

AVIATION NEWS

SAFETY-RELEVANTE INFORMATIONEN VON AUSTRO CONTROL



INNOVATIVES FORSCHUNGSPROJEKT VON
AUSTRO CONTROL UND DLR

VERRINGERUNG VON WIRBEL- SCHLEPPEN IM ANFLUG

Seite 4

NEUE EU-VERORDNUNG ZU DROHNEN 2
Ein Überblick

PART M LIGHT 2
Das EASA-Paket für die Sportluftfahrt

SEASON OPENER 3
Zusammenfassung und Ausblick

VERRINGERUNG VON WIRBELSCHLEPPEN IM ANFLUG 4
Projekt von Austro Control mit dem DLR

INTERAKTIVE ONLINEKARTE VFR AUSTRIA 4
Neuerungen



Neue EU-Verordnung zu Drohnen

Anfang Juli ist eine neue EU-Verordnung in Kraft getreten, mit der das Fliegen mit Drohnen in der EU einheitlich geregelt wurde. Nach einer einjährigen Übergangsfrist wird das neue Regulativ ab Juli 2020 für Österreich zur Anwendung kommen. Bis dahin gelten noch die derzeitigen österreichischen Drohnen-Regeln.

Das neue europäische Drohnen-Regulativ hat sich in vielen Punkten das derzeit in Österreich geltende Regelwerk zum Vorbild genommen. Experten

von Austro Control und BMVIT haben sich in die Entwicklung der europäischen Regeln mit ihrer Expertise und ihren Erfahrungen eingebracht.



Nachfolgend die wichtigsten Eckpunkte des zukünftigen Drohnen-Regulativs:

Es wird weiterhin eine Spielzeug-Kategorie geben: Wenn also die Drohne nicht schwerer als 250 Gramm ist, muss die Drohne weder registriert werden, noch ist eine behördliche Bewilligung erforderlich, man darf aber natürlich auch niemanden mit der Drohne gefährden. Drohnen zwischen 250 g und 25 kg müssen zukünftig registriert werden. Eine behördliche Bewilligung ist nicht mehr erforderlich, sofern das Gerät in Sichtverbindung betrieben wird, eine Flughöhe von 120 m nicht überschritten wird und ein sicherer (je nach Gewicht des Gerätes entsprechend großer) Sicherheitsabstand zu Menschen eingehalten wird („Open“-Kategorie). Erforderlich ist auch die Absolvierung eines Onlinetrainings inklusive Test zum Nachweis der erforderlichen Kenntnisse. Behördliche Bewilligungen braucht man künftig

dann nur mehr für das Fliegen mit Drohnen in der „Specific“- oder der „Certified“-Kategorie, also für Geräte, die schwerer als 25 kg sind, die außerhalb einer Sichtverbindung betrieben werden oder die für spezielle Einsätze vorgesehen sind.

Es wird für die Staaten auch die Möglichkeit geben, Zonen festzulegen, in denen auf keinen Fall geflogen werden darf, zum Beispiel in der Nähe von Flughäfen.

Nach Ende der Übergangsfrist soll das neue Drohnen-Regulativ in ganz Europa und damit auch in Österreich ab 2020 zur Anwendung kommen. Das bisherige österreichische Regulativ hat sich in den vergangenen Jahren jedenfalls sehr bewährt und der risikobasierte Ansatz daraus ist jetzt für ganz Europa übernommen worden: Je schwerer die Drohne und je mehr Menschen sich darunter befinden, umso strenger die Bestimmungen.

Part M Light: das EASA-Paket für die Sportluftfahrt

Ende Februar 2019 wurde vom EASA-Komitee das Änderungspaket für den neuen **Part M Light** beschlossen. Das Hauptaugenmerk wurde dabei auf Vereinfachungen und eine bessere Verständlichkeit der Gesetzesmaterien gelegt. Dies wird vor allem für die Sportluftfahrt im Alltagsbetrieb Erleichterungen bringen.

Die neuen Regelungen sind ab 24. März 2020 anwendbar. Die Fertigstellung der erläuternden und erklärenden Zusatztexte (AMC und GM) ist noch ausstehend. Geplant ist die Veröffentlichung noch im Herbst 2019. Wir werden Sie zeitnah informieren.

Die Eckpunkte im Telegrammstil:

- Aus dem **Part M** werden die Bestimmungen für die CAMO herausgenommen und in einem separaten **Part CAMO** zusammengefasst. Zusätzlich werden diese um Safety-Management-Anforderungen erweitert. Bestehende CAMO-Zulassungen gelten weiterhin. Eine Übergangsfrist zur vollständigen Erfüllung bis 24. September 2021 ist vorgesehen.
- Ein neuer **Part CAO** wird eingeführt. Diese neue Organisation ist eine Fusion aus CAMO und Wartungsbetrieb. Eine einfache Überführung von **Part-M(F)**-, **Part-145**-Betrieben und CAMOs in die neue CAO-Organisation ist möglich. Diese wird auf Antrag durchgeführt. Die Übergangsfrist bis 24. September 2021 zur vollständigen Erfüllung ist auch hier vorgesehen.
- Ein neuer **Part M Light** mit erleichterten Bedingungen für nicht komplexe leichte LFZ wird eingeführt. Alle LFZ dieser Klasse, mit Ausnahme der in einem AOC gem. Reg. (EC) 1008/2008 betriebenen, fallen ab 24. März 2020 unter diese Regeln. **Part M Light** beinhaltet unter anderem Vereinfachungen für Wartungsprogramme, mehr Möglichkeiten zur Durchführung von Airworthiness Reviews und den Aufschub von Defekten durch Piloten.

Die Neuerungen kurz im Überblick:

	Non-LAC					LAC ¹	
	Non-commercial			Commercial		Non-CMPA	CMPA ²
	Non-CMPA	CMPA	Non-CMPA	CMPA			
Light ³	Non-Light		Light		Non-Light		
Part-M (without Subpart F/G)	N/A	Mandatory	N/A	Mandatory	Mandatory		
Part-ML	Mandatory	N/A	Mandatory	N/A	N/A		
Part-CAMO	Individual CAM ⁴ or CAO-CAM or CAMO	Mandatory	CAMO or CAO-CAM ⁵	Mandatory	Mandatory		
Part-CAO for CA management (CAO-CAM)		N/A			N/A		
Part-CAO for Maintenance (CAO-M)	Individual maintenance ⁶ or CAO-M ⁷ or Part-145	N/A	CAO-M or Part-145 (or combination thereto)	N/A	N/A		
Part-145		Mandatory			Mandatory		

¹ LAC = Licenced Air Carrier iaw Reg. (EC) No 1008/2008

² CMPA = Complex motor-powered aircraft, ref. Article 3(j) of Reg. (EC) No 2016/2008

³ Light a/c = Aeroplanes up to 2730 Kg MTOM, helicopters up to 1200 Kg MTOM / max 4 occupants, and other ELA2 aircraft

⁴ Individual CAM = continuing airworthiness of the a/c managed by the owner under its own responsibility

⁵ CAO-CAM = Part-CAO organisation with continuing airworthiness management privilege

⁶ Individual maintenance = maintenance released by pilot-owner or independent Certifying Staff

⁷ CAO-M = Part-CAO organisation with maintenance privilege

Austro Control sucht Fluglotsinnen und Fluglotsen – jetzt bewerben!

Im Himmel über Europa wird es eng. Austro Control sorgt als österreichische Flugsicherung für eine sichere und effiziente Abwicklung des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum.

Aufgrund des steigenden Flugverkehrs sucht Austro Control aktuell wieder Maturantinnen und Maturanten, die über ein gutes räumliches Vorstellungsvermögen verfügen, belastbar sind und sich den Herausforderungen einer selektiven Ausbildung stellen wollen.

Voraussetzungen für die Aufnahme sind das Bestehen eines mehrstufigen Selektionsverfahrens mit abschließendem Assessment-Center und ein positiver fliegerärztlicher Medical-Check.

Mithilfe von verschiedenen Leistungs- und Persönlichkeitstests wird im Auswahlverfahren festgestellt, ob man die erforderlichen Fähigkeiten mitbringt. Die Ausbildung zur Fluglotsin oder zum Fluglotsen dauert rund drei Jahre und findet im Austro Control-Ausbildungszentrum in Wien statt. Pro Jahr nimmt Austro Control bis zu 40 Trainees auf.

Die wichtigsten Information dazu gibt es am 30. November beim Austro Control Recruiting-Day in Wien.
www.startfrei.at



Verfahren zum Nachweis der Sprachkompetenz überarbeitet

Der gesamte Bereich des Sprachkompetenznachweisverfahrens (Language Proficiency Assessment) wurde von Austro Control mit Unterstützung des ÖAeC in den vergangenen Monaten einer eingehenden Analyse unterzogen und in weiterer Folge überarbeitet.

Das war notwendig, da es sich bei diesem Thema nach wie vor um einen sowohl national als auch international viel diskutierten Bereich handelt

und darüber hinaus durch die absehbare Änderung der EU-Durchführungsverordnung (Commission Regulation [EU] 1178/2011) hinsichtlich

der gegenseitigen Anerkennung von Sprachkompetenzprüfungen innerhalb der EASA-Mitgliedsstaaten ohnehin Handlungsbedarf gegeben war. Die Umsetzung des Sprachkompetenznachweisverfahrens wird aktuell in den Zivilluftfahrtpersonal-Hinweisen (ZPH) FCL 7 und FCL 8 geregelt, die nunmehr schon seit fünf Jahren in Anwendung sind und sich im Laufe der Zeit auch weiterentwickelt haben. Seitens der Behörde konnte bereits einiges an Erfahrung in der Anwendung dieser ZPHs gesammelt werden, ebenso liegen diesbezüglich schon mehrere Erkenntnisse der Verwaltungsgerichte vor.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Analyse sowie der gesammelten Erfahrung und des erhaltenen Feedbacks wurde am 6. 9. 2019 eine neue Version (Revision 5) des **Zivilluftfahrtpersonal-Hinweises (ACG) FCL 7, „Verfahren zum Nachweis der Sprachkompetenz“** gemäß VO (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) FCL.055 (e)“, veröffentlicht, der folgende **Neuerungen** mit sich bringt:

1. Sprachkompetenz-Prüfungsverfahren von anderen EASA-Mitgliedsstaaten werden ab sofort von Austro Control anerkannt, sofern sie bestimmten Vorgaben entsprechen (siehe Punkt 4.1.1 des ZPH FCL 7, Rev 5), insbesondere ist zu bestätigen, dass die Sprachkompetenzprüfung mindestens einen 15-minütigen Dialog mit dem Sprachkompetenzprüfer beinhaltet und eine Audioaufnahme der gesamten Sprachkompetenzprüfung angefertigt wurde,

die Austro Control zur Verfügung gestellt werden muss. Umfasst sind auch Sprachkompetenzprüfungen in anderen Sprachen als Englisch und Deutsch, vorausgesetzt sie erfüllen die oben genannten Bedingungen.

2. Auf dem Antrag auf Eintragung eines Sprachenvermerks (FO_LFA_PEL_313_DE_20) ist vom Sprachkompetenzprüfer bzw. Language Assessment Body (LAB) zu bestätigen, dass die Sprachkompetenzprüfung unter Einhaltung von VO (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I FCL.055 und den dazu erlassenen annehmbaren Nachweisverfahren (AMC) erfolgt ist, einen Dialog von mindestens 15-minütiger Dauer enthalten hat und von der gesamten Prüfung eine Audioaufnahme angefertigt wurde.

3. Die Sprachkompetenzprüfung darf ab sofort auch in Kombination mit einer Befähigungsüberprüfung, einer Kompetenzbeurteilung oder einer praktischen Prüfung durchgeführt werden, sofern die Vorgaben gemäß Punkt 4.3.1 des ZPH FCL 7, Rev 5 eingehalten werden. Das bedeutet, dass in solchen Fällen die Sprachkompetenzprüfung nach dem bisherigen Verfahren (also mit einem von Austro Control genehmigten Sprachtest) zum gleichen Termin wie die praktische Prüfung von einem Language Proficiency Examiner mit Prüferberechtigung abgenommen werden darf.



Season Opener: Ausblick 2020 und Rückblick 2019

Termine und Themenschwerpunkte für den Season Opener 2020; Rückblick Season Opener 2019

Nach dem Season Opener ist vor dem Season Opener!

2020 sollen folgende Themen im Mittelpunkt stehen: Neues aus Air Traffic Control und von Wien Information (z. B. RNAV/RNP-Neuerungen und Schwerpunktthema Luftraumverletzungen), AIS & MET Briefing (z. B. SNOWTAM, neue Features Homebriefing), MET-Schwerpunktthema „Sich rasch bildende Gewitter“, Aktuelles zu Lizenzierung, Wartung und neuen Vorschriften sowie Airmanship & Human Factors.

Termine und Locations

Fr., 28. Febr. 2020	LOWK	18.00–22.00	Seeparkhotel Klagenfurt
Sa., 29. Febr. 2020	LOWG	10.00–14.00	Flughafen Graz
Fr., 06. März 2020	LOWS	18.00–22.00	Austria Trend Hotel Salzburg West,
Sa., 07. März 2020	LOWL	09.00–13.00	Flughafen Linz
Mi., 11. März 2020	LOWI	18.00–22.00	Flughafen Innsbruck
Do., 12. März 2020	Dornbirn	18.00–22.00	Vienna House Martinspark Dornbirn
Sa., 21. März 2020	LOWW	14.00–19.00	Austria Center Vienna

Season Opener 2019: Rückblick

Performance Based Navigation (PBN):

An immer mehr unkontrollierten Flugplätzen werden Wolkendurchstoßverfahren auf RNAV-Basis etabliert. Und zwar als Abflugverfahren (RNAV-SID) und Anflugverfahren (RNAV-Approach) mit Instrumentenflug-Anteil im Luftraum der Klasse G! Neben den etablierten RNAV-Verfahren an den Flugplätzen Vöslau, Wr. Neustadt Ost und, seit 2018, Zell am See kamen mit 25. April 2019 RNAV-Verfahren für den Flugplatz St. Johann in Tirol hinzu.

Eine absolute Neuerung sind IFR-Flugverfahren

an Hubschrauber-Flugplätzen. Mit AIRAC-Termin 28. Februar 2019 wurden die ersten RNAV-Verfahren für den ÖAMTC-Stützpunkt Flugplatz Oberwart eingeführt.

Luftraumverletzungen:

Bitte achten Sie auf Verwendung des aktuellen Kartenmaterials und auf genaues Briefing im Zuge Ihres Flugvorhabens und vor allem bei der Ausbildung von Flugschülern. In Österreich erfolgen jährlich zahlreiche Luftraumverletzungen, auch in Gebieten mit stark frequentierten IFR-Flugwegen. Achten Sie bitte auch auf die Funkausfallsverfahren an den Verkehrsflughäfen, in Österreich in der AIP Austria, AD2, im Textteil zu den Informationen der Flughäfen.

Lokale Informationen:

LOWG:

NDB-Approach RWY 35C:

Das präzisere Hinderniskartenmaterial machte es im Zuge einer routinemäßigen Durchrechnung erforderlich, beim NDB-Anflug auf Piste 35C die Step-down-Altitude über dem NDB GRZ neu anzusetzen. Die neue Step-down-Altitude beträgt 2.500 ft MSL, statt bisher 2.200 ft MSL. Die Obstacle Clearance Altitude (OCA) des Anflugs bleibt unverändert.

Pinkafeld, LOGP:

Der Flugplatz Pinkafeld hat nun die neue Frequenz 118,030 MHz.

LOWs:

Die Pistensanierung 2019 wurde abgeschlossen. Die wichtigsten Änderungen in Bezug auf die neue Runway:

- Oberfläche neu asphaltiert
- Pisten-/Anflugbefeuerung neu, LED-Technik
- RESA neu gestaltet
- neue TORA/TODA/ASDA-Werte
- PAPI (Gleitwinkel) nur mehr auf der linken Seite
- genaue Beschreibungen der RWY/Safety Strips/

Distanzen/Befeuerung sind in der AIP Austria (online AIP LOWS AD) nachzulesen

Sichtflüge/Platzrunde LOWS:

Es wird für An-/Abflüge LOWS auf die ergänzenden Verfahren zur Lärmverringerung im AIC A08/2018 hingewiesen.

LOWL:

Seit Frühjahr ist der Linzer Luftraum Teil des europäischen Mode-S-Luftraumes. IFR-Flüge, die während der gesamten Flugstrecke in derart zertifizierten Lufträumen verbleiben, bekommen bei der Streckenfreigabe nur mehr den Squawk „A1000“ als Platzhalter zugewiesen. Daher ist umso mehr auf den korrekt eingestellten Mode S zu achten.

Leider gibt es immer noch unverändert viele Luftraumverletzungen, speziell in den TMA Linz 1 und Linz 2. Im Zuge einer anschaulichen Animation wurde beim Season Opener den anwesenden Piloten die Gefährlichkeit einer solchen „unauthorized penetration“ vor Augen geführt. Besonders Piloten auf dem Weg von Linz oder Wels Richtung Süden vergessen gerne auf die geltenden Untergrenzen des Luftraumes „D“. Man soll keinesfalls davor zurückschrecken, auf einer Kontrollfrequenz

zeitgerecht Funkkontakt aufzunehmen und eine Freigabe einzuholen. Weiters wird daran erinnert, dass so lange außerhalb des freigabepflichtigen Luftraumes verblieben werden muss, bis man eine klare Freigabe zum Einflug erhält. Ein Erstanruf alleine ist keine derartige Freigabe!

Um die hohe Anzahl an nicht notwendigen Telefonaten am Turm etwas zu reduzieren, weisen wir nochmals auf die Koordinationspflicht von IFR- und NVFR-Trainingsflügen hin, die nur in den sogenannten „Randzeiten“ vor 09:00 sowie nach 18:00 (Winter) bzw. 19:00 (Sommer) Uhr Lokalzeit gilt. Untertags ist kein derartiges Telefonat notwendig.

Die Aktivierung der umliegenden Segelfluggelände (TRAS) wird über ATIS ausgestrahlt. Man kann übrigens das Linzer ATIS auch schon telefonisch vorab abhören: +43 5 1703 6431.

Die Pistenbezeichnungen des Flugplatzes Wels haben sich aufgrund der fortschreitenden Ortsmissweisung geändert. Die Bezeichnungen lauten nun 08L/08C/08R und 26R/26C/26L.

Die Vorträge des heurigen Season Opener finden Sie zum Download auf der Austro Control Homepage unter www.austrocontrol.at/piloten.



Projekt zur Verringerung von Wirbelschleppen im Anflug

Mit einem innovativen und einzigartigen Projekt arbeitet Austro Control gemeinsam mit dem DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) am Flughafen Wien daran, Wirbelschleppen im Anflugbereich zu verringern und damit die Sicherheit weiter zu erhöhen.

Rund zehn Kilometer Sicherheitsabstand müssen kleine und mittlere Flugzeuge derzeit zu vorausfliegenden schwereren Maschinen einhalten. Der Grund sind Wirbelschleppen, die insbesondere kurz vor dem Aufsetzen eines nachfolgenden Flugzeugs eine kraftvolle Wirkung entfalten können. Austro Control und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) arbeiten am Flughafen Wien gemeinsam mit weiteren Partnern daran, Wirbelschleppen im Anflugbereich zu entschärfen und damit die Sicherheit weiter zu erhöhen.

Wirbelschleppen zerfallen schneller

Im Rahmen dieses Projekts wurden im Anflugbereich Platten („Plate Lines“) installiert, die diese Wirbelschleppen reduzieren sollen. Nach dem Durchflug eines Flugzeugs dauert es je nach Typ und Gewicht eine gewisse Zeit, bis sich Wirbelschleppen abschwächen. Dieser Zeitraum wird durch die Platten deutlich verkürzt. An den etwa neun Meter langen und 4,5 Meter hohen Platten bilden sich Sekundärwirbel, die die eigentlichen Wirbelschleppen deutlich schneller zerfallen lassen. Potenziell können dann auch kleinere Flugzeuge hinter größeren Maschinen mit geringeren Abständen anfliegen, was sich auch auf die Kapazität positiv auswirkt.

„Das Projektteam hat Großes geleistet, um die Erprobung dieses bislang einzigartigen Systems bei Vollbetrieb auf einem stark frequentierten Flughafen zu ermöglichen. Die ersten Ergebnisse sind sehr erfreulich. Sollte sich die Wirksamkeit der ‚Plate-Lines‘, wie angenommen, bestätigen, können diese in Zukunft an allen Flughäfen für gesteigerte Sicherheit und mehr Kapazität sorgen“, sagt Christian Kern, Leiter Air Traffic Management bei Austro Control.

Erste Messungen im Live-Betrieb bestätigen Wirkung

Ziel dieses von der EU geförderten Projekts (SESAR: „Wake turbulence separation optimisation“), ist es, die Wirksamkeit der Platten an einem großen Flughafen nachzuweisen. In Strömungssimulationen und bei einzelnen Flugversuchen konnte dieser Nachweis bereits erbracht werden. Im Rahmen des laufenden Projekts wurden Wirbelschleppen von über 5.000 Anflügen aufgezeichnet und aus diesen Daten die ersten 500 Wirbelverläufe abgeleitet. Die Ergebnisse sind vielversprechend: Die Plate Lines reduzieren die Lebensdauer der langlebigen Wirbel im Einzugsgebiet der nachfolgenden Flugzeuge um etwa 30 %. Es ist geplant, in den nächsten zwei Jahren an der Spezifikation und Herstellung einer permanenten Einrichtung dieser Platten zu arbeiten.



Austro Control und Flughafen Wien AG haben den Aufbau der Platten ermöglicht. Im Vorfeld wurde von Austro Control ein entsprechendes Safety Assessment durchgeführt. Ebenso wird die Datenauswertung unterstützt, außerdem werden Radar- und Flugplandaten beigesteuert. Das Projekt entspringt einer langjährigen Zusammen-

arbeit zwischen Austro Control und dem DLR zum Thema „Wake Turbulence“. Das DLR hat die „Plate Lines“ entwickelt und führt die Messungen der Wirbelschleppen vor Ort durch. Austro Control testet gemeinsam mit den Partnern die Wirksamkeit der Platten im Live-Betrieb.

Interaktive Onlinekarte VFR Austria mit Neuerungen

Seit Anfang 2019 bietet Austro Control die interaktive Onlinekarte VFR Austria für die allgemeine Luftfahrt kostenlos an.

Nach sechs Monaten kann ein positives Fazit gezogen werden, das neue Produkt wurde von den Luftfahrtteilnehmern sehr gut aufgenommen. Beim Season Opener 2019 konnten der Bekanntheitsgrad der Onlinekarte gesteigert und nützliches Feedback sowie konstruktive Verbesserungsvorschläge gesammelt werden.

Die zahlreichen Gestaltungsmöglichkeiten der Applikation sowie die umfangreiche qualitätsgesicherte Luftfahrtdatenbank von Austro Control ermöglichen uns, auf viele der Wünsche einzugehen. Nachfolgend eine Auswahl der Neuerungen, die seit der Veröffentlichung bereits umgesetzt wurden:

- stark verbesserter Suchservice, der nebst Suche nach Ortsnamen nun zusätzlich auch die Suche nach Luftfahrtdaten ermöglicht (z. B. LOAN, CTR LOWW, FIC, FOXTROT, GBG)
- neue, übersichtlichere Darstellung der Detailinformationen (Infobox) des in der Karte ausgewählten Objektes
- direkte Verlinkung auf das relevante AIP-Kapitel in den Detailinformationen (Infobox)
- zusätzliche in der Onlinekarte auswählbare Informationsebenen:
 - o MET-Stationen gemäß AIP GEN 3.5 Punkt 3
 - o GAFOR-Strecken gemäß AIP GEN 3.5 Punkt 9

- alle IFR-Verfahren für unkontrollierte Flugplätze (inkl. Copter-Verfahren)
- bessere Unterstützung der in der Luftfahrt üblichen Darstellung der Koordinaten (Grad, Minuten, Sekunden), z. B. in der Infobox und im Suchservice.

Eine häufig gestellte Frage war, ob die Onlinekarte VFR Austria auch Auslandsdaten darstellen kann. Tatsächlich kann in der Onlinekarte auch die offizielle Luftfahrkarte – ICAO 1 : 500.000 – eingebunden werden, die auch Auslandsbereiche um Österreich enthält. Dazu muss die Legende (Button links oben) geöffnet werden und die letzte Informationsebene „Aeronautical Chart – ICAO 1:500.000“ sichtbar geschaltet werden.

Übrigens: Sie erreichen unsere Onlinekarten nun auch direkt unter maps.austrocontrol.at.

Wir haben außerdem ein Demovideo für die Benutzung der Onlinekarte VFR Austria erstellt, das auf YouTube unter www.youtube.com/watch?v=rS_cHuS26ao abrufbar ist.

Die Kurzanleitung und viele weitere Infos zur Kartenapplikation finden Sie auf:

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

SNOWTAM mit neuem Format

Mit 5. November 2020 wird das bisherige SNOWTAM durch ein neues Format ersetzt, das zusätzlich auch über das Vorhandensein von Wasser auf der Piste informieren soll. Zu diesem Zweck wird das Format der Meldung komplett geändert. Es wird ein sogenannter Runway Condition Code (RCC) eingeführt, der auch von den Flight-Management-Systemen (zumindest neuerer Boeing- und Airbus-Modelle) verarbeitbar ist und in die Luftfahrzeug-Performance-Berechnungen einbezogen wird.

Details zu den umfangreichen Änderungen werden demnächst durch ein AIC bekannt gegeben.

IMPRESSUM

Aviation News – Sicherheitsinformationen von Austro Control (ACG).

Sie erhalten diesen Newsletter zur sachdienlichen Information über allgemeine und sicherheitsrelevante Aspekte bzw. Neuerungen in der Luftfahrt in Österreich im Sinne des Austrian State-Safety-Programms.

Eigentümer, Herausgeber und Verleger:

Austro Control, Wagramer Straße 19, 1220 Wien

Redaktion: Mag. Peter Schmidt, Ing. Franz Graser, Horst Hasenhütl,

Kurt Klösch, Dipl.-Ing. Robert Wehofer

Fotos und Grafiken: Austro Control

Hersteller: Druckerei Jentsch & Co GmbH, Scheydgasse 31, 1210 Wien

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

Kontakt:

Meinungen, Anregungen, Wünsche bitte per E-Mail an:

customer.relations@austrocontrol.at;

Lizenzierung: piloten@austrocontrol.at;

Ausbildung: flugschulen@austrocontrol.at;

Flugmedizin: flugmedizin@austrocontrol.at

Meteorologie: met-info@austrocontrol.at

www.austrocontrol.at

Hinweis:

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

Sollten Sie die Aviation News zukünftig nicht mehr erhalten wollen, bitte ein kurzes E-Mail an info@austrocontrol.at.