

AVIATION NEWS

Eine Information des Bundesministeriums für Verkehr,
Innovation und Technologie und Austro Control



Von der ZLPV zur JAR-FCL 2

(S. 4)

bm **v** **it**

austro
CONTROL



Inhalt:

- ▶ **Vorwort (S. 2)**
Bundesministerin Doris Bures
- ▶ **Novelle der ZLPV 2006 (S. 2)**
- ▶ **EASA Regionalworkshop (S. 2)**
- ▶ **EU vereinheitlicht Anforderungen an Luftfahrtunternehmen (S. 2)**
- ▶ **Flugzeiten richtig dokumentiert (S. 2)**
- ▶ **Erneuerung von Lizenzen (S. 3)**
- ▶ **Von der ZLPV zur JAR FCL 2 (S. 4)**
- ▶ **Season Opener 2009 – Alle Termine (S. 4)**

Liebe Leserin, lieber Leser!



Doris Bures
Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

Als wesentlicher Mobilitätsprovider stellt eine wettbewerbsfähige Luftfahrt eine wichtige Voraussetzung dar, um nachhaltiges Wirtschaftswachstum und die damit verbundene Absicherung jedes Wirtschaftsstandortes zu garantieren.

Die Bundesregierung bekennt sich im Regierungsübereinkommen klar zur wettbewerbsfähigen Entwicklung der österreichischen Luftfahrt im Rahmen einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik und hat es sich zur Aufgabe gemacht, durch wirtschafts-, luftverkehrs- und infrastrukturpolitische Maßnahmen, die dafür notwendigen Rahmenbedingungen zu optimieren bzw. zu schaffen.

Unter der Federführung des BMVIT wird unter Einbindung aller Stakeholder der österreichischen Luftverkehrswirtschaft eine Road-Map „Luftfahrt“ entwickelt, welche als strategisches Gesamtkonzept den Rahmen für den optimalen Ausbau einer entsprechenden Infrastruktur zur Gesamtoptimierung des Wirtschafts- und Luftfahrtstandortes Österreich zum Inhalt haben wird und in weiterer Folge auch gemeinsam umgesetzt werden soll.

Als neue Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie freue ich mich, dass wir die nächsten Jahre auch im Sinne einer erfolgreichen österreichischen Luftverkehrswirtschaft gemeinsam gestalten werden und wünsche uns allen ein erfolgreiches Jahr 2009.

Ihre Doris Bures

EU vereinheitlicht Anforderungen an Luftfahrtunternehmungen

Mit der Präsentation eines umfangreichen Entwurfes an Vorschriften für alle Arten von Ausbildungsorganisationen, Flugsimulationseinrichtungen und Luftfahrtmedizinische Stellen (NPA 2008-22 a – d), setzte die Kommission gemeinsam mit der EASA den ersten Schritt, um für alle Arten von Luftfahrtunternehmungen, seien sie nun technischer oder betrieblicher Natur, die organisatorischen Anforderungen zu vereinheitlichen.

Damit soll die Standardisierungs- und Aufsichtstätigkeit der jeweiligen nationalen Luftfahrtbehörden ebenso vereinfacht werden wie die Aufsicht der EASA über die nationalen CAAs. Durch den Entfall von Mehrfachüberprüfungen jener Organisationen, die auf verschiedenen Geschäftsfeldern tätig sind wie beispielsweise ein Luftfahrtunternehmen, das zusätzlich zu seinem gewerblichen Flugbetrieb eine Ausbildungsorganisation betreibt, einen Instandhaltungsbetrieb führt, natürlich über eine CAMO verfügt und eventuell noch eine DOA-Zulassung hält, verspricht sich die Kommission verringerten Aufwand bei Behörden und Unternehmen.

Die derzeit ebenfalls in Begutachtung befindliche EU-FCL (die Aviation News haben berichtet) ist bereits auf das gegenständliche NPA 2008-22 abgestimmt. Herausfordernd werden die Anforderungen vor allem für kleine Organisation wie Registered Facilities, bei denen Begriffe wie Safety und Quality Management aktuell noch von untergeordneter Bedeutung sind.

Umzusetzen sind die neuen Vorgaben, deren formale Beschlussfassung 2009 oder auch erst 2010 erfolgt, jedenfalls bis zum 8. April 2012. Dieses Datum legt die Grundverordnung 216/2008 fest.

Die Novelle der ZLPV 2006

Die Novelle der Zivilluftfahrtpersonalverordnung 2006 (ZLPV 2006) wird voraussichtlich Anfang 2009 in Kraft treten. Die an dieser Stelle angeführten neuen Regelungen sind dem vorliegenden Begutachtungsentwurf entnommen.

Die mit der Novelle verbundenen wichtigsten Neuerungen betreffen neben den Hubschrauberpilotenlizenzen und der Einführung einer gemeinschaftlichen Fluglotsenlizenz, Sprachanforderungen, die das Luftfahrtpersonal (Piloten und Fluglotsen) zu erfüllen hat, die Reduktion der an die Austro Control zu übermittelnden flugmedizinischen Daten sowie die Schaffung einer neuen mit dem Segelfliegerschein verbundenen Berechtigung „Motorsegler im Motorflug“.

Umfangreichster Bestandteil der Novelle ist die Eingliederung der von der JAA (Vereinigte Europäische Luftfahrtbehörde) getroffenen Regelungen betreffend die Lizenzierung von Hubschrauber-Piloten (JAR-FCL 2).

Die JAR-FCL 2 sind in der Novelle der ZLPV 2006 als Anlage 7 zu finden. Jene Bestimmungen, die die Einführung einer EU-

weiten gemeinschaftlichen Fluglotsenlizenz betreffen, sind in Anlage 8 enthalten. Es gibt von nun an 2 Arten von gemeinschaftlichen Lizenzen, und zwar für Fluglotsen und für Fluglotsen in Ausbildung. Weiters werden die neuen Regelungen der ICAO betreffend Sprachanforderungen für Luftfahrtpersonal (Piloten und Fluglotsen) mit der Novelle in das Österreichische Recht umgesetzt. Fähigkeiten entsprechend Stufe 4 der ICAO-Einstufungsskala (Anlage 9 der Novelle) sind Mindestvoraussetzung.

Geschaffen wurde weiters eine neue mit dem Segelfliegerschein verbundene Berechtigung „Motorsegler im Motorflug“. Mit der Novelle kommt es außerdem zu einer Reduktion der Daten, die von den flugmedizinischen Stellen an die Austro Control zu übermitteln sind. Hintergrund hierzu sind datenschutzrechtliche Erwägungen.

Flugzeiten richtig dokumentiert

Die Vorgabe der JAR-FCL über die richtige Dokumentation der Pilotenflugzeiten erstreckt sich über zwei Seiten, die geplante EU-Bestimmung kommt – im derzeitigen Entwurf – zum selben Thema mit einer halben Seite aus.

Gemeinsam ist in beiden Fällen das Verständnis über die Flugzeiten, die vom verantwortlichen Piloten und die von einem CO-Piloten geschrieben werden dürfen. Anders als in Österreich bislang üblich – und auch in dieser Zeitung fälschlich vertreten – können CO-Piloten nur dann ihre Zeiten gültig dokumentieren, wenn die Einsatzart oder das Luftfahrzeug den Betrieb mit zwei Piloten verpflichtend vorschreibt. Die bloße Ausübung von Pilotenfunktionen (Luftraumbeobachtung, Funkverkehr, Navigation, Kartenstudium,...) ist dafür nicht hinreichend.

Wenngleich die Argumentation nicht von der Hand zu weisen ist, der Anreiz steige auch auf kleineren Flugzeugen, einmotorigen oder zweimotorigen, zu Zweit zu fliegen, wenn beide Piloten die Flugzeit gültig eintragen (und die Flugzeugkosten sinnvoll teilen) können, ist letztendlich festzuhalten, dass dies mit den rechtlichen Vorgaben nicht übereinstimmt.

Dies bedeutet insbesondere für die Verlängerung der Klassenberechtigungen SEP und TMG (so ferne nicht der Weg über die Befähigungsüberprüfung gewählt wird), dass zumindest in einer der beiden Klassen oder kumulativ in beiden, innerhalb der letzten zwölf Monate der Gültigkeit 12 Flugstunden (und 12 Starts und Landungen) nachgewiesen werden müssen. Von diesen 12 Stunden müssen jedenfalls sechs Stunden als verantwortlicher Pilot geflogen worden sein.

Die dann fälligen weiteren sechs Stunden sind beispielsweise Zeiten mit einem Fluglehrer an Bord, etwa für die Absolvierung von Übungsflügen oder andere Ausbildungsflüge. Zusätzlich ist ein Übungsflug von zumindest einer Stunde Dauer mit einem Fluglehrer zu absolvieren, um die Klassenberechtigung (SEP, TMG) verlängern zu können.

Luftfahrtagentur:

Intensive Kooperation mit EASA

Auf eine intensive Zusammenarbeit mit der EASA kann die Luftfahrtagentur der Austro Control im Jahr 2008 zurückblicken. Der Service Contract mit der EASA konnte weiter intensiviert werden. Mit einem Umsatzvolumen von rund 700.000 Euro ist die EASA bereits jetzt der größte Klient der Luftfahrtagentur.

Voraussetzung für diese intensive Kooperation sind neben einer effizienten Kostenstruktur als EASA-Service-Partner vor allem hohe Qualitätsstandards. Davon wiederum profitiert auch die österreichische Luftverkehrswirtschaft. So konnten für heimische Betriebe umfangreiche Zertifizierungsleistungen durch Austro Control als Behörde vor Ort unbürokratisch und auf kürzestem Weg durchgeführt werden.

Highlights dabei waren sicher die Zertifizierungsleistungen für FACC sowie die Typengenehmigung der neuen Diesel Jet-Engine für Diamond Aircraft. Mehrere hundert Arbeitsplätze werden dadurch entstehen. Gerade in einer für die Luftfahrt besonders

schwierigen Zeit ein wichtiges Signal auch auf Behördenseite, dass Kundenorientierung, hohe Standards und Effizienz Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg der heimischen Unternehmen sind.

Qualitätsoffensive

Im Zuge dieser Kooperation musste sich die Technikabteilung AOT der Luftfahrtagentur im Jahr 2008 einem umfangreichen Check durch die EASA mit 5 externen Audits stellen. Abgerundet wurde das Programm durch die Abhaltung eines EASA-Regional Workshops zum Thema „Aiworthiness“ sowie einer „Teambuilding Reise“ von EASA Stabsmitgliedern.



Abgelaufen und erneuert

Piloten sehen sich aus vielerlei Gründen immer wieder mit der Tatsache konfrontiert, nicht mehr über die für sie aktuell notwendige Berechtigung zu verfügen. Sei es aus Mangel an Zeit oder Interesse, wirtschaftliche Gegebenheiten oder gesundheitlichen Ursachen – eine abgelaufene Berechtigung kann nur durch ein geregeltes Verfahren erneuert werden.

In der ZLPV 2006 / JAR-FCL 1.185, 1.245 (f)(1), (2) und 1.246 (b) finden sich die rechtlichen Grundlagen für den Prozess der Erneuerung. Austro Control hat dabei den Auftrag, die jeweiligen Ausbildungsinhalte und die entsprechenden Mindest-Anforderungen an die Piloten festzulegen, so ferne sie nicht bindend durch die FCL 1 vorgegeben sind.

Diese Anforderungen orientieren sich einerseits am fachlichen Anspruch, der mit der Ausübung einer Berechtigung verbunden ist und andererseits an den Zeitraum, der seit dem Ablauf einer Berechtigung verstrichen ist. Selbstverständlich kann die individuelle Flugerfahrung mitbewertet werden. Bei entsprechender „current flying practice“ ist eine Reduktion gegenüber den Maximalanforderungen möglich. In solchen Fällen ist durch die Flugschule ein entsprechendes Trainingsprogramm auszuarbeiten, das von Austro Control vor (!) Beginn der Ausbildung zu genehmigen ist. Sämtliche Schulungen dürfen nur im Rahmen von FTOs oder TRTOs abgewickelt werden. Als Stichtag für den zu beachtenden Zeitraum gilt das Datum des Check's zur Wiedererlangung der Berechtigung.

a) Erneuerung einer abgelaufenen Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk oder Turbinentriebwerk für einen Piloten, für die keine Musterberechtigung erforderlich ist (SEP, SET), (JAR-FCL 1.215 (a) (1) – (5))

Nach Ablauf der Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten ist die gesamte praktische Prüfung bei einem FE zu wiederholen. Der Prüfer hat dabei auch die Aufgabe den fachlichen Wissenstand punktuell im Fachgespräch zu kontrollieren. Der Zeitraum seit dem diese Klassenberechtigung abgelaufen ist, spielt keine Rolle.

Außerdem kann im Zusammenhang mit der Erneuerung dieser Klassenberechtigung auch ein abgelaufenes Instrument Rating (IR) erneuert werden (siehe c). Auf die entsprechende Qualifikation des FE ist zu achten.

b) Erneuerung einer abgelaufenen Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit einem Piloten, für die keine Musterberechtigung erforderlich ist (MEP), (JAR-FCL 1.215 (a) (6), (7))

Abgelaufen seit	Training	Check
< 3 Mon.	Keines, so ferne während der Gültigkeitsdauer die Verlängerungsbedingungen erfüllt wurden. Wurden diese nicht erfüllt, sind vier Streckenabschnitte (à min. 20 Minuten) mit Lehrer, durchgeführt mit dem Flugzeugbaumuster, mit dem die Befähigungsüberprüfung abgelegt wird, zu absolvieren. Davon können zwei mit einem FNPT II (oder höherwertigem STD) absolviert werden. Der Lehrer bestätigt den positiven Abschluss des Trainings mit dem Vermerk „fit for prof check“ im Flugbuch des Bewerbers.	Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240
3-6 Mon.	Fünf Streckenabschnitte (à min. 20 Minuten) mit Lehrer, durchgeführt mit dem Flugzeugbaumuster, mit dem die Befähigungsüberprüfung abgelegt wird. Davon können drei mit einem FNPT II (oder höherwertigem STD) absolviert werden. Der Lehrer bestätigt den positiven Abschluss des Trainings mit dem Vermerk „fit for prof check“ im Flugbuch des Bewerbers.	Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240
6-12 Mon.	Theorie-Auffrischung MEP gemäß genehmigtem Lehrplan im Umfang von 6 Stunden (Abnormale Verfahren, Notverfahren) Praktische Schulung im Umfang von zumindest zweieinhalb Stunden reine Flugzeit, mit Lehrer, durchgeführt mit dem Flugzeugbaumuster, mit dem die Befähigungsüberprüfung abgelegt wird, davon eine Stunde OEI. Die Hälfte der praktischen Schulung kann mit einem FNPT II (oder höherwertigem STD) absolviert werden. Der Lehrer bestätigt den positiven Abschluss des Trainings mit dem Vermerk „fit for prof check“ im Flugbuch des Bewerbers.	Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240
1-3 Jahre	Theorie-Auffrischung MEP gemäß genehmigtem Lehrplan im vollen Umfang. Praktische Schulung im Umfang von zumindest viereinhalb Stunden, mit Lehrer, durchgeführt mit dem Flugzeugbaumuster, mit dem die Befähigungsüberprüfung abgelegt wird, davon eineinhalb Stunden OEI. Die Hälfte der praktischen Schulung kann mit einem FNPT II (oder höherwertigem STD) absolviert werden. Der Lehrer bestätigt den positiven Abschluss des Trainings mit dem Vermerk „fit for prof check“ im Flugbuch des Bewerbers.	Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240
> 3 Jahre	Gesamte Ausbildung laut Lehrplan.	Befähigungsprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 und Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(a)

c) Erneuerung eines abgelaufenen Instrument Rating

Abgelaufen seit	Training	Check
< 3 Monate	Keines erforderlich	Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 3 / Abschnitt 3b zu JAR-FCL 1.240
> 3 Mon. < 7 Ja.	Mindestens 1 Übungsflug mit einem Lehrer, dieser Lehrer bestätigt den positiven Abschluss des Trainings mit dem Vermerk „fit for prof check“ im Flugbuch des Bewerbers.	Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 3 / Abschnitt 3b zu JAR-FCL 1.240
> 7 Jahre	Im Rahmen einer Ausbildungsorganisation ist eine theoretische und praktische Auffrischungsschulung zu absolvieren und von dieser die Prüfungsreife zu bestätigen.	Vollständige theoretische Prüfung und praktische Prüfung gemäß Anhang 3/ Abschnitt 3b zu JAR-FCL 1.240

d) Erneuerung von ruhenden Musterberechtigungen SPA (Flugzeuge mit einem Piloten) und MPA (Flugzeuge mit zwei Piloten).

Abgelaufen seit	Training	Check
< 3 Mon.	Keines, so ferne während der Gültigkeitsdauer die Verlängerungsbedingungen erfüllt wurden. Wurden diese nicht erfüllt, sind zwei Streckenabschnitte (à min. 30 Minuten) mit Lehrer, durchgeführt mit dem Flugzeugbaumuster, mit dem die Befähigungsüberprüfung abgelegt wird, oder auf einem für diese Ausbildung zugelassenen Flugsimulator zu absolvieren. Der Lehrer bestätigt den positiven Abschluss des Trainings mit dem Vermerk „fit for prof check“ im Flugbuch des Bewerbers.	Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1, 2 oder 3 zu JAR-FCL 1.240
3-6 Mon.	Vier Streckenabschnitte (à min. 30 Minuten) mit Lehrer, durchgeführt mit dem Flugzeugbaumuster, mit dem die Befähigungsüberprüfung abgelegt wird, oder auf einem für diese Ausbildung zugelassenen Flugsimulator. Der Lehrer bestätigt den positiven Abschluss des Trainings mit dem Vermerk „fit for prof check“ im Flugbuch des Bewerbers.	Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1, 2 oder 3 zu JAR-FCL 1.240
6-12 Mon.	Theorie-Auffrischung im Umfang von einem Drittel der Erstausbildung mit den Schwerpunkten Standardverfahren, Abnormale Verfahren, und Notverfahren; Praktische Schulung im Umfang von zumindest 4 Stunden, mit Lehrer, durchgeführt mit dem Flugzeugbaumuster, mit dem die Befähigungsüberprüfung abgelegt wird oder auf einem für diese Ausbildung zugelassenen Flugsimulator. Der Lehrer bestätigt den positiven Abschluss des Trainings mit dem Vermerk „fit for prof check“ im Flugbuch des Bewerbers.	Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1, 2 oder 3 zu JAR-FCL 1.240
1-3 Jahre	Theorie-Auffrischung im Umfang von zwei Drittel der Erstausbildung; Praktische Schulung im Umfang von zumindest 6 Stunden, mit Lehrer, durchgeführt mit dem Flugzeugbaumuster, mit dem die Befähigungsüberprüfung abgelegt wird oder auf einem für diese Ausbildung zugelassenen Flugsimulator. Der Lehrer bestätigt den positiven Abschluss des Trainings mit dem Vermerk „fit for prof check“ im Flugbuch des Bewerbers.	Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1, 2 oder 3 zu JAR-FCL 1.240
> 3 Jahre	gesamte Ausbildung laut Lehrplan	Skill Test



Von der ZLPV zur JAR-FCL 2

Geht man nach den Voranfragen, werden viele Österreichische Hubschrauberpiloten so rasch wie möglich nach Einführung der JAR-FCL 2 ihre bisherige Lizenz gegen die automatisch europaweit anerkannte neue Lizenz eintauschen.

Auf Grund des zu erwartenden Andranges empfiehlt Austro Control den Antrag auf Umwandlung nach Möglichkeit erst anlässlich der planmäßig nächsten Verlängerung vorzunehmen. Nur so lassen sich die unvermeidbaren Wartezeiten für den einzelnen Piloten auf ein Mindestmaß reduzieren. Die FCL 2 legt, so wie schon zuvor die FCL 1, die Bedingungen fest nach denen Umwandlungen vorgenommen werden dürfen. Die Tabelle deckt jene Fälle ab, die für einen Großteil der österreichischen Hubschrauberpiloten relevant sind.

ZLPV Lizenz	Flugerfahrung (in Stunden)	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Lizenz und Einschränkungen (soweit zutreffend)
CPL/IR(H)	>500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Keine	CPL/IR(H) mit Musterberechtigungen, die auf Hubschrauber mit einem Piloten beschränkt sind
CPL/IR(H)	<500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gem. Anh. 1 zu JAR-FCL 2.470	CPL/IR(H) mit Musterberechtigungen, die auf Hubschrauber mit einem Piloten beschränkt sind
CPL(H)	>500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachtflugqualifikation, soweit zutreffend	CPL(H) mit Musterberechtigungen, die auf Hubschrauber mit einem Piloten beschränkt sind
CPL(H)	<500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachtflugqualifikation, soweit zutreffend, Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gem. Anh. 1 zu JAR-FCL 2.470	CPL(H) mit Musterberechtigungen, die auf Hubschrauber mit einem Piloten beschränkt sind
PPL/IR(H)	≥ 75 nach Instrumentenflugregeln	Nachtflugqualifikation, sofern die Qualifikation nicht in der Instrumentenflugberechtigung enthalten ist	PPL/IR(H) (IR beschränkt auf PPL)
PPL(H)	≥ 75 auf Hubschraubern	Nachweis über den Gebrauch von Funknavigationshilfen	PPL(H)

Die Verlängerung oder Erneuerung von Scheinen oder Berechtigungen wird voraussichtlich vier Monate ab dem Zeitpunkt der Gültigkeit der FCL 2 noch nach den bisher geltenden Bestimmungen erfolgen. Die konkreten Daten werden aber erst mit der Veröffentlichung der geänderten ZLPV 2006 bekannt sein.

Hubschrauberschulen, die in Zukunft als Ausbildungsorganisationen gemäß FCL 2 tätig sein wollen, müssen unter Zugrundelegung eines zu bewilligenden Organisationshandbuchs und eines Ausbildungshandbuchs bei Austro Control beantragen, als Schule nach den neuen Richtlinien ausbilden zu dürfen. Davon ausgenommen sind Zivilluftfahrerschulen für die Ausbildung von Privathubschrauberpiloten. Sofern eine solche Schule bereits vor dem 1. Oktober 2008 Bestand hatte, wird sie automatisch als registrierte Zivilluftfahrerschule weitergeführt.

In Kürze werden auf der Austro Control-Homepage im Bereich Luftfahrtagentur häufig gestellte Fragen (FAQs) zu diesem Thema veröffentlicht.



Monika Schlögl und Robert Gallmayer managen in der Austro Control die Einführung der FCL 2

Austro Control sucht Fluglotsen!

Haben Sie oder jemand in Ihrem Bekanntenkreis Interesse an einer interessanten, abwechslungsreichen Tätigkeit mit großer Verantwortung und attraktiver Bezahlung? Dann bewerben Sie sich bei Austro Control!

Kontakt: Austro Control
Fr. Elke Kappacher
Tel.: 051703.1103
e-mail: academy@austrocontrol.at
www.austrocontrol.at

ATM Season Opener 2009

Partnerschaft für mehr Sicherheit

Im Februar und März 2009 startet die zweite Runde des im vorigen Jahr begonnenen „ATM Season Opener“.

Der „Season Opener“ ist eine von der Austro Control ATM (Air Traffic Management) Abteilung geschaffene kostenlose Informationsplattform für alle PilotInnen und vermittelt professionell Wissenswertes zum Thema Flugverfahren und sicherheitsrelevanten Neuerungen. Der „Season Opener“ versteht sich als partnerschaftliche Arbeitsgruppe des täglichen Fliegens, ob für Flugsport oder kommerziellen Betrieb.

„Nach der Erstaufgabe, bei der wir an den sechs Halbtagesveranstaltungen rund 500 österreichische PilotInnen begrüßen konnten, werden wir mit den kommenden Veranstaltungen den konsequenten Weg zu mehr Sicherheit weiterführen, und gemeinsam mit Ihnen den „Season Opener“ als Fixpunkt in der jährlichen Flugvorbereitung verankern“, so das Ziel der Initiatoren Andreas Kurtz und Bernhard Söllner, Leiter des Bereichs für Tower- und Anflugkontrollverfahren Terminalbereich.

wendige Sicherheit zu geben, entspricht, aber dabei den Flugsport nicht ausschließt.

– Erleichterungen für NVFR-Überlandflügen, Änderungen bei Verspätungsmeldungen und Schließen des Flugplans.

c) Flugsicherheit:

– Änderungen bzw. Hinweis auf richtige Verwendung von VFR/IFR Verfahren
– Bedeutung des stabilen Flugzustandes: Eine Selbstverständlichkeit, dachten Sie? Dann lassen Sie sich überraschen, wie häufig die nicht- (oder schlimmer: falsch-) automatisierten Abläufe des „Basic-Handlings“ eines Flugzeuges schnell zu Gefahrenquellen werden ...

d) richtiges Briefing:

– Neuerungen bei Self-/Homebriefing: durch Ihre Mitwirkung neue Features und starke Verbesserung von MET-Produkten auf www.homebriefing.com

– Kartenmaterial und „statische Daten“: die vollständige Erstellung durch Austro Control AIM ermöglicht zielgruppenorientierte Produkte. 2009 bringt schon etliche Neuerungen. Bringen Sie Ihre Vorschläge mit ein.

austro
CONTROL

AIR TRAFFIC MANAGEMENT

ATM Season Opener 2009

Piloten Informationsveranstaltung

Innsbruck / Do, 19.02.
Wien / Fr, 20.02.
Salzburg / Fr, 27.02.
Linz / Sa, 28.02.
Klagenfurt / Fr, 06.03.
Graz / Sa, 07.03.

SICHERHEIT LIEGT IN DER LUFT

Was ist das Motiv? Flugsicherheit!

Flugsicherheit ist eine Teamaufgabe.

Flugverkehr ist dynamisch, er impliziert ständige Veränderungen und das Vorhandensein anderer Beteiligter. **Das Wissen um Neuerungen gibt Sicherheit**, Bedürfnisse anderer zu kennen, erweitert den Horizont, ermöglicht Antizipation und schafft Vertrauen.

Information - Engagement - Flugsicherheit

Die Flut an rechtlichen Änderungen, neuen Verfahren und technischen Innovationen stellen unsere erlernten Verhaltensmuster auf die Probe. Es ist die Vielzahl kleiner Änderungen, die uns einzeln betrachtet nicht zusetzen, in Summe aber sukzessive zu Beeinträchtigungen führen; „uninformiert – unsicher – Unfall“ ... eine leider regelmäßig wiederkehrende Verkettung.

Alle Pilotinnen und Piloten sind daher eingeladen, am jährlichen „Season Opener“ teilzunehmen.

Was wird im kommenden Frühjahr Thema sein?

a) Rückblick auf 2008, Auswirkung Ihres Feedbacks in unsere Verfahren, Vorfälle- u. Unfallzahlen.

b) LVR Novelle März 2009:

– Wie viele von Ihnen bereits wissen, hat ICAO mit der Forderung nach Transponder Mode C Pflicht für alle „airplanes“ eine Tür in eine neue technische Ebene aufgestoßen. In Zusammenarbeit mit dem ÖAeC hat die Austro Control eine gerade in Begutachtung befindliche Lösung erarbeitet, die dem weltweiten Ziel, IFR-Flügen die dringend not-

Nähere Informationen zu den lokalen „Season Opener“ Veranstaltungen erhalten Sie ab Ende Jänner auf www.austrocontrol.at im Bereich ATM/AIM/Veranstaltungen und an allen GACs, Terminal Offices bzw. ARO-Stellen.

Anmeldungen zu den einzelnen Veranstaltungen sind, mit Ausnahme für Wien, nur für Gruppen erforderlich. Details dazu entnehmen Sie bitte auch den in Kürze folgenden Informationen.

Impressum

Aviation News – Eine Information des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) und Austro Control (ACG)

Der News Letter erscheint 4x jährlich mit einer Auflage von 10.000 Exemplaren.

Eigentümer, Herausgeber & Verleger:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Austro Control, Schnirchgasse 11, 1030 Wien

Redaktion:

Austro Control: Dr. Heinz Sommerbauer,

Ing. Herbert Rudolph, Mag. Peter Schmidt,

Ing. Horst Hasenhütl, Mag. Werner Windisch

Fotos und Grafiken: Anton Wildberger (Titel),

Austro Control, Ludwig Schedl

Hersteller: Druckerei Piacek Ges.m.b.H.,

Favoritner Gewerberg 19, 1100 Wien

Kontakt:

Meinungen, Anregungen, Wünsche bitte per e-mail

an: info@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.