station
GLD	Segelflugzeug
GND	Boden, bezogen auf Erdoberfläche, Grund
GNDCK	Überprüfung am Boden
GNSS	Weltumfassendes Satellitennavigationssystem
GP	Gleitweg
GPS	Global Positioning System
GR	Hagel oder Graupeln
GRASS	Graslandefläche
GRIB	Verarbeitete meteorologische Daten in Form von Gitterwertpunkten, in binärer Form dargestellt (verschlüsselt)
GRVL	Kies
GS	Geschwindigkeit über Grund
GS	Reifgraupel
GUND	Geoidundulation

G

G *	Indicator for gusts in METAR/SPECI
G	Green
GA	Go ahead, resume sending
GAC *	General aviation centre
GAFOR *	General Aviation forecast
GAMET	Area forecast for low-level flights
G/A	Ground-to-air
G/A/G	Ground-to-air and air-to-ground
GBAS †	Ground-based augmentation system
GCA	Ground controlled approach system or ground controlled approach
GE *	German
GEN	General
GEO	Geographic or true
GES	Ground earth station
GLD	Glider
GND	Ground
GNDCK	Ground check
GNSS	Global navigation satellite system
GP	Glide path
GPS	Global positioning system
GR	Hail or soft hail
GRASS	Grass landing area
GRIB	Processed meteorological data in the form of grid values expressed in binary form (meteorological code)
GRVL	Gravel
GS	Ground speed
GS	Small hail and/or snow pellets
GUND	Geoid undulation

H

H *	Stündlich
h *	Halbstündlich
H + *	Stunde plus . . . (Minuten der nächsten Stunde)
HH + *	Alle synoptischen Stunden, z.B. 0000, 0300, 0600 etc., plus Minuten der nächsten Stunde
H24	Durchlaufender Tag- und Nachtdienst
HAS *	Höhe über der Oberfläche
HBN	Gefahrenfeuer
HCH	Bezugspunkthöhe über Hubschrauberlandeplatz
HDF	Kurzwellenpeilstelle

H

H *	Hourly
h *	Half-hourly
H + *	Hour plus . . . (minutes past the hour)
HH + *	All synoptic hours i.e. 0000, 0300, 0600 etc. plus minutes past the hour
H24	Continuous day and night service
HAS *	Height above surface
HBN	Hazard beacon
HCH	Heliport crossing height
HDF	High frequency direction-finding station

HDG	Steuerkurs
HDK *	Helpdesk für Self- und Homebriefing
HEL	Hubschrauber
HF	Kurzwelle (3000 bis 30 000 KHZ)
HG *	Hängegleitergebiet
HGT	Höhe, Höhe über
HJ	Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang
HL *	Höhenverlust
HLDG	Warterunde
HLP	Hubschrauberlandeplatz
HN	Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang
HO	Dienst verfügbar nach betrieblichen Erfordernissen
HOL	Feiertag
HOSP	Sanitätsluftfahrzeug
HPA	Hektopascal
HR	Stunden
HRP	Hubschrauberlandeplatz Bezugspunkt
HS	Dienst verfügbar während des planmäßigen Flugbetriebes
HURCN	Tropischer Wirbelsturm
HVY	Schwer, heftig
HVY	stark (verwendet um die Intensität der Wettererscheinung anzuzeigen, z.B. HVY RA = starker Regen)
HWS *	Horizontale Windscherung
HX	Nicht besonders festgelegte Betriebsstunden
HYR	Höher, stärker
HZ	Trockener Dunst (Staubtrübung)
HZ	Hertz

HDG	Heading
HDK *	Helpdesk for Self- and Homebriefing
HEL	Helicopter
HF	High frequency (3000 to 30 000 KHZ)
HG *	Hang gliding area
HGT	Height or height above
HJ	Sunrise to sunset
HL *	Height loss
HLDG	Holding
HLP	Heliport
HN	Sunset to sunrise
HO	Service available to meet operational requirements
HOL	Holiday
HOSP	Hospital aircraft
HPA	Hectopascal
HR	Hours
HRP	Heliport reference point
HS	Service available during hours of scheduled operations
HURCN	Hurricane
HVY	Heavy
HVY	Heavy (used to indicate the intensity of weather phenomena, e.g. HVY RA = heavy rain)
HWS *	Horizontal wind shear
HX	No specific working hours
HYR	Higher
HZ	Haze
HZ	Hertz (cycle per second)

IAC	Instrumentenanflugkarte
IAF	Anfangsanflugfix
IAO	Wechselweise in und aus den Wolken
IAP	Instrumentenanflugverfahren
IAS	Angezeigte Fluggeschwindigkeit
IBN	Kennfeuer
ICAO *	Internationale Zivilluftfahrtorganisation
IC	Eisnadeln (sehr kleine in der Luft schwebende Eiskristalle)
ICE	Vereisung
ID	Kennungsgeber oder identifizieren
IDENT †	Kennung
IDF *	Anfangsabflugfix
IF	Zwischenanflugfix
IF *	Anfangsfix (ARINC 424 path terminator)
IFF	Identifizierung Freund/Feind
IFPS *	Integrated initial Flight plan Processing System
IFR	Instrumentenflugregeln
IGA	Internationale Allgemeine Luftfahrt
IHP *	Zwischenhalteposition
ILS	Instrumentenlandesystem
IM	Innenmarker
IMC	Instrumentenwetterbedingungen
IMG	Einreise
IMI	Ausrufungszeichen (Fragezeichen)

IAC	Instrument approach chart (followed by name/title)
IAF	Initial approach fix
IAO	In and out of clouds
IAP	Instrument approach procedure
IAS	Indicated air speed
IBN	Identification beacon
ICAO *	International civil aviation organization
IC	Diamond dust (very small ice crystals in suspension)
ICE	Icing
ID	Identifier or identify
IDENT †	Identification
IDF *	Initial departure fix
IF	Intermediate approach fix
IF *	Initial fix (ARINC 424 path terminator)
IFF	Identification friend/foe
IFPS *	Integrated initial Flight plan Processing System
IFR	Instrument flight rules
IGA	International general aviation
IHP *	Intermediate holding position
ILS	Instrument landing system
IM	Inner marker
IMC	Instrument meteorological conditions
IMG	Immigration
IMI	Interrogation sign (question mark)

IMPR	Verbessern oder sich bessernd
IMT	Sofort, unmittelbar
INA	Anfangsanflug
INBD	Ankommend, Einflug . . .
INC	In den Wolken
INCERFA †	Alarmstufe 1 (UNGEWISSHEITSSTUFE)
INFO †	Information, Auskunft
INOP	Außer Betrieb
INP	Wenn nicht möglich
INPR	In Vorbereitung
INS *	Zoll
INS	Trägheitsnavigationssystem
INST *	Instrumentenanflugpiste (RWY Type)
INSTL	Einrichten, eingerichtet, Einrichtung
INSTR	Instrumenten . . .
INT	Kreuzung
INTL	International
INTRP	Unterbrechen, Unterbrechung, unterbrochen
INTSF	verstärken oder sich verstärkend
INTST	Intensität
IR	Eis auf der Piste
ISA	Internationale Standard Atmosphäre
ISB	Unabhängige Verwendung beider Seitenbänder
ISOL	Vereinzelt

J

JAN	Jänner
JTST	Strahlstrom
JUL	Juli
JUN	Juni

K

K *	Grad Kelvin
KG	Kilogramm
KHZ	Kilohertz
KM	Kilometer
KMH	Kilometer pro Stunde
KT	Knoten
KW	Kilowatt

L

L	Links (Pistenkennung)
L *	Liter
L	Anflugfunkfeuer (siehe LM, LO)
L	Tiefdruckgebiet oder Tiefdruckzentrum
LAL *	Niedrigste für die Flugplanung verfügbare Flughöhe (innerhalb des SECSI FRA-Luftraums)
LAM	Logik-Bestätigungsmeldung (Meldungsbezeichnung)
LAN	Land(masse), Festland
LAT	Geographische Breite
LCA	Lokal, örtlich, Ort, gelegen
LDA	Verfügbare Landestrecke
LDAH	Verfügbare Landestrecke, Hubschrauber
LDG	Landung
LDI	Landerichtungsanzeiger
LEN	Länge
LF	Kilometerwellen, Langwellen (30 bis 300 KHZ)

IMPR	Improve or improving
IMT	Immediate or immediately
INA	Initial approach
INBD	Inbound
INC	In cloud
INCERFA †	Uncertainty phase
INFO †	Information
INOP	Inoperative
INP	If not possible
INPR	In progress
INS *	Inches
INS	Inertial navigation system
INST *	Instrument approach runway (RWY Type)
INSTL	Install or installed or installation
INSTR	Instrument
INT	Intersection
INTL	International
INTRP	Interrupt or interruption or interrupted
INTSF	Intensify or intensifying
INTST	Intensity
IR	Ice on runway
ISA	International standard atmosphere
ISB	Independent sideband
ISOL	Isolated

J

JAN	January
JTST	Jet stream
JUL	July
JUN	June

K

K *	Degree Kelvin
KG	Kilograms
KHZ	Kilohertz
KM	Kilometres
KMH	Kilometres per hour
KT	Knots
KW	Kilowatts

L

L	Left (runway identification)
L *	Litre
L	Locator (see LM, LO)
L	Low pressure area or centre of low pressure
LAL *	Lowest Available Level (within SECSI FRA)
LAM	Logical acknowledgement (message type designator)
LAN	Inland
LAT	Latitude
LCA	Local or locally or location or located
LDA	Landing distance available
LDAH	Landing distance available, helicopter
LDG	Landing
LDI	Landing direction indicator
LEN	Length
LF	Low frequency (30 to 300 KHZ)

LGT	Licht, Feuer, Befeuerung
LGTD	Befeuert
LIH	Hochleistungsfeuer
LIL	Niederleistungsfeuer
LIM	Mittelleistungsfeuer
LLZ *	Landekurssender
LM	Locator, middle
LMT	Mittlere Ortszeit
LNAV †	Seitennavigation
LNG	Lang (anzuwenden, um gewünschte oder erforderliche Anflugart anzuzeigen)
LO	Locator, outer
LOC	Landekursender
LONG	Geographische Länge
LORAN †	LORAN (Langstreckennavigationssystem)
LPV	Localizer performance with vertical guidance
LR	Die letzte von mir empfangene Meldung war . . .
LR *	Lead Radial
LRG	Langstrecke
LS	Die letzte von mir gesendete Meldung war . . . oder letzte Meldung war
LTD	Begrenzt, beschränkt
LTF *	Telefon (Draht)
LTP	Landeschwellenpunkt
LTT	Drahtfernsehmaschine
LV	Schwach und variabel (in Bezug auf Wind)
LVE	Verlassen Sie oder ich verlasse
LVL	Flugfläche
LVP	Verfahren bei geringer Sicht
LYR	Schicht oder geschichtet

LGT	Light or lighting
LGTD	Lighted
LIH	Light intensity high
LIL	Light intensity low
LIM	Light intensity medium
LLZ *	Localizer
LM	Locator, middle
LMT	Local mean time
LNAV †	Lateral navigation
LNG	Long (used to indicate the type of approach desired or required)
LO	Locator, outer
LOC	Localizer
LONG	Longitude
LORAN †	LORAN (Long range air navigation system)
LPV	Localizer performance with vertical guidance
LR	The last message received by me was . . .
LR *	Lead radial
LRG	Long range
LS	The last message sent by me was . . . or last message was
LTD	Limited
LTF *	Landline telephone
LTP	Landing threshold point
LTT	Landline teletypewriter
LV	Light and variable (relating to wind)
LVE	Leave or leaving
LVL	Level
LVP	Low visibility procedures
LYR	Layer or layered

M

M	Mach-Zahl (gefolgt von Ziffern)
M	Meter (mit vorausgestellten Ziffern)
M *	Geringer als (RVR) in METAR/SPECI
M *	Minus (Temperatur) in METAR/SPECI
MAA	Zugelassene Höchsthöhe
MAG	Missweisend, magnetisch
MAHF	Fehlanflugwartefix
MAINT	Wartung
MAP	Luftfahrtkarten
MAPT	Fehlanflugpunkt
MAR	März
MATF	Fehlanflugdrehfix
MATZ *	Militärische Flugplatzverkehrszone
MAX	Höchstwert, Höchst . . .
MAY	Mai
MCA	Mindestüberflughöhe
MCC *	Military Control Centre
MCH *	Mindestüberflughöhe
MCTR *	Militärische Kontrollzone
MCW	Modulierte ungedämpfte Welle
MDA	Sinkflugmindesthöhe MSL
MDF	Mittelwellenpeilstelle
MDH	Sinkflugmindesthöhe über Flugplatz oder Schwelle
MEA	Mindestreiseflughöhe über Meer

M

M	Mach number (followed by figures)
M	Metres (preceded by figures)
M *	Less than (RVR) in METAR/SPECI
M *	Minus (temperature) in METAR/SPECI
MAA	Maximum authorized altitude
MAG	Magnetic
MAHF	Missed approach holding fix
MAINT	Maintenance
MAP	Aeronautical maps and charts
MAPT	Missed approach point
MAR	March
MATF	Missed approach turning fix
MATZ *	Military aerodrome traffic zone
MAX	Maximum
MAY	May
MCA	Minimum crossing altitude
MCC *	Military control centre
MCH *	Minimum crossing height
MCTR *	Military control zone
MCW	Modulated continuous wave
MDA	Minimum descent altitude
MDF	Medium frequency direction-finding station
MDH	Minimum descent height
MEA	Minimum enroute altitude

MEHT	Mindest-Augenhöhe über der Schwelle (für Gleitwinkelbefuerung)
MET †	Meteorologisch oder Wetterkunde
METAR †	Routine-Flugwetterbeobachtungsmeldung (verschlüsselt)
MET REPORT	Lokaler Routinewetterbericht (in abgekürztem Klartext)
MF	Mittelwellen (300 bis 3000 KHZ)
MFA *	Mindestflughöhe
MHZ	Megahertz
MID	Mittelpunkt (betreffend RVR)
MIFG	Flacher Bodennebel
MIL	Militärisch
MIN	Minuten
MKR	Markierungsfunkfeuer
MLS	Mikrowellen-Landesystem
MLW *	Gewicht je Hauptfahrwerkbein
MM	Mittelmarker
MN *	Meganewton
MNM	Mindest . . . Mindestwert
MNT	Überwachungsgerät, überwachen, überwacht
MNTN	Beinhalten, aufrechterhalten
MOA	Militärische Betriebsfläche
MOC	(erforderlicher) Hindernismindestabstand
MOD	Mäßig (anzuwenden um die Intensität von Wettererscheinungen, statische Störungen usw. aufzuzeigen, z.B. MOD RA = mäßiger Regen)
MON	Über Bergen
MON	Montag
MOTNE	Europäisches Flugwetter-Fernmeldenetz
MOV	Bewegen oder sich bewegend oder Bewegung
MPa *	Megapascal
MPS	Meter pro Sekunde
MPX *	Multiplex-Betrieb
MRA	Niedrigste Empfangshöhe
MRG	Mittlere Reichweite
MRP	ATS/MET-Meldepunkt
MRVA *	Minimum Radar Vectoring Altitude Die niedrigste Höhe über MSL im kontrollierten Luftraum, die für die Radarführung von IFR-Flügen unter Berücksichtigung der Sicherheitsmindesthöhe über Grund und der Luftraumstruktur innerhalb eines festgelegten Gebietes benutzt werden kann.
MS	Minus
MSA	Sektorenmindesthöhe über MSL
MSG	Meldung
MSL	Mittlerer Meeresspiegel
MSR	Nachricht . . . wurde fehlgeleitet
MSSR	Monopuls Sekundär-Rundsicht radar
MT	Berg
MTA *	Militärisches Trainingsgebiet
MTMA *	Militärischer Nahkontrollbezirk
MTU	Metrische Maßeinheiten
MTW	Gebirgswellen
MWO	Flugwetter-Überwachungsstelle
MX	Gemischter Eisansatz (Rauheis und Klareis)

MEHT	Minimum eye height over threshold (for visual approach slope indicator systems)
MET †	Meteorological or meteorology
METAR †	Aviation routine weather report (code form)
MET REPORT	Local routine meteorological report (in abbreviated plain language)
MF	Medium frequency (300 to 3000 KHZ)
MFA *	Minimum flight altitude
MHZ	Megahertz
MID	Mid-point (related to RVR)
MIFG	Shallow fog
MIL	Military
MIN	Minutes
MKR	Marker radio beacon
MLS	Microwave landing system
MLW *	Main leg weight
MM	Middle marker
MN *	Meganewton
MNM	Minimum
MNT	Monitor or monitoring or monitored
MNTN	Maintain
MOA	Military operating area
MOC	Minimum obstacle clearance (required)
MOD	Moderate (used to indicate the intensity of weather phenomena, interference or static reports, e.g. MOD RA = moderate rain)
MON	Above mountains
MON	Monday
MOTNE	Meteorological operational telecommunications network Europe
MOV	Move or moving or movement
MPa *	Megapascal
MPS	Metres per second
MPX *	Multiplex operation
MRA	Minimum reception altitude
MRG	Medium range
MRP	ATS/MET reporting point
MRVA *	Minimum Radar Vectoring Altitude The lowest altitude within controlled airspace which may be used for the vectoring of IFR-flights, taking into account the minimum safe height and airspace structure within a specified area.
MS	Minus
MSA	Minimum sector altitude
MSG	Message
MSL	Mean sea level
MSR	Message . . . (transmission identification) has been misrouted
MSSR	Monopulse secondary surveillance radar
MT	Mountain
MTA *	Military training area
MTMA *	Military terminal control area
MTU	Metric units
MTW	Mountain waves
MWO	Meteorological watch office
MX	Mixed type of ice formation (white and clear)

N

N	Nord oder nördliche Breite
N	Keine markante Tendenz (in RVR während der vorherigen 10 Minuten)
NAT	Nordatlantik
NAV	Navigation
NB	Richtung Nord
NBFR	Nicht bevor
NC	Keine Änderung
NDB	Ungerichtetes Funkfeuer
NE	Nordost
NEB	Richtung Nordost
NEG	Nein oder negativ oder Bewilligung nicht erteilt
NGT	Nacht
NIL	Nichts, oder ich habe nichts an Sie zu senden
NINST *	Keine Instrumentenpiste (RWY Type)
NM	Seemeilen
NML	Normal
NNE	Nordnordost
NNW	Nordnordwest
NO	Nein (negativ)
NOF	Internationales NOTAM-Büro
NORDO *	Ohne Sprechfunk
NOSIG †	Keine markante Änderung (zur Verwendung in TREND-Landewettervorhersagen)
NOTAM †	Eine Nachricht über Errichtung, Zustand oder Veränderung von Luftfahrtanlagen aller Art, Dienste, Verfahren oder Gefahren, deren rechtzeitige Kenntnis für das betroffene Luftfahrtpersonal wesentlich ist
NOV	November
NPA	Non-precision approach
NPZ *	No Planning Zone
NR	Nummer
NRH	Keine Antwort erhalten
NS	Nimbostratus
NSC	Keine signifikanten Wolken
NSW	Kein signifikantes Wetter
NTL	National
NW	Nordwest
NWB	Richtung Nordwesten
NXT	Nächst

O

OAS	Hindernisbewertungsfläche
OAT *	Außenlufttemperatur
OBS	Beobachten oder beobachtet oder Beobachtung
OBSC	Undeutlich, unklar
OBST	(Luftfahrt) Hindernis
OCA	Hindernisfreihöhe
OCH	Hindernisfreiheit (über Flugplatz oder Schwelle)
OCNL	Gelegentlich, von Zeit zu Zeit oder bei Gelegenheit
OCT	Oktober
OFZ	Hindernisfreizone
OHD	Über, oberhalb
OK	Wir stimmen zu oder das ist korrekt

N

N	North or northern latitude
N	No distinct tendency (in RVR during previous 10 minutes)
NAT	North Atlantic
NAV	Navigation
NB	Northbound
NBFR	Not before
NC	No change
NDB	Non-directional radio beacon
NE	Northeast
NEB	Northeastbound
NEG	No or negative or permission not granted or that is not correct
NGT	Night
NIL	None or I have nothing to send to you
NINST *	Non-Instrument Runway (RWY Type)
NM	Nautical miles
NML	Normal
NNE	North-northeast
NNW	North-northwest
NO	No (negative)
NOF	International NOTAM-Office
NORDO *	No radio
NOSIG †	No significant change (used in TREND-type landing forecasts)
NOTAM †	A notice containing information concerning the establishment, condition or change in any aeronautical facility, service, procedure or hazard, the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with flight operations
NOV	November
NPA	Non-precision approach
NPZ *	No Planning Zone
NR	Number
NRH	No reply heard
NS	Nimbostratus
NSC	Nil significant clouds
NSW	Nil significant weather
NTL	National
NW	Northwest
NWB	Northwestbound
NXT	Next

O

OAS	Obstacle assessment surface
OAT *	Outside air temperature
OBS	Observe or observed or observation
OBSC	Obscure or obscured or obscuring
OBST	Obstacle
OCA	Obstacle clearance altitude
OCH	Obstacle clearance height
OCNL	Occasional or occasionally
OCT	October
OFZ	Obstacle free zone
OHD	Overhead
OK	We agree or it is correct

OLDI	Online Datenaustausch
OM	Außenmarker
OPA	Undurchsichtig, Rauheisbildung
OPMET †	Wetterdaten für den Flugbetrieb
OPN	Offen, Öffnung, geöffnet
OPR	(Luftfahrzeug) Halter, betreiben, in Betrieb
OPS †	Betrieb
O/R	Auf Anforderung
OTLK	Aussicht (verwendet in SIGMET Meldungen für vulkanische Asche und tropische Wirbelstürme)
OTP	Über den Wolken, obenauf
OTS	Streckenorganisationssystem
OUBD	Abfliegend
OVC	Wolkendecke geschlossen, bedeckt

OLDI	Online data interchange
OM	Outer marker
OPA	Opaque, white type of ice formation
OPMET †	Operational meteorological (information)
OPN	Open or opening or opened
OPR	Operator or operate or operative or operating or operational
OPS †	Operations
O/R	On request
OTLK	Outlook (used in SIGMET messages for volcanic ash and tropical cyclones)
OTP	On top
OTS	Organized track system
OUBD	Outbound
OVC	Overcast

P

P *	Größer als (RVR) in METAR/SPECI
P *	Berater
P . . .	Luftsperrgebiet (gefolgt von Kennung)
P0N-	Impulsmodulation, Bezeichnung der Sendart
P ₂	Vorhersagekarte für 200 hPa
P ₃	Vorhersagekarte für 300 hPa
P ₄	Vorhersagekarte für 400 hPa
P ₅	Vorhersagekarte für 500 hPa
P ₇	Vorhersagekarte für 700 hPa
P ₈₅	Vorhersagekarte für 850 hPa
P _S	Vorhersagekarte (Boden)
P _{SW}	Vorhersagekarte für markante Wettererscheinungen
P-RNAV *	Präzisionsflächennavigation
PA	Präzisionsanflug
PA I *	Präzisionsanflugpiste CAT I (RWY Type)
PA II *	Präzisionsanflugpiste CAT II (RWY Type)
PA III *	Präzisionsanflugpiste CAT III (RWY Type)
PALS	Präzisionsanflug-Befeuerungssystem (Angabe der Kategorie)
PANS	Verfahren für Flugsicherungsdienste
PAPI †	Präzisions-Gleitwinkelbefeuerung
PAR	Präzisionsanflugradar
PARL	Parallel
PATC	Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug
PAX	Passagier(e)
PC *	Arbeitskarte
PCD	Fortsetzen, weiterfliegen
PCN	Tragfähigkeitszahl
PDG	Procedure design gradient
PER	Leistung
PERM	Dauern
PF *	Treibstoff für Kolbenluftfahrzeuge
PIB *	Flugvorbereitungsbulletin
PinS *	Point-in-Space
PJE	Fallschirmabsprungübung
PIREP *	Pilotenmeldung
PL	Eiskörner
PL *	Klartext

P

P *	More than (RVR) in METAR/SPECI
P *	Briefing officer
P . . .	Prohibited area (followed by identification)
P0N-	Pulse modulation, Designation of emission
P ₂	Prognostic chart for 200 hPa
P ₃	Prognostic chart for 300 hPa
P ₄	Prognostic chart for 400 hPa
P ₅	Prognostic chart for 500 hPa
P ₇	Prognostic chart for 700 hPa
P ₈₅	Prognostic chart for 850 hPa
P _S	Prognostic chart (surface)
P _{SW}	Prognostic chart of significant weather
P-RNAV *	Precision area navigation
PA	Precision approach
PA I *	Precision approach runway CAT I (RWY Type)
PA II *	Precision approach runway CAT II (RWY Type)
PA III *	Precision approach runway CAT III (RWY Type)
PALS	Precision approach lighting system (specify category)
PANS	Procedures for air navigation services
PAPI †	Precision approach path indicator
PAR	Precision approach radar
PARL	Parallel
PATC	Precision approach terrain chart (followed by name/title)
PAX	Passenger(s)
PC *	Plotting chart
PCD	Proceed or proceeding
PCN	Pavement classification number
PDG	Procedure design gradient
PER	Performance
PERM	Permanent
PF *	Piston aircraft fuel
PIB *	Pre-flight information bulletin
PinS *	Point-in-Space
PJE	Parachute jumping exercise
PIREP *	Pilots report
PL	Ice pellets
PL *	Plain language

PLA	Übungs-Tiefanflug
PLN	Flugplan
PLVL	Gegenwärtige Flugflächen
PN	Vorherige Bekanntgabe erforderlich
PNR	Umkehrgrenzpunkt
PO	Staubwirbel
POB	Personen an Bord
POSS	Möglich
PPI	Rundsichtanzeigergerät
PPR	Vorherige Genehmigung erforderlich
PPSN	Gegenwärtiger Standort
PRI	Haupt . . . oder Primär . . .
PRKG	Abstellen
PROB †	Wahrscheinlichkeit
PROC	Verfahren
PROV	Vorläufig
PS	Plus
PSG	Passieren
PSN	Standort
PSP	Stahlrostplatten
PSYS	Drucksysteme
PTN	Verfahrenskurve
PTS	Polarstreckenstruktur
PWR	Leistung, Kraft

Q

Q *	Kennung für QNH in Hektopascal in METAR/SPECI
QDM	Missweisender Steuerkurs (Windstärke Null)
QDR	Missweisende Peilung
QFE	Luftdruck in Flugplatzhöhe (oder an der Pisten-schwelle)
QFU	Missweisende Richtung der Piste
QNH	Höhenmesser-Skaleneinstellung, um bei der Landung die Flugplatzhöhe zu erhalten
QTA	Soll ich Telegrammnummer streichen? oder Streichen Sie Telegrammnummer
QTE	Rechtweisende Peilung
QUAD	Quadrant
QUJ	Rechtweisender Steuerkurs

R

R	Rot
R . . .	Flugbeschränkungsgebiet (gefolgt von Kennung)
R	Erhalten
R *	Kennung für RVR in METAR/SPECI
R	Rechts (Pistenkennung)
RA	Regen
RA	Resolution advisory
RAD *	Route Availability Document
RAG	Zerissen
RAG	Auffangvorrichtung der Piste
RCA	Erreichen Sie Reise Flughöhe
RCC	Zentrale des Such- und Rettungsdienstes
RCF	Funkausfallmeldung (Meldungsbezeichnung)
RCH	Erreichen Sie oder ich erreiche
RCL	Pistenmittellinie

PLA	Practice low approach
PLN	Flight plan
PLVL	Present level
PN	Prior notice required
PNR	Point of no return
PO	Dust devils
POB	Persons on board
POSS	Possible
PPI	Plan position indicator
PPR	Prior permission required
PPSN	Present position
PRI	Primary
PRKG	Parking
PROB †	Probability
PROC	Procedure
PROV	Provisional
PS	Plus
PSG	Passing
PSN	Position
PSP	Pierced steel plank
PSYS	Pressure systems
PTN	Procedure turn
PTS	Polar track structure
PWR	Power

Q

Q *	Indicator for QNH in hectopascal in METAR/SPECI
QDM	Magnetic heading (zero wind)
QDR	Magnetic bearing
QFE	Atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold)
QFU	Magnetic orientation of runway
QNH	Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on ground
QTA	Shall I cancel telegram number ...? or cancel telegram number ...
QTE	True bearing
QUAD	Quadrant
QUJ	True heading

R

R	Red
R . . .	Restricted area (followed by identification)
R	Received
R *	Indicator for RVR in METAR/SPECI
R	Right (Runway identification)
RA	Rain
RA	Resolution advisory
RAD *	Route Availability Document
RAG	Ragged
RAG	Runway arresting gear
RCA	Reach cruising altitude
RCC	Rescue co-ordination centre
RCF	Radiocommunication failure (message type designator)
RCH	Reach or reaching
RCL	Runway centre line

RCLR	Freigabeänderung - Neu freigegeben	RCLR	Recleared
RCLL	Pistenmittellinienbefeuerung	RCLL	Runway centre line light(s)
RDH	ILS-Bezugspunkthöhe über Schwelle	RDH	Reference datum height (for ILS)
RDL	Radial	RDL	Radial
RDO	Funk	RDO	Radio
RE . . .	Vor kurzem (anzuwenden, um Wettererscheinungen näher zu bestimmen, z.B. RERA = vor kurzem Regen)	RE . . .	Recent (used to qualify weather phenomena, e.g. RERA = recent rain)
REC	Empfang oder Empfänger	REC	Receive or receiver
REDL	Pistenrandbefeuerung	REDL	Runway edge light(s)
REF	In Bezug auf . . . oder beziehen auf . . .	REF	Reference to . . . or refer to . . .
REG	Eintragung, Zulassung	REG	Registration
RENL	Pistenendbefeuerung	RENL	Runway end light(s)
REP	Meldung oder melden oder Meldepunkt	REP	Report or reporting or reporting point
REQ	Ersuchen, ersucht	REQ	Request or requested
ERTE	Umleiten	ERTE	Reroute
RESA	Pistenendsicherheitsfläche	RESA	Runway end safety area
RF	Konstanter Bogenradius zum Fix (ARINC 424 path terminator)	RF	Constant radius arc to a fix (ARINC 424 path terminator)
RFC *	Karte der Funkeinrichtungen	RFC *	Radio facility chart
RG	Bereich, Reichweite (Befeuerung)	RG	Range (lights)
RHC	Rechtsplatzrunde	RHC	Right-hand circuit
RIF	Freigabeänderung im Fluge	RIF	Reclearance in flight
RITE	Rechts (Richtung der Kurve)	RITE	Right (direction of turn)
RL	Melden Sie das Verlassen	RL	Report leaving
RLA	Übergeben Sie an	RLA	Relay to
RLCE	Anfrage zum Flugflächenwechsel auf Strecke	RLCE	Request level change en-route
RLLS	Pisten-Leitbefeuerungssystem	RLLS	Runway lead-in lighting system
RLNA	Angefragte Flugfläche nicht verfügbar	RLNA	Requested level not available
RMK	Anmerkung	RMK	Remark
RMZ *	Zone mit Funkkommunikationspflicht	RMZ *	Radio mandatory zone
RNAV †	Flächennavigation (AR-NAV)	RNAV †	Area navigation (AR-NAV)
RNC *	Funk-Navigationskarte	RNC *	Radio navigation chart
RNP	Erforderliche Navigationsleistung	RNP	Required navigation performance
ROC	Steiggeschwindigkeit	ROC	Rate of climb
ROD	Sinkgeschwindigkeit	ROD	Rate of descent
ROFOR	Strecken (Wetter) Vorhersage (verschlüsselt)	ROFOR	Route forecast (code form)
RON	Nur Empfang	RON	Receiving only
RPI †	Radar-Positionsanzeiger	RPI †	Radar position indicator
RPL	Dauerflugplan	RPL	Repetitive flight plan
RPLC	Ersetzen oder ersetzte	RPLC	Replace or replaced
RPT	Wiederholen Sie oder Ich wiederhole	RPT	Repeat or I repeat
RQ	Anzeige für eine Anfrage	RQ	Indication of a request
RQMNTS	Erfordernisse	RQMNTS	Requirements
RQP	Anforderung einer Flugplanmeldung (Meldungsbezeichnung)	RQP	Request flight plan (message type designator)
RQS	Anforderung einer Flugplanergänzungsmeldung (Meldungsbezeichnung)	RQS	Request supplementary flight plan (message type designator)
RR	Melden Sie das Erreichen	RR	Report reaching
RSC	Hilfsstelle des Such- und Rettungsdienstes	RSC	Rescue sub-centre
RSCD	Pistenoberflächenzustand	RSCD	Runway surface condition
RSR	Streckenrundsicht radar	RSR	En-route surveillance radar
RSS	Quadratischer Mittelwert, Effektivwert	RSS	Root sum square
RTD	Verspätet (verwendet zur Bezeichnung verspäteter Wettermeldungen)	RTD	Delayed (used to indicate delayed meteorological messages)
RTE	Strecke	RTE	Route
RTF	Funktelefonie, Sprechfunk	RTF	Radiotelephone
RTG	Funktelegraf	RTG	Radiotelegraph
RTHL	Pistenschwellenbefeuerung	RTHL	Runway threshold light(s)

RTN	Zurückkehren oder Rückkehr
RTS	Wieder in Betrieb setzen
RTT	Funkfernsehmaschine
RTZL	Pistenauflaufzonenbefeuerung
RUT	Regional Standard-Streckenfrequenzen
RVR	Pistensichtweite
RVSM	Reduzierte Vertikalstaffelung
RWY	Piste

RTN	Return or returned or returning
RTS	Return to service
RTT	Radioteletypewriter
RTZL	Runway touchdown zone light(s)
RUT	Standard regional route transmitting frequencies
RVR	Runway visual range
RVSM	Reduced vertical separation minimum
RWY	Runway

S

S	Süd oder südliche Breite
S *	Sonderbeobachtungen
SA	Staubsturm, Sandsturm, aufgewirbelter Staub oder aufgewirbelter Sand
SALS	Einfache Anflugbefeuerung
SAN	Sanität
SAP	Sobald wie möglich
SAR †	Such- und Rettungsdienst
SARPS	Richtlinien (Normen) und Empfehlungen (ICAO)
SAT	Samstag
SATCOM †	Satelliten Kommunikation
SB	Richtung Süd
SBAS †	Satellitenbasiertes Ergänzungssystem
SC	Stratocumulus
SCT	Mittel bewölkt
SDBY	Auf Empfang bleiben
SE	Südost
SEB	Richtung Südost
SEC	Sekunden
SECN	Abschnitt (Teil)
SECSI *	South East Common Sky Initiative
SECSI FRA*	South East Common Sky Initiative Free Route Airspace
SECT	Sektor
SELCAL †	Selektivrufsystem
SEP	September
SER	Dienst, Wartung, Versorgung, bedient
SERA *	Standardised European Rules of the Air
SEV	Schwer (anzuwenden, um in Meldungen Verei- sung, Turbulenz usw. näher zu bestimmen)
SFC	Oberfläche, Boden, Fläche
SG	Schneegriesel
SGL	Signal
SH...	Schauer (gefolgt durch RA = Regen, SN = Schnee, PE = Eiskörner, GR = Hagel, GS = Reif- graupe und/oder Schneekörner oder eine Kom- bination dessen, z.B. SHRASN = Schneeregenschauer)
SHF	Zentimeterwelle (3000 - 30 000 MHz)
SID †	Standard Instrumentenabflug
SIF	Selektives Freund/Feind-Kennungssystem
SIG	Markant
SIGMET †	Meldungen über Wettererscheinungen auf der Strecke, welche sich auf die Sicherheit von Flug- bewegungen auswirken
SIMUL	Gleichzeitig
SIWL	Vergleichbare Einzelradlast
SKC	Wolkenlos

S

S	South or southern latitude
S *	Special observations
SA	Duststorm, sandstorm, rising dust or rising sand
SALS	Simple approach lighting system
SAN	Sanitary
SAP	As soon as possible
SAR †	Search and rescue
SARPS	Standards and recommended practices (ICAO)
SAT	Saturday
SATCOM †	Sattelite communication
SB	Southbound
SBAS †	Satellite-based augmentation system
SC	Stratocumulus
SCT	Scattered
SDBY	Stand by
SE	Southeast
SEB	Southeastbound
SEC	Seconds
SECN	Section
SECSI *	South East Common Sky Initiative
SECSI FRA*	South East Common Sky Initiative Free Route Airspace
SECT	Sector
SELCAL †	Selectiv calling system
SEP	September
SER	Service or servicing or served
SERA *	Standardised European Rules of the Air
SEV	Severe (used e.g. to qualify icing and turbulence reports)
SFC	Surface
SG	Snow grains
SGL	Signal
SH...	Showers (followed by RA = rain, SN = snow, PE = ice pellets, GR = hail, GS = small hail and/or snow pellets or combinations thereof, e.g. SHRASN = showers of rain and snow)
SHF	Super high frequency (3000 - 30 000 MHz)
SID †	Standard instrument departure
SIF	Selective identification feature
SIG	Significant
SIGMET †	Information concerning en-route weather phe- nomena which may affect the safety of aircraft operations
SIMUL	Simultaneous or simultaneously
SIWL	Single isolated wheel load
SKC	Sky clear

SKED	Flugplan oder planmäßig	SKED	Schedule or scheduled
SLAP *	Verfahren für die Zuweisung von "time slots" (Zeitfenster)	SLAP *	Slot allocation procedure
SLP	Geschwindigkeitsbegrenzungspunkt	SLP	Speed limiting point
SLW	Langsam	SLW	Slow
SMC	Bodenbewegungskontrolle	SMC	Surface movement control
SMR	Bodenbewegungsradar	SMR	Surface movement radar
SN	Schnee	SN	Snow
SNOCLO *	Flugplatz wegen Schnee geschlossen	SNOCLO *	Aerodrome closed due to snow
SNOWTAM †	Eine besondere NOTAM-Serie, die unter Verwendung eines hierfür vorgesehenen Vordruckes Auskunft gibt über das Vorhandensein oder die Beseitigung gefährlicher Zustände, verursacht durch Schnee, Eis, Matsch oder stehendes Wasser in Verbindung mit Schnee, Matsch und Eis auf den Bewegungsflächen	SNOWTAM †	A special series NOTAM notifying the presence or removal of hazardous conditions due to snow, ice, slush or standing water associated with snow, slush and ice on the movement area, by means of a specific format
SOC *	Steigflugbeginn	SOC *	Start of climb
SPECI †	Auswahl-Flugwetterbeobachtungsmeldung (verschlüsselt)	SPECI †	Aviation selected special weather report (code form)
SPECIAL †	Sonder-Wettermeldungen (in Klartext unter Verwendung von Abkürzungen)	SPECIAL †	Special meteorological report (in abbreviated plain language)
SPL	Ergänzungsflugplan (Meldungsbezeichnung)	SPL	Supplementary flight plan (message type designator)
SPOT †	Wind an einem bestimmten Punkt	SPOT †	Spot wind
SQ	Bö	SQ	Squall
SQL	Böenlinie	SQL	Squall line
SR	Sonnenaufgang	SR	Sunrise
SRE *	Rundsichtradar	SRE *	Surveillance radar equipment
SRG	Kleine Reichweite	SRG	Short range
SRR	Such- und Rettungsbereich	SRR	Search and rescue region
SRY	Sekundär	SRY	Secondary
SS	Sandsturm	SS	Sandstorm
SS	Sonnenuntergang	SS	Sunset
SSB	Einseitenband	SSB	Single sideband
SSE	Südsüdost	SSE	South-southeast
SSR	Sekundär-Rundsichtradar	SSR	Secondary surveillance radar
SST	Überschallbeförderung	SST	Supersonic transport
SSW	Südsüdwest	SSW	South-southwest
ST	Stratus	ST	Stratus
STA	Geradeaus-Anflug	STA	Straight in approach
STAR †	Standard Instrumenten-Anflugstrecken	STAR †	Standard instrument arrival
STD	Norm	STD	Standard
STF	Schichtförmig	STF	Stratiform
STL *	Satellitenverbindung	STL *	Satellite communication
STN	Station	STN	Station
STNR	Gleichbleibend, stationär	STNR	Stationary
STOL	Kurzstart und Kurzlandung	STOL	Short take-off and landing
STS	Zustand, Lage	STS	Status
STWL	Stopflächenbefeuern	STWL	Stopway light(s)
SUBJ	Abhängig von	SUBJ	Subject to
SUN	Sonntag	SUN	Sunday
SUP	Ergänzung (AIP Ergänzung)	SUP	Supplement (AIP Supplement)
SUPPS	Regionale Ergänzungsverfahren	SUPPS	Regional supplementary procedures
SVC	Dienstmeldung	SVC	Service message
SVCBL	Benützlich, einsatzbereit	SVCBL	Serviceable
SVR *	Schrägsicht	SVR *	Slant visual range
SW	Südwest	SW	Southwest
SWB	Richtung Südwest	SWB	Southwestbound
SWY	Stopfläche	SWY	Stopway

SX *	Simplex-Betrieb
S ₃	Bodenwetterkarte (3-stündig)
S1	Einstellmöglichkeit
S2	Einstellmöglichkeit und geringfügige Reparaturen an Luftfahrzeugen
S3 *	Einstellmöglichkeit und geringfügige Reparaturen an Luftfahrzeugen und Motoren
S4	Einstellmöglichkeit und größere Reparaturen an Luftfahrzeugen und geringfügige Reparaturen an Motoren
S5	Einstellmöglichkeit und größere Reparaturen an Luftfahrzeugen und Motoren

T

T	Temperatur
TA	Übergangshöhe
TA	Traffic advisory
TAA	Terminal arrival altitude
TACAN †	UHF taktische Flugnavigationshilfe
TAF †	Flugplatz-Wettervorhersage
TAIL †	Rückenwind
TAR	Nahverkehrsbereich-Rundsicht radar
TAS	Wahre Fluggeschwindigkeit, Eigengeschwindigkeit
TAX	Rollend, rollen
TB *	Tabellen
TC	Tropischer Wirbelsturm
TCAS †	Kollisionswarnsystem
TCH	Schwellen-Überflughöhe
TCU	Hochauftürmender Cumulus
TDO	Tornado
TDZ	Aufsetzzone
TECR	Technische Ursache
TEL	Telephon
TEMPO †	Zeitweise (Zeitweilig)
TF	Kurs zum Fix (ARINC 424 path terminator)
TF *	Treibstoff für Turbinenluftfahrzeuge
TFC	Verkehr
TFI *	Terminal Flight Information Von der Anflugkontrollstelle ausgeübter Dienst für VFR-Flüge in FL 245 und darunter innerhalb des Verantwortungsbereiches von APP Wien
TGL	Aufsetzen und Durchstarten
TGS	Wegweiseranlage für das Rollen
THR	Schwelle
THRU	Durch
THU	Donnerstag
TIBA †	Verkehrsinformationssendung vom Luftfahrzeug
TIL †	Bis
TIP	Bis Sie . . . (Ort) überflogen haben
TKOF	Start
TL	Bis (gefolgt durch die Zeit bei der die vorhergesagte Wetteränderung beendet ist)
TL *	Rollgasse
TLOF	Aufsetz- und Abhebegebiet
TMA	Nahkontrollbezirk
TMZ *	Zone mit Transponderpflicht
TNA	Kursänderungshöhe (über MSL)

SX *	Simplex operation
S ₃	3-hourly surface synoptic chart
S1	Hangarage
S2	Hangarage and minor aircraft repairs
S3 *	Hangarage and minor aircraft repairs and minor engine repairs
S4	Hangarage and major aircraft repairs and minor engine repairs
S5	Hangarage and major aircraft repairs and major engine repairs

T

T	Temperature
TA	Transition altitude
TA	Traffic advisory
TAA	Terminal arrival altitude
TACAN †	UHF tactical air navigation aid
TAF †	Aerodrome forecast
TAIL †	Tail wind
TAR	Terminal area surveillance radar
TAS	True airspeed
TAX	Taxiing or taxi
TB *	Tabulars
TC	Tropical cyclone
TCAS †	Traffic alert and collision avoidance system
TCH	Threshold crossing height
TCU	Towering cumulus
TDO	Tornado
TDZ	Touchdown zone
TECR	Technical reason
TEL	Telephone
TEMPO †	Temporary or temporarily
TF	Track to fix (ARINC 424 path terminator)
TF *	Turbine aircraft fuel
TFC	Traffic
TFI *	Terminal Flight Information Service for VFR flights at FL 245 and below provided by Approach Control within the area of responsibility of APP Wien
TGL	Touch-and-go landing
TGS	Taxiing guidance system
THR	Threshold
THRU	Through
THU	Thursday
TIBA †	Traffic information broadcast by aircraft
TIL †	Until
TIP	Until past . . . (place)
TKOF	Take-off
TL	Till (followed by time by which weather change is forecast to end)
TL *	Taxilane
TLOF	Touchdown and lift-off area
TMA	Terminal control area
TMZ *	Transponder mandatory zone
TNA	Turn altitude

TNH	Kursänderungshöhe (über Flugplatz oder Schwelle)
TO	Nach . . . (Ort)
TODA	Verfügbare Startstrecke
TODAH	Verfügbare Startstrecke, Hubschrauber
TOP †	Wolkenobergrenze
TORA	Verfügbare Startlaufstrecke
TP	Kursänderungspunkt
TR	Kurs über Grund
TR *	Landewettervorhersage
TRA	Temporäre zivile Luftraumreservierung
TRANS	Senden oder Sender
TREND *	Landewettervorhersage
TRL	Übergangsflugfläche
TROP	Tropopause
TS . . .	Gewitter (gefolgt durch RA = Regen, SN = Schnee, PE = Eiskörner, GR = Hagel, GS = Reif- graupeel und/oder Schneekörner oder eine Kom- bination dessen, z.B. TSRASN = Gewitter mit Regen und Schnee)
TT	Fernschreibmaschine
TUE	Dienstag
TURB	Turbulenz
T-VASIS †	T-Gleitwinkelbefeuerung
TVOR	(Flug)Platz-VOR
TWR	Flugplatzkontrollstelle oder Flugplatzkontrolle
TWY	Rollweg
TXT *	Text
TYP	Luftfahrzeugmuster
TYPH	Taifun

TNH	Turn height
TO	To . . . (place)
TODA	Take-off distance available
TODAH	Take-off distance available, helicopter
TOP †	Cloud top
TORA	Take-off run available
TP	Turning point
TR	Track
TR *	Landing forecast
TRA	Temporary reserved airspace
TRANS	Transmits or transmitter
TREND *	Landing forecast
TRL	Transition level
TROP	Tropopause
TS . . .	Thunderstorm (followed by RA = rain, SN = snow, PE = ice pellets, GR = hail, GS = small hail and/or snow pellets or combinations thereof, e.g. TSRASN = thunderstorm with rain and snow)
TT	Teletypewriter
TUE	Tuesday
TURB	Turbulence
T-VASIS †	T-visual approach slope indicator system
TVOR	Terminal VOR
TWR	Aerodrome control tower or aerodrome control
TWY	Taxiway
TXT *	Text
TYP	Type of aircraft
TYPH	Typhoon

U

U	Ansteigend (Tendenz in RVR während der vorherigen 10 Minuten)
UAB	Bis Sie weitere Anweisungen von . . . erhalten
UAC	Bezirkskontrollstelle für den oberen Luftraum
UAR	Obere Flugstrecke
UDF	Dezimeterwellenpeilstelle
UFN	Bis auf weiteres
UHDT	Höhe nicht möglich wegen Verkehr
UHF	Dezimeterwellen (300 bis 3000 MHz)
UIC	Zentrale für das obere Fluginformationsgebiet
UIR	Oberes Fluginformationsgebiet
UNA	Unmöglich
UNAP	Genehmigung nicht möglich
UNL	Unbegrenzt, unbeschränkt
UNREL	Unzuverlässig
U/S	Unbenutzbar, außer Betrieb
USB *	Obere Staatsgrenze Jene Höhe, in der sich Luftfahrzeuge nicht mehr aufgrund des aerodynamischen Auftriebs, son- dern nur aufgrund der Kepler'schen Kraft zu bewegen vermögen.
UTA	Oberer Kontrollbezirk
UTC	Koordinierte Weltzeit
U ₂	Höhenwetterkarte für 200 hPa
U ₃	Höhenwetterkarte für 300 hPa
U ₅	Höhenwetterkarte für 500 hPa

U

U	Upward (tendency in RVR during previous 10 minutes)
UAB	Until advised by . . .
UAC	Upper area control centre
UAR	Upper air route
UDF	Ultra high frequency direction finding station
UFN	Until further notice
UHDT	Unable higher due traffic
UHF	Ultra high frequency (300 to 3000 MHz)
UIC	Upper information centre
UIR	Upper flight information region
UNA	Unable
UNAP	Unable to approve
UNL	Unlimited
UNREL	Unreliable
U/S	Unserviceable
USB *	Upper State Boundary The limit above which aircraft are not capable to fly owing to aerodynamic lift but by means of the Kepler force.
UTA	Upper control area
UTC	Co-ordinated universal time
U ₂	200 hPa chart
U ₃	300 hPa chart
U ₅	500 hPa chart

U₇ Höhenwetterkarte für 700 hPa
U₈₅ Höhenwetterkarte für 850 hPa

U₇ 700 hPa chart
U₈₅ 850 hPa chart

V

V * Kennung zwischen Extremwerten eines variablen Elementes in METAR/SPECI
V7D * Impulsmodulation, Bezeichnung der Sendearart
VA Vulkanasche
VAC Sichtanflugkarte (gefolgt von Name/Bezeichnung)
VAL In Tälern
VAN Pistenkontrollfahrzeug
VAR Ortsmissweisung
VASIS † Gleitwinkelbefeuerung
VC Umgebung des Flugplatzes (gefolgt durch FG - Nebel, PO - Staub/Sandwirbel, BLDU - Staubtreiben, BLSA - Sandtreiben oder BLSN - Schneetreiben, z.B. VC FG - Nebel in der Umgebung)
VCY Umgebung
VDF UKW-Peilstelle
VER Vertikal, senkrecht
VFR Sichtflugregeln
VHF Ultrakurzwellen (30 000 KHZ bis 300 MHZ)
VIP Bedeutende Persönlichkeit
VIS Sicht
VLF Myriameterwellen (3 bis 30 KHZ)
VLR Sehr große Reichweite
VMC Sichtwetterbedingungen
VNAV † Höhennavigation
VOLMET † Wetterinformationen für Luftfahrzeuge im Fluge
VOR UKW-Drehfunkfeuer
VORTAC † VOR- und TACAN-Kombination
VOT VOR-Empfänger Testanlage
VPA Vertikaler Sinkwinkel
VRB Variabel
VSA In Bezug auf Erdsicht
VSP Vertikalgeschwindigkeit
VTOL Senkrechtstart und -landung
VV Kennung für Vertikalsicht in METAR/SPECI
VWS * Vertikale Windscherung

W

W West oder westliche Länge
W Weiß
WAC Weltluftfahrkarte ICAO 1 : 1 000 000 (gefolgt von Name/Bezeichnung)
WAFC Welt-Gebietsvorhersagezentrale
WARN * Warnung
WB Richtung West
WBAR Außenbalken (Pistenbefeuerung)
WDI Windrichtungsanzeiger
WDSPR Weitverbreitet
WED Mittwoch
WEF Mit Wirkung vom
WGS-84 Weltweites geodätisches System - 1984
WI Innerhalb
WID Weite, Breite

V

V * Indicator separating the extreme values of variable elements in METAR/SPECI
V7D * Pulse modulation, Designation of emission
VA Volcanic ash
VAC Visual approach chart (followed by name/title)
VAL In valleys
VAN Runway control van
VAR Magnetic variation
VASIS † Visual approach slope indicator system
VC Vicinity of the aerodrome (followed by FG - fog, FC - funnel cloud, PO - dust/sand whirls, BLDU - blowing dust, BLSA - blowing sand or BLSN - blowing snow, e.g. VC FG - vicinity fog)
VCY Vicinity
VDF Very high frequency direction-finding station
VER Vertical
VFR Visual flight rules
VHF Very high frequency (30 000 KHZ to 300 MHZ)
VIP Very important person
VIS Visibility
VLF Very low frequency (3 to 30 KHZ)
VLR Very long range
VMC Visual meteorological conditions
VNAV † Vertical navigation
VOLMET † Meteorological information for aircraft in flight
VOR VHF omnidirectional radio range
VORTAC † VOR and TACAN combination
VOT VOR airborne equipment test facility
VPA Vertical path angle
VRB Variable
VSA By visual reference to the ground
VSP Vertical speed
VTOL Vertical take-off and landing
VV Indicator for vertical visibility in METAR/SPECI
VWS * Vertical wind shear

W

W West or western longitude
W White
WAC World Aeronautical Chart ICAO 1 : 1 000 000 (followed by name/title)
WAFC World area forecast centre
WARN * Warning
WB Westbound
WBAR Wing bar lights
WDI Wind direction indicator
WDSPR Widespread
WED Wednesday
WEF With effect from or effective from
WGS-84 World geodetic system - 1984
WI Within
WID Width

WIE	Mit sofortiger Wirkung
WILCO †	Wird ausgeführt
WIND	Wind
WITEM	Höhenwind- und Temperaturvorhersagen für die Luftfahrt
WIP	Arbeiten im Gange
WKN	Schwächen oder schwächer werdend
WMO *	Meteorologische Weltorganisation
WNW	Westnordwest
WO	Ohne
WPT	Wegpunkt
WRNG	Warnung
WS	Windscherung
WSW	Westsüdwest
WT	Gewicht
WTSPT	Wasserhose
WWW	Weltweites Netz (Internet)
WX	Wetter
WXR *	Wetterradar

X

X	Überqueren Sie, durchqueren Sie
XBAR	Querbalken (des Anflugbefeuerungssystems)
XNG	Überquerung oder ich überquere
XS	Atmosphärische Störungen

Y

Y	Gelb
YCZ	Gelbe Warnzone (Pistenbefeuerung)
YR	Ihr(e)

Z

Z	Koordinierte Weltzeit (in meteorologischen Meldungen)
---	---

WIE	With immediate effect or effective immediately
WILCO †	Will comply
WIND	Wind
WITEM	Forecast upper wind and temperature for aviation
WIP	Work in progress
WKN	Weaken or weakening
WMO *	World meteorological organization
WNW	West-northwest
WO	Without
WPT	Way-point
WRNG	Warning
WS	Wind shear
WSW	West-southwest
WT	Weight
WTSPT	Waterspout
WWW	World wide web (internet)
WX	Weather
WXR *	Weather radar

X

X	Cross
XBAR	Crossbar (of approach lighting system)
XNG	Crossing
XS	Atmospherics

Y

Y	Yellow
YCZ	Yellow caution zone (runway lighting)
YR	Your

Z

Z	Co-ordinated universal time (in meteorological messages)
---	--

ENR 1.10 FLUGPLANUNG

1. SERA.4001 FLUGPLANABGABE

1.1. Informationen bezüglich eines beabsichtigten Flugs oder Flugabschnitts, die Flugverkehrsdienststellen zu übermitteln sind, sind in Form eines Flugplans zu geben. Der Begriff „Flugplan“ wird verwendet sowohl zur Bezeichnung der vollständigen Informationen über alle Punkte der Flugplanbeschreibung, die die gesamte Flugstrecke abdecken, als auch zur Bezeichnung der beschränkten Informationen, die unter anderem zu übermitteln sind, um eine Freigabe für einen kleinen Flugabschnitt, beispielsweise für das Kreuzen einer Luftstraße oder für Start oder Landung auf einem kontrollierten Flugplatz, zu erhalten.

1.2. Ein Flugplan ist vor der Durchführung folgender Flüge abzugeben:

1.2.1. ein Flug oder Flugabschnitt, der der Flugverkehrskontrolle unterliegt;

1.2.2. ein Flug nach Instrumentenflugregeln innerhalb des Flugverkehrsberatungsflugraums;

1.2.3. ein Flug innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken, die von der zuständigen Behörde festgelegt sind, um die Bereitstellung von Fluginformationen und die Durchführung des Flugalarmdienstes sowie des Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge zu erleichtern;

1.2.4. ein Flug innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken, die von der zuständigen Behörde festgelegt sind, um die Koordinierung mit entsprechenden militärischen Stellen oder mit Flugverkehrsdienststellen in benachbarten Staaten zu erleichtern, um ein möglicherweise erforderliches Ansteuern zu Identifizierungszwecken zu vermeiden;

1.2.5. Flüge über Staatsgrenzen.

Ausnahmen von dieser Verpflichtung bestehen für die unter 1.2.5.1. und 1.2.5.2. genannten Flüge unter Beachtung der angegebenen Bedingungen.

1.2.5.1. Einflüge in die FIR Wien:

1.2.5.1.1. Einflüge mit zivilen Luftfahrzeugen nach Sichtflugregeln im Luftraum der Klasse "G" und "E" sind von der Verpflichtung zur Abgabe eines Flugplanes befreit.

1.2.5.1.2. Für kraftangetriebene Zivilluftfahrzeuge schwerer als Luft mit starren Tragflächen, Hubschrauber und Tragschrauber ist dieses Vorgehen nur mit einem im Flug aktivierten und gemäß § 30 Abs. 2 LVR eingestellten Transponder Mode S zulässig.

1.2.5.1.3. Die unter Punkt 1.2.5.1.1. beschriebene Ausnahme zur Flugplanpflicht bei Einflügen in die FIR Wien kann zur Wahrung öffentlicher Interessen für einen bestimmten Zeitraum ganz oder teilweise eingeschränkt werden. Eine solche Einschränkung wird mittels NOTAM veröffentlicht.

1.2.5.2. Ausflüge aus der FIR Wien:

ENR 1.10 FLIGHT PLANNING

1. SERA.4001 SUBMISSION OF A FLIGHT PLAN

1.1. Information relative to an intended flight or portion of a flight, to be provided to air traffic services units, shall be in the form of a flight plan. The term 'flight plan' is used to mean variously, full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight, or limited information required, inter alia, when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross an airway, to take off from, or to land at a controlled aerodrome.

1.2. A flight plan shall be submitted prior to operating:

1.2.1. any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service;

1.2.2. any IFR flight within advisory airspace;

1.2.3. any flight within or into areas, or along routes designated by the competent authority, to facilitate the provision of flight information, alerting and search and rescue services;

1.2.4. any flight within or into areas or along routes designated by the competent authority, to facilitate coordination with appropriate military units or with air traffic services units in adjacent States in order to avoid the possible need for interception for the purpose of identification;

1.2.5. Flights across international borders.

Flights specified in item 1.2.5.1. and 1.2.5.2. are exempted from this requirement taking into account the conditions named below.

1.2.5.1. Flights entering into the FIR Wien:

1.2.5.1.1. Civil aircraft overflying the State boundary under visual flight rules into the FIR Wien in airspace classes "G" and "E" are exempted from the requirement to submit a flight plan.

1.2.5.1.2. For power-driven heavier-than-air civil aircraft, helicopters and gyrocopters, this exemption is allowed only with transponder mode S activated in flight and adjusted as required in § 30 para 2 LVR (rules of the air).

1.2.5.1.3. The exemption laid down in 1.2.5.1.1. may be limited partly or repealed wholly for a specified time period due to reasons of public interest. Such limitations to the exemption will be published via NOTAM.

1.2.5.2. Flights leaving the FIR Wien:

1.2.5.2.1. Von der Verpflichtung zur Abgabe eines Flugplanes beim Ausflug aus der FIR Wien sind befreit:

- Flüge mit Segelflugzeugen, die in den Lufträumen "G" und "E" die Grenze in Richtung der Tschechischen Republik überfliegen,
- Flüge ziviler Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln mit direktem Grenzüberflug in die Bundesrepublik Deutschland, wobei kein Drittland überflogen werden darf, sowie
- alle Sichtflüge mit Segelflugzeugen, die vom österreichischen Luftraum in den slowakischen Luftraum im Luftraum der Klasse "G" einfliegen.

1.2.5.2.2. Für Ausflüge aus der FIR Wien hat der verantwortliche Pilot sich vor dem Abflug über die das Erfordernis der Flugplanabgabe betreffenden Regelungen des Staates, in dessen Luftraum er einfliegen wird, zu informieren.

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

1.3. Ein Flugplan ist vor dem Abflug bei einer Flugverkehrsdienst-Meldestelle abzugeben oder während des Flugs der zuständigen Flugverkehrsdienststelle oder Flugfunkleitstelle zu übermitteln, sofern keine Vorkehrungen für die Abgabe von Dauerflugplänen getroffen wurden.

1.4. Sofern von der zuständigen Behörde keine kürzere Frist für Inlandsflüge nach Sichtflugregeln vorgeschrieben ist, ist ein Flugplan für einen Flug, bei dem Staatsgrenzen überflogen werden sollen oder für den Flugverkehrskontrolldienst oder Flugverkehrsberatungsdienst erbracht werden soll, mindestens 60 Minuten vor dem Abflug oder, wenn er während des Flugs abgegeben wird, rechtzeitig genug abzugeben, um sicherzustellen, dass ihn die zuständige Flugverkehrsdienststelle mindestens 10 Minuten vor dem Zeitpunkt erhält, zu dem das Luftfahrzeug voraussichtlich einen der folgenden Punkte erreicht:

1.4.1. den geplanten Einflugpunkt in einen Kontrollbezirk oder Flugverkehrsberatungsbezirk oder

1.4.2. den Kreuzungspunkt mit einer Luftstraße oder einer Flugverkehrsberatungsstrecke.

1.5. Flugpläne, für Flüge in Gebiete in welchen ATFM-Maßnahmen aufrecht sind, sind spätestens 3 Stunden vor der voraussichtlichen Abblockzeit abzugeben.

1.6. Ein IFR-Flugplan kann nicht mehr als 120 Stunden (5 Tage) vor EOBT eingereicht werden.

1.2.5.2.1. The following flights are released from the obligation to submit a flight plan when exiting the FIR Wien:

- flights with sailplanes overflying the state boundary from Austria to the Czech Republic and operating in airspace class "G" and "E",
- flights with civil aircraft operating under visual flight rules that are overflying the state boundary directly into the Federal Republic of Germany, whereas no third country shall be overflown, and
- all VFR flights with sailplanes that are entering the Slovak airspace from Austrian airspace in airspace class "G".

1.2.5.2.2. When leaving the FIR Wien, the pilot-in-command shall before beginning the flight become familiar with all regulations regarding the requirements for submission of flight plans of the State the pilot intends to enter.

1.2.6. any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.

1.3. A flight plan shall be submitted, before departure, to an air traffic services reporting office or, during flight, transmitted to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station, unless arrangements have been made for submission of repetitive flight plans.

1.4. Unless a shorter period of time has been prescribed by the competent authority for domestic VFR flights, a flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least 60 minutes before departure, or, if submitted during flight, at a time which will ensure its receipt by the appropriate ATS unit at least 10 minutes before the aircraft is estimated to reach:

1.4.1. the intended point of entry into a control area or advisory area; or

1.4.2. the point of crossing an airway or advisory route.

1.5. Flight plans for flights into areas subject to ATFM shall be submitted at least 3 hours before EOBT.

1.6. An IFR flight plan can not be filed more than 120 hours (5 days) in advance of EOBT.

1.7. Von dem Erfordernis der Abgabe eines Flugplans sind Flüge mit österreichischen Militärluftfahrzeugen im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) in jenen Fällen, die in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesministerium für Landesverteidigung und dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gemäß § 145a Abs. 4 LFG festgelegt werden, ausgenommen.

Anmerkung: Auf allen internationalen Flughäfen sind Selfbriefing-Stationen für die Flugplanabgabe sowie zur Bereitstellung von Pre-flight und MET-briefings eingerichtet. Der zentrale Helpdesk für Selfbriefing (AIS/ARO Wien) steht H24 zur Verfügung (siehe GEN 3.1, Punkt 5.2.).
<http://www.homebriefing.com>

1.8. Gültigkeit und Einhaltung von Luftraumnutzungsregeln

1.8.1. Flugpläne nach Instrumentenflugregeln durch den Luftraum der FIR Wien (LOVV) müssen in Übereinstimmung mit den staatlich verlautbarten Vorgaben, welche im Dokument zur Regelung der Luftraumverfügbarkeit (RAD) festgelegt sind, eingereicht werden. Dieses gesamteuropäische Bezugsdokument beinhaltet Verfügbarkeitsregeln zur Luftraumnutzung für die FIR Wien (LOVV) und es muss zur Planung
<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>
herangezogen werden.

2. FORM DER FLUGPLANABGABE

2.1. Der Flugplan ist entweder persönlich, fernmündlich, fernschriftlich, per Telefax oder in elektronischer Form abzugeben. Im Interesse der raschen Abwicklung des Luftverkehrs kann die Meldestelle für Flugverkehrsdienste die persönliche Flugplanabgabe anordnen. Wenn die Bodenfunkstelle des Abflugplatzes im Interesse einer raschen Abwicklung des Luftverkehrs zugestimmt hat, kann der Flugplan auch mittels Flugfunk-Sprechfunkverbindung abgegeben werden.

2.2. Bei Ambulanz-, Rettungs-, Such- und Evakuierungsflügen ist der Flugplan – sofern Flugplanpflicht besteht – mittels Flugfunk-Sprechfunkverbindung abzugeben, sobald ein Gebiet durchflogen wird, in dem diese hergestellt werden kann.

2.3. Form der Flugplanabgabe und Flugplanergänzungsmeldungen (FPL/FAM)

2.3.1. Zur Abgabe des Flugplanes ist grundsätzlich der verantwortliche Pilot oder sein Stellvertreter verpflichtet, für Flüge im Rahmen eines Luftbeförderungsunternehmens kann der Flugplan jedoch auch durch einen vom Unternehmen hierzu Beauftragten abgegeben werden.

1.7. Exempted from the requirement for filing a flight plan are flights of Austrian military aircraft in the frame of military operational air traffic (§ 145a Aviation Act) in those cases, which are laid down in the agreement between the Federal Ministry of Defence and the Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology according § 145a para 4 Aviation Act.

Remark: At every international airport selfbriefing terminals are established for submission of flight plans. Additionally pre-flight and MET-briefing can be obtained via self-briefing. The central Helpdesk for selfbriefing (AIS/ARO Wien) is available H24 (see GEN 3.1, item 5.2.).

<http://www.homebriefing.com>

1.8. Availability and adherence to airspace utilization rules

1.8.1. No IFR flight plans shall be filed via the airspace of FIR Wien (LOVV) deviating from the state restrictions defined within the Route Availability Document (RAD). This common European reference document contains available airspace utilization rules required for flight planning even for FIR Wien (LOVV) and any reference to them shall be made via

<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.

2. FORM OF FLIGHT PLAN SUBMISSION

2.1. The flight plan shall be filed either personally, by telephone, by AFTN, by FAX or by electronic means. In the interest of an expeditious execution of air traffic the air traffic services reporting office may require the delivery in person. If, in the interest of an expeditious handling of air traffic, approved by the aeronautical station of the aerodrome of departure, the flight plan can also be filed by means of air-ground voice communications.

2.2. On ambulance, rescue, search and evacuation flights the flight plan shall – provided that filing of a flight plan is compulsory – be filed by means of air-ground voice communications, as soon as an area is flown through, within which it can be established.

2.3. Kind of submission of flight plans and associated messages (FPL/FAM)

2.3.1. Submission of a flight plan shall normally be the duty of the pilot-in-command or of his deputy, except that for flights within the operation of an air transport enterprise a flight plan may also be submitted by a representative of the operating agency.

2.3.2. Wenn der Abflug von einem Flugplatz erfolgt, auf dem eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste im Rahmen des Selfbriefing betrieben wird, so sind Flugpläne für IFR-Flüge und für VFR-Flüge die nicht direkt an IFPS gesendet werden grundsätzlich über Selfbriefing abzugeben. Als zentraler Helpdesk für Selfbriefing steht AIS/ARO Wien H24 zur Verfügung (siehe GEN 3.1, Punkt 5.2.). Bei AIS/ARO Wien besteht die Möglichkeit Flugpläne persönlich, fernmündlich, über Telefax, in elektronischer Form (Self- oder Homebriefing) oder AFTN abzugeben.
<http://www.homebriefing.com>

2.3.3. Bei Nichtvorhandensein einer solchen Dienststelle oder der Möglichkeit der Flugplanabgabe über Selfbriefing am Abflugplatz, soll der Flugplan bei AIS/ARO Wien abgegeben werden.

2.3.4. Flugplanabgabe über Telefax

- Wenn der Flugplan über Telefax aufgegeben wird, muss er über Telefon sofort nach der Übermittlung vom Piloten (Flugplanaufgeber) bestätigt werden, sonst wird er nicht bearbeitet.
- Das unter Punkt 10. verlautbarte österreichische Flugplanformular oder ein durch Computer erzeugtes Formblatt soll für die Übermittlung verwendet werden.
- Der Vordruck muss deutlich lesbar und vollständig ausgefüllt sein.
- Speziell für IFR Flugpläne ist die Angabe einer Kontakttelefon-/Faxnummer, im Interesse des verantwortlichen Piloten wesentlich.
- Der Flugplanaufgeber kann mit der Angabe einer Telefaxnummer und dem Vermerk "Bitte Beratung", eine schriftliche Flugberatung über Fax anfordern.

2.3.5. Flugplanabgabe über Self- oder Homebriefing

Wenn ein Flugplan über Self- oder Homebriefing aufgegeben wird, muss er durch das System bestätigt werden, bevor der Flug angetreten wird, sonst ist die Bearbeitung des Flugplanes nicht gewährleistet.

2.3.6. Flugplanaufgabe während des Fluges (AFIL)

2.3.6.1. Flugpläne sollten nur dann während des Fluges aufgegeben werden, wenn besondere Umstände dies erfordern (z.B. unvorhergesehene Wettererscheinungen, Notfälle). In diesem Fall akzeptiert der Fluginformationsdienst die Flugplandaten, der Flugplan wird an AIS/ARO Wien weitergeleitet, welches die Übermittlung an die zuständigen Stellen vornimmt.

2.3.6.2. Nicht angenommen werden Flugpläne für weiterführende Flüge nach Zwischenlandungen, ausgenommen Notfälle (z.B. Rettungsflüge). Aufgrund hoher Frequenzbelastung und teilweise unvollständiger Funkabdeckung wird dringend empfohlen, Flugpläne auf einem anderen Weg als über die Frequenz des Fluginformationsdienstes abzugeben. Sichtflügen, die beabsichtigen durch freigabepflichtige Lufträume zu fliegen, wird empfohlen, einen Flugplan vor Abflug aufzugeben.

2.3.2. If the departure will take place from an aerodrome at which an ATS reporting office is available via selfbriefing, flight plans for IFR-flights and for VFR flights where no direct filing to IFPS is considered shall basically be submitted via selfbriefing. As central Helpdesk for selfbriefing AIS/ARO Wien is available H24 (see GEN 3.1, item 5.2.). At AIS/ARO Wien it is possible to submit flight plans personally, by telephone, telefax, in electronic form (Self- or Homebriefing) or AFTN.

<http://www.homebriefing.com>

2.3.3. In the absence of such an office at the departure aerodrome or if there is no possibility to submit the flight plan via selfbriefing at the departure aerodrome, the flight plan shall be submitted to AIS/ARO Wien.

2.3.4. Flight plan submission via Telefax

- If the flight plan is submitted via Telefax it has to be confirmed by the pilot (submitter of the flight plan) immediately after transmission via telephone, otherwise it will not be processed.
- The flight plan form published in item 10. or a form produced by a computer shall be used for transmission.
- The form has to be filled in legibly and without omissions.
- Especially for IFR-flight plans a contact TEL/FAX Number has to be given in the interest of the pilot-in-command.
- The aircraft operator can request a written pre-flight information bulletin to be sent via Telefax giving a Telefax number and the remark "request briefing".

2.3.5. Flight plan submission via Self- or Homebriefing

If the flight plan is submitted via Self- or Homebriefing it has to be accepted by the system before flight, otherwise the transmission of the flight plan is not guaranteed.

2.3.6. Submission of flight plans during flight (AFIL)

2.3.6.1. Flight plans should only be filed during flight if required by certain circumstances (e.g. due to unforeseen weather changes, emergency situations). In this case the Flight Information Service (FIS) will accept the flight plan data and forwards the flight plan to AIS/ARO Wien for further transmission to the competent units.

2.3.6.2. Flight plans for flights which continue after an intermediate landing are not accepted, except in emergency cases (e.g. rescue flights). Due to busy radio frequency occupancy and partially incomplete radio coverage it is strongly recommended to file flight plans rather by other means than on the frequency of the FIS. It is also recommended to file a flight plan before departure for VFR-flights which intend to cross airspace for which an ATC-clearance is required.

2.4. Annahme von Flugplänen und Flugplanergänzungsmeldungen (FPL/FAM)

2.4.1. Flugpläne für VFR-Flüge werden von AIS/ARO Wien verarbeitet und zu den betreffenden Flugverkehrsdienststellen gemäß den ICAO Adressierungs-Verfahren weitergeleitet.

2.4.2. Flugpläne für IFR/GAT Flüge (ganz oder teilweise) werden durch IFPS akzeptiert.

- IFPS beantwortet die Abgabe von FPL/FAM durch betriebliche Antwort-Meldungen
MAN - die Meldung ist nicht akzeptiert und wird manuell korrigiert (eine ACK muss folgen);
REJ - die Meldung wird nicht akzeptiert, da fehlerhaft, eine berichtigte Version ist zu senden;
ACK - die Meldung ist in Ordnung und von IFPS akzeptiert.

Details über diese Meldungen sind im "IFPS Users Manual" des Network Operations Handbuchs enthalten.

- Es ist wichtig, dass Flugplanaufgeber die "Operational Reply Messages" vom IFPS zur Kenntnis nehmen und falls erforderlich darauf reagieren. Im Bezug auf einen Flugplan, welcher innerhalb der IFPS Zone eingereicht (abgegeben) wurde, ist insbesondere zu beachten, dass solange nicht ein ACKNOWLEDGEMENT (ACK) vom IFPS erhalten worden ist, dieser Flugplan für das IFPS **nicht** existiert und daher auch **nicht** an die zuständigen ATS-Stellen weitergeleitet wird. Weiters wird die Kopie des Flugplans **nicht** zu der "Tactical database" (TACT) des NMOC (Network Manager Operations Centre) gesendet und **nicht** für ATFM Zwecke in Betracht gezogen (**NO ATFM SLOT**). Dies kann zur **Verspätung** des betroffenen Fluges führen. Es folgt daraus, dass die Version der Flugplanmeldung für die ein **"ACK" erhalten wurde** jene ist, welche von IFPS zu den zuständigen ATS-Stellen und auch zu TACT weitergeleitet wird.

2.4.3. Direkte Aufgabe beim IFPS (Integrated initial Flight plan Processing System)

- Luftfahrtunternehmen ist es allgemein gestattet, Flugpläne für IFR/GAT Flüge direkt bei IFPS einzureichen (ohne Übermittlung durch eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste).

Anmerkung: IFR/GAT Flüge sind zivile oder nicht-operationelle militärische Flüge nach Instrumentenflugregeln (ganz oder teilweise) welche nach zivilen Flugverkehrsregeln und ATC-Verfahren durchgeführt werden.

2.4. Acceptance of flight plans and associated messages (FPL/FAM)

2.4.1. Flight plans for VFR flights are accepted and transmitted to the competent ATS-Units in accordance with the ICAO addressing procedure by AIS/ARO Wien.

2.4.2. Flight plans for IFR/GAT flights (wholly or partly) are accepted by IFPS.

- The IFPS will respond to FPL/FAM submission through Operational Reply Messages
MAN - the message is not correct and will be amended manually (ACK must follow);
REJ - the message is not correct and cannot be amended, a correct version has to be sent;
ACK - the message is correct and accepted by IFPS.

Details of this messages can be found in the IFPS Users Manual of the Network Operations Handbook.

- It is essential that flight plan originators take note of and react, where necessary, to the Operational Reply Messages received from IFPS. In particular it should be noted, that unless an Acknowledgment (ACK) is received from IFPS in respect of a particular flight plan filed within the IFPS Zone, then that plan will **not** exist within IFPS and will **not** therefore be distributed to the relevant ATS-Units. Furthermore a copy of the flight plan will **not** be sent to the Tactical database (TACT) of the NMOC (Network Manager Operations Centre) and will **not** be considered for ATFM purposes (**NO ATFM SLOT**). This could **result in a delay** to the flight concerned. It follows therefore that the version of a flight plan message for which an **ACK has been received** is the one which will be distributed by IFPS to the relevant ATS-UNITS and also to TACT.

2.4.3. Direct filing with IFPS (Integrated initial Flight plan Processing System)

- Aircraft Operators will be permitted generally to submit flight plans for IFR/GAT flights directly to the IFPS without the need to pass them through an ATS Reporting Office.

Remark: IFR/GAT flights are civil or non-operational military flights according to instrument flight rules (wholly or partly) which are operating subject to civil flight rules and ATC procedures.

- Direkt-Aufgeber übernehmen die volle Verantwortung bezüglich Übereinstimmung mit allen wesentlichen IFPS Verfahren, inklusive die **komplette** Adressierung (z.B. innerhalb und außerhalb des IFPS-Gebietes, VFR-Teil) ihrer Meldungen.

Detaillierte Verfahren sind im "IFPS Users Manual" des Network Operations Handbuches enthalten.

Das Handbuch ist erhältlich bei
<http://www.eurocontrol.int>

Das Handbuch liegt bei AIS/ARO Wien zur Einsichtnahme auf.

- Unterstützung wird auf Wunsch geboten für Flugpläne, die durch das AIS/ARO Wien verarbeitet wurden.
- Jede "Operational Reply" Meldung (ACK, MAN, REJ) die bei AIS/ARO Wien einlangt wird für diesen Flugplanaufgeber (Luftfahrtunternehmer) bereit gehalten, die Verantwortung sich um den Erhalt und die allfällige Antwort auf solche Meldungen zu kümmern, liegt beim Flugplanaufgeber.

Flugplanaufgeber (Luftfahrtunternehmer), die bei AIS/ARO Wien einen Flugplan aufgeben und deren Flugplan noch nicht durch IFPS angenommen ist, müssen in der Reichweite des AIS/ARO Wien bleiben (hinterlassen einer Telefon- oder Faxnummer) um, wenn nötig, koordinierte Änderungen des Flugplans zu ermöglichen.

- IFPS übermittelt Flugpläne und ergänzende Meldungen an alle betroffenen ATS-Stellen innerhalb der IFPS-Zone und zu allen betroffenen Adressaten gemäß "Readressierungsverfahren".
Details siehe "IFPS Users Manual" des Network Operations Handbuches.

- Direct-filers take the full responsibility for compliance with all relevant IFPS procedures including **complete** addressing (e.g. within and outside the IFPS area, VFR-part) of their messages.

Detailed procedures are published in the IFPS Users Manual of the Network Operations Handbook.

The Handbook is available at
<http://www.eurocontrol.int>

The Handbook is available for consultation at AIS/ARO Wien.

- Assistance will be given on request for flight plans, which had been processed by AIS/ARO Wien.
- Any Operational Reply Message (ACK, MAN, REJ) received at AIS/ARO Wien is kept available for the flight plan originators (aircraft operator), however they are responsible for collecting and to respond to any such messages at their discretion.

Flight plan originator (Aircraft Operator) submitting flight plans with AIS/ARO Wien and whose flight plan has not been acknowledged by IFPS must remain within reach of AIS/ARO Wien (leave telephone or FAX number) to allow coordinated modification of the flight plan, if required.

- IFPS transmits flight plans and associated messages to all ATS-Units concerned within IFPS Zone and to all addressees concerned according to the "readdressing procedure". For details see "IFPS Users Manual" of the Network Operations Handbook.

TABLE OF IFPS MESSAGE DISTRIBUTION

STATE	COUNTRY CODE	IFPS - ZONE FLIGHT PLAN MESSAGE DISTRIBUTION	FIR/UIR	ICAO
ALBANIA	LA	YES	TIRANA	LAAA
ARMENIA	UD	YES	YEREVAN	UDDD
AUSTRIA	LO	YES	WIEN	LOVV
BELARUS	UM	COPY ONLY	MINSK	UMMV
BELGIUM	EB	YES	BRUSSELS	EBBU/ EBUR
BOSNIA AND HERZEGOVINA	LQ	YES	SARAJEVO	LQSB
BULGARIA	LB	YES	SOFIA	LBSR
CROATIA	LD	YES	ZAGREB	LDZO
CYPRUS	LC	YES	NICOSIA	LCCC
CZECH REPUBLIC	LK	YES	PRAHA	LKAA
DENMARK	EK	YES	KOBENHAVN	EKDK
ESTONIA	EE	YES	TALLINN	EETT
FINLAND	EF	YES	FINLAND	EFIN
FRANCE	LF	YES	PARIS REIMS BREST BORDEAUX MARSEILLE	LFFF LFEE LFRR LFBB LFMM
GEORGIA	UG	YES	TBILISI	UGGG
GERMANY	ED	YES	BREMEN LANGEN MÜNCHEN RHEIN HANNOVER	EDWW EDGG EDMM EDUU EDVV
GREECE	LG	YES	ATHINAI	LGGG
HUNGARY	LH	YES	BUDAPEST	LHCC
IRELAND	EI	YES	SHANNON	EISN
ITALY	LI	YES	ROMA BRINDISI MILANO	LIRR LIBB LIMM
LATVIA	EV	YES	RIGA	EVRR
LITHUANIA	EY	YES	VILNIUS	EYVL
LUXEMBOURG	EL	YES	BRUSSELS	EBBU/ EBUR
THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA	LW	YES	SKOPJE	LWSS
MALTA	LM	YES	MALTA	LMMM
REPUBLIC OF MOLDOVA	LU	YES	CHISINAU	LUUU
MONACO (MARSEILLE)	LN	YES	MARSEILLE	LFMM
MOROCCO	GM	YES	CASABLANCA	GMMM
THE NETHERLANDS	EH	YES	AMSTERDAM	EHAA

STATE	COUNTRY CODE	IFPS - ZONE FLIGHT PLAN MESSAGE DISTRIBUTION	FIR/UIR	ICAO
NORWAY	EN	YES	NORWAY BODO OCEANIC	ENOR ENOB
POLAND	EP	YES	WARSZAWA	EPWW
PORTUGAL	LP	YES	LISBOA SANTA MARIA	LPPC LPPO
ROMANIA	LR	YES	BUCURESTI	LRBB
ROSTOV FIR (RUSSIAN FEDERATION)	URR	COPY ONLY	ROSTOV-NA-DONU	URRV
KALININGRAD FIR (RUSSIAN FEDERATION)	UMK	COPY ONLY	KALININGRAD	UMKK
SLOVAK REPUBLIC	LZ	YES	BRATISLAVA	LZBB
SLOVENIA	LJ	YES	LJUBLJANA	LJLA
SPAIN	LE	YES	BARCELONA MADRID CANARIAS	LECB LECM GCCC
SWEDEN	ES	YES	SWEDEN	ESAA
SWITZERLAND	LS	YES	SWITZERLAND	LSAS
TURKEY	LT	YES	ANKARA ISTANBUL	LTAA LTBB
UKRAINE	UK	YES	L'VIV KYIV DNIPROPETROVSK ODESSA SIMFEROPOL	UKLV UKBV UKDV UKOV UKFV
UNITED KINGDOM	EG	YES	LONDON SCOTTISH SHANWICK (OCA)	EGTT EGPX EGGX
SERBIA AND MONTENEGRO	LY	YES	BEOGRAD	LYBA

3. SERA.4005 FLUGPLANINHALT

3.1. Der Flugplan hat Informationen bezüglich der folgenden Elemente zu enthalten, soweit diese von der zuständigen Behörde für erforderlich erachtet werden:

- Luftfahrzeugkennung
- Flugregeln und Art des Flugs
- Anzahl und Muster der Luftfahrzeuge und Wirbelschleppen-kategorie
- Ausrüstung
- Startflugplatz oder -einsatzort
- voraussichtliche Abblockzeit
- Reisegeschwindigkeit(en)
- Reiseflughöhe(n)
- Flugstrecke
- Zielflugplatz oder -einsatzort und voraussichtliche Gesamtflugdauer
- Ausweichflugplatz/flugplätze oder -einsatzort(e)
- Kraftstoffbedingte Höchstflugdauer
- Gesamtzahl der Personen an Bord
- Not- und Überlebensausrüstung
- andere Informationen.

3. SERA.4005 CONTENTS OF A FLIGHT PLAN

3.1. A flight plan shall comprise information regarding such of the following items as are considered relevant by the competent authority:

- Aircraft identification
- Flight rules and type of flight
- Number and type(s) of aircraft and wake turbulence category
- Equipment
- Departure aerodrome or operating site
- Estimated off-block time
- Cruising speed(s)
- Cruising level(s)
- Route to be followed
- Destination aerodrome or operating site and total estimated elapsed time
- Alternate aerodrome(s) or operating site(s)
- Fuel endurance
- Total number of persons on board
- Emergency and survival equipment
- Other information.

3.2. Bei Flugplänen, die während des Flugs abgegeben werden, muss der Startflugplatz oder -einsatzort der Ort sein, an dem bei Bedarf zusätzliche Informationen bezüglich des Flugs eingeholt werden können. Außerdem ist anstelle der voraussichtlichen Abblockzeit die Zeit über dem ersten Punkt der Strecke anzugeben, auf die sich der Flugplan bezieht.

3.3. Inhalt und Form des Flugplanes

3.3.1. Detaillierte Angaben betreffend das Ausfüllen eines Flugplanformulars sind im "Österreichischen Nachrichtenblatt für Luftfahrer" veröffentlicht.

3.3.2. Folgende Flugplanfelder sind bei Instrumentenflügen besonders zu beachten:

3.3.2.1. Feld 15

3.3.2.1.1. "DCT" darf ausschließlich für die Streckenbeschreibung innerhalb des SECSI FRA-Luftraums (siehe ENR 2.2 und ENR 6.8) sowie in jenen Fällen, die im Route Availability Document (RAD) ausdrücklich angeführt sind, verwendet werden.

3.3.2.1.2. Bei der Streckenbeschreibung entlang von ATS-Strecken muss die Abfolge:
ATS-Strecke Umsteigepunkt ATS-Strecke Umsteigepunkt usw., eingehalten werden.
(z.B.: Z209 KUSAM Z119 RONAG... oder J21 STO J23 GRZ...)

3.3.2.1.3. Bei Flügen mit Abflugplatz in der FIR Wien muss die Streckenbeschreibung wie folgt begonnen werden:

Bei Anwendung der SECSI FRA-Flugplanungsregeln:

- mit einem FRA Abflugverbindungspunkt (D), oder
- mit einem speziellen FRA Zwischenwegpunkt (I), der mit dem Flugplatz nach den Regeln des RAD Appendix 5 verbunden ist, oder
- mit einem beliebigen FRA relevanten Punkt, wenn keine SID verfügbar ist und kein entsprechender FRA Zwischenwegpunkt im RAD Appendix 5 vorgeschrieben ist.

Bei Verwendung von ATS-Strecken:

- mit einer veröffentlichten SID, oder
- mit dem Endpunkt einer veröffentlichten SID, oder
- mit einem speziellen Punkt, der mit dem Flugplatz nach den Regeln des RAD Appendix 5 verbunden ist.

Ausgenommen davon sind veröffentlichte SIDs, deren Beschreibung im Remark-Feld ausdrücklich keine Angabe in Flugplänen vorsieht, da deren Freigabe ausschließlich im Ermessen von ATC liegt.

3.3.2.1.4. Bei Flügen mit Zielflugplatz in der FIR Wien muss die Streckenbeschreibung wie folgt beendet werden:

Bei Anwendung der SECSI FRA-Flugplanungsregeln:

- mit einem FRA Anflugverbindungspunkt (A), oder

3.2. For flight plans submitted during flight, the departure aerodrome or operating site provided shall be the location from which supplementary information concerning the flight may be obtained, if required. Additionally, the information to be provided in lieu of the estimated off-block time shall be the time over the first point of the route to which the flight plan relates.

3.3. Contents and form of a flight plan

3.3.1. Detailed instructions concerning flight plan filing are published in the "Österreichischen Nachrichtenblatt für Luftfahrer".

3.3.2. For IFR flights special attention shall be drawn to the following items of the flight plan:

3.3.2.1. Item 15

3.3.2.1.1. "DCT" shall only be used for route descriptions within SECSI FRA airspace (see ENR 2.2 and ENR 6.8) and in those cases explicitly listed in Route Availability Document (RAD).

3.3.2.1.2. The route description along ATS routes shall be in accordance with the sequence:
ATS-route point ATS-route point etc..

(e.g.: Z209 KUSAM Z119 RONAG... or J21 STO J23 GRZ...)

3.3.2.1.3. For flights with departure aerodrome within FIR Wien the route description shall be commenced as follows:

When applying the SECSI FRA flight planning rules:

- a FRA Departure Connecting Point or
- a specific FRA Intermediate Point linked to an aerodrome according to the RAD, Appendix 5 or
- if no SID is available or there is no requirement for a connecting point, any FRA relevant point can be used.

When using ATS routes:

- with a published SID, or
- the final point of a published SID, or
- a specific point linked to an aerodrome according to the RAD Appendix 5.

SIDs explicitly excluded from FPL filing are marked accordingly in the remark area of the SID description, as its clearance is dependent on ATC discretion.

3.3.2.1.4. For flights with aerodrome of destination within FIR Wien the route description shall be terminated with:

When applying the SECSI FRA flight planning rules:

- a FRA Arrival Connecting Point or

- mit einem speziellen FRA Zwischenwegpunkt (I), der mit dem Zielflugplatz nach den Regeln des RAD Appendix 5 verbunden ist, oder
- mit einem beliebigen FRA relevanten Punkt, wenn keine STAR verfügbar ist und kein entsprechender FRA Zwischenwegpunkt im RAD Appendix 5 vorgeschrieben ist.

Bei Verwendung von ATS-Strecken:

- mit einer der veröffentlichten STARs, oder
- mit einem speziellen Punkt, der mit dem Zielflugplatz nach den Regeln des RAD Appendix 5 verbunden ist

3.3.2.2. Feld 18

3.3.2.2.1. Allgemeines: Aus Datenverarbeitungsgründen dürfen für Flüge in der FIR Wien keine Bindestriche verwendet werden.

- EET/voraussichtliche Grenzüberflugszeit
Die Angabe der voraussichtlichen Zeit des Grenzüberfluges im Flugplan ist für Flüge, welche die Grenze der FIR Wien überfliegen nicht erforderlich, sofern nicht Bestimmungen der angrenzenden Staaten dies verlangen.
- DOF/Datum des Fluges ist zwingend in folgender Form einzutragen:
yyymmdd, z.B. DOF/960328
- Für bevorzugte Behandlung durch NMOC ist der Grund dafür in folgender Form anzugeben: Details siehe *ENR 1.9, Punkt 1.1.6.*
- STS/STATE ist für Staatsluftfahrzeuge verpflichtend anzugeben siehe *ENR 1.8, Punkt 3.1.*

3.3.2.2.2. Rückflüge nach Flügen unter Sonderstatus, die die entsprechenden Kriterien nicht erfüllen, unterliegen nicht der Vorrangbehandlung.

Die Anforderung für Sonderbehandlung darf nicht widerrechtlich, zwecks Umgehung von Flugverkehrsmaßnahmen, verlangt werden.

3.3.3. Die Erfordernisse für das Ausfüllen des ICAO Flugplanformulars und des Dauerflugplanes betreffend EUR RVSM-Flugplanung sind in den ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR) enthalten.

Darüber hinaus gilt nachfolgende Erfordernis betreffend Flugplanung zusätzlich zu den in den ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR) enthaltenen Erfordernissen:

- Über den militärischen Flugbetrieb hinaus ist der Buchstabe M im Feld 8 des ICAO-Flugplanformulars ebenfalls bei Flugbetrieb durch Zollbehörden oder die Polizei einzutragen.

4. SERA.4010 AUSFÜLLEN EINES FLUGPLANS

4.1. Der Flugplan muss Informationen zu relevanten Elementen, einschließlich „Ausweichflugplatz/flugplätze oder -einsatzort(e)“, für die gesamte Strecke bzw. den Streckenabschnitt, für den der Flugplan abgegeben wird, enthalten.

- a specific FRA Intermediate Point linked to an aerodrome according to the RAD Appendix 5 or
- if no STAR is available or there is no requirement for a connecting point, any SECSI FRA significant point can be used.

When using ATS routes:

- one of the published STARs, or
- a specific point linked to an aerodrome according to the RAD Appendix 5

3.3.2.2. Item 18

3.3.2.2.1. General: For data processing reasons no hyphens must be used for flights within FIR Wien.

- EET/Boundary crossing estimates
Boundary crossing estimates for flights, crossing the boundary of FIR Wien are not required to be indicated in the flight plan unless otherwise required by adjacent States.
- DOF/Date of flight must be inserted compulsory in the following form
yyymmdd, e.g. DOF/960328
- For special handling by NMOC the reason has to be explained in the following form: details see *ENR 1.9, item 1.1.6.*
- STS/STATE shall be used by State aircraft for details see *ENR 1.8, item 3.1.*

3.3.2.2.2. Return flights after flights with STS STATUS not fulfilling the respective criteria are not subject to priority treatment.

The request for priority treatment may not be stated illegally for the purpose of avoiding Air Traffic-measures.

3.3.3. The EUR RVSM flight planning requirements for the completion of the ICAO Flight Plan Form and the Repetitive Flight Plan are contained in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

Furthermore, the following requirement is in addition to the flight planning requirements contained in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR):

- In addition to military operations, operators of customs or police aircraft shall insert the letter M in item 8 of the ICAO Flight Plan Form.

4. SERA.4010 COMPLETION OF A FLIGHT PLAN

4.1. A flight plan shall contain information, as applicable, on relevant items up to and including 'Alternate aerodrome(s) or operating site(s)' regarding the whole route or the portion thereof for which the flight plan is submitted.

4.2. Darüber hinaus muss er Informationen zu allen anderen Elementen enthalten, wenn dies von der zuständigen Behörde vorgeschrieben ist oder gegebenenfalls von der Person, die den Flugplan abgibt, für erforderlich erachtet wird.

5. SERA.4015 FLUGPLANÄNDERUNGEN

5.1. Vorbehaltlich der Bestimmungen von SERA.8020 Buchstabe b [Punkt 7.2.] sind alle Änderungen eines Flugplans, der für einen Flug nach Instrumentenflugregeln oder für einen als kontrollierten Flug durchgeführten Flug nach Sichtflugregeln abgegeben wurde, so bald wie möglich der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln. Bei anderen Flügen nach Sichtflugregeln sind erhebliche Änderungen eines Flugplans so bald wie möglich der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln.

5.2. Informationen, die vor dem Abflug bezüglich der kraftstoffbedingten Höchstflugdauer oder der Gesamtzahl der Personen an Bord übermittelt wurden und zum Abflugzeitpunkt nicht stimmen, stellen eine erhebliche Flugplanänderung dar und sind daher zu übermitteln.

5.3. Änderung der Luftfahrzeugkennung

5.3.1. Bei Änderung der Luftfahrzeugkennung (Feld 7 des Flugplanes) ist keine Änderungsmeldung erforderlich. Der bereits weitergeleitete Flugplan ist durch eine Flugplan-Streichungsmeldung aufzuheben und ein neuer Flugplan mit der geänderten Luftfahrzeugkennung zu übermitteln.

5.4. Änderung der voraussichtlichen Abblockzeit

5.4.1. Wenn ein Flugplan abgegeben wurde und die voraussichtliche Abblockzeit

- um mehr als 30 Minuten oder
- für einen Flug, der ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln durchgeführt wird, um mehr als 15 Minuten überschritten wird, so hat der Pilot vor Ablauf dieses Zeitraumes die berichtigte voraussichtliche Abblockzeit jener Stelle zu übermitteln, bei welcher der Flugplan abgegeben wurde, oder ihr die Aufhebung des Flugplanes ausdrücklich bekannt zu geben.

5.5. Abgabe eines Ersatzflugplanes

5.5.1. Für einen Flug, der von Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen betroffen ist, kann ein Ersatzflugplan mit geänderter Streckenführung aufgegeben werden.

Wenn ein Dauerflugplan (RPL) oder ein individueller Flugplan (FPL) aufgegeben wurde und in der Flugvorbereitungsphase (z.B. innerhalb von 4 Stunden von EOBT, aber nicht später als 30 Minuten vor EOBT) eine alternative Strecke zwischen dem selben Abflug- und Zielflughafen gewählt wurde, soll der Luftfahrtunternehmer oder Pilot

- eine Streichungsmeldung (CNL) aufgeben, die mit dem Vorrangsvermerk "DD" an alle betroffenen Adressen des vorherigen Flugplans zu übermitteln ist, und

4.2. It shall, in addition, contain information, as applicable, on all other items when so prescribed by the competent authority or when otherwise deemed necessary by the person submitting the flight plan.

5. SERA.4015 CHANGES TO A FLIGHT PLAN

5.1. Subject to the provisions of SERA.8020 b) [item 7.2.] all changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit.

5.2. Information submitted prior to departure regarding fuel endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such shall be reported.

5.3. Change of the aircraft identification

5.3.1. In case of a change of the aircraft identification (item 7 of the flight plan) a modification message is not required. The already transmitted flight plan has to be cancelled by a flight plan cancellation message and a new flight plan with the changed aircraft identification has to be transmitted.

5.4. Change of estimated off-block time

5.4.1. When a flight plan has been submitted and the estimated off-block time is exceeded

- by more than 30 minutes or
- for a flight, which is conducted totally or partly in accordance with instrument flight rules by more than 15 minutes the pilot-in-command shall submit the revised estimated off-block time before the expiry of the above mentioned time frame to the unit to which the flight plan has been submitted, or explicitly report the cancellation of the flight plan.

5.5. Filing a Replacement Flight Plan

5.5.1. A replacement flight plan can be filed with changed routing for a flight affected by ATFM measures.

When a Repetitive flight Plan (RPL) or an individual Flight Plan has been filed and, in the pre-flight stage (i.e. within 4 hours of EOBT, but not later than 30 minutes before EOBT), an alternative routing is selected between the same aerodromes of departure and destination, the operator or pilot shall:

- submit a cancellation message (CNL) which shall be transmitted with the priority "DD" to all addresses concerned by the previous flight plan, and

- einen Ersatzflugplan in Form eines FPL abgeben, der nicht früher als 5 Minuten nach der CNL-Meldung und nicht vor der Bestätigung der CNL-Meldung durch IFPS übermittelt werden soll.

Der Ersatzflugplan muss die ursprüngliche Kennung (Luftfahrzeugkennung sowie die komplette neue Strecke in Punkt 15 und als erstes Element in Punkt 18 die Angabe "RFP/Qn" beinhalten:

- RFP bedeutet Ersatzflugplan
- n entspricht der Reihenfolge des Ersatzflugplanes für diesen bestimmten Flug
z.B.:
 1. Ersatzflugplan: "RFP/Q1"
 2. Ersatzflugplan: "RFP/Q2"

Auf der Sprechfrequenz soll der Pilot eine ATC-Stelle informieren, dass das Luftfahrzeug gemäß einem Ersatzflugplan fliegt, wenn irgendwelche Zweifel bezüglich der zu befliegenden Strecke bestehen.

6. AKTIVIERUNG EINES FLUGPLANS

6.1. Die Aktivierung eines Flugplans erfolgt durch Übermittlung der Startmeldung an eine Flugverkehrsdienststelle. Der Luftfahrzeugführer hat für alle Flüge mit Start nach Sichtflugregeln eine Startmeldung zu übermitteln, sofern ein Flugplan aufgegeben wurde. Dieses Erfordernis gilt nicht für Starts von Flugplätzen, wo sich keine Meldestelle für Flugverkehrsdienste im Dienst befindet, wenn im Flugplan angegeben wurde, dass keine Abflugmeldung übermittelt wird (RMK/NOATD).

Für Flüge mit der Angabe RMK/NOATD wird der Flugplan mit der voraussichtlichen Abblockzeit (EOBT) automatisch aktiviert.

Für einen nicht-aktivierten Flugplan wird bei Überfälligkeit kein Alarmdienst erbracht.

7. SERA.8020 EINHALTUNG DES FLUGPLANS

7.1. Außer gemäß Buchstabe b [Punkt 7.2.] und d [Punkt 7.4.] hat ein Luftfahrzeug den aktuellen Flugplan bzw. den anwendbaren Teil eines aktuellen Flugplans, der für einen kontrollierten Flug abgegeben wurde, einzuhalten, sofern nicht eine Änderung angefordert und von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle eine entsprechende Freigabe erteilt wurde, oder sofern nicht eine Notlage eintritt, die eine unmittelbare Maßnahme durch das Luftfahrzeug erfordert, in welchem Fall so bald wie möglich nach Ausübung dieser Notfallbefugnis die zuständige Flugverkehrsdienststelle von der getroffenen Maßnahme unter Hinweis auf die Ausübung der Notfallbefugnis zu unterrichten ist.

7.1.1. Sofern von der zuständigen Behörde nicht anders bestimmt oder von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle nicht anders angewiesen, sind kontrollierte Flüge soweit möglich:

7.1.1.1. bei Flügen auf festgelegten Flugverkehrsstrecken entlang der festgelegten Mittellinie dieser Flugverkehrsstrecke durchzuführen oder

- file a replacement flight plan in form of a FPL, which shall be transmitted not less than 5 minutes after the CNL and not before the ACKnowledgement to the CNL message is received from IFPS.

The replacement flight plan shall contain inter alia the original identification (call sign), the complete new route in item 15 and, as the first element in item 18, the indication "RFP/Qn", whereas:

- RFP signifies "Replacement Flight Plan"
- n corresponds to the sequence number relating to the replacement flight plan for that particular flight;
e.g.
1st replacement flight plan: "RFP/Q1"
2nd replacement flight plan: "RFP/Q2"

In RTF communication, the pilot may inform an ATC unit that the aircraft is operating on a replacement flight plan if any doubt exists regarding the route to be flown.

6. ACTIVATION OF FLIGHT PLAN

6.1. Activation of the flight plan is effected by the transmission of the departure message to an air traffic services unit. Provided that a flight plan had been submitted the pilot-in-command shall transmit a departure message for all flights departing according visual flight rules (VFR). At an aerodrome where no air traffic services reporting office is on duty, no departure message has to be sent if RMK/NOATD has been stated in the flight plan.

For flights with RMK/NOATD the flight plan will be activated automatically at estimated off-block time.

For a non-activated flight plan alerting service will not be provided if overdue.

7. SERA.8020 ADHERENCE TO FLIGHT PLAN

7.1. Except as provided for in b [item 7.2.] and d [item 7.4.] an aircraft shall adhere to the current flight plan or the applicable portion of a current flight plan submitted for a controlled flight unless a request for a change has been made and clearance obtained from the appropriate air traffic control unit, or unless an emergency situation arises which necessitates immediate action by the aircraft, in which event as soon as circumstances permit, after such emergency authority is exercised, the appropriate air traffic services unit shall be notified of the action taken and that this action has been taken under emergency authority.

7.1.1. Unless otherwise authorised by the competent authority, or directed by the appropriate air traffic control unit, controlled flights shall, in so far as practicable:

7.1.1.1. when on an established ATS route, operate along the defined centre line of that route; or

7.1.1.2. bei Flügen auf jeder anderen Strecke direkt zwischen den Navigationseinrichtungen und/oder Punkten, die diese Strecke festlegen, durchzuführen.

7.1.2. Sofern von der zuständigen Behörde keine davon abweichende Genehmigung oder von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle keine andere Anweisung erteilt wurde, hat ein Luftfahrzeug, das auf einem Abschnitt einer Flugverkehrsstrecke betrieben wird, der unter Bezugnahme auf UKW-Drehfunkfeuer festgelegt ist, für die primäre Navigationsführung von der hinter dem Luftfahrzeug gelegenen Einrichtung zu der vor dem Luftfahrzeug gelegenen überzugehen, wenn es sich am oder möglichst nahe am Wechsellpunkt befindet, sofern ein solcher festgelegt wurde.

7.1.3. Abweichungen von den Anforderungen unter 7.1.1. sind der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu melden.

7.2. Unabsichtliche Änderungen. Wird bei einem kontrollierten Flug unabsichtlich vom aktuellen Flugplan abgewichen, sind folgende Maßnahmen zu treffen:

7.2.1. Abweichung beim Kurs über Grund: Ist das Luftfahrzeug vom Kurs abgekommen, sind unverzüglich Maßnahmen zu treffen, den Steuerkurs des Luftfahrzeugs so zu ändern, dass der Kurs über Grund so bald wie möglich wieder aufgenommen wird.

7.2.2. Abweichung bei der wahren Fluggeschwindigkeit: Weicht die durchschnittliche wahre Fluggeschwindigkeit in Reiseflughöhe zwischen Meldepunkten nach oben oder unten um mindestens 5 Prozent der wahren Fluggeschwindigkeit von der im Flugplan angegebenen ab oder ist eine solche Abweichung zu erwarten, ist dies der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu melden.

7.2.3. Abweichung bei der voraussichtlichen Ankunfts-/Überflugzeit: Weicht die voraussichtliche Zeit am nachfolgenden Meldepunkt, an der Fluginformationsgebietsgrenze oder am Zielflugplatz, je nachdem, was zuerst erreicht wird, um mehr als 2 Minuten oder einen anderen von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Zeitraum von der Zeit ab, die den Flugverkehrsdiensten gemeldet wurde, ist der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich eine geänderte voraussichtliche Ankunfts-/Überflugzeit zu melden.

7.2.4. Zusätzlich gilt, sofern eine ADS-C-Vereinbarung geschlossen wurde, dass der Flugverkehrsdienststelle über eine Datenverbindung automatisch Änderungen zu melden sind, bei denen die in der ADS-C-Ereigniskontrakt festgelegten Schwellenwerte überschritten werden.

7.3. Absichtliche Änderungen. Die Beantragung von Flugplanänderungen muss folgende Informationen enthalten:

7.3.1. Änderung der Reiseflughöhe: Luftfahrzeugkennung; angeforderte neue Reiseflughöhe und Reisegeschwindigkeit in dieser Höhe, geänderte voraussichtliche Ankunftszeit (falls zutreffend) an nachfolgenden Fluginformationsgebietsgrenzen.

7.1.1.2. when on any other route, operate directly between the navigation facilities and/or points defining that route.

7.1.2. Unless otherwise authorised by the competent authority, or directed by the appropriate air traffic control unit, an aircraft operating along an ATS route segment defined by reference to very high frequency omnidirectional radio ranges shall change over for its primary navigation guidance from the facility behind the aircraft to that ahead of it at, or as close as operationally feasible to, the changeover point, where established.

7.1.3. Deviation from the requirements in 7.1.1. shall be notified to the appropriate ATS unit.

7.2. Inadvertent changes. In the event that a controlled flight inadvertently deviates from its current flight plan, the following action shall be taken:

7.2.1. Deviation from track: if the aircraft is off track, action shall be taken forthwith to adjust the heading of the aircraft to regain track as soon as practicable.

7.2.2. Variation in true airspeed: if the average true airspeed at cruising level between reporting points varies or is expected to vary by plus or minus 5 per cent of the true airspeed, from that given in the flight plan, the appropriate air traffic services unit shall be so informed.

7.2.3. Change in time estimate: if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of 2 minutes from that notified to ATS or such other period of time as prescribed by the competent authority, a revised estimated time shall be notified as soon as possible to the appropriate ATS unit.

7.2.4. Additionally, when an ADS-C agreement is in place, the air traffic services unit shall be informed automatically via data link whenever changes occur beyond the threshold values stipulated by the ADS-C event contract.

7.3. Intended changes. Requests for flight plan changes shall include information as indicated hereunder:

7.3.1. Change of cruising level: aircraft identification; requested new cruising level and cruising speed at this level, revised time estimates (when applicable) at subsequent flight information region boundaries.

7.3.2. Änderung der Strecke:

7.3.2.1. Ohne Änderung des Zielflugplatzes: Luftfahrzeugkennung; Flugregeln; Beschreibung der neuen Flugstrecke einschließlich zugehöriger Flugplandaten, beginnend mit dem Standort, ab dem die angeforderte Streckenänderung beginnen soll; geänderte voraussichtliche Ankunftszeiten; sonstige relevanten Informationen.

7.3.2.2. Änderung des Zielflugplatzes: Luftfahrzeugkennung; Flugregeln; Beschreibung der geänderten Flugstrecke bis zum geänderten Zielflugplatz einschließlich zugehöriger Flugplandaten, beginnend mit dem Standort, ab dem die angeforderte Streckenänderung beginnen soll; geänderte voraussichtliche Ankunftszeiten; Ausweichflugplatz/Ausweichflugplätze; sonstige relevanten Informationen.

7.4. Wetterverschlechterung unter Sichtwetterbedingungen. Wird erkennbar, dass ein Flug unter Sichtwetterbedingungen gemäß dem aktuellen Flugplan nicht durchgeführt werden kann, muss bei einem Flug nach Sichtflugregeln, der als kontrollierter Flug durchgeführt wird:

7.4.1. eine geänderte Freigabe angefordert werden, die dem Luftfahrzeug die Fortsetzung des Flugs unter Sichtwetterbedingungen bis zum Zielflugplatz oder bis zu einem Ausweichflugplatz oder das Verlassen des Luftraums, innerhalb dessen eine Flugverkehrskontrollfreigabe erforderlich ist, ermöglicht, oder

7.4.2. falls keine Freigabe gemäß Buchstabe a [Punkt 7.1.] eingeholt werden kann, der Flug unter Sichtwetterbedingungen fortgesetzt und der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle gemeldet werden, welche Maßnahmen getroffen werden, um entweder den betreffenden Luftraum zu verlassen oder auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz zu landen, oder

7.4.3. falls der Flug innerhalb einer Kontrollzone durchgeführt wird, die Genehmigung für die Durchführung des Flugs als Sonderflug nach Sichtflugregeln angefordert werden, oder

7.4.4. die Freigabe angefordert werden, den Flug nach Instrumentenflugregeln durchzuführen.

8. FLUGPLANUNGSVERFAHREN IN SECSI FRA

8.1. Flugverfahren

8.1.1. Allgemeines

Alle Flugverkehrsteilnehmer müssen Folgendes erfüllen:

- die Anforderungen an die Flugzeugausrüstung des jeweiligen Staates;
- Allgemeine Regeln und Verfahren des jeweiligen Staates;
- das aktuelle Route Availability Document (RAD) siehe ENR 1.9, Punkt 3.6..

Ausnahmen für Staatsluftfahrzeuge sind in den entsprechenden AIPs zu finden.

7.3.2. Change of route:

7.3.2.1. Destination unchanged: aircraft identification; flight rules; description of new route of flight including related flight plan data beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; any other pertinent information.

7.3.2.2. Destination changed: aircraft identification; flight rules; description of revised route of flight to revised destination aerodrome including related flight plan data, beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; alternate aerodrome(s); any other pertinent information.

7.4. Weather deterioration below the VMC. When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current flight plan will not be practicable, a VFR flight operated as a controlled flight shall:

7.4.1. request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required; or

7.4.2. if no clearance in accordance with a) [item 7.1.] can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome; or

7.4.3. if operated within a control zone, request authorisation to operate as a special VFR flight; or

7.4.4. request clearance to operate in accordance with the instrument flight rules.

8. FLIGHT PLANNING PROCEDURES WITHIN SECSI FRA

8.1. Flight procedures

8.1.1. General

All traffic shall comply with:

- the aircraft equipment requirements of the respective state;
- General Rules and Procedures of the respective state;
- Current Route Availability Document (RAD) see ENR 1.9, item 3.6..

For exemptions for State aircraft see the corresponding AIPs.

Innerhalb des SECSI FRA werden relevante signifikante Punkte als FRA Einflugsunkte (E), FRA Ausflugsunkte (X), FRA Zwischenwegpunkte (I), FRA Anflugverbindungspunkte (A) und FRA Abflugverbindungspunkte (D), wie in den Unterabschnitten von ENR 4.1/ENR 4.4 beschrieben, definiert.

Das "Flight Level Orientation Scheme" (FLOS), das innerhalb des SECSI FRA anzuwenden ist, stimmt mit den Halbkreisregeln nach Annex 2 Appendix 3 a) oder Appendix 3 zu den "Standardised European Rules of the Air" (SERA) (Tabelle der Reiseflughöhen) und ENR 1.7 überein.

Ausnahmen sind in der Spalte "Remarks" in ENR 4.1/ENR 4.4 verlaublich.

8.1.2. Für SECSI FRA berechnete Flüge

Berechtigte Flüge sind alle Flüge, die beabsichtigen, innerhalb der lateralen und vertikalen Grenzen von SECSI FRA, wie in ENR 2.2 und ENR 6 der jeweiligen AIPs beschrieben, zu operieren, ungeachtet in welcher Phase des Fluges (Überflug, Anflug oder Abflug von lokalen Flugplätzen oder von Flugplätzen in unmittelbarer Nähe des SECSI FRA) sie sich befinden.

Flüge, die nicht mit Flächennavigation ausgerüstet sind, sind berechnete im SECSI FRA-Luftraum innerhalb der FIR Wien zu operieren und müssen die ATS-Routen, wie in AIP Österreich ENR 3.1 beschrieben, benutzen.

8.2. Luftraumbeschränkungen und Luftraumreservierungen

8.2.1. Umfliegen von Luftraumbeschränkungs- und Luftraumreservierungsgebieten

Flüge dürfen durch aktivierte Militärgelände, verlaublich in ENR 2.2, ENR 5.2 oder AD 2 der jeweiligen AIPs, geplant werden, sofern dies nicht anders im RAD Appendix 7 dargelegt ist.

Flugpläne dürfen nicht durch aktivierte Gefahrengelände, Flugbeschränkungsgebiete und Luftperrgebiete, wie sie in ENR 5.1 der jeweiligen AIPs definiert sind, geplant werden, sofern dies nicht anders im RAD Appendix 7 dargelegt ist.

Luftraumnutzer müssen ihre Flugwege um jene Lufträume, die nicht für zivile Nutzung laut NOTAM / AUP (Airspace Use Plan) / UUP (Updated Airspace Use Plan) gestattet sind, unter der Verwendung von FRA relevanten Punkten, siehe ENR 4.1 / ENR 4.4, herum planen.

8.2.2. Verlaublich von verlängerten Flugwegen

In Fällen, bei denen ein Durchflug von aktivierten (Beschränkungs-) Gebieten nicht möglich ist, kommt eines der folgenden Verfahren zur Anwendung:

- a) der betroffene Flug wird auf taktischer Basis von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle angewiesen, über FRA Zwischenwegpunkte, wie sie in ENR 4.1/ENR 4.4 veröffentlicht sind, zu fliegen.
- b) taktische Radarkursführung durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle.

Within SECSI FRA, relevant significant points are considered as FRA Horizontal Entry (E), FRA Horizontal Exit (X), FRA Intermediate (I), FRA Arrival Connecting (A) and FRA Departure Connecting (D) Points, as described in ENR 4.1/ENR 4.4 subsections.

The Flight Level Orientation Scheme (FLOS) applicable within SECSI FRA corresponds to the semi-circular rules according ICAO Annex 2 Appendix 3 a) or Appendix 3 to Standardised European Rules of the Air (SERA) (Table of cruising levels) and ENR 1.7.

Exceptions to this rule are published in ENR 4.1/ENR 4.4 column "Remarks".

8.1.2. Eligible flights for SECSI FRA

Eligible flights are all flights that are intending to operate within the vertical and horizontal limits of SECSI FRA as specified in ENR 2.2 and ENR 6 of the corresponding AIPs, regardless of the phase of flight (overflights, arriving or departing from local aerodromes or from aerodromes situated in close proximity of SECSI FRA).

Non-RNAV equipped flights are eligible to use SECSI FRA airspace within FIR Wien and they shall use ATS routes defined in AIP Austria ENR 3.1.

8.2. Airspace restrictions and airspace reservations

8.2.1. Circumnavigating areas of airspace restrictions and airspace reservations

Flights may be planned through active Military Areas published in sections ENR 2.2, ENR 5.2 or AD 2 of the corresponding AIPs, unless otherwise stated in RAD, Appendix 7.

Flight planning is not permitted through active danger, restricted or prohibited areas published in section ENR 5.1 of the corresponding AIPs, unless otherwise stated in RAD, Appendix 7.

Airspace users shall plan their trajectory around airspaces that are not available for civil operations as published/managed by NOTAM / AUP (Airspace Use Plan) / UUP (Updated Airspace Use Plan) by using FRA relevant points published in ENR 4.1 / ENR 4.4.

8.2.2. Promulgation of route extension

In cases, where crossing of active reserved (restricted) areas is not possible, one of the following procedures applies:

- a) A flight will be instructed tactically by ATC to proceed via FRA Intermediate Points (I) published in ENR 4.1/ENR 4.4.
- b) Tactical radar vectoring by ATC.

Es sollte mit einer durchschnittlichen Verlängerung des ursprünglichen Flugwegs von etwa 5 NM gerechnet werden.

The average extension to be considered by airspace users is approximately 5 NM.

8.3. Flugplanung innerhalb des SECSI FRA-Luftraums

8.3. Flight planning within SECSI FRA area

8.3.1. Allgemeines

8.3.1. General

Innerhalb des SECSI FRA ist es Luftraumnutzern erlaubt, sowohl FRA relevante Punkte oder Funknavigationshilfen (siehe ENR 4.1 und ENR 4.4) als auch geographische Koordinaten unter gewissen Bedingungen und nach den Regeln der AIP sowie des RAD, zu planen.

Within SECSI FRA, airspace users are allowed to plan user preferred trajectories using significant points or radio navigation aids (see ENR 4.1 and ENR 4.4), as well as geographical coordinates under special conditions and rules laid down in AIP and RAD.

Berechtigte Flüge müssen über FRA relevante Punkte nach der unten stehenden Tabelle, planen.

Eligible flights shall flight plan via FRA relevant points according to the table below.

VON	NACH	ANMERKUNGEN
FROM	TO	REMARKS
FRA Horizontal Entry Point (E) FRA Einflugspunkt (E)	FRA Horizontal Exit Point (X) FRA Ausflugsunkt (X)	Flugplanung direkt oder über einen oder mehrere Zwischenwegpunkte. Flight plan direct or via one or several intermediate points.
	FRA Arrival Connecting Point (A) FRA Anflugverbindungspunkt (A)	
	FRA Intermediate Point (I) FRA Zwischenwegpunkt (I)	
FRA Departure Connecting Point (D) FRA Abflugverbindungspunkt (D)	FRA Horizontal Exit Point (X) FRA Ausflugsunkt (X)	
	FRA Arrival Connecting Point (A) FRA Anflugverbindungspunkt (A)	
	FRA Intermediate Point (I) FRA Zwischenwegpunkt (I)	
FRA Intermediate Point (I) FRA Zwischenwegpunkt (I)	FRA Horizontal Exit Point (X) FRA Ausflugsunkt (X)	
	FRA Arrival Connecting Point (A) FRA Anflugverbindungspunkt (A)	
	FRA Intermediate Point (I) FRA Zwischenwegpunkt (I)	

In SECSI FRA gibt es keine zahlenmäßige Beschränkung bei der Verwendung von FRA Zwischenwegpunkten (I) und DCTs im Feld 15 des Flugplans.

In SECSI FRA there is no limitation on the number of FRA Intermediate Points (I) and DCTs used in Field 15 of FPL.

Innerhalb von SECSI FRA gibt es keine Beschränkung der Länge von DCT-Segmenten.

Within SECSI FRA there is no limitation on the maximum DCT distance.

Falls veröffentlichte FRA Zwischenwegpunkte (I) oder DCT-Segmente aus betrieblichen ATS-Gründen verpflichtend sind, werden spezifische Regelungen für die korrekte Verwendung im jeweiligen RAD beschrieben. Dies gilt für den abfliegenden, ankommenden und überfliegenden Verkehr.

In case published FRA Intermediate Points (I) or DCT segments are compulsory due ATS operational reasons, specific rules for the correct usage are described in the respective RAD. This is valid for departing, arriving and overflying traffic.

Flüge dürfen nicht näher als 3 NM zu den verlautbarten SECSI FRA-Grenzen geplant werden.

Flights shall not be planned closer than 3 NM to the published SECSI FRA border.

Zur Verwaltung der betrieblich sensitiven Bereiche werden "No Planning Zones" (NPZs) veröffentlicht. Eine NPZ ist ein definiertes Luftraumvolumen, innerhalb dessen die Planung von FRA DCT-Flugwegen entweder nicht erlaubt oder nur für Ausnahmen wie beschrieben zulässig ist. Luftraumnutzer können diese Gebiete vermeiden, indem sie über geeignete SECSI FRA Zwischenwegpunkte (I) um die NPZ oder gemäß den beschriebenen Bedingungen herum planen. Eine DCT-Planung durch die veröffentlichte NPZ wird von IFPS zurückgewiesen, ausgenommen die festgelegten Bedingungen werden erfüllt. Vollständige NPZ-Quelleninformationen sind im RAD zu finden.

Bei Y/Z-Flügen müssen Änderungen der Flugregeln (Wechsel von VFR auf IFR oder IFR auf VFR) unter Bezugnahme auf einen relevanten FRA-Punkt, wie in ENR 4.1 bzw. ENR 4.4 veröffentlicht, angegeben werden.

Luftraumnutzer dürfen jeden signifikanten FRA-Punkt verwenden, der in ENR 4.1/ENR 4.4 verlautbart ist, oder einen unveröffentlichten Punkt, der durch geographische Koordinaten, wie in Punkt 8.3.4. beschrieben, definiert ist, um Änderungen von Höhe und Geschwindigkeit anzuzeigen.

Die Verwendung von Richtung und Entfernung von einem signifikanten Punkt oder einer Funknavigationshilfe als FRA Zwischenwegpunkt (I) ist in SECSI FRA nicht zulässig.

Streckenabschnitte zwischen unveröffentlichten Punkten, die durch geographische Koordinaten definiert sind, sowie zu/von signifikanten Punkten oder Funknavigationshilfen werden mittels "DCT" gemäß ICAO Doc 4444 Appendix 2 "Flugplan, Punkt 15" angegeben.

8.3.2. Grenzüberschreitende Anwendung

Innerhalb von SECSI FRA ist das Überschreiten der FIR-Grenzen sowie das Überqueren der "Area of Responsibility" (AoR)-Grenze zwischen den beteiligten ATS-Dienststellen grundsätzlich zulässig, ohne die Benützung von FRA Zwischenwegpunkten (I), die entlang der Grenzen verlautbart sind, außer anderweitig beschrieben im RAD.

Mit Ausnahme der DCT-Segmente, die im RAD Appendix 4 veröffentlicht sind, sowie ATS-Strecken und SIDs/STARs:

- muss der Ein- und Ausflug in den / aus dem SECSI FRA-Luftraum ausschließlich über die verlautbarten FRA Einflugpunkte (E) und die verlautbarten FRA Ausflugpunkte (X) geplant werden;
- das Planen von DCT-Segmenten, die teilweise außerhalb der lateralen Grenzen des SECSI FRA liegen (Wiedereinflug), ist nur erlaubt, wenn FRA Einflugpunkte (E) und FRA Ausflugpunkte (X) verwendet werden.

To manage the operationally sensitive areas, No Planning Zones (NPZs) are published. A NPZ is a defined airspace volume within which the planning of FRA DCT trajectories is either not allowed or allowed only for exceptions as described. Airspace users can avoid these areas by planning via appropriate SECSI FRA Intermediate Points (I) around the NPZ or according to described conditions. Planning a DCT through the published NPZ will cause a reject message by IFPS except where the set conditions are met. For complete NPZ source information see RAD.

For Y/Z flights changes of flight rules (IFR joining or cancelling) shall be indicated by reference to any FRA relevant point as published in ENR 4.1 and ENR 4.4 respectively.

Airspace users may use any significant FRA point published in ENR 4.1/ENR 4.4, or unpublished point defined by geographical coordinates as described in item 8.3.4., for indicating changes of level and speed.

Usage of bearing and distance from a significant point or radio navigation aid as FRA Intermediate Point (I) is not allowed in SECSI FRA.

Route portions between unpublished points defined by geographical coordinates, as well as to/from significant points or radio navigation aids shall be indicated by means of "DCT" in accordance with ICAO Doc 4444 Appendix 2 "Flight Plan, Item 15".

8.3.2. Cross border application

Inside SECSI FRA, the crossing of FIR borders as well as the crossing of the Area of Responsibility (AoR) boundary between the involved ATS units is basically allowed without the usage of FRA Intermediate Points (I) published along the boundaries, except otherwise specified in RAD.

Except for DCT segments published in RAD Appendix 4, ATS Routes and SIDs/STARs:

- entry to and exit from SECSI FRA shall be planned using the published FRA Horizontal Entry (E) and FRA Horizontal Exit (X) Points only;
- the planning of DCT segments that are partially outside the lateral limits of SECSI FRA (re-entry segments) is only allowed by using FRA Horizontal Entry (E) and FRA Horizontal Exit (X) Points.

8.3.3. Bestimmung der niedrigsten verfügbaren Flughöhe (LAL) innerhalb des SECSI FRA

Zur Bestimmung der niedrigsten verfügbaren Flughöhe innerhalb der Teile des SECSI FRA, wo "Free Route"-Betrieb von der Erde bis FL 660 erlaubt ist (AoRs von ACC/APP Ljubljana und ACC/APP Wien und die lokalen APP-Dienststellen von LOWL, LOWS, LOWI, LOWK und LOWG), siehe AIP Österreich und AIP Slowenien, ENR 6.8. Die verlautbarten Werte entsprechen der niedrigsten verfügbaren Höhe innerhalb des kontrollierten Luftraums und gewährleisten Hindernisfreiheit.

Zur Bestimmung der LAL, basierend auf ENR 6.8, muss die erreichbare Genauigkeit bei der Navigation für das jeweilige Streckensegment, sowie die verfügbare Navigationsausrüstung am Boden und an Bord des Luftfahrzeuges berücksichtigt werden. Die LAL Berechnung gewährleistet/stellt sicher, dass sich kein Hindernis innerhalb von 3 NM außerhalb des jeweiligen LAL Polygons befindet, das einen höheren LAL Wert erfordert. Die Untergrenzen von DCT-Segmenten, wie im RAD Appendix 4 (En-Route DCTs) beschrieben, die keine explizite Beschreibung einer Flughöhe beinhalten (MEA - Mindesttreseflughöhe über Meer), müssen anhand der LAL, wie in AIP Österreich ENR 6.8 und AIP Slowenien ENR 6.8 abgebildet, bestimmt werden.

Flugpläne, die Flughöhen unterhalb der Mindestwerte gemäß SECSI FRA Flugplanungsregelungen aufweisen, werden von IFPS zurückgewiesen.

Instrumentenflüge, die beabsichtigen, außerhalb des kontrollierten Luftraums zu operieren, müssen ihr Vorhaben bei der zuständigen Flugverkehrsdienststelle beantragen. Die Einreichung des Flugplans muss jedoch gemäß AIP Österreich ENR 6.8 und AIP Slowenien ENR 6.8 erfolgen.

8.3.4. Verwendung von geographischen Koordinaten im Feld 15

Unveröffentlichte Punkte, die durch geographische Koordinaten definiert sind, dürfen generell nur entlang des direkten Flugweges zwischen zwei FRA-relevanten Punkten (E/X/I/A/D) eingefügt werden, um Änderungen von Höhe und Geschwindigkeit anzuzeigen.

8.3.5. Überflugsverkehr

Als Überflugsverkehr gelten alle Flüge, deren Abflug- und Zielflughafen sich außerhalb des SECSI FRA befinden.

Überflugsverkehr darf direkt von einem FRA Einflughafen (E) zu einem beliebigen FRA Ausflughafen (X) oder über verlautbarte oder nicht verlautbarte FRA Zwischenwegpunkte (I), wie in den AIPs der an SECSI FRA und RAD beteiligten Staaten, geplant werden.

8.3.3. Determination of Lowest Available Level (LAL) within SECSI FRA

For determination of lowest available level within those parts of the SECSI FRA where Free Route operations are eligible from ground to FL 660 (i.e. AoRs of ACC/APP Ljubljana and ACC/APP Wien and the local APP units of LOWL, LOWS, LOWI, LOWK and LOWG), see AIP Austria and AIP Slovenia, ENR 6.8. The published values correspond to the lowest available level within controlled airspace ensuring obstacle clearance.

When determining the LAL based upon ENR 6.8, the attainable navigational accuracy for the specific segment shall be taken into account, having due regard to the navigational facilities available on the ground and on board of the aircraft. LAL calculation ensures that there is no obstacle inducing a higher LAL value within 3 NM outside the respective LAL polygon. The lower limits of DCT segments published in RAD Appendix 4 (En-route DCTs) without explicit levels (MEA - Minimum En-route Altitude) shall equal to the LAL as derived from AIP Austria ENR 6.8 and AIP Slovenia ENR 6.8.

Flight plan filing according SECSI FRA flight planning rules below these minima will cause a reject message by IFPS.

Instrument flights intending to operate outside controlled airspace shall state this request to the respective ATS unit. Nevertheless, flight plan filing shall be in accordance with AIP Austria ENR 6.8 and AIP Slovenia ENR 6.8.

8.3.4. Use of geographical coordinates in Field 15

Unpublished points defined by geographical coordinates shall in general only be inserted along the direct trajectory between two FRA relevant points (E/X/I/A/D) to indicate changes of level and speed.

8.3.5. Overflying traffic

Overflying traffic are all flights whose aerodromes of departure and destination are located outside SECSI FRA.

Overflying traffic may be planned directly from any FRA Horizontal Entry Point (E) to any FRA Horizontal Exit Point (X) and via published and unpublished FRA Intermediate Points (I) as specified in the AIPs of the States involved in SECSI FRA and RAD.

Zusätzliche zulässige vertikale Übergänge von oder zu SECSI FRA für jenen Flugverkehr, der von den Flugplätzen in der unmittelbaren Nähe der Grenze des SECSI FRA abfliegt oder anfliegt, sind in ENR 1.10 von AIP Kroatien und AIP Serbien/Montenegro beschrieben.

8.3.6. Zugang zum FRA für abfliegenden Flugverkehr

Als abfliegender Flugverkehr gelten alle Flüge, deren Abflugplatz sich innerhalb der lateralen Grenzen von SECSI FRA befindet.

Abhängig vom Flugplatz gibt es verschiedene Voraussetzungen zur Aufgabe von Flugplänen für abfliegenden Flugverkehr. Flugpläne im FRA müssen begonnen werden bei:

- einem FRA Abflugverbindungspunkt (D), oder
- einem speziellen FRA Zwischenwegpunkt (I), der mit dem Flugplatz nach den Regeln des RAD verbunden ist, oder
- einem beliebigen FRA relevanten Punkt innerhalb einer erforderlichen Entfernung vom Flugplatz, wenn keine SID verfügbar und kein entsprechender Verbindungspunkt gemäß RAD vorgeschrieben ist.

8.3.7. Zugang zum FRA für anfliegenden Flugverkehr

Als anfliegender Flugverkehr gelten alle Flüge, deren Zielflugplatz sich innerhalb des SECSI FRA befindet.

Abhängig vom Flugplatz gibt es verschiedene Voraussetzungen zur Aufgabe von Flugplänen für anfliegenden Flugverkehr. Flugpläne im FRA müssen enden bei:

- einem FRA Anflugverbindungspunkt (A), oder
- einem speziellen FRA Zwischenwegpunkt (I), der mit dem Zielflugplatz nach den Regeln des RAD verbunden ist, oder
- einem beliebigen FRA relevanten Punkt innerhalb einer erforderlichen Entfernung vom Flugplatz, wenn keine STAR verfügbar ist und kein entsprechender Verbindungspunkt gemäß RAD vorgeschrieben ist.

9. SERA.4020 SCHLIEßEN EINES FLUGPLANS

9.1. Bei Flügen, für die ein Flugplan für den gesamten Flug oder den restlichen Teil eines Flugs bis zum Zielflugplatz abgegeben wurde, ist der zuständigen Flugverkehrsdienststelle am Zielflugplatz unverzüglich nach der Landung eine Landemeldung persönlich, über Funk, über eine Datenverbindung oder auf andere Weise gemäß den Vorschriften der zuständigen Behörde zu übermitteln.

9.1.1. Die Abgabe einer Landemeldung ist nicht erforderlich nach der Landung auf einem Flugplatz, auf dem Flugverkehrsdienste erbracht werden, sofern aus dem Funkverkehr oder anhand von optischen Zeichen hervorgeht, dass die Landung wahrgenommen wurde.

Additional allowed vertical transitions to or from SECSI FRA for traffic departing or arriving from the aerodromes in the close proximity of SECSI FRA border are described in ENR 1.10 of AIP Croatia and AIP Serbia/Montenegro.

8.3.6. Access to FRA for departing traffic

Departing traffic are flights whose departure aerodrome is located inside the lateral limits of SECSI FRA.

Depending on the aerodrome, there are different requirements on flight planning for departing traffic. FRA flight plan filing shall be started from:

- a FRA Departure Connecting Point (D) or;
- a specific FRA Intermediate Point (I) linked to an aerodrome according to RAD or;
- if no SID is available or there is no requirement for a connecting point, any FRA relevant point within a required distance from the aerodrome, according to RAD, can be used.

8.3.7. Access to FRA for arriving traffic

Arriving traffic are flights whose aerodrome of destination is located inside the lateral limits of SECSI FRA.

Depending on the aerodrome, there are different requirements on flight planning for arriving traffic. FRA flight plan filing shall be finished:

- at a FRA Arrival Connecting Point (A) or;
- at a specific FRA Intermediate Point (I) linked to an aerodrome according to RAD or;
- if no STAR is available or there is no requirement for a connecting point, at any FRA relevant Point within a required distance from the aerodrome, according to RAD, can be used.

9. SERA.4020 CLOSING A FLIGHT PLAN

9.1. An arrival report shall be made in person, by radiotelephony, via data link or by other means as prescribed by the competent authority at the earliest possible moment after landing, to the appropriate air traffic services unit at the arrival aerodrome, by any flight for which a flight plan has been submitted covering the entire flight or the remaining portion of a flight to the destination aerodrome.

9.1.1. Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where air traffic services are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.

9.2. Wurde ein Flugplan für einen anderen Abschnitt eines Flugs als dem restlichen Flug bis zum Zielflugplatz abgegeben, ist dieser, falls erforderlich, durch eine entsprechende Meldung an die zuständige Flugverkehrsdienststelle zu schließen.

9.3. Befindet sich an dem Zielflugplatz oder -einsatzort keine Flugverkehrsdienststelle, ist die Landemeldung, falls erforderlich, unverzüglich nach der Landung und auf dem schnellsten Wege der nächstgelegenen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln.

9.4. Sind die Kommunikationseinrichtungen am Zielflugplatz oder -einsatzort bekanntermaßen unzureichend und sind keine alternativen Vorkehrungen für die Bearbeitung von Landemeldungen am Boden getroffen, sind folgende Maßnahmen zu treffen: Unmittelbar vor der Landung hat das Luftfahrzeug, sofern möglich, der zuständigen Flugverkehrsdienststelle eine Meldung zu übermitteln, die einer Landemeldung vergleichbar ist, sofern eine solche erforderlich ist. In der Regel hat diese Übermittlung an die Bodenfunkstelle zu erfolgen, die der Flugverkehrsdienststelle zugeordnet ist, welche für das Fluginformationsgebiet zuständig ist, in der das Luftfahrzeug betrieben wird.

9.5. Landemeldungen von Luftfahrzeugen müssen die folgenden Informationen enthalten:

- Luftfahrzeugkennung;
- Startflugplatz oder -einsatzort;
- Zielflugplatz oder -einsatzort (nur bei Ausweichlandung);
- Landeflugplatz oder -einsatzort;
- Landezeit.

Anmerkung: Die Landemeldung kann im Selfbriefing oder Homebriefing-System eingegeben werden (sofern ein Flugplan über Selfbriefing oder Homebriefing abgegeben wurde), ansonsten muss sie auf alle Fälle telefonisch - vorzugsweise bei AIS/ARO Wien - erfolgen, um zu verhindern, dass der Alarmdienst bei Überfälligkeit ausgelöst wird.

10. FLUGPLANFORMULAR ÖSTERREICH

Siehe folgende Seite.

9.2. When a flight plan has been submitted only in respect of a portion of a flight, other than the remaining portion of a flight to destination, it shall, when required, be closed by an appropriate report to the relevant air traffic services unit.

9.3. When no air traffic services unit exists at the arrival aerodrome or operating site, the arrival report, when required, shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest air traffic services unit.

9.4. When communication facilities at the arrival aerodrome or operating site are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the following action shall be taken. Immediately prior to landing the aircraft shall, if practicable, transmit to the appropriate air traffic services unit, a message comparable to an arrival report, where such a report is required. Normally, this transmission shall be made to the aeronautical station serving the air traffic services unit in charge of the flight information region in which the aircraft is operated.

9.5. Arrival reports made by aircraft shall contain the following elements of information:

- aircraft identification;
- departure aerodrome or operating site;
- destination aerodrome or operating site (only in the case of a diversionary landing);
- arrival aerodrome or operating site;
- time of arrival.

Remark: The arrival report can be entered into the selfbriefing or homebriefing system (provided that a flight plan had been filed via selfbriefing or homebriefing), otherwise the arrival report shall in any case be made via telephone - preferably at AIS/ARO Wien - in order to avoid that alerting service will be initiated for overdue aircraft.

10. FLIGHT PLAN FORM AUSTRIA

See following page.

AIRAC AMDT 238

3. ZONEN MIT FUNKKOMMUNIKATIONSPFLICHT (RMZ)

3.1. SERA.6005 Anforderungen an die Kommunikation

3.1.1. Bei Flügen nach Sichtflugregeln, die in Zonen mit Funkkommunikationspflicht (RMZ) durchgeführt werden, ist dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr aufrechtzuerhalten und erforderlichenfalls eine Zweiweg-Funkverbindung herzustellen.

3.1.2. Vor dem Einflug in eine Zone mit Funkkommunikationspflicht hat der Pilot auf dem entsprechenden Funkkommunikationskanal eine Erstmeldung zu machen, die die Kennung der gerufenen Station, das Rufzeichen, das Luftfahrzeugmuster, den Standort, die Höhe und die Flugabsichten enthält.

3. RADIO MANDATORY ZONES (RMZ)

3.1. SERA.6005 Requirements for communications

3.1.1. VFR flights operating in radio mandatory zones (RMZ) shall maintain continuous air-ground voice communication watch and establish two-way communication, as necessary, on the appropriate communication channel.

3.1.2. Before entering a radio mandatory zone, an initial call containing the designation of the station being called, call sign, type of aircraft, position, level and the intentions of the flight, shall be made by pilots on the appropriate communication channel.

Bezeichnung Seitliche Begrenzungen Vertikale Begrenzungen	Station	Funkrufzeichen Sprachen Gebiet und Benützungsbedingungen Betriebszeit	Frequenz (MHZ) Verwendungszweck	Anmerkungen
Name Lateral limits Vertical limits	Station	Callsign Languages Area and conditions of use Hours of service	Frequency (MHZ) Purpose	Remarks
RMZ VOESLAU 47 55 00.0000N 016 17 45.0000E - 47 54 36.0000N 016 14 56.0000E - 47 57 57.0000N 016 10 00.0000E - 48 00 20.0000N 016 09 30.0000E - 48 01 20.0000N 016 10 55.0000E - 48 01 05.0000N 016 16 00.0000E - 47 56 30.0000N 016 23 20.0000E - 47 55 21.0000N 016 22 03.0000E - 47 55 51.0000N 016 20 17.0000E - 47 55 53.0000N 016 19 31.0000E - 47 55 00.0000N 016 17 45.0000E 3000 FT AMSL / GND	AD VÖSLAU	VÖSLAU FLUGPLATZ/ VÖSLAU AERODROME EN, GE Während der Flugplatzbetriebszeiten / DRG AD OPS HR	118.605	
RMZ WIENER NEUSTADT 47 48 32.0000N 016 14 01.0000E - 47 51 37.0000N 016 14 39.0000E - 47 52 04.0000N 016 14 48.0000E - 47 52 36.0000N 016 17 19.0000E - 47 51 50.0000N 016 22 20.0000E - 47 49 55.0000N 016 21 52.0000E - 47 48 28.0000N 016 19 57.0000E - 47 47 00.0000N 016 19 10.0000E - 47 47 48.0000N 016 15 30.0000E - 47 48 32.0000N 016 14 01.0000E 3000 FT AMSL / GND	AD WIENER NEUSTADT/OST	WIENER NEUSTADT/OST FLUGPLATZ/ WIENER NEUSTADT/OST AERODROME EN, GE Während der Flugplatzbetriebszeiten / DRG AD OPS HR	122.655	

4. GRENZÜBERSCHREITENDE LUFTRÄUME

4. CROSS-BORDER AIRSPACES

4.1. CTR

4.1. CTR

Bezeichnung Seitliche Begrenzungen Vertikale Begrenzungen Luftraumklassifizierung	Zuständige Stelle	Funkrufzeichen Sprachen Gebiet und Benützungsbedingungen Betriebszeit	Frequenz Verwendungs- zweck	Anmerkungen
Name Lateral limits Vertical limits Airspace classification	Unit providing service	Callsign Languages Area and conditions of use Hours of service	Frequency Purpose	Remarks
CTR ST. GALLEN 47 32 56.0000N 009 31 36.0000E - entlang der deutsch-schweizerischen Staatsgrenze bis / along State Boundary BTN Germany and Switzerland to - 47 32 21.0120N 009 33 49.4028E - entlang der Bundesgrenze bis / along State Boundary to - 47 31 37.4880N 009 37 13.1016E - 47 31 31.0000N 009 37 50.0000E - im Uhrzeigersinn entlang eines Kreisbogens mit einem Radius von 1.91 NM um den Koordinatenpunkt 47 29 40.0000N 009 37 08.0000E / clockwise along an arc with radius 1.91 NM around the coordinate 47 29 40.0000N 009 37 08.0000E - 47 27 46.0000N 009 37 13.0000E - 47 28 40.0000N 009 23 09.0000E - 47 31 13.0000N 009 23 36.0000E - 47 33 29.0000N 009 26 51.0000E - 47 32 56.0000N 009 31 36.0000E 5500 FT AMSL / GND [D]: 5500 FT AMSL / GND				Siehe AIP SCHWEIZ. / See AIP SWITZERLAND.

4.2. FBZ

Flight Plan Buffer Zones (FBZ) werden nur bei Flügen nach Instrumentenflugregeln angewandt.

Flugpläne können bis an die Grenze der FBZ aufgegeben werden, sofern diese im AUP (Airspace Use Plan) / UUP (Updated Airspace Use Plan) aufscheinen. Die entsprechenden Einschränkungen in RAD Appendix 7 sind zu beachten.

4.2.1. Folgende schweizerische FBZs ragen in den österreichischen Luftraum hinein:

4.2. FBZ

Flight Plan Buffer Zones (FBZ) have been established for IFR flight planning purposes only.

Flight plans can be filed up to the boundary of the FBZ when allocated in AUP (Airspace Use Plan) / UUP (Updated Airspace Use Plan). The corresponding restrictions in RAD Appendix 7 shall be observed.

4.2.1. FBZs of the following Swiss Temporary Reserved Areas are extending into Austrian airspace:

Bezeichnung Seitliche Begrenzungen Vertikale Begrenzungen	Anmerkungen
Name Lateral limits Vertical limits	Remarks
LS-T 40Z, LS-T 400Z	Siehe AIP Schweiz See AIP Switzerland
LS-T 51Z, LS-T 501Z	Siehe AIP Schweiz See AIP Switzerland
LS-T T53Z	Siehe AIP Schweiz See AIP Switzerland

ART DER HILFE (VAR) (VOR DEKLINATION)	KENNUNG	FREQUENZ	BETRIEBS- ZEITEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE	SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (VAR) (VOR DECLINATION)	ID	FREQUENCY	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV OF DME ANTENNA		REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
DVOR/DME (4°E / JAN 2020) (Dekl./Decl.: 4°E)	KFT	113.100 MHZ (CH78X)	H24	DME: 46 35 51.87N 014 33 44.49E DVOR: 46 35 51.31N 014 33 44.36E	694.4 M / 2278 FT	NIL	283° MAG, 8.94 NM zu THR RWY 28R; Bereich 60 NM/FL500 jedoch 80 NM nach NW; 1. Unzuverlässig im Sektor 050°-080° zwischen 19 NM und 22 NM unter 11500 FT AMSL; Im betroffenen Bereich ist das VOR GRZ (116.20 MHZ) zu verwenden! 2. Zwischen 000°-360° und von 10 NM bis zu 35 NM können Kurssignalstörungen wahrgenommen werden, welche eine Warnanzeige von bis zu 20 Sekunden in verschiedenen Höhen und Entfernungen verursachen; Das Überfliegen der Station hat durch Überprüfung der DME-Anzeige zu erfolgen! Anmerkung: Das Instrumentenanflugverfahren ILS 28R ist durch diese Störungen nicht betroffen! 283° MAG, 8.94 NM to THR RWY 28R; Coverage 60 NM/FL500 but 80 NM to NW; 1. Unreliable in sector 050°-080° between 19 NM and 22 NM below 11500 FT AMSL; VOR GRAZ (116.20 MHZ) shall be used in this area! 2. BTN 000°-360° and FM 10 NM up to 35 NM course signal interruptions causing flag alarm up to 20 seconds may be experienced at different ALT and DIST; Station passage shall be confirmed by DME-indications! Remark: The instrument approach procedure ILS 28R is not affected by these interruptions!

ART DER HILFE (VAR) (VOR DEKLINATION)	KENNUNG	FREQUENZ	BETRIEBS- ZEITEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE	SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (VAR) (VOR DEKLINATION)	ID	FREQUENCY	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV OF DME ANTENNA		REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
L (4°E / JAN 2020)	KI	313 KHZ	H24	46 38 00.68N 014 22 56.57E	NIL	NIL	283° MAG, 1.2 NM zu Schwelle Piste 28R; Reichweite 25 NM. 283° MAG, 1.2 NM to THR RWY 28R; Range 25 NM.
LOC 28R (4°E / JAN 2020)	OEK	110.100 MHZ	H24	46 38 48.03N 014 19 01.44E	NIL	NIL	Facility performance CAT III/E/4 LOC course 283° MAG
DME 28R	OEK	CH38X	H24	46 38 18.62N 014 21 00.16E	447.6 M / 1469 FT	NIL	Bei Gleitpfad-Antenne liegend Co-located with GP antenna
GP 28R		334.400 MHZ	H24	46 38 18.91N 014 21 00.64E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 17.1 M / 56 FT
DME	VIW	CH76X	H24	46 41 46.86N 013 54 53.61E	1918.6 M / 6295 FT	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
GPS		1575.42 MHZ	H24	Landesweit/ Statewide	NIL	NIL	Betreiber/Operated by: U.S. Air Force
SBAS	EGNOS E10A (RWY 10L)	1575.42 MHZ (CH95190)	H24	LTP/FTP: 46 38 43.58N 014 19 23.54E	NIL	NIL	Ellipsoidische Höhe/ ellipsoidal height: 496.0 M / 1627 FT. Betreiber/Operated by: ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.
SBAS	EGNOS E28A (RWY 28R)	1575.42 MHZ (CH42247)	H24	LTP/FTP: 46 38 20.70N 014 21 17.24E	NIL	NIL	Ellipsoidische Höhe/ ellipsoidal height: 488.0 M / 1601 FT. Betreiber/Operated by: ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.
RSR/MSSR		NIL	H24	46 47 13.59N 014 58 16.14E	NIL	NIL	RSR/MSSR Süd: 160 NM / 46000 FT; SSR Modi A und C. RSR/MSSR South: 160 NM / 46000 FT; SSR modes A and C.

LOWK AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

1. ÖRTLICHE FLUGBESCHRÄNKUNGEN

1.1. Der Segelflug- und Fallschirmspringerbetrieb ist auf der unbefestigten Bewegungsfläche im südlichen Bereich des Flugplatzes durchzuführen.

LOWK AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. LOCAL FLYING RESTRICTIONS

1.1. Glider flying and parachute jumping activity permitted on the unpaved movement area in the southern part of the aerodrome only.

1.2. Ein aufgetragenes Verfahren der Austro Control GmbH regelt den Segelflug- und Fallschirmsprungbetrieb innerhalb der temporären zivilen Luftraumreservierungen (TRA) Klagenfurt G1, Klagenfurt G2, Klagenfurt G3 innerhalb der CTR LOWK.

2. ANKOMMENDER IFR VERKEHR

2.1. Ankommende IFR Flüge haben, sofern keine anders lautende Freigabe erhalten wurde, die im Flugplan angegebene Flugroute inklusive Standard Arrival Route (siehe LOWK AD 2.24-5-1) abzufliegen und danach in das veröffentlichte Warteverfahren einzufliegen. RNAV Transitions oder Radar-kursführung wird seitens ATC pistenabhängig freigegeben.

3. VERFAHREN BEI FUNKAUSFALL

3.1. Flüge, die 'RNAV Transitions' fliegen können, haben wie folgt zu verfahren:

3.1.1. squawk 7600

3.1.2. wenn die Betriebspiste bekannt ist:

- Fliegen Sie in der zuletzt freigegebenen Flughöhe nach MOKEG und in die Warterunde MOKEG ein (MNM 8000 FT MSL)
- Sinken Sie auf 8000 FT MSL (QNH in Abhängigkeit des FCST oder METAR)
- Fortsetzung des Fluges entlang der 'RNAV Transition' bis zum Beginn des IAP der Betriebspiste
- Sinkflug entlang der 'RNAV Transition' auf die jeweilige Mindestflughöhe der RNAV Streckenabschnitte (lt. 'RNAV Transition' Karte)
- Führen Sie das IAP zur Betriebspiste aus und landen Sie auf der Betriebspiste

3.1.3. wenn die Betriebspiste nicht bekannt ist, wählen Sie in Abhängigkeit des aktuellen Wetterberichts oder der Vorhersage aus folgenden Verfahren:

- bei Windstille, West-, Süd-, Südwest-, Nord- und Nordwestwind:
 - Fliegen Sie in der zuletzt freigegebenen Flughöhe nach MOKEG und in die Warterunde MOKEG ein (MNM 8000 FT MSL)
 - Sinken Sie auf 8000 FT MSL (QNH in Abhängigkeit des FCST oder METAR)
 - Fortsetzung des Fluges entlang der 'RNAV Transition' bis zum Beginn des IAP der Piste 28R
 - Sinkflug entlang der 'RNAV Transition' auf die jeweilige Mindestflughöhe der RNAV Streckenabschnitte (lt. 'RNAV Transition' Karte)
 - Führen Sie das IAP zur Piste 28R aus und landen Sie auf Piste 28R
- bei Ost-, Südost- und Nordostwind:
 - Fliegen Sie in der zuletzt freigegebenen Flughöhe nach MOKEG und in die Warterunde MOKEG ein (MNM 8000 FT MSL)
 - Sinken Sie auf 8000 FT MSL (QNH in Abhängigkeit des FCST oder METAR)

1.2. An assigned procedure by Austro Control GmbH is regulating glider flying and parachute jumping activity within civil temporary reserved airspaces (TRA) Klagenfurt G1, Klagenfurt G2 and Klagenfurt G3 within CTR LOWK.

2. ARRIVING IFR FLIGHTS

2.1. Arriving IFR flights shall, unless instructed otherwise, follow their flight planned route including standard arrival route (see LOWK AD 2.24-5-1) and enter the published holding procedure thereafter. RNAV transitions or radar vectoring service will be provided by ATC depending on the runway in use.

3. RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

3.1. Flights able to perform RNAV transition shall proceed as follows:

3.1.1. squawk 7600

3.1.2. if RWY in use is known:

- proceed at the last cleared level to MOKEG and enter the holding (MNM 8000 FT MSL)
- descend to 8000 FT MSL (QNH according FCST or METAR)
- proceed according RNAV transition to the relevant IAP of the runway in use
- while performing the RNAV transition, descend to the minimum descent altitudes in accordance with the vertical description of the RNAV transition (see RNAV transition map)
- perform IAP and land on the runway in use

3.1.3. if the runway in use is NOT known choose the following procedures according WX forecast or actual WX report:

- in case of calm winds or winds from west, south, southwest, north and northwest:
 - proceed at the last cleared level to MOKEG and enter the holding (MNM 8000 FT MSL)
 - descend to 8000 FT MSL (QNH according FCST or METAR)
 - proceed according RNAV transition to the relevant IAP of RWY 28R
 - while performing the RNAV transition, descend to the minimum descent altitudes in accordance with the vertical description of the RNAV transition (see RNAV transition map)
 - perform IAP to RWY 28R and land on RWY 28R
- in case of winds from east, southeast and northeast:
 - proceed at the last cleared level to MOKEG and enter the holding (MNM 8000 FT MSL)
 - descend to 8000 FT MSL (QNH according FCST or METAR)

- Fortsetzung des Fluges entlang der 'RNAV Transition' bis zum Beginn des IAP der Piste 10L
- Sinkflug entlang der 'RNAV Transition' auf die jeweilige Mindestflughöhe der RNAV Streckenabschnitte (lt. 'RNAV Transition' Karte)
- Führen Sie das IAP zur Piste 10L aus und landen Sie auf Piste 10L

3.2. Flüge, die KEINE 'RNAV Transitions' fliegen können, haben wie folgt zu verfahren:

3.2.1. squawk 7600

- Fliegen Sie in der zuletzt freigegebenen Flughöhe nach KFT und in die Warterunde KFT ein (MNM 8500 FT MSL)
- Sinken Sie auf 8500 FT MSL (QNH in Abhängigkeit des FCST oder METAR)
- Führen Sie ein IAP aus (ILS CAT II & III or LOC RWY 28R lt. Instrument Approach Chart) und landen Sie auf Piste 28R. Wenn es die Windverhältnisse notwendig machen, führen Sie einen 'Circling Approach' auf die Piste 10L aus und landen Sie auf Piste 10L

3.3. Funkausfall während des Standard-Durchstartverfahrens:

3.3.1. squawk 7600

- Nach Beendigung des Verfahrens fliegen Sie in die Warterunde (MOKEG bzw. KI) ein
- Führen Sie ein IAP entsprechend den Windverhältnissen aus
- Landen Sie auf Piste 10L oder 28R

4. GEWITTER MIT BLITZTÄTIGKEIT

4.1. Die Abfertigung wird im Fall von Blitztätigkeit innerhalb von 3 NM um den Flugplatzbezugspunkt eingestellt. Die Luftfahrzeugbesatzung wird via ATIS bzw. RTF informiert. Ein „Follow Me“-Fahrzeug zur Parkposition ist verfügbar.

5. CHEMISCHE ENTEISUNG

5.1. Die chemische Enteisung ist limitiert bis zu einer Breite von 40 M auf der Piste 10L/28R und 15 M auf Rollwegen. Die Streuung folgt den Mittellinienmarkierungen. Rollende Luftfahrzeuge sollen beim Zurollen bzw. Verlassen der Piste nicht von der Pistenmittellinienmarkierung und -befeuerung abweichen.

LOWK AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

Allgemeines siehe AD 1.1

1. Vorzugsweise Pistenrichtung

Zwecks Minderung des Fluglärms soll vorzugsweise auf der Piste 28R gelandet und von der Piste 10L gestartet werden (IFR und VFR Flüge).

- proceed according RNAV transition to the relevant IAP of RWY 10L
- while performing the RNAV transition, descend to the minimum descent altitudes in accordance with the vertical description of the RNAV transition (see RNAV transition map)
- perform IAP to RWY 10L and land on RWY 10L

3.2. Flights unable to perform RNAV transition shall proceed as follows:

3.2.1. squawk 7600

- proceed at the last cleared level to KFT and enter the holding (MNM 8500 FT MSL)
- descend to 8500 FT MSL (QNH according FCST or METAR)
- perform IAP (ILS CAT II & III or LOC RWY 28R see Instrument Approach Chart) and land on RWY 28R. If wind conditions do require, perform a circling approach to RWY 10L and land on RWY 10L

3.3. COM-Failure during execution of the standard missed approach procedure:

3.3.1. squawk 7600

- after completion of the procedure enter the holding (MOKEG or KI)
- perform IAP according to the wind conditions
- land on RWY 10L or 28R

4. THUNDERSTORM WITH LIGHTNING ACTIVITY

4.1. Dispatch will be discontinued in case of lightning activity within 3 NM around airport reference point. Flight crew will be informed via ATIS or RTF. 'Follow Me' guidance to parking stand is available.

5. CHEMICAL DE-ICING

5.1. Chemical de-icing is limited to the width of 40 M on RWY 10L/28R and 15 M on taxiways. It is following centreline markings. Taxiing aircraft are requested to follow exactly centreline markings and lights while entering and leaving the runway.

LOWK AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

General see AD 1.1

1. Preferential runway system

To minimize noise landing on RWY 28R and take-off from RWY 10L shall be performed (IFR and VFR flights) whenever possible.

1.1. Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenkategorie "LIGHT" sind von diesem Lärminderungsverfahren zur Gänze ausgenommen.

1.2. Zwecks Minderung des Fluglärms beträgt die Platzrundenhöhe 3000 FT AMSL.

2. Entsprechend der österreichischen "Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV 2005" (BGBl. II NR 425/2005), gilt:

An- und Abflüge auf österreichischen Zivilflugplätzen dürfen mit Unterschallstrahlflugzeugen nur mehr durchgeführt werden, wenn der von ihnen entwickelte Lärm zumindest die in Kapitel 3 des ICAO Anhangs 16, Vol. I, festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigt.

LOWK AD 2.22 FLUGVERFAHREN

Ankommende Instrumentenflüge sollen ihren Flug nach dem auf der Karte "Standard Instrument Arrival Routes" (Teil AD 2.24) dargestellten Streckenschema planen.

1. RADARGEFÜHRTE INSTRUMENTENFLÜGE IN DER TMA LOWK 1-4

1.1. Innerhalb der TMA LOWK 1-4 werden – soweit erforderlich – Luftfahrzeuge im Instrumentenflug während der Betriebszeiten der Radar-Anflugkontrollstelle (siehe LOWK AD 2.18) bis zum Endanflug der verlautbarten Anflugverfahren radargeführt. Bei Ausübung der Radarkursführung im Anfangs- und Zwischenanflugteil des jeweiligen Anflugverfahrens, werden Mindestflughöhen, welche Hindernisse innerhalb von 3 NM beiderseits des Kurses berücksichtigen, eingehalten.

Anmerkung: Karte der Radarmindestflughöhen bei Verwendung der SRE/MSSR Anlage Koralpe, siehe Teil LOWK AD 2.24.

2. INSTRUMENTEN-ANFLUGVERFAHREN

2.1. Die Instrumenten-Anflugverfahren zur Piste 10L und zur Piste 28R sowie ein Circling-Verfahren zur Piste 10L sind im Teil AD 2.24 enthalten.

Der Einflug in ein Instrumentenanflugverfahren ist nur auf den verlautbarten Anflugkursen und Radialen zulässig.

3. IFR-ABFLÜGE

3.1. Wegen des gebirgigen Geländes in der Umgebung des Flughafens sowie der ungewöhnlich hohen Mindestflughöhen auf den ATS-Strecken ist eine sorgfältige Berechnung aller Abflug-Parameter und des Steiggradienten erforderlich. Auf keinen Fall darf in eine Warterunde unterhalb der verlautbarten Mindestflughöhe eingeflogen werden.

4. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER CTR LOWK UND IN DER TMA LOWK 1-4

(Anweisungen sind einzuhalten)
(Siehe Sichtflugkarte 1 : 250 000 LOWK AD 2.24-9)

1.1. Aircraft of wake turbulence category "LIGHT" are totally exempted from this noise abatement procedure.

1.2. For the purpose of noise abatement the traffic pattern altitude is 3000 FT AMSL.

2. According to the Austrian ordinance "Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV-2005" (BGBl. II NR 425/2005) the following is applicable:

Approaches and departures to/from Austrian civil aerodromes are only permitted to be performed by subsonic jet aeroplanes if the produced noise does not exceed at least the noise limits specified in chapter 3 of ICAO Annex 16, Vol I.

LOWK AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

Arriving IFR flights shall plan their flight according to the routing depicted on the chart "Standard Instrument Arrival Routes" (see part AD 2.24).

1. RADAR SERVICE FOR IFR ARRIVALS WITHIN TMA LOWK 1-4

1.1. Within the TMA LOWK 1-4 during the operational hours of the radar approach unit (see LOWK AD 2.18) IFR flights will be – if necessary – radar vectored to the final approach track of the published approach procedures. When aircraft are radar vectored within the initial and the intermediate approach segment of the applicable IAP, the minimum radar vectoring altitudes applied, consider obstacles within 3 NM on either side of the track.

Remark: Map showing „Minimum Altitudes when using SRE/MSSR Koralpe“, see part LOWK AD 2.24.

2. INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

2.1. Instrument approach procedures to RWY 10L and to RWY 28R and a prescribed circling procedure to RWY 10L are provided and included in part AD 2.24.

Entry into an instrument approach procedure is restricted to the published inbound tracks and radials.

3. IFR DEPARTURES

3.1. Due to mountainous terrain in the vicinity of the airport and unusual high en-route minimum flight altitudes a careful calculation of the take-off parameters and the aircraft climb gradient is essential.

In no case enter a holding pattern below the published minimum holding altitude.

4. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN CTR LOWK AND WITHIN TMA LOWK 1-4

(Comply with instructions)
(See VFR chart 1 : 250 000 LOWK AD 2.24-9)

4.1. Anflüge

4.1.1. Die Anflugsektoren 'North' bzw. 'West' enden in den jeweiligen Warterunden (Standardwarterunde mit Linkskurven). Für den weiteren Anflug warten Sie dort auf Freigaben, falls Sie nicht vorher eine Anflug- oder Landefreigabe erhalten haben.

4.1.2. Anflüge vom Osten sollen über die Punkte E1 und E2 zum VFR-Sektor 'North' geführt werden.

4.1.3. Aus Lärmschutzgründen sollen die in der Sichtflugkarte verlautbarten maximalen Flughöhen für die Einflugsektoren so lange wie möglich gehalten werden.

4.1.4. Fällt die Sprechfunkverbindung vor Erhalt der Einflugfreigabe aus, ist auf einen nicht kontrollierten Flugplatz auszuweichen. Ist dies nicht möglich, ist über die Punkte N2 und N3 einzufiegen und auf Lichtsignale in der Warterunde zu warten.

4.1.5. Bei Ausfall der Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe, ist der Flug entsprechend der Freigabe fortzusetzen und auf Lichtsignale in der Warterunde zu warten.

Anmerkung: Bei Ausfall der Sprechfunkverbindung ist der Transponder auf A 7600 zu schalten.

4.2. Abflüge

4.2.1. Bei Abflügen auf den Pisten 10L und 10R über die Sichtflugstrecke SIERRA bzw. den Sichtflugsektor NORTH ist aus Lärmschutzgründen, sofern von ATC nicht anders angewiesen, erst nach dem Passieren der Görtscitztal-Bundesstraße bzw. des „METRO“-Marktes nach rechts bzw. links zu drehen. Nach dem Verlassen der CTR über SIERRA achten Sie auf Hängegleiter- und Paragleiterverkehr im Bereich „RADSBERG“.

4.2.2. Aus Lärmschutzgründen sollen die in der Sichtflugkarte verlautbarten maximalen Flughöhen für die Abflugstrecken/-sektoren sobald wie möglich erreicht werden.

4.3. Transitflüge

4.3.1. Transitflüge werden entsprechend der Verkehrslage freigegeben.

4.4. NORDO Flüge

4.4.1. NORDO Anflüge dürfen nur über die Punkte N2 und N3 und nur nach telefonischer Freigabe durchgeführt werden. Die Einflugzeit in die CTR ist anzugeben und darf um nicht mehr als 10 Minuten überschritten werden; ansonsten erlischt die Freigabe.

4.4.2. NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

4.1. Approaches

4.1.1. Arrival sectors 'North' and 'West' end in the respective holding patterns (Standard Pattern with left turns). For further approach hold there if not received an approach or landing clearance previously.

4.1.2. Approaches from the east should be conducted via the points E1 and E2 to the VFR sector 'North'.

4.1.3. Published maximum flight altitudes for entry sectors according VFR chart should be kept as long as possible for noise abatement reasons.

4.1.4. In case of radio communication failure prior having received an entry clearance, divert to an uncontrolled aerodrome. If unable, proceed via points N2 and N3 and hold in the holding pattern awaiting light signals.

4.1.5. In case of radio communication failure after having received an entry clearance, the flight shall be continued according to the clearance, awaiting light signals in the holding pattern.

Remark: In case of radio communication failure the pilot shall squawk A 7600.

4.2. Departures

4.2.1. Departures on RWY 10L and 10R via VFR-route SIERRA or VFR-sector NORTH shall, unless otherwise instructed by ATC, initiate right/left turn for noise abatement reasons after having passed Görtscitztal-Street or 'METRO'-market.

After leaving the CTR via SIERRA caution on hang glider- and para glider traffic in the area of 'RADSBERG'.

4.2.2. Published maximum flight altitudes for exit routes/sectors according VFR chart should be reached as soon as possible for noise abatement reasons.

4.3. Transitflights

4.3.1. Transitflights will be cleared if traffic situation permits.

4.4. NORDO Flights

4.4.1. NORDO-approaches may be executed only via the VFR points N2 and N3, provided a clearance has been obtained via telephone. The time of entering CTR must be indicated and must not be exceeded by more than 10 minutes; otherwise the clearance expires.

4.4.2. NORDO-transitflights are not permitted.

4.5. Temporäre zivile Luftraumreservierung (TRA) - TRA Feldkirchen

4.5.1. TRA Feldkirchen: Aktivierung erfolgt nach telefonischer Anmeldung bei TWR LOWK – abhängig von der Verkehrssituation – durch den Flugplatz Feldkirchen. Bekanntmachung der Aktivierung durch ATIS Klagenfurt auf (126.330). Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart.

4.5.2. TRA Gerlitzen: Aktivierung erfolgt nach telefonischer Anmeldung bei TWR LOWK – abhängig von der Verkehrssituation – durch den Flugplatz Feldkirchen. Bekanntmachung der Aktivierung durch ATIS Klagenfurt auf (126.330). Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart.

4.6. Sonstiges

4.6.1. Motorschulflüge und Segelschleppflüge haben die besonderen lokalen Lärminderungsverfahren zu beachten. Die grafische Darstellung der Verfahren (Schulplatzrunde Nord - Vermeidung des Überfliegens von Ortschaften nördlich des Flughafens, sowie Ausmaße der Segelfluggebiete) liegen im Self-Briefing Bereich (GAC) auf.

4.6.2. Außerhalb der Betriebszeiten der Flugverkehrskontrollstelle Klagenfurt ist eine Freigabe bei ACC/FIC Wien einzuholen.

4.7. Besonderer Hinweis

4.7.1. Die Flugverkehrskontrollstelle muss unverzüglich informiert werden, wenn - aufgrund von z.B.: schlechten Wetterbedingungen oder dem hügeligen Gelände rund um den Flughafen - erteilte Freigaben oder Anweisungen nicht eingehalten werden können.

5. ILS CAT II & III PROCEDURE RWY 28R GUIDELINES

5.1. Purpose and Scope

5.1.1. As this ILS CAT II / III approach procedure contains a NON ICAO STANDARD missed approach (higher than normal CAT II / III missed approach climb gradients), detailed familiarization of the flight crew is required.
Special authorization by Austro Control GmbH is no longer necessary.
The corresponding documentation about landing mass limitations due to required performance limitations for the corresponding aircraft type need to be carried on board in a form which allows simple use.

5.2. Missed approach requirements

5.2.1. It is necessary to achieve the following straight climb gradients (until reaching the turning point (TP)) with respect to the applicable DH. After the TP the standard missed approach climb gradient of 2,5% is required.

DH	MISSED APPROACH CLIMB ONE ENGINE OUT	REMARKS
50 FT	4,7%	CAT III
100 FT	4,5%	CAT II
120 FT	4,4%	
140 FT	4,3%	
160 FT	4,2%	

4.5. Temporary reserved airspace (TRA) – TRA Feldkirchen

4.5.1. TRA Feldkirchen: Activation on request - depending on traffic situation - by Feldkirchen aerodrome. Announcement of activation via ATIS Klagenfurt (126.330). Operational procedures are published by AIC, series B.

4.5.2. TRA Gerlitzen: Activation on request - depending on traffic situation - by Feldkirchen aerodrome. Announcement of activation via ATIS Klagenfurt (126.330). Operational procedures are published by AIC, series B.

4.6. Miscellaneous

4.6.1. Training flights and glider towing flights shall observe the special local noise abatement procedures. Graphical illustration of procedures (traffic circuit NORTH for training and avoidance of populated areas - as well as the dimensions of the glider areas) are available within the Self-Briefing Area (GAC).

4.6.2. Outside duty hours of air traffic control unit Klagenfurt pilots shall contact Wien ACC/FIC for clearance.

4.7. Special Advice

4.7.1. If pilots are unable to comply with clearances or instructions (e.g. MET-Conditions, hilly terrain around the airport), ATC shall be informed immediatly.

5.2.2. The required climb gradient shall be achieved with all engines operating or one engine inoperative in approach climb configuration at the pressure altitude of 2500 FT MSL and for the actual OAT, with Anti-Ice **ON** corrections to be considered according to the applicable AFM.

Remark: See chart LOWK AD 2.24-6-2

6. VERFAHREN BEI GERINGER SICHT

6.1. Einleitung

6.1.1. ATC trifft Sicherheitsvorkehrungen und wendet Verfahren für den Flugbetrieb bei geringer Sicht an, die ab bestimmten Wetterbedingungen in Kraft treten. Diese Verfahren dienen zum Schutz von Luftfahrzeugen, die bei geringer Sicht an- u. abfliegen und um Störungen der ILS Signale zu vermeiden (siehe AD 1.1 Punkt 4).

6.1.2. Die ATC-Verfahren bei geringer Sicht (LVP) treten entsprechend den nachfolgend beschriebenen Wetterverhältnissen in Kraft. Ein Vermeiden von Störungen der ILS Signale erfolgt normalerweise durch das Anwenden entsprechender Abstandhaltung zwischen Luftfahrzeugen im Endanflug.

6. LOW VISIBILITY PROCEDURES

6.1. Introduction

6.1.1. ATC applies special safeguards and procedures for Low Visibility Operations that will become effective in relation to specified weatherconditions. These procedures are intended to provide protection for aircraft operating in low visibility and to avoid disturbances to the ILS signals (see AD 1.1 item 4).

6.1.2. ATC-Low Visibility Procedures (LVP) will become effective in relation to weather conditions as specified below. Avoidance of disturbances to the ILS signals are normally achieved by providing appropriate spacing between aircraft on final approach.

INKRAFTTRETEN	über Funk oder ATIS: "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION"
ACTIVATION	via RTF or ATIS: "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION"
ANWENDUNG	RVR für Aufsetzzone (TDZ) weniger als 800 M und / oder Hauptwolkenuntergrenze / Vertikalsicht weniger als 300 FT
APPLICATION	RVR for Touchdownzone (TDZ) less than 800 M and / or ceiling / vertical visibility less than 300 FT
SCHUTZ DER "OFZ" UND DER "LOC-SENSITIVE AREA"	wird durch ATC sichergestellt (AD 1.1 Punkt 4.4.2.b und 4.6.2.c)
PROTECTION OF OFZ AND LOC-SENSITIVE AREA	is ensured by ATC (AD 1.1 item 4.4.2.b and 4.6.2.c)
ANFLUGFREIGABE	ATC erteilt eine Freigabe für einen ILS-Anflug gleichgültig welche Kategorie geflogen wird.
CLEARANCE FOR APPROACH	ATC issues a clearance for ILS approach regardless of category flown.
WETTERINFORMATIONEN	Mit der Anflugfreigabe werden die aktuellen RVR-Werte übermittelt; mit der Landefreigabe werden die aktuellen RVR-Werte nochmals übermittelt.
METEOROLOGICAL INFORMATION	Together with the approach clearance the actual RVR values will be transmitted; together with the landing clearance the actual RVR values will be transmitted additionally.
LANDEFREIGABE	wird normalerweise übermittelt bevor ein anfliegenderes Luftfahrzeug 2 NM von der Pistenchwelle entfernt ist; in Ausnahmefällen kann die Erteilung bis zu einer Entfernung von 1 NM verzögert werden; Piloten werden entsprechend informiert.
CLEARANCE TO LAND	transmission normally prior an arriving aircraft reaches 2 NM from threshold, in exceptional cases transmission may be delayed until distance 1 NM in which case pilots will be informed accordingly.
MELDUNGEN VON PILOTEN	"RUNWAY VACATED" durch den Piloten, wenn sein Luftfahrzeug die gelb/grün farbkodierten Rollwegmittelfeuer verlassen hat ("sensitive area vacated").
REPORTS BY PILOTS	"RUNWAY VACATED" by the pilot as soon as his aircraft has left the yellow/green colourcoded section of the exit taxiway (sensitive area vacated).
AUSSERKRAFTTRETEN	Information über Funk und/oder Entfernen der entsprechenden ATIS-Aufsprache.
DEACTIVATION	Information via RTF and/or cancelling of relevant ATIS transmission.

6.1.2.1. Start bei geringer Sicht

6.1.2.1. Low Visibility Take-Off

6.1.2.1.1. Ein Start bei geringer Sicht ist dann gegeben, wenn die Pistensichtweite (RVR) weniger als 400 M beträgt.

6.1.2.2. Information über Fehlfunktion und Rückstufung des Anflugverfahrens

6.1.2.2.1. Während des Anfluges werden unverzüglich nach dem Auftreten folgende Informationen übermittelt, falls notwendig, zusammen mit einem Rückstufen der Anflugkategorie:

AUSFALL ODER FEHLEN VON/DES	RÜCKSTUFUNG
MESSANLAGE FÜR DIE PISTENSICHT oder Ausfall der Anzeigen / Meßstrecken für sowohl Aufsetzzone als auch Mittelteil	CAT I
NOTSTROMANLAGE für das Flugplatzbefeuerungssystem	CAT I
LOC außerhalb der CAT II / III Toleranz	CAT I
LOC "Sensitive area" NICHT FREI	CAT I
ILS-KONTROLLMONITORE bei ATC	CAT I
WINDINFORMATION nicht verfügbar	CAT I
FERNFELDMONITORS	CAT II
LOC-RESERVESENDERS	CAT II
Teilen des ANFLUGBEFEUERUNGSSYSTEMS	keine Auswirkung
ROLLHALTBEFEUERUNG	keine Auswirkung

6.1.2.2.2. Eine Änderung in der betrieblichen Verwendbarkeit, verursacht durch einen Ausfall, der voraussichtlich länger als eine Stunde dauern wird, wird mittels NOTAM verlautbart. Kürzer andauernde Ausfälle werden von ATC über ATIS und/oder RTF übermittelt.

LOWK AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

1. Störche im Flughafenbereich. Besonders im Anflugsektor Piste 10L. Vorsicht geboten!

2. "Waypoint"-Liste - Instrumentenflugverfahren

6.1.2.1.1. A low visibility take-off is given when the Runway Visual Range (RVR) is less than 400 M.

6.1.2.2. Information regarding Malfunction and Downgrading of the Approach Procedure

6.1.2.2.1. During approach, immediately after occurrence the following information will be relayed, if necessary, together with a downgrading of the approach category:

FAILURE OR LACK OF	DOWNGRADING
RVR ASSESSMENT SYSTEM or failure of display / transmissometer of both TOUCHDOWN and MIDPOINT	CAT I
SECONDARY POWER SUPPLY for the Aerodrome Lighting System	CAT I
LOC out of CAT II / III tolerance	CAT I
LOC Sensitive area NOT VACATED	CAT I
ATC-ILS MONITORING DEVICE	CAT I
WIND INFORMATION not available	CAT I
FARFIELD MONITOR	CAT II
LOC-STANDBY TRANSMITTER	CAT II
elements of the APPROACH LIGHTING SYSTEM	no effect
STOPBAR LIGHTS	no effect

6.1.2.2.2. A change in operational status, if caused by a failure expected to last more than one hour, will be promulgated by NOTAM.

Pilots will be notified of shorter term deficiencies by ATC (ATIS and/or RTF).

LOWK AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Storks at the AD. Especially APP sector RWY 10L. CTN advised!

2. Waypoint list - Instrument flight procedures

DESIGNATOR	COORDINATES	PROCEDURE
ABIRI	46 45 45.01N 014 58 03.26E	SID RWY 10L, SID RWY 28R, STAR
ARNOS	46 32 28.52N 013 34 09.52E	STAR
BERTA	46 26 58.95N 014 37 30.85E	SID RWY 10L, SID RWY 28R, STAR
DIPSA	46 36 34.58N 014 55 20.08E	STAR
EVAXI	46 46 36.00N 013 31 11.00E	STAR
INGID	47 16 06.73N 013 41 06.67E	SID RWY 10L, SID RWY 28R
KLAGEY	46 30 51.48N 014 46 30.61E	SID RWY 10L, SID RWY 28R, STAR
MOKEG	46 38 00.64N 014 22 56.50E	IAP RWY 10L, IAP RWY 28R, RNAV transition RWY 10L, RNAV transition RWY 28R, STAR
REKTI	46 35 04.34N 013 53 50.81E	SID RWY 10L, SID RWY 28R

DESIGNATOR	COORDINATES	PROCEDURE
RW10L	46 38 43.58N 014 19 23.54E	IAP RWY 10L
RW28R	46 38 20.70N 014 21 17.24E	IAP RWY 28R
TISMA	46 54 31.73N 014 09 34.66E	STAR
VILAK	46 41 47.01N 013 54 52.72E	SID RWY 10L, SID RWY 28R
WK502	46 35 48.49N 013 41 23.46E	STAR
WK610	46 37 15.91N 014 26 37.61E	SID RWY 10L
WK611	46 49 45.76N 014 16 59.49E	SID RWY 10L
WK612	46 40 02.91N 014 13 05.71E	SID RWY 10L, SID RWY 28R
WK614	46 50 34.15N 014 03 13.63E	SID RWY 28R
WK802	46 42 15.74N 014 01 40.08E	IAP RWY 10L
WK804	46 43 06.83N 013 57 21.35E	IAP RWY 10L, STAR
WK806	46 45 55.48N 014 09 26.00E	IAP RWY 10L, RNAV transition RWY 10L, STAR
WK807	46 43 31.37N 014 08 25.30E	IAP RWY 10L
WK808	46 41 07.36N 014 07 24.72E	IAP RWY 10L
WK809	46 40 40.94N 014 09 37.39E	IAP RWY 10L
WK810	46 40 03.92N 014 12 42.83E	IAP RWY 10L
WK812	46 34 36.18N 014 40 00.39E	IAP RWY 10L
WK823	46 43 46.67N 014 53 10.76E	STAR
WK824	46 41 05.85N 014 46 34.65E	IAP RWY 10L, IAP RWY 28R, STAR
WK825	46 38 19.33N 014 39 46.10E	STAR
WK827	46 35 51.30N 014 33 44.35E	IAP RWY 28R, RNAV transition RWY 28R, STAR
WK829	46 41 23.87N 014 05 54.16E	IAP RWY 28R
WK830	46 42 48.45N 014 24 59.21E	RNAV transition RWY 10L, RNAV transition RWY 28R
WK831	46 40 05.54N 014 38 34.33E	RNAV transition RWY 28R
WK832	46 35 17.79N 014 36 31.46E	RNAV transition RWY 28R
WK833	46 36 55.94N 014 28 16.80E	IAP RWY 28R

3. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

3. Coordinates of VFR reporting points

BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES	BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES
E1	E1	46 42 16N 014 43 38E	SIERRA	S	46 34 50N 014 23 00E
E2	E2	46 43 43N 014 31 35E	W1	W1	46 36 36N 014 03 07E
N1	N1	46 45 06N 014 06 37E	W2	W2	46 32 51N 014 15 44E
N2	N2	46 46 10N 014 23 16E	W3	W3	46 37 09N 014 15 09E
N3	N3	46 40 50N 014 20 46E			

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

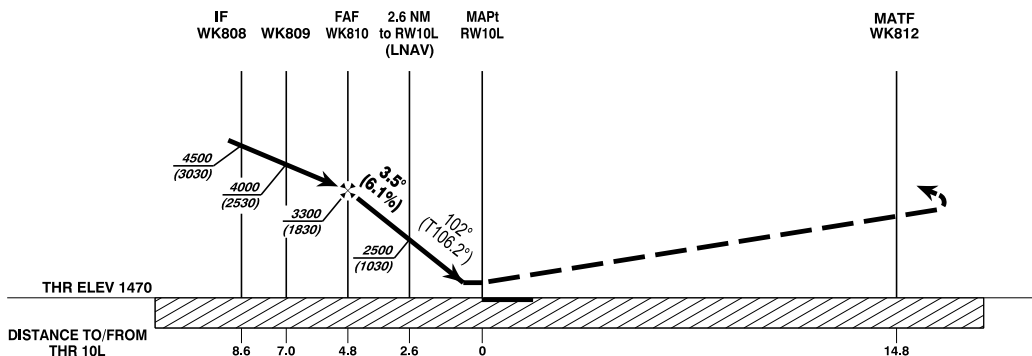
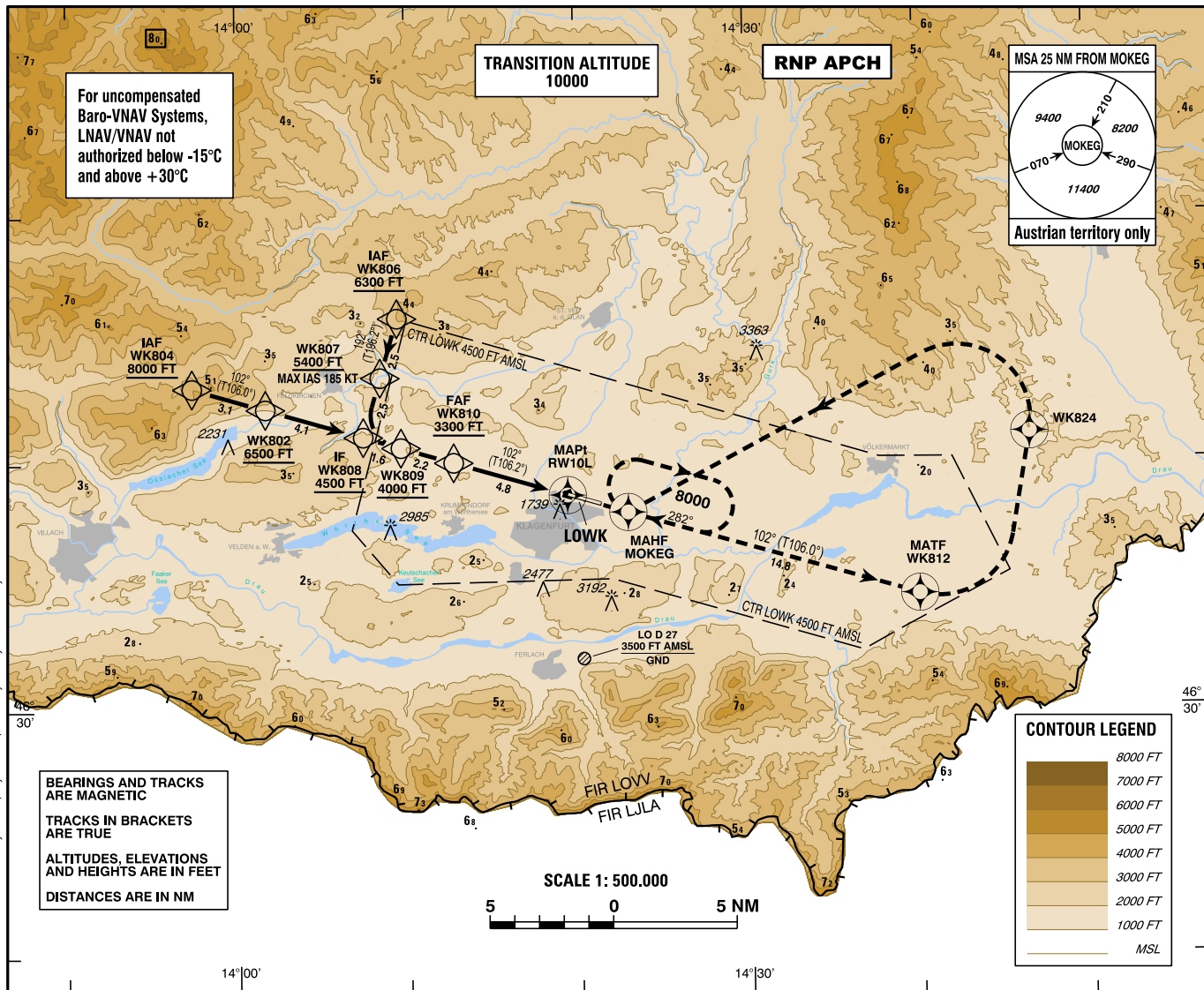
VAR 4° E

AD ELEV 1472 FT
THR 10L ELEV 1470 FT
HGT RELATED TO THR ELEV

RADAR 126.825
TOWER 118.100
ATIS 126.330

EGNOS
CH 95190
E10A

KLAGENFURT
ÖSTERREICH AUSTRIA
RNP RWY 10L



MISSED APPROACH: CLIMB STRAIGHT AHEAD TO WK812, THEN TURN LEFT DIRECT TO WK824, THEN TURN LEFT DIRECT TO MOKEG AND HOLD; DO NOT ENTER THE HOLDING BELOW 8000 FT AMSL.

NOTE: MISSED APPROACH TURN LIMITED TO MAX IAS 230 KT.

OCA (OCH) IN FT	A	B	C	D
LNAV	2130 (660)			
LNAV/VNAV	2090 (620)		2122 (652)	
LPV	1900 (430)	1770 (300)	1712 (242)	1723 (253)

DIST in NM to RW10L	4	3	2
ALTITUDE (HEIGHT)	3010 (1540)	2630 (1160)	2260 (790)

WK810 to RW10L - DISTANCE 4.8 NM (Timing not authorized for defining the MAPt)							
	GS (KT)	80	100	120	140	160	180
WK810 - RW10L	MIN : SEC	3:36	2:53	2:24	2:03	1:48	1:36
Rate of descent (6.1%)	FT / MIN	490	620	740	860	990	1110

Instrument Approach Procedure Coding Table Klagenfurt RNP RWY 10L via WK806

Path Terminator	Waypoint				Course/ Track ° MAG (° True)	DIST NM	Turn Direction	Constraints		Navigation Specification	Remarks
	Identifier	Type	Flyover	Coordinates				Level	Speed		
IF	WK806	IAF	no	N464555.48 E0140926.00				A6300+		RNP APCH	
TF	WK807		no	N464331.37 E0140825.30	192° (196.2°)	2.5		A5400+	K185-	RNP APCH	
TF	WK808	IF	no	N464107.36 E0140724.72	192° (196.1°)	2.5		A4500+		RNP APCH	
TF	WK809		no	N464040.94 E0140937.39	102° (106.1°)	1.6	left	A4000+		RNP APCH	
TF	WK810	FAF	no	N464003.92 E0141242.83	102° (106.2°)	2.2		A3300+		RNP APCH	
TF	RW10L	MAPt	yes	N463843.58 E0141923.54	102° (106.2°)	4.8				RNP APCH	
TF	WK812	MATF	yes	N463436.18 E0144000.39	102° (106.0°)	14.8				RNP APCH	
DF	WK824	MATF	yes	N464105.85 E0144634.65			left			RNP APCH	
DF	MOKEG	MAHF	yes	N463800.64 E0142256.50			left	A8000+	K230-	RNP APCH	
RNAV Holding											
Holding Point	Inbound Track ° True	Inbound Track ° MAG	Turn Direction	MAX IAS	Minimum Holding Altitude FT MSL / FL	Time	DIST NM	Remarks			
MOKEG	286.2°	282°	right		A8000	1 MIN					

Instrument Approach Procedure Coding Table Klagenfurt RNP RWY 10L via WK804

Path Terminator	Waypoint				Course/ Track ° MAG (° True)	DIST NM	Turn Direction	Constraints		Navigation Specification	Remarks
	Identifier	Type	Flyover	Coordinates				Level	Speed		
IF	WK804	IAF	no	N464306.83 E0135721.35				A8000+		RNP APCH	
TF	WK802		no	N464215.74 E0140140.08	102° (106.0°)	3.1		A6500+		RNP APCH	
TF	WK808	IF	no	N464107.36 E0140724.72	102° (106.1°)	4.1		A4500+		RNP APCH	
TF	WK809		no	N464040.94 E0140937.39	102° (106.1°)	1.6		A4000+		RNP APCH	
TF	WK810	FAF	no	N464003.92 E0141242.83	102° (106.2°)	2.2		A3300+		RNP APCH	
TF	RW10L	MAPt	yes	N463843.58 E0141923.54	102° (106.2°)	4.8				RNP APCH	
TF	WK812	MATF	yes	N463436.18 E0144000.39	102° (106.0°)	14.8				RNP APCH	
DF	WK824	MATF	yes	N464105.85 E0144634.65			left			RNP APCH	
DF	MOKEG	MAHF	yes	N463800.64 E0142256.50			left	A8000+	K230-	RNP APCH	

RNAV Holding

Holding Point	Inbound Track ° True	Inbound Track ° MAG	Turn Direction	MAX IAS	Minimum Holding Altitude FT MSL / FL	Time	DIST NM	Remarks
MOKEG	286.2°	282°	right		A8000	1 MIN		

SBAS FAS Data Block Coding Table Klagenfurt RNP RWY 10L	
Input data	
Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LOWK
Runway	10
Runway Letter	3 (Left)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E10A
LTP/FTP Latitude	463843.5800N
LTP/FTP Longitude	0141923.5400E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	496.0
FPAP Latitude	463820.7010N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-22.8790
FPAP Longitude	0142117.2405E
Delta FPAP Longitude (seconds)	113.7005
Threshold Crossing Height	50.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.50
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0
Output data	
Data Block	10 0B 17 0F 0C CA 00 00 01 30 31 05 F8 9E 04 14 28 98 25 06 60 27 42 4D FF 49 78 03 F4 01 5E 01 64 00 C8 AF 1A CB 62 A1
Calculated CRC Value	1ACB62A1
Required Additional data	
ICAO Code	LO
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	448.0