austro CONTROL

Ausgabe Nr. 1, März 2019

AVIATION NEWS

SAFETY-RELEVANTE INFORMATIONEN VON AUSTRO CONTROL

Umfassende geobezogene Luftfahrt-informationen für die Allgemeine Luftfahrt

INTERAKTIVE ONLINEKARTE VFR AUSTRIA

Seite 4

ÄNDERUNGEN AM LUFTFAHRZEUG
Die wichtigsten Informationen 2

BALLONE UND SEGELFLUGZEUGE
EU-weit einheitliche Regeln 2019 2

NEUE EASA GRUNDVERORDNUNG
Wichtige Änderungen 2

GAFOR
Ein bewährtes Produkt wurde adaptiert 3

INTERAKTIVE ONLINEKARTE VFR
Für alle Pilotinnen und Piloten 4

Änderungen am Luftfahrzeug? Die wichtigsten Informationen.

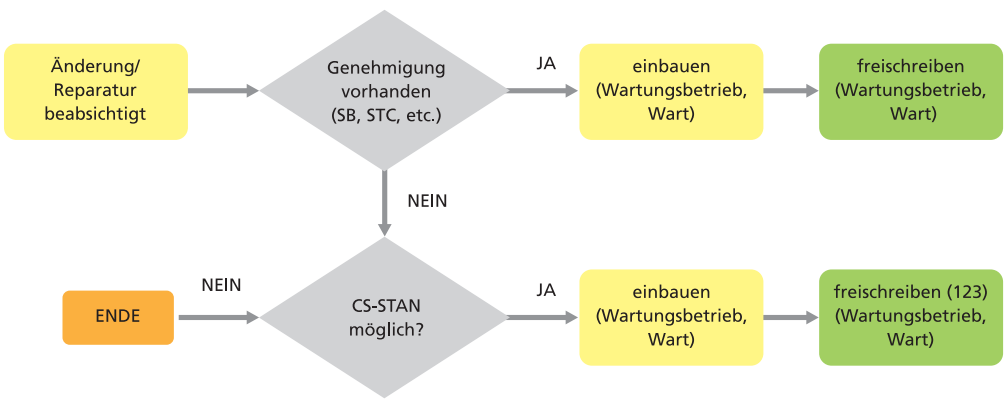
In den letzten Jahren waren auch viele Luftfahrzeuge der kleineren allgemeinen Luftfahrt - von Segelflugzeugen angefangen bis hin zu Motorluftfahrzeugen – von verschiedenen neuen oder aktualisierten gesetzlichen Ausrüstungsanforderungen betroffen.

Dies waren z.B. Nachrüstungen auf 406 MHz ELTs, Umbauten auf Mode S Transponder, Umbauten auf Funkgeräte mit 8,33 kHz Kanalabstand, usw. Zusätzlich entschlossen sich viele Halter in ihre Sicherheit zu investieren und ließen „Situational Awareness Equipment", wie z.B. FLARM, Segelflugrechner, Moving Maps, etc., in ihre Luftfahrzeuge einbauen.

Im Zuge des durch Austro Control in den letzten Jahren durchgeführten Lufttüchtigkeitsprüfprogramms (ACAM) wurde beobachtet, dass in einigen Fällen die neue Ausrüstung zwar fachgerecht und funktionsfähig eingebaut wurde, aber die dazu notwendige Genehmigungsdokumentation der Änderungen - und manchmal sogar die zugehörige Einbaudokumentation - fehlte.
Zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs (Gültigkeit des Lufttüchtigkeitszeugnisses) sind sowohl das Vorhandensein einer Genehmigung der Änderung am Luftfahrzeug (z.B. durch STC, Minor Change, Service Bulletin, Änderungsnachprüfung etc.) als auch die Ausstellung eines Arbeitsberichts (Work Report) über den fachgerechten Einbau, mit Hinweis auf die verwendete Genehmigung, und eine dazugehörige Freigabebescheinigung (Release to Service), notwendig. Dies trifft zu, unabhängig davon ob es sich um ein EASA Luftfahrzeug oder ein Luftfahrzeug unter nationaler Zuständigkeit handelt.
Änderungsgenehmigungen können entweder durch Entwicklungsbetriebe (Design Organisations) oder die zuständige Luftfahrtbehörde (EASA bzw. Austro Control für Annex I - früher Annex II Luftfahrzeuge) ausgestellt werden.

Arbeitsberichte und Freigabebescheinigungen müssen entweder durch die durchführenden zugelassenen Wartungsbetriebe oder den durchführenden Luftfahrzeugwart ausgestellt und bestätigt werden.
Für EASA Luftfahrzeuge gibt es noch eine zusätzliche und sehr unkomplizierte Möglichkeit, unterschiedliche Änderungen und Reparaturen am Luftfahrzeug legal einzubauen und freizuschreiben. Dies ist die Einarbeitung von Änderungen und Reparaturen gemäß den Vorgaben der CS-STAN (Standard Changes and Repairs). Im Anhang zu dieser CS (Certification Specification) sind gängige Umbauten und Reparaturen angegeben. In den jeweiligen Kapiteln sind die Randbedingungen unter denen diese Änderung oder Reparatur eingebaut werden dürfen (Art des Luftfahrzeugs, Gewichtsklasse, Betriebsart (VFR/IFR), zu berücksichtigende Einbauunterlagen, etc.) genau beschrieben. Zur Bestätigung des ordnungsgemäßen Einbaus der Standardänderung oder der Reparatur muss das Formblatt „EASA Form 123" ausgestellt und vom freigabeberechtigten Wart (Certifying Staff) unterschrieben werden (siehe dazu VO (EU) 1321/2014, Teil M, M.A.801 und AMC M.A.801).
Im Fall des Einbaus von „Standard Changes and Repairs" sind außer dem „EASA Form 123" keine weiteren Änderungsgenehmigungen notwendig und der gesamte Ablauf kann ausschließlich durch den entsprechend zugelassenen Wartungsbetrieb oder freigabeberechtigten Wart abgewickelt werden.

Falls Sie Fragen betreffend Zulässigkeit von Änderungen oder Reparaturen an Ihrem OE-registrierten Luftfahrzeug haben, können sie sich gerne an airworthiness@austrocontrol.at wenden.



EU-weit einheitliche Betriebsregelungen für Ballone und Segelflugzeuge treten 2019 in Kraft

Ab dem 08.04.2019 gelten für Ballone – unbeschadet der Übergangsbestimmungen bis 08.10.2019 – hinsichtlich des Flugbetriebes die unionsrechtlichen Vorschriften (Verordnung (EU) 2018/395); ab dem 09.07.2019 sind sie auch für Segelflugzeuge anwendbar (Verordnung (EU) 2018/1976).

Nationale Bestimmungen wie für die Mindestausrüstung, derzeit in der ZLLV geregelt, oder Genehmigung der Verwendung eines Luftfahrzeuges mittels Verwendungsartenbescheinigung entfallen (siehe Lufttüchtigkeitshinweis LTH 72).
https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/safety/hinweise__anweisungen/lth

Die Verantwortlichkeiten des Piloten, die notwendigen Borddokumente und die notwendige betriebliche Mindestausrüstung werden damit neu geregelt. Zusammenfassende Informationen dazu sind auf den Austro Control - Operationellen Briefing Cards zusammengefasst.
https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/luftfahrtunternehmen/nichtgewerblicher_flugbetrieb/kundmachungen_und_informationen

Für Segelflugzeuge und Ballone gemäß Annex I (Amateurbau, historische Luftfahrzeuge) der EU-Grundverordnung gelten die bisherigen nationalen Vorschriften weiter; Part-BOP für Ballone und Part-SAO für Segelflugzeuge sind dafür nicht anwendbar.
Im Gegensatz zur bisherigen Registerverantwortung ist nun die Austro Control zuständige Behörde für alle Betreiber von Ballonen und Segelflugzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz, ihren Niederlassungsort oder ihren Wohnsitz in Österreich haben. Das betrifft daher auch Ballone und Segelflugzeuge, die auf einem ausländischen Register längerfristig in Österreich betrieben werden.
Zur Erfassung der in Österreich tätigen Betreiber sind die Betreiber von ausländisch, d.h. nicht-OE, registrierten Segelflugzeugen gemäß AMC1 SAO. GEN.110(a) verpflichtet, Austro Control darüber in Kenntnis zu setzen. Diese Information hat folgende Daten zu enthalten:

- Muster des Segelflugzeuges
- Registrierung
- Heimatflugplatz
- Dauer des Flugbetriebes in Österreich
- Kontaktdaten des Betreibers

Diese Zuständigkeit gilt auch für die Betreiber von Ballonen, welche ersucht werden, gleichartige Meldungen abzugeben.

Diese Meldungen sind bis auf Weiteres an ops@austrocontrol.at zu senden.

Neue EASA Grundverordnung – wichtige Änderungen

Die Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 „EASA Grundverordnung" (EASA-GV) ist zum 11. September 2018 in Kraft getreten. Nachfolgend eine Zusammenfassung der wichtigsten Änderungen.

Welche Luftfahrtspezifischen Bereiche sind nun durch die neue Grundverordnung abgedeckt?
Lufttüchtigkeit, Flugbetrieb, Personenlizenzen, Flughäfen, Flughafenausrüstung Flugsicherheitsmanagement (Safety Management), Luftverkehrsmanagement und Flugsicherungsanlagen, unbemannte Luftfahrzeuge, Bodenabfertigungsdienste, Gestaltung von Luftraumstrukturen, Cybersicherheit

Welche weiteren Neuerungen wurden unter anderem eingeführt?
- Gegenseitige Übertragungsmöglichkeit von Aufgaben zwischen Behörden und EASA
- Pool europäischer Luftfahrtinspektoren
- Informationsspeicher bei der EASA
- Neue Flexibilitätsbestimmungen (früher bekannt als „Artikel 14 Ausnahme")
- Einführung eines flexiblen und leistungsbasierten Zulassungs- und Aufsichtssystems
- Erleichterungen für die allgemeine Luftfahrt; „Opt-In" / „Opt-Out" Möglichkeiten
- Harmonisierter regulativer Rahmen für unbemannte Flugzeuge (Drohnen) in Europa, unabhängig von ihrer Betriebsmasse.

Zudem wurde die Liste der Luftfahrzeuge (bis dato bekannt unter dem Begriff „Annex II Luftfahrzeuge"), die von der EASA-GV ausgenommen sind, geändert und ergänzt. Die Liste der Luftfahrzeuge wurde neu als Anhang I gestaltet.

Für welche Bereiche gilt die neue EASA-GV nicht?
Für alle Luftfahrzeuge im Anhang I. Zudem gilt die EASA-GV weiterhin nicht für Luftfahrzeuge, während sie Militär-, Zoll-, Polizei-, Such- und Rettungsarbeiten, Brandbekämpfung, Grenzkontrollen, Küstenwache oder ähnliche Tätigkeiten oder Dienstleistungen ausführen. Folgende Kategorien von Luftfahrzeugen können ebenfalls von der neuen EASA-GV ausgenommen werden (Entscheidung des jeweiligen Mitgliedsstaates)
- Bemannte Flugzeuge mit höchstens zwei Sitzen mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von nicht mehr als 600 kg (Land-LFZ), bzw. 650 kg (Wasser-LFZ)
- Bemannte Hubschrauber mit höchstens zwei Sitzen, MTOM von nicht mehr als 600 kg (Land), bzw. 650 kg (Wasser)
- Bemannte Segelflugzeuge und Motorsegler mit höchstens zwei Sitzen und MTOM von nicht mehr als 600 kg

Zu den übrigen Themen wie Übergangsbestimmungen bzw. aktuelle Entwicklungen im Bereich Drohnen informieren wir in der kommenden Ausgabe, in unserem elektronischen Newsletter und auf www.austrocontrol.at

Weitere Informationen auch unter:
www.easa.europa.eu

GAFOR - Ein bewährtes Produkt wurde adaptiert

Die Streckenwettervorhersage GAFOR (General Aviation Forecast) ist durch seine einfache Lesbarkeit und hohe Aussagekraft für viele Piloten das wichtigste Produkt in der Vorflugplanung und der unmittelbaren Flugvorbereitung. Aufgrund vielfacher Kundenwünsche hat die Austro Control den GAFOR überarbeitet. Mit dem AIRAC Termin am 25.04.2019, 10:00 Lokalzeit, geht der GAFOR mit geänderten Ausgabezeiten, adaptiertem und erweitertem Streckennetz und neu vermessenen Bezugshöhen in Betrieb.

Welche Informationen beinhaltet der GAFOR?
Der von Austro Control erstellte GAFOR ist ausschließlich eine Wettervorhersage. Der GAFOR wird erstellt für Flugstrecken, die bei Schlechtwetter noch am ehesten zu befliegen sind. Diese Flugwege verlaufen in Tälern, über Pässe und entlang von markanten Orientierungspunkten wie beispielsweise Autobahnen. Dabei beziehen sie alle österr. Flughäfen und möglichst viele Flugfelder mit ein.

Bitte beachten Sie, dass die GAFOR-Strecken keine vorgeschlagenen Flugrouten sind!

Der GAFOR ist ein Produkt, das die Sichtflugbedingungen in vier Einstufungskategorien entlang einer Flugstrecke mittels Ampelsystem vorhersagt.
Als Kriterien für die Einstufung werden die Parameter Sicht und Hauptwolkenuntergrenze gemäß SERA herangezogen. Zusätzlich wird die ausschlaggebende Wettererscheinung angegeben (BR, FG, LC, RA, SHRA, SN, SHSN, TS).

Die Einstufung der GAFOR-Routen erfolgt ausschließlich manuell durch die zuständigen FlugmeteorologInnen und Flugwetterberater, die den GAFOR während seiner Gültigkeit überwachen und gegebenenfalls berichtigen.
Der sechsstündige Gültigkeitszeitraum der GAFOR-Prognosen wird in drei Zeitabschnitte zu je zwei Stunden unterteilt.

Welche Änderungen erwarten mich?
Die spürbarste Änderung ist die Vorverlegung der Ausgabezeiten und deren Harmonisierung mit jenen der Schweiz. Anstatt wie bisher erst um 07:40 Uhr Lokalzeit wird der erste GAFOR in der Sommerzeit bereits ab 06:00 Uhr Lokalzeit zur Verfügung stehen. Damit werden PilotInnen in den Sommermonaten täglich vier anstatt bisher drei neu erstellte GAFOR -Wetterprognosen nutzen können. Der vierte GAFOR wird nur von Beginn der Sommerzeit bis 10. September ausgegeben.

Fällt für eine oder mehrere Strecken ECET in einen Zeitabschnitt, so gelten die für diese Strecken in diesem Zeitabschnitt vorhergesagten Wetterkategorien jeweils nur für die Zeit bis ECET.

Ausgabezeit (UTC)	Gültigkeitsperiode (UTC)
05:45 (Sommerzeit: 03:45) UTC	06:00-10:00 (Sommerzeit: 04:00-10:00) UTC
07:45 UTC	08:00-14:00 UTC
11:45 UTC	12:00-18:00 UTC
15:45 UTC (nur Sommerzeit bis 10.09.)	16:00-20:00 UTC

Bei der Erstellung des Streckennetzes wurde entlang einer Bezugslinie ein Zuschlag von links und rechts je 600m gemacht. Der sich daraus ergebende Korridor von 1200m wurde auf bekannte Hindernisse anhand der Hindernisdatenbank geprüft. Die Bezugshöhe wurde auf Höhe des höchsten bekannten Hindernisses gelegt.
Das bedeutet, dass sich die Bezugshöhen für das Vorhersageprodukt in engen Übergängen, wie zum Beispiel dem Arlberg- oder Brennerpass, im Vergleich mit dem bisherigen GAFOR erhöht haben.

Die Bezugshöhen in ft amsl finden sich nun auch direkt am GAFOR-Blatt, oberhalb der Einstufungskategorien. In der Flugplanung sind in jedem Fall auch die luftraumklassenspezifischen Werte für Freiheit von Wolken zu berücksichtigen.

Es wurden vier neue Strecken eingeführt als Ergänzung zum bisherigen Streckennetz:

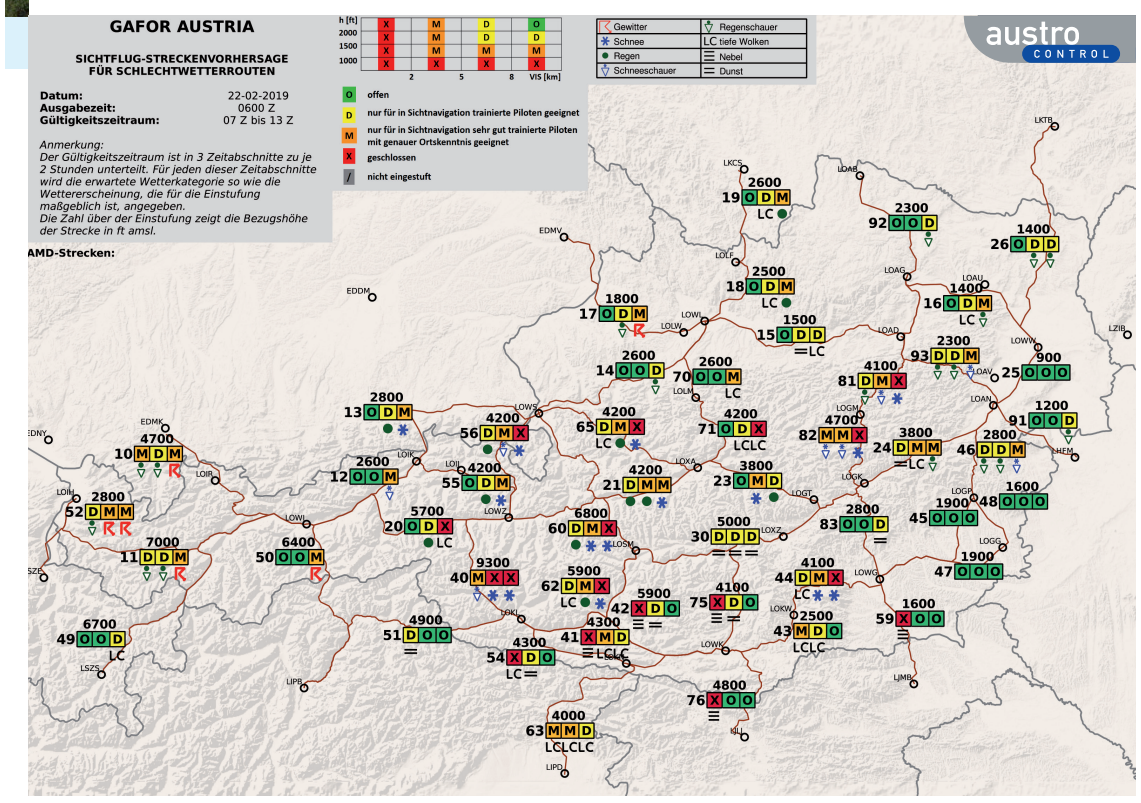
52	**LOIH** - Feldkirch - Schaan - **LSZE**
54	**LOKL - Gailbergsattel** - Gailtal - **LOKN**
92	**LOAG** - Horn - Waidhofen/Thaya - **LOAB**
93	**LOAN** - Sollenau - Berndorf - Altenmarkt - Traisen - **LOAD**

Mehrere Strecken wurden im Verlauf leicht adaptiert, fünf Strecken wurden mangels geeignetem Flugplatz entlang der bisherigen GAFOR Strecke verlängert:

21	**LOWZ** - Salzachtal - **Wagrainer Höhe** - Ennstal - **LOGO - LOXA**
41	**LOWK** - Autobahn A2 - Autobahn A10 - Spittal/Drau - Drautal - **LOKL**
42	**LOWK** - Autobahn A2 - Autobahn A10 - **Katschberg - LOSM**
60	**LOWS** - Golling - Annaberg/Lammertal - Radstadt - **Radstädter Tauern - LOSM**
62	**LOSM - Katschberg** - Autobahn A10 - Spittal/Drau - Drautal - **LOKL**

Zwei Strecken wurden den Vorschriften der ICAO angepasst und verkürzt:

59	**LOWG** - Autobahn A9 - **LJMB**
91	**LOAN** - Schnellstraße S4 - Mattersburg - Sopron - **LHFM**



Was ist bei der Nutzung und Interpretation des GAFORs zu beachten?
Der GAFOR ist eine Beurteilung der aktuellen Flugwettersituation und eine Einschätzung der in den kommenden Stunden in Österreich zu erwartenden Wetterentwicklung in 4 verschiedenen Einstufungskategorien.

Wie erfolgt die GAFOR Einstufung?
Die Einstufung erfolgt mittels Angabe der Einstufungskategorie, welche aus folgenden Parametern abgeleitet wird:

- Minimale vorherrschende Bodensichtweite [km] entlang der Strecke
- Minimale Höhe der Hauptwolkenuntergrenze [ft] (tiefste Bewölkung im Ausmaß BKN oder OVC) über dem Gelände

Die GAFOR Einstufung bildet den wahrscheinlichsten, zu erwartenden Wetterzustand in der jeweiligen zweistündigen Vorhersageperiode ab.

GAFOR-Einstufungskategorien:

O	Offen
D	Difficult – nur für in Sichtnavigation trainierte Piloten geeignet
M	Marginal – nur für in Sichtnavigation trainierte Piloten mit sehr genauer Ortskenntnis geeignet
X	Geschlossen

O	Sichtweite ≥ **8 km**	und	Wolkenbasis ≥ **2000 ft**
D	Sichtweite ≥ **5 km**	und	**2000 ft >** Wolkenbasis ≥ **1500 ft**
	8 km > Sichtweite ≥ **5 km**	und	Wolkenbasis ≥ **1500 ft**
M	Sichtweite ≥ **2 km**	und	**1500 ft >** Wolkenbasis ≥ **1000 ft**
	5 km > Sichtweite ≥ **2 km**	und	Wolkenbasis ≥ **1000 ft**
X	Sichtweite **< 2 km**	oder	Wolkenbasis **< 1000 ft**
/	Vorhersage nicht möglich	oder	Zeitabschnitt bereits abgelaufen
	Ende des Zeitabschnittes vor 07 LCT	oder	Beginn des Zeitabschnittes nach ECE

Wann wird der GAFOR amendiert?
Es liegt in der Natur der Sache, dass eine exakte Wettervorhersage für einen bestimmten Streckenbereich nie zu 100 Prozent möglich ist.
Ein Amendment erfolgt, sobald ersichtlich ist, dass die tatsächliche Wettersituation innerhalb einer zweistündigen Periode um mehr als eine Einstufungskategorie von der Vorhersage abweicht. Abweichungen um eine Einstufungskategorie werden nicht berichtigt.

Wenn für eine Strecke für die kommenden 6 Stunden beispielsweise |O|D|M| vorhergesagt ist und unerwarteter Weise eine Wettererscheinung mit signifikant schlechteren Sichten und/oder tiefen Wolkenuntergrenzen bereits in der ersten Periode (O) entlang der Strecke oder an einem der betroffenen Flugplätze auftritt, dann erfolgt die Berichtigung auf M bzw. X.
Tritt umgekehrt während eines GAFOR Zeitabschnitts eine signifikante Wetterbesserung ein (z.B. Bodennebel löst sich auf und es sind keine Einschränkungen mehr vorhanden), dann folgt kein Amendment, wenn die wetterbedingte Sichteinschränkung zu Beginn des Zeitabschnitts noch vorhanden war, da beim GAFOR die schlechteste Wetterbedingung innerhalb einer Periode vorhergesagt wird.

Immer gut informiert mit dem Austro Control Push E-Mail Service

Wer es noch nicht kennt: Das Austro Control Push E-Mail Service informiert Abonnenten mit automatischer E-Mail-Benachrichtigung, wenn es aktuelle Luftfahrtveröffentlichungen (AIP SUP, AMDT bzw. AIC), Sicherheitshinweise (z.B. LTH, BTH..) oder Dokumente gibt.

Das Service ist kostenlos, eine Abmeldung bzw. Aktualisierung der Themenbereiche ist jederzeit möglich!

Anmeldung unter:
https://www.austrocontrol.at/unternehmen/service/push_service_anmeldung

Warum sind manche Wettersymbole mit unterschiedlichen Einstufungskategorien verbunden?
Es ist stets von der Wetterlage abhängig, welche Einstufungskategorien von den verantwortlichen FlugmeteorologInnen oder Flugwetterberatern gewählt werden und welche Wettererscheinungen hauptsächlich für den Rückgang von Sicht und Hauptwolkenuntergrenze verantwortlich sind.
So können im Sommer vereinzelte kurze kleine Regenschauer bei relativ trockener Luftmasse nur gering bis kaum sichteinschränkend sein, während die gleiche Wettererscheinung an anderen Tagen gravierende Folgen für Sicht und Wolkenuntergrenzen mit sich bringt.

Beispiel für die Auswirkungen einer GAFOR-Wetterprognose in den unterschiedlichen Lufträumen:
Flug von LOWW nach LOAN: Die Bezugshöhe der Strecke liegt bei 900ft AMSL. Sichtweite in LOAN und LOWW 10km oder mehr, Hauptwolkenuntergrenze im Bereich LOWW 1400ft AAL -> Die GAFOR Einstufung ist M. Damit wäre ein Sichtflug in der Kontrollzone LOWW jedoch nicht legal möglich, da hierfür eine Mindesthauptwolkenuntergrenze von 1500 oder 2000ft AAL vorgeschrieben ist (vertikaler Mindestabstand zur Bewölkung: 1000ft, Mindestabstand zum Boden: 500 oder 1000ft).
Anders gestaltet sich ein Flug von LOWZ über die Wagrainer Höhe nach LOGO: Die Bezugshöhe dieser Strecke liegt auf 4200ft amsl. Inneralpin liegt nach Durchzug eines Frontensystems noch dichter Stratocumulus mit einer Basis um 5500ft AMSL, die Berge sind noch in Wolken gehüllt. Mit der aktuellen Einstufung M kann ein Pilot den Flug antreten, da in der nicht kontrollierten Luftraumklasse G ein Abstand von 500ft (dicht verbautes Gebiet: 1000ft) zum Boden vorgeschrieben ist und sich der Pilot lediglich außerhalb der Bewölkung befinden muss.

Der GAFOR gibt meteorologische Informationen hinsichtlich Sichtweite und Hauptwolkenuntergrenze - der GAFOR tätigt keine Aussage darüber, ob ein Flug durchführbar ist oder nicht. Die Entscheidung einen Flug anzutreten verbleibt beim verantwortlichen Piloten.

GAFOR in moderner Navigationssoftware:
Viele PilotInnen werden heute im Flug durch moderne Navigationssoftware unterstützt. Austro Control beliefert einige Betreiber von Navigationssoftware mit den GAFOR-Prognosen. Die digitalisierten GAFOR Wettervorhersagen werden darin wie Flugstrecken angezeigt.

Austro Control leistet keine Gewähr dafür, dass immer die letztgültige GAFOR-Information dargestellt und angezeigt wird. Es kann sich daher der Fall ergeben, dass eine Strecke amendiert wird und dieses Amendment nicht rechtzeitig zum Piloten kommt oder dass veraltete Prognosen im vom Piloten verwendeten System sind.

Wird der GAFOR zur Flugplanung über die Austro Control Systeme Homebriefing und Flugwetter www.austrocontrol.at/flugwetter abgerufen, so hat der Anfragende die Gewissheit, dass die Daten ICAO und WMO konform aufgeliefert werden.

Alle GAFOR Routen und Bezugshöhen auf einen Blick:

NR	ROUTEN	BEZUGSHÖHEN IN FT AMSL
10	LOWI - Mieminger Plateau - Fernpass - Reutte - Pfronten - EDMK	4700
11	LOWI - Inntal - Landeck - Arlberg - Feldkirch - LOIH	7000
12	LOWI - Autobahn A12 - LOIK	2600
13	LOWS - Chiemsee - Autobahndreieck Inntal (A8/A93) - LOIK	2800
14	LOWS - Autobahn A1 - LOWL	2600
15	LOWL - Autobahn A1 - St.Pölten - Schnellstraße S33 - LOAG	1500
16	LOWW - Donau - Klosterneuburg - Stockerau - Schnellstraße S5 - LOAG	1400
17	LOWL - Wels - Autobahn A8 - Autobahn A3-Donau - EDMV	1800
18	LOWL - Linz Stadt - Knoten Unterweitersdorf - Schnellstraße S10 - LOLF	2500
19	LOLF - Kerschbaumer Sattel - Kaplice - LKCS	2600
20	LOWI - Autobahn A12 - Zillertal - Gerlospass - Salzachtal - LOWZ	5700
21	LOWZ - Salzachtal - Wagrainer Höhe - Ennstal - LOGO - LOXA	4200
23	LOXA - Selzthal - Schoberpass - Leoben - LOGK	3800
24	LOAN - Knoten Seebenstein (A2/S6) - Semmering - Mürztal - LOGK	3800
25	LOWW - Pottendorf - LOAN	900
26	LOWW - Donau - Schnellstraße S2 - Autobahn A5 - Mikulov - LKTB	1400
30	LOSM - Tamsweg - Murtal - Leoben - LOGK	5000
40	LOWZ - Mittersill - Felbertauern - Matrei - LOKL	9300
41	LOWK - Autobahn A2 - Autobahn A10 - Spittal/Drau - Drautal - LOKL	4300
42	LOWK - Autobahn A2 - Autobahn A10 - Katschberg - LOSM	5900
43	LOWK - Autobahn A2 - Griffener Berg - LOKW	2500
44	LOWG - Autobahn A2 - Packsattel - LOKW	4100
45	LOWG - Autobahn A2 - LOGP	1900
46	LOAN - Autobahn A2 - Wechsel - LOGP	2800
47	LOWG - Autobahn A2 - Fürstenfeld - LOGG	1900
48	LOGG - Oberwart - LOGP	1600
49	LOWI - Inntal - Landeck - Finstermünzpass - Scuol - LSZS	6700
50	LOWI - Autobahn A13 - Brenner - Autobahn A22 - LIPB	6400
51	LOKL - Pustertal - Bruneck - Brixen - Eisacktal - LIPB	4900
52	LOIH - Feldkirch - Schaan - LSZE	2800
54	LOKL - Gailbergsattel - Gailtal - LOKN	4300
55	LOWZ - Saalfelden - Grießenpass - St.Johann/Tirol - Scheffau - LOIK	4200
56	LOWS - Steinpass - Lofer - Saalfelden - LOWZ	4200
59	LOWG - Autobahn A9 - LJMB	1600
60	LOWS - Golling - Annaberg/Lammertal - Radstadt - Radstädter Tauern - LOSM	6800
62	LOSM - Katschberg - Autobahn A10 - Spittal/Drau - Drautal - LOKL	5900
63	LOWK - Autobahn A2 - Tarvisio - Val Canale - LIPD	4000
65	LOWS - Hof/Salzburg - Wolfgangsee - Bad Ischl - Pötschenhöhe - LOXA	4200
70	LOWL - Autobahn A1 - Autobahn A9 - LOLM	2600
71	LOLM - Autobahn A9 - Pyhrnpass - Liezen - LOXA	4200
75	LOWK - Schnellstraße S37 - Friesach - Neumarkter Sattel - Murtal - LOXZ	4100
76	LOWK - Grafenstein - Bad Eisenkappel - Seebergsattel - Kranj - LJLJ	4800
81	LOAG - Schnellstraße S33 - St.Pölten - Türnitz - Annaberg - LOGM	4100
82	LOGM - Seeberg - Aflenz - LOGK	4700
83	LOWG - Murtal - LOGK	2800
91	LOAN - Schnellstraße S4 - Mattersburg - Sopron - LHFM	1200
92	LOAG - Horn - Waidhofen/Thaya - LOAB	2300
93	LOAN - Sollenau - Berndorf - Altenmarkt - Traisen - LOAD	2300

Interaktive Onlinekarte VFR Austria für alle Pilotinnen und Piloten

Die „Onlinekarte VFR Austria" von Austro Control ist ein Kartendienst, der innerhalb von Österreich umfassende geobezogene Luftfahrtinformationen für die Allgemeine Luftfahrt enthält.

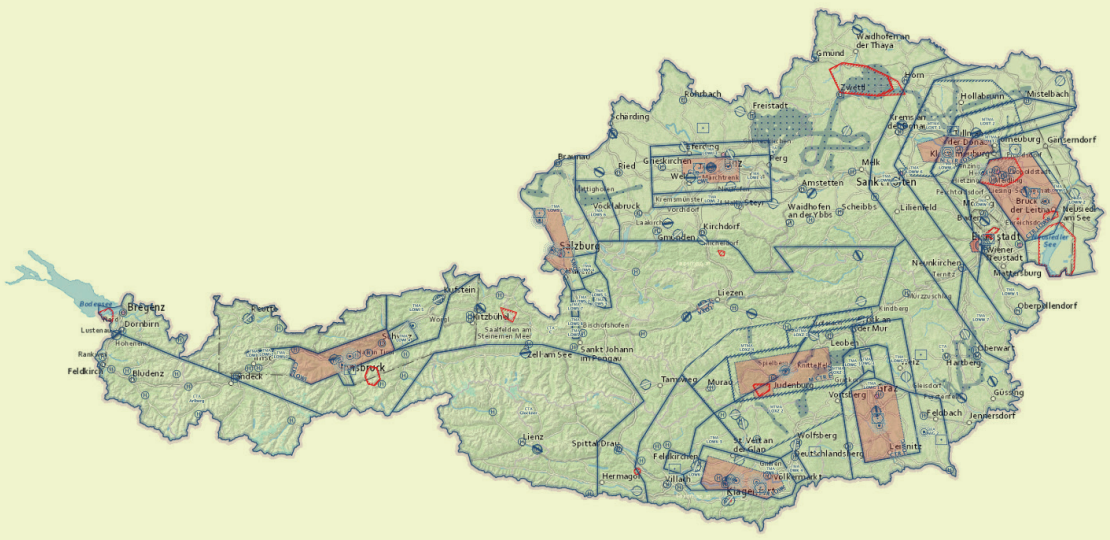
Die neue Onlinekarte beinhaltet grundsätzlich jene Informationen, die in der Luftfahrtkarte ICAO - 1:500.000 innerhalb von Österreich dargestellt werden. Darüber hinaus können u.a. auch Gebiete für Luftsport und Erholungsaktivitäten, zeitweilige Luftraumbeschränkungsgebiete, Höhenmesseinstellregionen („Altimeter Setting Areas"), Modellflugplätze, alle im Luftfahrthandbuch Österreich verlautbarten Luftfahrthindernisse sowie georeferenzierte Sichtflugverfahren für einzelne Flugplätze visualisiert werden.

Die Möglichkeit der interaktiven Nutzung der Onlinekarte erlaubt dem Nutzer die individuelle Zusammenstellung von Inhalten (gezieltes Ein- und Ausblenden von Luftfahrtinformationen), die flexible Änderung des Kartenmaßstabes (z.B. mit dem Mausrad), das Zeichnen von eigenen graphischen Objekten (Symbole, Linien, Flächen, Texte), die gespeichert und zu einem späteren Zeitpunkt wieder geladen werden können, das Exportieren von Luftfahrtdaten, das Importieren von KML-, KMZ- und GPX-Dateien sowie das Messen in der Karte (auch in Nautischen Meilen).

Die „Onlinekarte VFR Austria" stellt den aktuellen Stand der Luftfahrtinformationen dar und basiert auf dem operativen Status der zu diesem Zeitpunkt gültigen Berichtigungen und AIRAC-Berichtigungen des Luftfahrthandbuchs Österreich sowie auf ausgewählten zeitweiligen Luftfahrtinformationen (z.B. zeitweilige Luftraumbeschränkungsgebiete).

Um die Kartenapplikation zu starten, klicken Sie zunächst auf **„Continue to the Application"** und wählen dann **„Online Chart VFR Austria"** aus. Um Darstellungsprobleme zu vermeiden, wird empfohlen, von Zeit zu Zeit den Browser-Cache zu leeren (Tastenkombination in Chrome, Firefox und Edge: Strg+Shift+Entf). Bitte beachten Sie die „History" der Kartenapplikation, um über technische Wartungen, Software Updates, Datenaktualisierungen und neue Onlinekarten informiert zu werden.
Link: https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_produkte/onlinekarte_vfr_austria

Empfohlene Webbrowser:
Mozilla Firefox, Google Chrome, Microsoft Edge



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 Programmes.

Eigentümer, Herausgeber & Verleger:
Austro Control, Wagramer Straße 19, 1220 Wien
Redaktion: Mag. Peter Schmidt, Ing. Franz Graser, Horst Hasenhütl,
Dipl. Ing. Hans Kellner, Mag. Judith Käfer, Dipl. Ing. Robert Wehofer
Fotos und Grafiken: Austro Control
Hersteller: Druckerei Hans Jentzsch & Co GmbH, Scheydgasse 31, 1210 Wien
Der Newsletter erscheint 2-4x 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