

AVIATION NEWS

Eine Information von Austro Control



austro
CONTROL

Luftverkehrsregeln 2014 (S.2)

Die wichtigsten Informationen zur Umsetzung von SERA
und der neuen Luftraumstruktur



Inhalt:

- ▶ **Luftverkehrsregeln 2014:**
 - Überblick (S. 2)
 - Umsetzung (S. 2)
 - Lokale Änderungen (S. 3)
- ▶ **Season Opener 2014 (S. 4)**
- ▶ **MET Service für Ballonfahrer (S. 4)**
- ▶ **Neue Luftraumstruktur (Plakat)**

Luftverkehrsregeln 2014

Genauso wie im Straßenverkehr gibt es auch im Luftverkehr Regeln. Diese Luftverkehrsregeln sind dazu da, das Miteinander von so verschiedenen Luftverkehrsteilnehmern wie Paragleitern, Fallschirmspringern, Segelfliegern und großen Linienmaschinen sicher zu gestalten.

Die aktuelle Novelle der Luftverkehrsregeln dient einerseits dazu, Anflugverfahren auf Verkehrsflughäfen noch sicherer zu gestalten und setzt andererseits neue Vorgaben der EU (SERA – Standardized European Rules of the Air) um. Die Novellierung der Luftverkehrsregeln erfolgte durch das BMVIT, die wichtigsten Stakeholder waren im Rahmen von Arbeitsgruppen eingebunden. Die Umsetzung erfolgt mit 11. Dezember, die dazugehörigen Publikationen werden in der luftfahrtüblichen Weise veröffentlicht.

Die wichtigsten Änderungen im Überblick

Freigabepflichtiger Luftraum:

Freigabepflichtiger Luftraum bedeutet, dass die Teilnehmer des Luftverkehrs vor Durchflug eines solchen Luftraumes mittels Funk bei der Flug-

sicherung um Freigabe ansuchen müssen. Diese Lufträume wurden in zwei Bereichen geändert. Erstens in An- und Abflugbereiche der Verkehrsflughäfen zur Erweiterung des Schutzbereichs für bereits bestehende (satellitengestützte) Anflugverfahren. Und zweitens in Höhen, in denen Flugverkehr mit großen Geschwindigkeiten (über 250 Knoten – über 460 km/h) unterwegs ist.

Der freigabepflichtige Luftraum beginnt zukünftig in definierten Bereichen ab 9.500 ft bzw. 2.896 m, davor lag die Grenze bei 12.500 ft bzw. 3.810 m. Der freigabepflichtige Luftraum kann in einzelnen Bereichen temporär dem Flugsport abgetreten werden (Temporary Reserved Area). Das bedeutet, dass die Flugsicherung den gesamten Bereich für einen definierten Zeitraum, der in einem Verfahren zwischen Flugsicherung und den Nutzern festgelegt ist, gänzlich dem

Flugsport zur Verfügung stellt. Segelflieger, Paragleiter u.a. können diesen Bereich dann nutzen, ohne sich extra bei der Flugsicherung anzumelden.

Im Bereich der Zentralalpen steht der Luftraum exklusiv für den Flugsport zur Verfügung, die Untergrenze des freigabepflichtigen Luftraumes bleibt unverändert in FL125. Im Bereich über Zell am See konnte der freie Luftraum deutlich ausgeweitet werden.

Änderung der Transponderpflicht:

Die Transponderpflicht (in Luftraum E) ist bereits derzeit geltendes Recht für motorangetriebene Zivilflugzeuge mit starrer Fläche und wird lediglich um Helikopter und Gyrocopter erweitert. Paragleiter und Segelflieger sind von dieser Änderung nicht betroffen.

Umsetzung der neuen Luftverkehrsregeln

Das Ziel der Novelle war es, das höchstmögliche Sicherheitsniveau im Flugverkehr zu garantieren und gleichzeitig den für alle Beteiligten bestmög-



lichen Kompromiss zu finden. Die Umsetzung wird durch ein Maßnahmenbündel begleitet, um auf eventuelle Konflikte rasch und unbürokratisch reagieren zu können.

- Mit Start der Flugsaison 2015 wird ein laufendes Monitoring unter Einbindung des Österreichischen Aero-Clubs eingeführt, um im Bedarfsfall rasch lokale Lösungen finden zu können.

- Nach Ende der Flugsaison 2015 werden die LVR einer unabhängigen Evaluation unterzogen und im Bedarfsfall weiter optimiert.

SERA (Standardised European Rules of the Air)

Umsetzung im Rahmen der LVR 2014

Bei der Umsetzung von SERA geht es konkret um die EU Verordnung 923/2012, die von der EASA (Europäische Agentur für Flugsicherheit) für den ATM Bereich entwickelt wurde. Nachfolgend eine Übersicht der wichtigsten Änderungen (SERA, LVR):

Mindestflughöhen (Sichtflüge)

Das Gefährdungspotential von Industrieanlagen wird nicht mehr erwähnt. Eine Bewilligung zur Unterschreitung der Mindestflughöhe ist nunmehr auch bei Brücken und ähnlichen Bauwerken sowie bei verspannten Seilen bzw. Drähten erforderlich.

Night VFR

Seitens Flugsicherung werden für Sichtflüge bei Nacht dieselben Verfahren angewendet wie bei Tag. Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken wie unter Tags, im Luftraum G jedoch:

- Flugsicht = 5 km
- Hubschrauber = 3 km, Erdsicht
- Erdsicht in und unter 900 m (3.000 ft) Höhe über MSL oder 300m (1.000 ft) Höhe über Grund – maßgebend ist die größere Höhe

Einzuhalten Mindestflughöhe, außer bei Start und Landung:

- mindestens 600 m (2.000 ft) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 8 km
- mindestens 300 m (1.000 ft) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 8 km im kontrollierten Luftraum außerhalb von hohem Gelände/gebirgigen Gebieten

VFR Sonderflüge in Kontrollzonen (Special VFR)

Zulässig mit:

- Flugverkehrskontrollfreigabe
- frei von Wolken und mit Erdsicht
- Flugsicht mindestens 1.500 m, für Hubschrauber mindestens 800 m
- Geschwindigkeit von 140 kt IAS oder weniger
- nur während des Tages
- Bodensicht mindestens 1.500 m, für Hubschrauber mindestens 800 m
- Hauptwolkenuntergrenze mindestens 180 m (600 ft)

Instrumentenflüge

- Für IFR Flüge ist ab einer Flughöhe von 9.500 ft (MSL) RNAV vorgeschrieben
- Der Pilot eines Luftfahrzeugs muss, wenn er beabsichtigt, vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln überzugehen, die zuständige Flugverkehrskontroll-

stelle besonders davon unterrichten, dass der Flug nach Instrumentenflugregeln gestrichen ist und die Änderungen übermitteln, die am bisherigen Flugplan vorzunehmen sind.

Instrumentenflüge außerhalb des kontrollierten Luftraumes

Flüge nach Instrumentenflugregeln außerhalb des kontrollierten Luftraumes sind nur nach veröffentlichten Verfahren zulässig.

Flugplanung

Die Aktivierung eines Flugplanes erfolgt durch Übermittlung der Startmeldung. 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 eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste im Dienst befindet
- wenn im Flugplan angegeben wurde, dass keine Abflugmeldung übermittelt wird.

Für einen **NICHT – aktivierten Flugplan** wird im Falle der Überfälligkeit **kein Alarmdienst** erbracht.

Eingeschränkter Flugplan

Ein Flugplan mit beschränkten Informationen gem. SERA 4001 a) kann an Flugverkehrskontrollstellen übermittelt werden, um Freigaben für einen Flugabschnitt (z.B.: Kreuzen einer CTR oder Landung auf einem kontrollierten Flugplatz) zu erhalten.

Flugalarmdienst wird hierbei nur für diesen Teilabschnitt des Fluges ausgeübt. Die Ausübung des Flugalarmdienstes endet mit der Freigabe zum Verlassen der Flugverkehrskontrollfrequenz.

Schließen eines Flugplans

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.

Temporäre zivile Luftraumreservierung (TRAs)

Als temporäre zivile Luftraumreservierung gelten die Lufträume der Klasse C oder D von definierter vertikaler und horizontaler Ausdehnung, die in der Zeit der jeweiligen Aktivierung, temporär als Luftraum der Klasse G klassifiziert werden. Die vertikale und horizontale Ausdehnung sowie die Benutzungsbedingungen sind nach §120a LFG von Austro Control anzuordnen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

- Regelung laut LVR
- Publikation der Ausmaße in der AIP
- Betriebsverfahren in AIC

Radio Mandatory Zone (RMZ)

In einer RMZ müssen:

- Flüge nach Sichtflugregeln im Luftraum E, G
- Flüge nach Instrumentenflugregeln im Luftraum G

dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr aufrechterhalten und eine Zweiweg-Funkverbindung herstellen.

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.

Der Sinn dieses Luftraums besteht darin, dass alle Flüge innerhalb der RMZ voneinander wissen und durch die Positionsmeldungen in ihrer Anwendung der Ausweichregeln unterstützt werden.

Derzeit RMZs: LOAV und LOAN

Transponder Mandatory Zone (TMZ)

In einer TMZ müssen alle Flüge einen SSR-Transponder, der in den Modi A und C oder im Modus S geschaltet werden kann, mitführen und betreiben. Ausnahmen dazu können telefonisch bei der zuständigen Flugverkehrsdienststelle eingeholt werden.

(Es sind keine generellen Ausnahmen vorgesehen!) Derzeitige TMZs: LOWW und LOWI

Allgemeine Transponderbetriebspflicht

Der Betrieb von kraftangetriebenen Zivilluftfahrzeugen schwerer als Luft mit starren Tragflächen, Hubschraubern und Gyrocoptern ist in den Lufträumen der Klasse E grundsätzlich nur mit einem betriebsbereiten Transponder Mode S mit Druckhöhenübermittlung zulässig.

An diesen Transpondern ist bei Flügen mit diesen Luftfahrzeugen, soweit von einer Flugverkehrsdienststelle nicht anders aufgetragen wurde, unaufgefordert der Code 7000 inklusive automatischer Druckhöhenübermittlung einzustellen.

Derzeit dürfen bereits eingebaute Transponder, die nicht in Mode S betrieben werden können, bis zum 31. Dezember 2017 weiterhin verwendet werden. Im Falle des Austausches dieser Transponder siehe oben.

Sonstige Änderungen

Keine Änderung gibt es bei Fallschirmsprüngen und Verbandsflügen.

Kunstflüge: Die Zustimmung ist zu erteilen, wenn die Erfüllung der Aufgaben des Flugverkehrskontrolldienstes nicht gefährdet ist

Unbemannte Ballone: WX Ballone gelten als „leichte“ Ballone und benötigen KEINE Zustimmung der Flugsicherung für deren Aufstieg.

Bemannte Freiballone: Keine Unterschreitung der Mindestflughöhen außer für Abflug und Landung.

Hangsegelflug: Ausweichregeln sind gefallen.

Zusammenfassung der wichtigsten Aspekte der LVR 2014

Die neue Luftraumstruktur stellt den besten Kompromiss zwischen den Bedürfnissen des Flugsports und der kommerziellen Luftfahrt dar:

- Über 10.000ft operierende IFR Flüge werden durch freigabepflichtige Lufträume oder TMZ geschützt
- IFR An-/Abflugverfahren unter 10.000 ft werden unterhalb einer Höhe, die als unkritisch definiert wird, geschützt
- Andere Anflugführungen unter 10.000 ft erfolgen weiterhin in Luftraum E, um den Luftsportaktivitäten Freiraum zu gewähren (Transponderpflicht betrifft Flugzeuge, Hubschrauber und Gyrocopter)



Übersicht Lokale Änderungen (LVR 2014, An-/Abflugverfahren)

Wir haben für Sie nachfolgend die wichtigsten lokalen Änderungen in einer Übersicht zusammengefasst:

LOWW

Trotz adaptierter Lufträume rund um Wien (TMAs statt SRAs) sind die Sichtflugverfahren innerhalb der Kontrollzone Wien unverändert geblieben. Anwenderfreundlicher wurde die Struktur der Lufträume, es gibt nun mehr CTAs, TMAs und CTRs.

LOWL

In Linz gab es mit der LVR Novelle 2014 nur geringfügige Veränderungen. Einzig die Umbenennung von SRA auf TMA und eine Vereinfachung der Luftraumstruktur sind hier anzuführen. Die konkreten Informationen sind den neuen Sichtflugkarten zu entnehmen.

LOWG

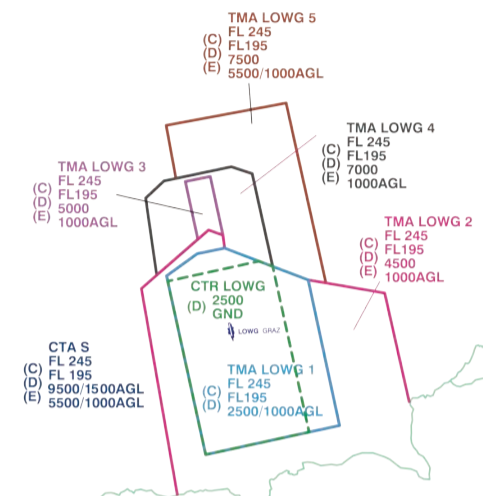
Für den Flughafen Graz sind die Änderungen äußerst umfangreich: Es verändern sich Luftraumstruktur, Sichtflugverfahren und Instrumentenflugverfahren.

Bei der Umstrukturierung der Lufträume wurden Lufträume, die nicht zwingend durch ATC genutzt werden, an die allgemeine Luftfahrt „zurückgegeben“ (Luftraumklasse „E“ oder „G“), jedoch im Gegenzug auch Bereiche, in denen IFR-Luftfahrzeuge operieren (im Speziellen IFR-Anflug- u. Abflugverfahren) durch freigabepflichtige Lufträume (=Luftraumklasse „D“) „umgeben“ und damit die betroffenen Nutzer geschützt.

Im Zusammenhang mit den neu strukturierten Lufträumen hat sich auch die Kontrollzone (CTR) Graz leicht verändert und die Sichtflugstrecken mussten an die geänderten Höhenprofile angepasst werden. Um weiterhin den ortsansässigen Segelfliegern eine möglichst uneingeschränkte Ausübung ihres Flugsports zu ermöglichen, konnten innerhalb der Kontrollzone Graz bzw. innerhalb der Nahbereichsbezirke des Flughafens Graz (TMAs) großräumige, zeitweilig reservierte Bereiche (TRA-Temporary Reserved Areas) definiert werden. Solche TRAs wurden auch nördlich des Flughafens im Bereich Schöckel und weiter nach Norden bis über Bruck/Mur hinaus geschaffen, um auch hier den Flugsportlern (Hänge- & Paragleitern) vorher freigabepflichtigen Luftraum in einer geregelten Form zur Verfügung stellen zu können.

Die größten und umfangreichsten Änderungen betreffen die Instrumentenflugverfahren: Geänderte Standard Arrival Routes – STARs (GRZ-VOR nicht mehr als Ablaufkategorie für IFR-Anflüge nach Graz, sondern vorgelagerte PIBIP- & XIBAR-Holdings), vollkommen neu eingeführte „Transitions“ als Bindeglied zwischen STARs und Anflugverfahren, geänderte Fehlanflugverfahren (Missed Approach) bei allen Anflügen auf die Piste 35C (ILS-, VOR-, NDB-, RNAV-APP), Anhebung und Verlängerung der Anflüge auf die Piste 17C (VOR- & RNAV-APP wurden um 500 ft angehoben, um vor allem in den zugehörigen taktischen Lufträumen und Warteverfahren zusätzliche Lufträume für die Flugsportler rund um den Schöckel „freizumachen“), Wechsel zu RNAV-

SIDs (bis auf drei konventionelle IFR-Abflugverfahren in die Holdings GRZ-VOR, GRZ-NDB und GBF-NDB wurden als SIDs als RNAV-SIDs „flugweg-optimiert“).



Luftraum LOWG

LOWI

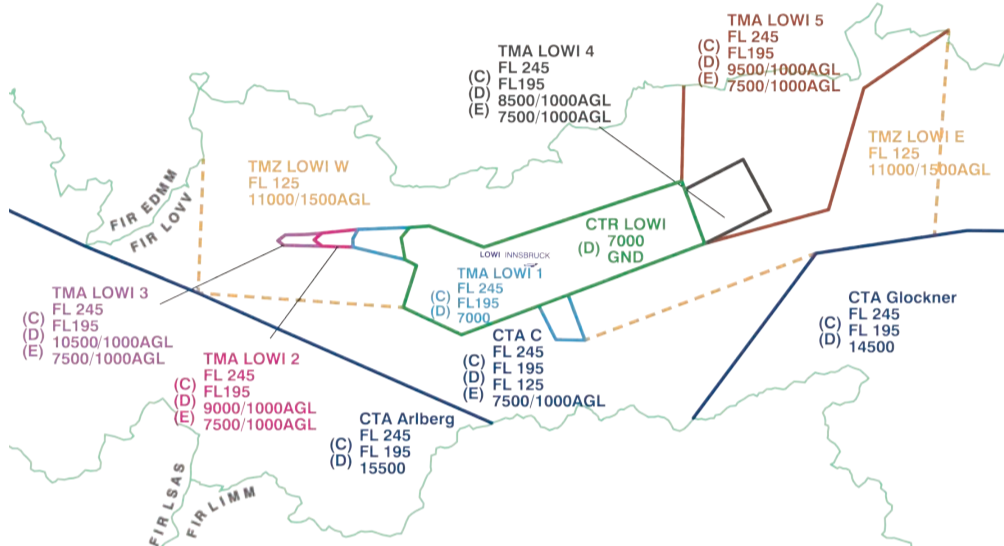
Die Lufträume im Westen von Österreich (Vorarlberg bis Salzkammergut) wurden mit den ortsansässigen Luftraumnutzern abgestimmt. Die bestehenden Lufträume, die von den Aufwindportarten genutzt werden, sollten so gut wie möglich erhalten werden. Daraus folgend wurden alle bisher als abgesonderte Bereiche definierten Segel/Para- und Hängegleitergebiete zu TRAs. Dort gelten großteils dieselben Nutzungsbedingungen wie bisher. Es sind das die drei Segelfluggelände nördlich von Innsbruck und alle Höhensegelfluggelände.

Die CTAs Arlberg wurde unverändert beibehalten, die CTA Großglockner wurde um den „Pinzgauer Spaziergang“ und die „Gerlos“ (die wichtigsten Streckensegelfluggelände) erweitert. Der Bereich „Acherkogel“ südwestlich Kufstein wurde freigegeben. Die SRA 5 wird umbenannt zu TMA LOWI 5 und um den Bereich „Wilder Kaiser“ verkleinert. Die CTAs Innsbruck Ost West und Süd, CTA Hallein, Salzburg und Bregenz wurden zusammengefasst. Kernstück der freigabepflichtigen Lufträume zum Schutz der Instrumentenanflüge nach Innsbruck bleiben die Bereiche um RTT, statt der SRAs wurden dort die TMAs 4 und 5 festgelegt mit derselben Luftraumklassifizierung wie bisher.

Die wesentlichste Neuerung ist der RNP AR-Anflug von Westen zur Piste 08, der den bisherigen GNSS-Anflug (ein Wolkendurchstoßverfahren) von Westen ablöst bzw. ergänzt. Zum Schutz dieser Anflüge wurden die TMAs 1, 2 und 3 westlich von Telfs unter Rücksichtnahme auf die verschiedenen Flugsportarten so klein wie möglich, als freigabepflichtige Lufträume definiert; d.h. dass dort wo Sichtflüge bisher auf freiwilliger Basis Funkkontakt hergestellt haben, um Verkehrsinformationen einzuholen, geschieht dies nunmehr, um

Freigaben und Verkehrsinformationen einzuholen. Die Untergrenzen für Luftraum Klasse D liegen dabei für die TMA 1 in 7.000 ft MSL, für die TMA 2 in 9.000 ft MSL und für die TMA 3 in 10.500 ft MSL. Um Streckenflüge von Para- und Hängegleitern weiter zu ermöglichen, wird eine neue TRA „Holzeitensattel“ angeboten.

Im Sinne eines ausreichenden Schutzes für Instrumentenflüge durch Nutzung der modernen Technologien an Bord, wurde im Westen vom Inntal nordwärts bis zur deutschen Bundesgrenze eine TMZ (Transponder Mandatory Zone) West mit Untergrenze 11.000 ft MSL (but at least 1.500 ft GND) und im Osten von Zell am Ziller über Mittersill nach Lofer eine TMZ Ost mit derselben Untergrenze errichtet.



Luftraum LOWI

LOWS

Die CTR Salzburg im Norden wurde verkleinert. Die TMA Salzburg und CTA Hallein werden ersetzt durch die TMA LOWS 1,2,3,4,5. Dadurch werden die IFR Anflugverfahren von Süden mit Luftraum D geschützt, zugleich wird den Hänge-/Paragleitern und Segelfliegern südlich von LOWS aber größtmögliche Freiheit im Luftraum E gewährleistet. Die bisher definierten SRAs fallen weg.

Neu ist ein Luftraum D 6.500 ft/TMA LOWS 6 östlich der jetzt bekannten TMA LOWS, um die IFR An- und Abflugverfahren von und nach Osten zu schützen. Der definierte Luftraum E/D/C auf deutschem Gebiet bleibt unverändert.

Für Flugsportaktivitäten wurden die Hänge-/Paragleitergebiete Gaisberg und Schwarzenberg jeweils als TRA Gaisberg und TRA Schwarzenberg A+B festgelegt; im Norden wurde für Streckensegelflieger die TRA LOWS N errichtet.

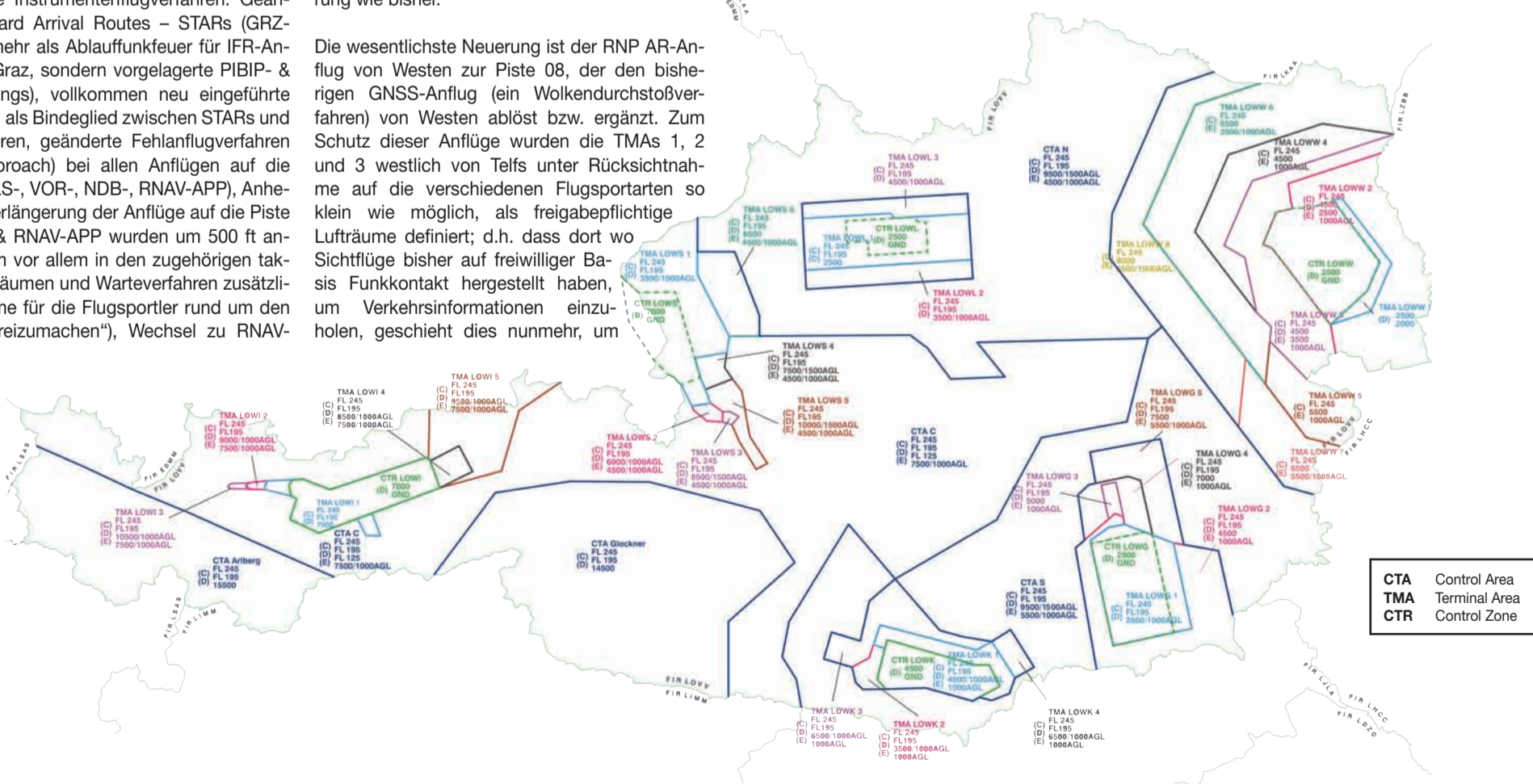
Die VFR Verfahren zum Flughafen Salzburg bleiben unverändert.

LOWK

Im Zuge der LVR-Novelle 2014 kommt es mit auch zu Änderungen des Luftraumes rund um den Flughafen Klagenfurt. Für VFR-Flüge wesentlich ist die Erweiterung der CTR Klagenfurt nach Osten und nach Südwesten, die auch eine Implementierung neuer VFR-Meldepunkte notwendig macht. In diesem Zusammenhang wur-

den auch die bisherigen Meldepunkte evaluiert und an die geänderten Gegebenheiten (z.B. bessere Auffindbarkeit aus der Luft) angepasst.

Für die IFR-Luftfahrt beginnt mit dem 11. Dezember ebenfalls ein „neues“ Zeitalter: Zusätzlich zum bereits bestehenden ILS-CAT III Anflug auf die Piste 28 sind ab diesem Tag 2 neue RNAV/GNSS-Anflüge für die Pisten 10 und 28 verfügbar, wobei speziell der RNAV/GNSS Anflug auf die Piste 10 bei stärkerem Ostwind und tiefer Bewölkung durch das, im Vergleich zum bisherigen NDB-Anflug, signifikant niedrigere Minimum eine stark verbesserte Anfliegbarkeit aus dem Westen bietet.



CTA	Control Area
TMA	Terminal Area
CTR	Control Zone



Season Opener 2014 – Enormes Interesse

Die praktische Umsetzung der LVR 2014 stand erwartungsgemäß im Mittelpunkt der heuer im Herbst stattfindenden Austro Control Season Opener. Das Interesse war enorm.

Mit der Implementierung von SERA und Novelisierung der LVR wird auch die österreichische Luftraumstruktur maßgeblich geändert, viele CTRs (Kontrollzonen) und TMAAs (Terminal Areas) erhalten andere Dimensionen. Auch bei den Bestimmungen ändert sich einiges: Langjährig vertraute Begriffe werden ersetzt, nationale Sonderbestimmungen werden aufgehoben und die unterschiedlichen Sichtflugregeln der einzelnen EU-Mitgliedstaaten werden harmonisiert.

Viele Pilotinnen und Piloten nahmen daher die Gelegenheit wahr, sich beim Season Opener aus erster Hand über die konkreten Änderungen zu informieren. Die diesjährige Veranstaltungsreihe verzeichnete eine enorm hohe Besucherzahl, mit insgesamt rund 1.200 Pilotinnen und Piloten informierten sich rund 20% mehr Besucher als in den Jahren zuvor.

Aber auch über die LVR 2014 hinaus wurde über weitere wichtige Entwicklungen berichtet. Ein zentrales Thema dabei die IFR Navigation: Eine moderne Satellitennavigationsinfrastruktur (EGNOS, GALILEO) ist ausgerollt. Was bisher Spe-

zialisten und Airlines vorbehalten war, wird sich binnen kürzester Zeit als allgemeiner Standard etablieren. RNAV/RNP Verfahren finden sich nun nahezu an allen österreichischen Flughäfen, und zwar für An- und Abflüge. Benötigen keine bo-



denseitige Infrastruktur und sie eröffnen auch Flugfeldern oder Hubschrauberflugplätzen zukünftig neue Möglichkeiten für IFR Verfahren. In Graz und Klagenfurt wurden neue An- und Abflugverfahren implementiert. Dort werden ab Dezember alle bisherigen IFR-Anflugverfahren auf Satellitennavigation umgestellt (klassische IFR-Verfahren sind aber weiterhin möglich). Gleichgeblieben sind - bis auf kleine Änderungen

in Graz und Klagenfurt - die Sichtflugverfahren an den kontrollierten Flugplätzen.

Ein anderes Thema waren die kommenden Erleichterungen bei der Flugplanaufgabe. Austro Control wird mit Mitte 2015 ein neues System in Betrieb nehmen, das für die Piloten wesentliche Verbesserungen bringen wird. Die neue Software wird nicht nur merkbar schneller sein, sondern ermöglicht darüber hinaus die vielfältigen Nutzungs- und Informationsmöglichkeiten künftig auch über Tablet und Smartphone.

In drei Jahren treten europaweit neue Bestimmungen für Transponder und Funkgeräte in Kraft. Ab 1.1.2018 dürfen nur noch Mode-S-Transponder benutzt werden. Für alle Funkgeräte gilt, dass sie über eine 8,33-kHz-Abstufung verfügen müssen.

Ebenfalls berichtet wurde über neue EASA Regelungen betreffend Flugschulen, Flugmedizin und Standards für nicht gewerbliches Fliegen. Diese Themen werden insbesondere beim Season Opener im Frühjahr 2015 im Mittelpunkt stehen.

Die Season Opener Unterlagen und Präsentationen sind auf www.austrocontrol.at abrufbar.

Erweitertes MET Service für Ballonfahrer

Seit Anfang Dezember bietet Austro Control im Bereich der Meteogramme ein zusätzliches MET Service für Ballonfahrer an.

Bei Meteogrammen handelt es sich, vereinfacht gesagt, um grafisch aufbereitete Vorhersagen (Zeit/Höhenschnitte) für Wind, Temperatur, Luftdruck, Bewölkung, Niederschlag und spezifische Gefahren für Ballonfahrten.

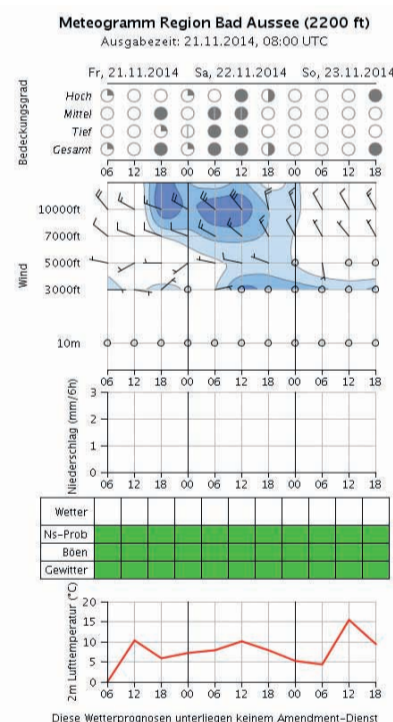
Statt wie bisher zweimal, werden die 24-Stunden-Meteogramme ab sofort dreimal täglich ausgegeben und zwar um 09 Uhr, 15 Uhr und 24 Uhr Lokalzeit. Die neue Ausgabezeit für das 72-Stunden-Meteogramm ist 15 Uhr Lokalzeit. Eine weitere wesentliche Neuerung ist, dass die bisher automatisch generierten Meteogramme vor der Ausgabe von Meteorologen geprüft bzw. adaptiert und optimiert werden. Den meteorologischen Input dazu liefern Meteorologen der Meteoserve Wetterdienst GmbH – einer 100%-Tochter von Austro Control. Die Ballon-Meteogramme werden bei abweichender Wetterentwicklung nicht berichtet. Sie gelten daher nicht als Entscheidungsgrundlage für die unmittelbare Fahrtdurchführung sondern als un-

verbindliche Vorinformation im Rahmen der Flugvorbereitung.

Die Meteogramme für die nächsten 24 Stunden werden stündlich aufgelöst, während die Meteogramme für die nächsten 72 Stunden in sechsstündiger Auflösung dargestellt werden. Bei den 24-Stunden-Meteogrammen ist zu beachten, dass speziell jene Zeiten dargestellt werden, die in der Regel für Ballonfahrten in Betracht kommen.

Die neuen Meteogramme stehen ab sofort auf www.flug-wetter.at im Bereich „Ballonfahrer“ zur Verfügung. Über die Österreich-Karte können die 24-Stunden-Meteogramme ebenso wie das 72-Stunden-Meteogramm für die 18 Ballonregionen abgerufen werden.

Mit diesem zusätzlichen Angebot bietet Austro Control allen Ballonfahrern verbesserte Informationen für eine optimale Fahrtvorbereitung im Sinne der höchstmöglichen Sicherheit.



AIM Service Info

Luftfahrtpublikationen Online

Die aktuellen Luftfahrtpublikationen (AIP) mit Gültigkeit 11. Dezember stehen online zur Verfügung:

www.austrocontrol.at – Digitale AIP

Das Amendment zur AIP (Nr. 161) mit Gültigkeit 11. Dezember finden Sie als pdf auf:

www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_produkte/aip_und_sup

Sie finden die neue Luftraumstruktur ab sofort auch elektronisch als „KML“ Datei auf unserer Homepage:

www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_produkte/luftraumstruktur

Aktuelle Karten ab sofort erhältlich:

LUFTFAHRTKARTE – ICAO 1:500.000 ÖSTERREICH

Stand der Luftfahrtinformationen: 11. Dezember 2014

Bestellungen bitte an:

Bürodienstleistungen Mag. Thomas Giehser
Zieglergasse 4, 1070 Wien
FAX: +43 (0) 1 595 56 99
e-mail: office@giehser.at

In dieser Ausgabe finden Sie zusätzlich ein Plakat mit der schematischen Darstellung der neuen Luftraumstruktur. Die auf der Karte befindlichen Höhenangaben beziehen sich nicht auf die Struktur sondern nur auf die Luftverkehrsregeln.

Lizenzierung Service Info

Telefonische Erreichbarkeit Lizenzierung erweitert

Die Pilotenlizenzierung der Luftfahrtagentur erweitert die telefonischen Servicezeiten. Ab 01.01.2015 erreichen Sie die Lizenzierung von Montag bis Freitag, 09:00 - 12:00 Uhr, und zusätzlich nachmittags, Dienstag bis Donnerstag von 13:00 - 15:00 Uhr.

Bei Anfragen außerhalb unserer Servicezeiten senden Sie bitte ein e-Mail an piloten@austrocontrol.at. Nähere Informationen entnehmen Sie bitte unserer Homepage www.austrocontrol.at.

Impressum

Aviation News – Eine Information von Austro Control (ACC)

Der Newsletter erscheint 2-4x jährlich mit einer Auflage von 10.000 Exemplaren.

Eigentümer, Herausgeber & Verleger:
Austro Control, Schnirchgasse 11, 1030 Wien

Redaktion: Mag. Peter Schmidt, Christoph Caspar, Bernhard Söllner, Andreas Kurtz, Dr. Michael Ableidinger, Michaela Kanzler

Fotos und Grafiken: Austro Control

Hersteller: Druckerei Piacek Ges.m.b.H., Favoritner Gewerbering 19, 1100 Wien

Kontakt:
Meinungen, Anregungen, Wünsche bitte per e-Mail an: customer.relations@austrocontrol.at;
Lizenzierung: piloten@austrocontrol.at;
Ausbildung: flugschulen@austrocontrol.at;
www.austrocontrol.at

Hinweis:
Die hier veröffentlichten Informationen sind lediglich begleitend zu bestehenden Verlautbarungen in Luftfahrtgesetzen und -verordnungen zu sehen.