

# SEASON OPENER 2025

## QUESTIONS & ANSWERS

### AIR TRAFFIC MANAGEMENT (ATM) & PROCEDURES & GENERAL AVIATION (PGA)

**Wo kann man nachlesen, dass beispielsweise der Meldepunkt W eine Raststation darstellt? Sind alle Meldepunkte so gewählt, dass dies im Kartenmaterial eindeutig erkennbar ist?**

Wenn möglich und sinnvoll, wird dies in der Beschreibung näher definiert.

**Wann werden alle Sichtflugkarten verfügbar sein?**

Die Veröffentlichung ist innerhalb der nächsten ein bis zwei Jahre geplant.

**Werden Platzrunden für bestimmte Flugzeugtypen verboten, wenn die Behörde feststellt, dass sie „nicht fliegbar“ sind?**

Nein, das liegt im Ermessen des PIC.

**Welche Platzrunde gilt, wenn in der AIP eine andere angegeben ist als bei Jeppesen?**

AIP ist die offizielle Quelle.

**Werden die Meldepunkte auch in GPS-Systeme übernommen?**

Die Koordinaten der Meldepunkte werden in der AIP veröffentlicht und dürfen von allen verwendet werden.

**Werden private Anbieter, die bereits Platzrundendaten führen, künftig die offiziellen AIP-Daten übernehmen?**

Die AIP ist die offizielle Quelle. Was private Anbieter damit machen, liegt außerhalb unseres Wirkungsbereichs.

**Mit welcher Genauigkeit müssen die Linien der Platzrunde geflogen werden? Darf die Platzrunde vergrößert werden – etwa zur Staffelung mit anderem Verkehr?**

Die Platzrunde ist im Rahmen der üblichen Sichtflugverfahren möglichst genau zu fliegen. Abweichungen sind in Ausnahmefällen zulässig und liegen im Ermessen des verantwortlichen Piloten (PIC).

**LOAN ist im Nordwesten als „DEP only RWY 09/27“ gekennzeichnet. Tatsächlich erfolgen aber auch Anflüge aus dem Nordwesten, etwa von Felixdorf, durch diesen Sektor. Wie ist das zu erklären?**

Das wäre in diesem Fall nicht korrekt. Zur Trennung des Verkehrs ist der Anflug aus Nordwest ausschließlich über den Sektor N und den Meldepunkt Pulverturm vorgesehen.

**Besteht bei lärmschutzbedingt eingezeichneten Bereichen ein Problem im Falle von Lärmbeschwerden, da es sich dabei nicht um offizielle „No-Fly-Zonen“ handelt?**

Lärmbeschwerden treten erfahrungsgemäß häufiger auf, wenn Pilotinnen und Piloten nicht über lärmsensible Gebiete informiert sind. Die Kennzeichnung „Avoid“ bedeutet eine Empfehlung – keine Flugverbotszone im rechtlichen Sinn.

**Wo kann man nachlesen, was sich in den Karten seit der vorherigen Ausgabe geändert hat? Bei LOXT gleicht das teils einem „Suchbild“.**

Änderungen („Changes“) werden am linken Rand der Karte vermerkt.

**Wie erfolgt die Koordination bei grenznahen Flugplätzen, etwa LKEXCA oder dem Modellflugplatz in A (1 km entfernt, direkt im Abflugbereich nach Süden von LOAU)?**

Modellflugplätze werden in den Karten österreichischer Flugplätze berücksichtigt. Für ausländische Flugplätze ist Austro Control nicht zuständig.

**Passieren an Tagen mit mehr Wind auch mehr Luftraumverletzungen?**

Dazu liegen keine spezifischen Aufzeichnungen vor. Allerdings lässt sich ein Zusammenhang zwischen Wetterbedingungen und Luftraumverletzungen feststellen: Der erste „Peak“ an Verletzungen tritt meist zum Beginn der Flugsaison im April/Mai auf, die meisten Verletzungen passieren in den flugstarken Sommermonaten Juli und August.

**Wie ist der Datenstand von LOIH?**

Der Stand des Projekts wurde beim Season Opener präsentiert. Es ist jedoch noch nicht festgelegt, wann genau welcher Platz fertiggestellt wird.

Berücksichtigt das Projekt auch grenznahe Flugplätze wie in Süddeutschland oder der Ostschweiz? Und wie wird dort die Datenintegrität gewährleistet?

Es werden Karten österreichischer Flugplätze berücksichtigt. Für ausländische Plätze ist Austro Control nicht zuständig, versucht jedoch, sich mit den zuständigen Stellen dieser Länder zu koordinieren.

Warum werden die Höhenangaben von Modellflugzonen in Karten in Metern dargestellt, obwohl Höhenangaben bei Flugplätzen und Gelände üblicherweise in Fuß angegeben sind?

Künftig werden die Höhenangaben in Fuß angegeben – gerundet auf 100 Fuß.

Gibt es Pläne, im Rahmen neuer Regelungen die Darstellung der VFR-Karten in der AIP innerhalb der EASA-Staaten zu vereinheitlichen?

Dazu ist derzeit nichts bekannt.

## AIR TRAFFIC MANAGEMENT AERONAUTICAL INFORMATION MANAGEMENT (AIM)

Früher hieß es, dass im Feld „Route“ bei VFR-Flügen nur für ATC relevante Angaben gemacht werden sollen, nicht für FIS. Hat sich das geändert?

Die Inhalte des Flugplans werden sowohl von ATC als auch von FIC/TFI abgerufen. Für FIC/TFI dienen sie hauptsächlich dazu, die Intention des Luftfahrzeugführenden abzuleiten. Außerdem werden diese Informationen bei der Auslösung des Alarm- oder Such- und Rettungsdienstes verwendet, um den Flugweg nachvollziehen zu können.

Warum muss bei der EOBT die Startzeit eingetragen werden und nicht die Blockzeit?

Es soll die voraussichtliche Abblockzeit eingegeben werden. Zum Beispiel in LOWL wird mit der definierten Taxitime von 5 Minuten die voraussichtliche Abflugzeit automatisch um 5 Minuten später angesetzt.

Wie lange nach der erwarteten Ankunftszeit (ETA) wird der Alarmdienst ausgelöst?

Der Alarmdienst wird 30 Minuten nach der ETA aktiviert.

Ist eine Landemeldung erforderlich, wenn der Flugplan während des Fluges geschlossen wurde?

Nein, eine Landemeldung ist dann nicht erforderlich.

Kennt IFPS nur eine einheitliche Taxitime für alle Flugzeugtypen? Zum Beispiel sind 3 Minuten Taxitime in Graz für SEP-Flugzeuge oft zu kurz (wegen Motorchecks).

Taxitimes werden individuell an jedem europäischen Flughafen oft tagesabhängig definiert (z. B. in LOWL 5 Minuten). Manche Betreiber überschreiben diese Werte zusätzlich mit eigenen Zeiten.

Warum wurde ich nach einem Flug ohne Flugplan gesucht?

Wahrscheinlich bestand Kontakt mit einer ATC- oder FIS-Stelle. Mehr als 30 Minuten ohne Funkkontakt und ohne Abmeldung lösen eine INCERFA-Meldung aus.

Welche Frequenz soll man für NVFR verwenden? FIC, TFI oder Radar?

Während der Betriebszeiten von Wien Information können FIC bzw. TFI kontaktiert werden. Außerhalb der Betriebszeiten ist die zuständige Flugsicherungskontrollstelle zu rufen. Bei Unklarheiten kann auf den Frequenzen von Wien Information nachgefragt werden, die rund um die Uhr überwacht werden.

Meldet Wien Information Luftraumverletzungen sofort? Und wird man auf der Frequenz immer darüber informiert?

Wien Information ist – wie alle Flugsicherungsstellen – verpflichtet, Luftraumverletzungen zu melden. Wenn es der Sicherheit dient, wird der Pilot darüber informiert.

**Ich werde oft von der FIS nach meinem Routing gefragt, obwohl dieses im Flugplan enthalten ist. Geht es dabei nur darum sicherzustellen, dass ich meinen Flugplan einhalte?**

Wien Information fragt nach dem Routing, wenn die im Flugplan angegebene Route nicht aussagekräftig genug ist oder bereits bei der Kontaktaufnahme eine Abweichung festgestellt wird. Dies dient in erster Linie dazu, abzuschätzen, ob eine Koordination mit einer anderen Flugsicherungsstelle erforderlich ist. Außerdem werden diese Informationen für den Alarm- und Such- und Rettungsdienst genutzt. Zu keinem Zeitpunkt überprüft Wien Information jedoch die Einhaltung der Route.

**Warum wird ein neues QNH an jedes Luftfahrzeug einzeln übermittelt und nicht als allgemeiner Funkspruch?**

Vorgeschrieben ist, dass jeder Pilot das QNH einzeln bestätigen muss. Bei einem Mehrfachanruf melden sich die Piloten meist nicht in der korrekten Reihenfolge.

**Hat Wien Information aktuelle Radarbilder zur Verfügung?**

Ja, Wien Information arbeitet mit demselben Luftlagebild wie die Flugsicherungsstellen.

**Ist bei Flügen mit Flugplan auch bei Flughäfen eine Landemeldung notwendig? Im Homebriefing wird die Landemeldung nach der Landung manchmal nicht aktualisiert.**

Wenn der Flug zu einem Flughafen geplant war, wird der Flugplan automatisch geschlossen, auch wenn das meist nicht im Homebriefing angezeigt wird. Bei Ausweichlandungen zu einem Flughafen bitte diesen Umstand melden, damit der ursprüngliche Plan korrekt geschlossen werden kann.

**Wie wichtig ist es für die FIS, Änderungen der Flughöhe oder Streckenführung gemeldet zu bekommen?**

Die Mitteilung über geänderte Streckenführung oder gewünschte Flughöhe ermöglicht es Wien Information, frühzeitig mit den betroffenen Flugsicherungsstellen zu koordinieren, falls dies erforderlich ist.

**Ist es für HAB-Piloten noch möglich, bei Wien Information eine Freigabe zum Steigen oder Sinken einzuholen, die dann weitergeleitet wird?**

**Ja, diese Möglichkeit besteht weiterhin. Spätestens beim Einflug in freigabepflichtigen Luftraum ist jedoch ein Frequenzwechsel zur zuständigen Flugverkehrskontrollstelle erforderlich.**

**Wie kommuniziere ich Formationsflüge am besten, auch im Flugplan?**

**Im Flugplan ist die Anzahl der Luftfahrzeuge bei der Typangabe anzugeben sowie die einzelnen Kennzeichen im Feld 18. Am Funk wird der Zusatz „callsign+formation“ verwendet.**

**Was versteht man unter „unverifiziertem Verkehr“?**

**Der Ausdruck wird nur verwendet, wenn die durch den Transponder gemeldete Höhe nicht vom jeweiligen Piloten bestätigt werden konnte.**

**Sieht Austro Control die Höhe, die der Transponder aussendet, oder wird die Höhe mit Primärradar gemessen?**

**Austro Control wertet die Transponderdaten aus.**

**Ist es erforderlich, vor dem Durchqueren einer TMA den Flugweg (Entry, Exit) genau bekannt zu geben, oder reicht es aus, mitzuteilen, dass man beispielsweise von Nordost nach Südwest kreuzen will?**

**Ganz gleich wie, es muss klar sein, was gewollt und freigegeben wird.**

**Welche Abläufe starten bei den Towerlotsinnen und -lotsen, wenn ein Luftfahrzeug ohne Freigabe in eine Kontrollzone einfliegt und auf keiner Frequenz ist?**

**Zunächst wird Sicherheit und Abstand zu anderen Luftfahrzeugen hergestellt. Anschließend wird versucht, den Intruder zu erreichen und eine Störungsmeldung an die zuständige Behörde weitergeleitet.**

**Ist es ein Problem, beim freigegebenen Kreuzen einer TMA spontan einen Vollkreis zu fliegen? Sollte man dies vorher anfragen?**

**Bitte unbedingt vorher anfragen.**

Wenn man im VFR Descent aus dem D-Luftraum sinkt, aber direkt voraus die nächste TMA-Stufe folgt, muss man dieser Stufe ausweichen oder kann der Sinkflug fortgesetzt werden?

Im Zweifelsfall immer den Fluglotsen fragen. Kommunikation ist wichtig!

NORDO im kontrollierten Luftraum: Ist eine Freigabe über Handy besser als die Umleitung auf einen unkontrollierten Flugplatz?

NORDO ist ein geplanter Flug ohne Funkkontakt. In der Frage scheint jedoch ein Funkausfall gemeint zu sein. Laut Regulativ ist in diesem Fall auf einen unkontrollierten Platz auszuweichen. Die Telefonnummer auf den Anflugkarten ist eine Notmaßnahme für Funkausfälle nach Einflugfreigabe, zusätzlich oder statt Lichtzeichen.

Ist es erlaubt, den Abflugplatz als Alternate anzugeben?

Ja, der Abflugplatz kann als Alternate angegeben werden.

Ist ein Flugplan im Segelflug-Streckenflug erwünscht? Wie sollten Wegpunkte sinnvoll eingegeben werden?

Die Aufgabe eines Flugplans ist generell empfehlenswert. Wegpunkte können wie bei anderen Flugplänen angegeben werden. Siehe AIC A7/25.

Ist es effektiv erlaubt, nur mit digitalen Karten zu fliegen, oder muss ein physisches Exemplar mitgeführt werden?

Ja, es ist gestattet, Karten ausschließlich digital mitzuführen. Allerdings sollten die Karten auf zwei unabhängigen Geräten verfügbar sein, um ein Backup zu haben.

Funktioniert die Flugplanabgabe und -schließung über Fremdanbieter wie Skydemon problemlos? Worauf sollte man achten?

Bei Nutzung von Fremdanbietern kann AIS Wien keine Garantie für korrekte Adressierung, Verteilung oder Schließung von Flugplänen geben. Bei Flugplanänderungen ist nur bedingt Hilfestellung möglich, da eine Synchronisation der Systeme nicht gewährleistet ist. Es wird empfohlen, die Schließung des Flugplans telefonisch im zuständigen AIS sicherzustellen.

Muss eine neue Abflugzeit auch dann angekündigt werden, wenn der Start früher als geplant erfolgt?

**Ja, eine vorgezogene Abflugzeit ist ebenfalls mitzuteilen.**

**Dürfen im Flugplan für Route und Grenzüberflug alle Namen von ICAO-Karten angegeben werden?**

**Ja, Punkte der ICAO-Karte dürfen als Routenpunkte und Grenzüberflugspunkte verwendet werden.**

**Was passiert, wenn ein Flugplan im Homebriefing eingereicht wird, dessen Route durch Deutschland führt und Ortsnamen verwendet?**

**Der Flugplan wird adressiert und verteilt. Die Ortsnamen werden vom AIS Langen durch Koordinaten ersetzt.**

**Wie gibt man VFR-Meldepunkte an?**

**Eine Übersicht über die VFR-Meldepunkte in Österreich findet sich im AIC A7/25 „Hinweise für die Flugplanabgabe und Sonderregelungen für Flüge innerhalb Österreich“ auf der Austro Control Website.**

**Homebriefing umfasst MET und NOTAM, nicht SUP. Obwohl eine gründliche Vorbereitung SUP beinhaltet, schafft das keine Fehlerquelle?**

**Die Überführung von NOTAM in SUP unterliegt Regulativen, die eingehalten werden müssen. Nach der Überführung mittels NOTAM soll auf das SUP hingewiesen werden.**

**Was passiert, wenn man ohne Flugplan ab Hohenems über die Schweiz/Liechtenstein fliegt, z. B. als Rundflug? Gibt es Strafen oder wird das nicht verfolgt?**

**Die Flugplanpflicht ist entsprechend den Regulativen einzuhalten. Bei Fehlverhalten oder Verletzungen von Vorschriften können Strafen nicht ausgeschlossen werden.**

**Wie schnell kann man bei einem Abflug in Wels IFR joinen und wie funktioniert das am besten?**

Dafür gibt es ein vorab definiertes Verfahren im Abkommen zwischen LOWL (Linz) und LOLW (Wels), das bei der Betriebsleitung Wels hinterlegt ist und jedem Betriebsleiter bekannt sein muss. Zusätzlich sind die Vorgaben in der AIP zu beachten.

## LUFTFAHRTAGENTUR (LFA)

Gibt es seitens EASA Bestrebungen, im Rahmen von Flightpath 2023+ ADS-B-Türme zu errichten, um Wetterdaten wie METARs oder WXR für die Allgemeine Luftfahrt auch im Flug verfügbar zu machen?

Derzeit liegen dazu keine Informationen vor.

Darf man das MEP IR jetzt vollständig auf einem FNPT II durchführen? Aktuell ist es doch nur alle zwei Jahre möglich, den IFR-Teil im Simulator zu absolvieren – der VFR-Teil muss immer im Flugzeug erfolgen.

Solange sich an der Zulassung der jeweils verfügbaren Simulatoren nichts ändert, bleibt es dabei: Der IFR-Teil kann weiterhin nur alle zwei Jahre im Simulator durchgeführt werden. Oder anders gesagt – vorerst bleibt alles wie gehabt.

Gibt es neue Informationen darüber, ob künftig eine Flight-Instructor-Ausbildung für PPL auch ohne vorherige CPL-Theorieprüfung möglich sein wird?

Das Ablegen einer CPL-Theorieprüfung ist gemäß ICAO Annex 1 verpflichtend. Da der PPL in Europa eine Lizenz nach ICAO-Standards ist – und nur dadurch international anerkannt wird – muss auch weiterhin eine positive CPL-Theorieprüfung nachgewiesen werden.

Gibt es Neuigkeiten zum digitalen Pilotenschein?

Die Vorgaben zur „digitalen Pilotenlizenz“ werden derzeit bei ICAO und EASA finalisiert. Sobald die rechtlichen Rahmenbedingungen klar sind und in Kraft treten, werden digitale Pilotenlizenzen auch in Österreich eingeführt.

Ist das Blutbild, das die Blutfette abbildet, nur bei der Erstuntersuchung notwendig oder auch bei der Verlängerung der fliegerärztlichen Tauglichkeit?

Die Bewertung der kardiovaskulären Risikofaktoren sollte bei Antragstellern im Alter von 40 bis 49 Jahren mindestens alle 5 Jahre erfolgen, bei Antragstellern von 50 bis 59 Jahren alle 3 Jahre und danach alle 2 Jahre. Eine häufigere Bewertung kann in Betracht gezogen werden, wenn Risikofaktoren festgestellt wurden.

Wenn man als PPL-Inhaber „nur noch“ das LAPL Medical erhält oder sich selbst dafür entscheidet – muss oder sollte man dann die Lizenz auf LAPL ändern?

Das steht den jeweiligen Piloten frei zu entscheiden. Solange die LAPL-Rechte mit einem ausgestellten PPL ausgeübt werden, bleiben die Klassenberechtigungen eingetragen. Von den Vorteilen der LAPL-Privilegien (statt der Klassenberechtigungen) kann somit nicht profitiert werden.

Darf ein Fluglehrer mit einem LAPL Medical unterrichten?

Nein. Es müssen mindestens PPL-Rechte ausgeübt werden dürfen. Somit ist mindestens ein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 erforderlich.

Gelten die neuen Anforderungen fürs Medical auch in der Schweiz?

Ja, davon ist auszugehen. Auch wenn die Schweiz kein EU-Mitglied ist, ist sie doch Mitglied der EASA.

Thema Verlängerung Musterberechtigung Hubschrauber oder PPL Skilltest Punkt 2.6.1 (Autorotationslandung): Was, wenn diese aufgrund des Pistenzustands nicht umgesetzt werden kann?

Das Prüfungsprogramm ist so festzulegen (auch örtlich), dass die verpflichtenden Flugübungen durchgeführt werden können.

Darf ein FI mit LAPL-only NVFR-PPL-A-Inhaber ausbilden (nach der jetzigen TEG)?

Nein. Wenn ein FI keine positive CPL-Theorieprüfung abgelegt hat, darf er ausschließlich für die Lizenz LAPL ausbilden.

Was bedeutet „PinS“?

„PinS“ (Point-in-Space) bezeichnet spezielle Anflugverfahren in der Luftfahrt, bei denen ein Hubschrauber einen exakt definierten Punkt im Raum anfliegt oder verlässt – ohne dabei zwingend an einem Flugplatz landen oder starten zu müssen. Diese Verfahren werden insbesondere für IFR-Anflüge bei schlechten Wetterbedingungen eingesetzt.

**Wofür steht das „i“ in „iConspicuity“?**

Das „i“ in iConspicuity steht für „interoperabel“. Das bedeutet, dass verschiedene Systeme, Geräte oder Organisationen nahtlos miteinander kommunizieren, Daten austauschen und zusammenarbeiten können – auch wenn sie von unterschiedlichen Herstellern stammen oder auf unterschiedlichen technischen Standards basieren.

**Wo finde ich Informationen darüber, welche Instandhaltungsarbeiten ich als Pilot-Owner an einem UL-Flugzeug durchführen darf?**

Instandhaltungsarbeiten an UL-Luftfahrzeugen können gemäß ZLLV § 47 Abs. 5 von Personen durchgeführt werden, die mit den Arbeiten vertraut sind oder vom Hersteller eingewiesen wurden, sofern die Luftfahrzeuge nicht für gewerbliche oder entgeltliche Beförderung genutzt werden. In diesem Fall ist kein Halterinstandhaltungseintrag im Instandhaltungsprogramm erforderlich, um Arbeiten durchzuführen und abzuschreiben. Falls ein Halterinstandhaltungseintrag gewünscht ist, kann dieser gemäß § 47 Abs. 7 nur für Luftfahrzeuge einfacher Bauart erteilt werden, also nur für UL-Flugzeuge oder Hubschrauber ohne Einziehfahrwerk. Der Umfang der zulässigen Arbeiten für Pilot-Owner ist in Anlage VIII des Teil-M/ML geregelt und ist gegenüber den Instandhaltungen gemäß § 47 Abs. 5 eingeschränkt.

**Gelten für UL, LSA und E-Klasse die gleichen Auflagen?**

Die Rahmenbedingungen und Einschränkungen für die Halterinstandhaltung unterscheiden sich je nach Luftfahrzeugart und Zulassung. Für Annex-I-Luftfahrzeuge gelten die Vorschriften der ZLLV, für EASA-Luftfahrzeuge die von Part-M(L). Diese Regelungen sind zwar ähnlich, aber nicht identisch. In jedem Fall muss der Umfang der Arbeiten im genehmigten oder deklarierten Instandhaltungsprogramm dokumentiert sein.

**Wären AWOS-Stationen (Automatisierte Wetterbeobachtungsstationen) in Österreich denkbar?**

**Wir betreiben bereits die VAMES AUTO-METAR Stationen.**

**Gibt es den Höhenwind hochauflösender als in der Karte „Höhenwind/Temperatur Alpen“?**

**Windkarten für die Alpen sind im Flugwetter verfügbar.**

**Sind AUTO-METAR-Stationen für kleinere Flugplätze geplant?**

**Diese Stationen sind sehr teuer, daher hängt ihre Installation von der Finanzierung ab.**

**Gibt es möglicherweise bald ein GRAMET-Angebot von Austro Control?**

**Das ist in Planung.**

**Die Computermodelle von Austro Control wirken subjektiv ungenau und die Vorhersagen sind oft zu vorsichtig. Wie plant Austro Control, die Prognosen zu verbessern?**

**Die Computermodelle, die den Prognosen zugrunde liegen, sind bei allen Wetterdiensten ähnlich. Aufgrund der Klimakrise werden Wettervorhersagen generell komplexer. Durch ständige Verifikation und Trainings befindet sich die ACG in einem fortlaufenden Verbesserungsprozess.**

**Sprechen sich Wetterbeobachter in der Nähe ab, zum Beispiel zwischen LOAV und LOAN?**

**Die Wetterbeobachtung wird von den Flugplatzbetriebsleitern durchgeführt.**

**Sind offizielle Webcams auch ein Thema für Flugwetter?**

**Webcams sind derzeit kein Thema.**