



Austro Control implementiert mit Slovenia Control grenzüberschreitenden „Free Route“ - Luftraum (S. 2)



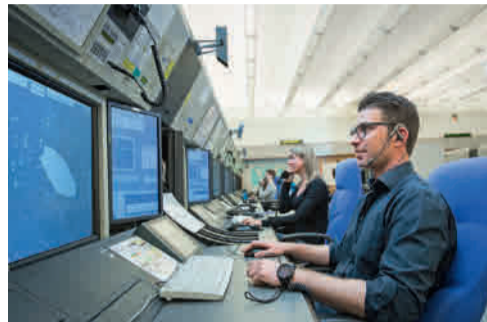
Inhalt:

- ▶ **Grenzüberschreitender „Free Route“-Luftraum (S. 2)**
- ▶ **Kartographie (S. 2)**
- ▶ **General Aviation Roadshow – Themen (S. 3)**
- ▶ **Unbemannte Luftfahrzeuge (S. 3)**
- ▶ **Neue Flugwetterprodukte (S. 4)**
- ▶ **Änderungen AIM (S. 4)**

Austro Control implementiert mit Slovenia Control grenzüberschreitenden „Free Route“ – Luftraum

Mit 10. November 2016 hat Austro Control gemeinsam mit der slowenischen Flugsicherung Slovenia Control erfolgreich den ersten grenzüberschreitenden „Free Route“ – Luftraum ohne vertikale und zeitliche Beschränkung in Europa implementiert.

Im Einklang mit den Vorgaben von Single European Sky und in Abstimmung mit den FAB CE-Partnern hat Austro Control bereits im Jahre 2012 begonnen stufenweise einen „Free Route Airspace“ und damit einen Luftraum mit freier und direkter Streckenführung in Österreich einzuführen. Zunächst wurden für den Überflug einige Direktverbindungen während der Nacht zwischen abgestimmten Ein- und Ausflughäfen etabliert. In weiteren Entwicklungsstufen wurde dieses Netzwerk von Direktverbindungen auch auf den Tag ausgedehnt und vertikal auf den gesamten oberen Luftraum sowie auf Teile des An- und Abflugbereichs Wien erweitert.



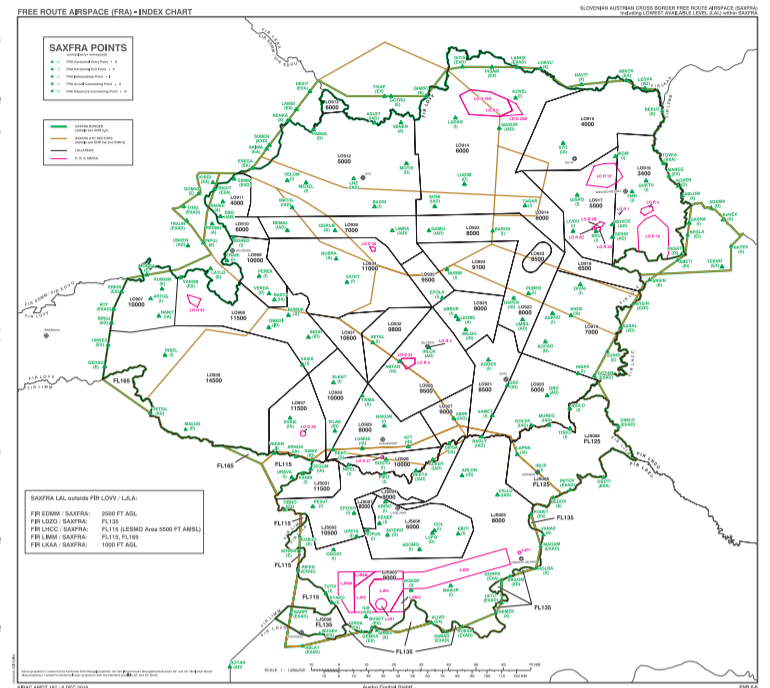
SAXFRA (Slovenian Austrian Cross Border Free Route Airspace)

Mit 10. November wurde jetzt das „Free Route“ – Projekt SAXFRA (Slovenian Austrian Cross-border Free Route Airspace) in Kooperation mit Slovenia Control erfolgreich umgesetzt. SAXFRA

ist der erste grenzüberschreitende „Free Route“-Luftraum, der ohne vertikale und zeitliche Beschränkung verfügbar ist. Im SAXFRA-Luftraum werden nahezu alle Luftstraßen (ATS Strecken) entfallen.

SAXFRA bietet den Luftraumnutzern die Möglichkeit, von vordefinierten Einflughäfen so direkt wie möglich zu vordefinierten Ausflughäfen zu fliegen. Ebenso wird es Luftraumnutzern möglich sein, die für sie optimale Route und das bestmögliche Vertikalprofil nach ihren Bedürfnissen über Zwischenpunkte zu gestalten. Täglich werden dadurch bis zu 13.000 Tonnen an Treibstoff eingespart und CO₂-Emissionen um bis zu 43.000 kg reduziert. Mit der Umsetzung von SAXFRA wird Austro Control einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der Ziele von Single European Sky leisten.

Die flächendeckende Implementierung von „Free Route“ für den gesamten FAB CE Raum (Österreich, Slowenien, Ungarn, Kroatien, Tschechien, Slowakei, Bosnien-Herzegovina) ist bis 2019 geplant und wird zu einer wesentlichen Kosten- und Schadstoffreduktion im europäischen Luftraum beitragen. Damit werden die Flugrouten um rund 15 Mio. Kilometer verkürzt und die CO₂ Emissionen um bis zu 172.000 Tonnen reduziert.



Austro Control Luftfahrtkartographie: Höchste Qualitätsstandards

Die international harmonisierte Luftfahrtkartographie ist für die Luftfahrt ein Thema von besonderer Relevanz. Der ICAO Annex 4 „Aeronautical Charts“ sowie das zugehörige ICAO Document 8697 „Aeronautical Chart Manual“ publizieren in unterschiedlichem Detailgrad die international abgestimmten und von den Mitgliedsstaaten einzuhaltenen „Standards and Recommended Practices“ für Luftfahrtkarten. In Österreich ist Austro Control für die Erstellung dieser Karten verantwortlich.

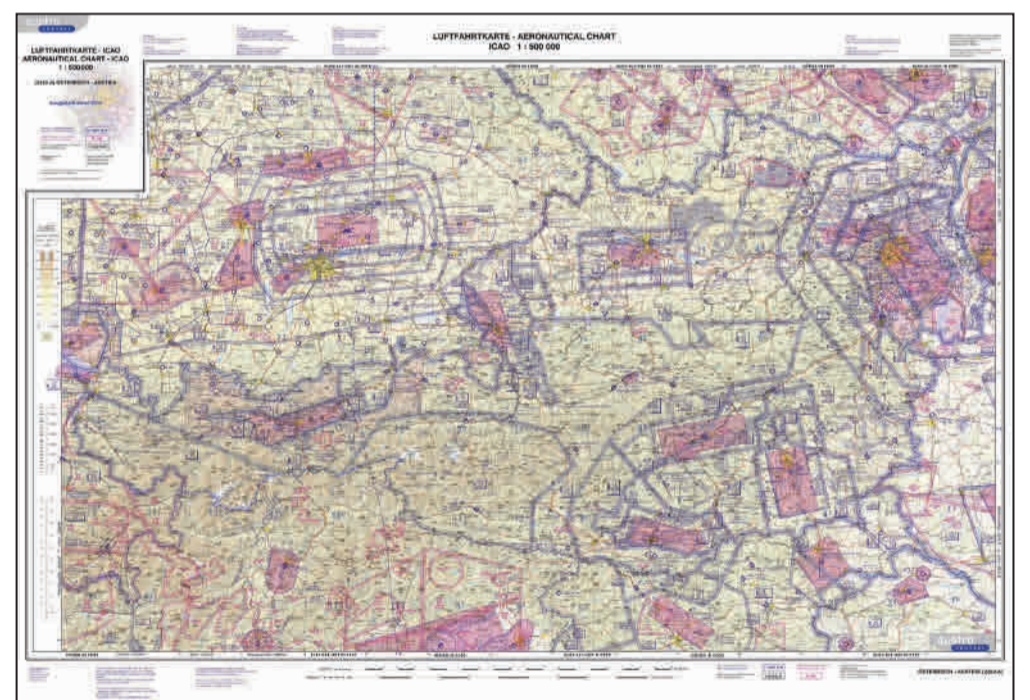
Ausgebildete Kartographen mit luftfahrtbezogenem Zusatzwissen sorgen bei Austro Control für die (karto)graphische Ausarbeitung von nationalen und internationalen aeronautischen Fragestellungen. Die Ergebnisse werden in Form von kartographischen Ausdrucksformen vor allem im Integrated Aeronautical Information Package (IAIP) – insbesondere im Luftfahrthandbuch Österreich (AIP) samt Berichtigungen (AMDT) und Ergänzungen (SUP) sowie in Luftfahrtrundschreiben (AIC) – publiziert. Mitte 2016 enthält alleine das Luftfahrthandbuch Österreich beinahe 160 großteils von Seiten ICAO definierte, aeronautische Karten, wovon 105 vollständig dem IFR-Flug und 11 vollständig dem VFR-Flug zugeordnet werden können. Zusätzlich erstellt Austro Control seit Ausgabe 2008 ein wichtiges und anerkanntes Kartenprodukt, die **Luftfahrtkarte – ICAO 1:500.000** von Österreich (2252-A), die gemäß Annex 4 Chapter 17 zur grundlegenden Piloten- und Navigationsausbildung, zur Flugvorbereitung und zur Sichtnavigation von Flügen mit geringer Geschwindigkeit über kurze oder mittlere Distanzen in niedrigen und mittleren Flughöhen dient.

Der ICAO Annex 4 regelt für diesen Kartentyp explizit

- die allgemeine Gestaltung der Karte, wie z.B. die Sprache, die zu verwendenden Maßstabselemente, die Art der Kartenprojektion etc.,
- Inhalt und Darstellung der topographischen Grundkarte, wie z.B. verbautes Gebiet, Straßen, Gewässer, Höhendarstellung durch Hypsometrie usw. sowie
- die darzustellende Luftfahrtinformation von Flugplätzen, Hindernissen, Lufträumen, Navigationsanlagen etc.

Die Luftfahrtkarte – ICAO 1:500.000 von Österreich (2252-A) orientiert sich an diesen Leitlinien, um die internationale Vergleichbarkeit und grenzüberschreitende Anwendbarkeit in ihrer Funktion als Teil eines internationalen Kartenwerks zu gewährleisten. Die inhaltliche Qualität der Luftfahrtkarte – ICAO 1:500.000 von Österreich wurde seit 2008 kontinuierlich verbessert. Eine Reihe von Maßnahmen wurde dabei umgesetzt:

- Die Verstärkung der direkten Zusammenarbeit mit nationalen und internationalen Datenerstellern bzw. -verantwortlichen schafft die Basis, um alle notwendigen Informationen zeitgerecht und qualitätsgesichert zum gültigen Letztstand vorhalten zu können. Als Beispiel soll hier die Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen (BEV), der nationalen Behörde der topographischen Landesaufnahme und Visualisierung, bei der Erstellung und jährlichen Aktualisierung der ICAO Annex 4-konformen topographischen Grundkarte dienen. Auf unbekannte topographische Datenquellen, wie sie häufig im OpenSource Bereich zu finden sind, verzichtet Austro Control aus Gründen der Qualitätssicherung bewusst.
- Die Einhaltung von europäischen Verordnungen und Standards zur Sicherung der aeronautischen Datenqualität. Die vertragliche Festlegung von Qualitätsnormen für Luftfahrtinformationen von der Datengenerierung bis zur verlustfreien Datenübertragung für definierte Bereiche (z.B. Hindernisse, Flugplatzinformationen,...) dient dazu, das Risiko von Datenfehlern bei der finalen Publikation zu minimieren.
- Die Sammlung und Verarbeitung aller relevanten Informationen in einer zentralen Datenbank, aus der alle (staatsmandatierten) AIM-Produkte



Luftfahrtkarte ICAO 1:500.000

- von Austro Control automationsgestützt produziert werden können.
- Die interne Prüfung der zu verwendenden Daten durch das vorhandene Fachpersonal (Piloten, Fluglotsen, AIM-Experten,...) vor der Publikation.

Diese Schritte gewährleisten, dass alle AIM-Produkte von Austro Control mit identem Inkrafttretungsdatum dieselben, gesicherten Daten verwenden und darstellen.

Zusätzlich wurden und werden, soweit im Einklang mit den Vorgaben des ICAO Annex 4, Nutzeranfragen und -wünsche in die Luftfahrtkarte – ICAO 1:500.000 integriert. Beispiele dafür sind die zusätzliche Angabe des Location Indicators bei den Flugplatzdetails sowie die VFR Meldepunkte der internationalen Flugplätze. Die Planung der Ausgabe 2017 der Luftfahrtkarte – ICAO 1:500.000 von Österreich (2252-A) sieht zudem vor, weitere inhaltliche Vervollständigungen und kartographische Gestaltungsoptimierungen vorzunehmen.

Die in unregelmäßigen Abständen wiederholte Anfrage bzgl. der Integration der fehlenden Nationalparks ist aufgrund der vorherrschenden Rechtslage derzeit nicht möglich. Ebenso ist die Aufnahme der österreichischen TRAs in die Luftfahrtkarte – ICAO 1:500.000 nicht geplant, weil sie zum einen kein Teil der Ausformulierungen der Anhänge der LVR sind und zum anderen sich, wie in den letzten Jahren bestätigt, auch unterjährig ändern können.

Digitale Luftfahrtkarte – ICAO 1:500.000

Schließlich wird mit Ausgabe 2017 die digitale Version der Luftfahrtkarte – ICAO 1:500.000 allen Interessierten in einem Dateiformat, das auf jedem digitalen Gerät gelesen werden kann, kostenfrei über die Austro Control-Homepage zur Verfügung gestellt – eine optimale und zeitgerechte Ergänzung der Verwendung der analogen Version der Karte.

www.austrocontrol.at



General Aviation Roadshow 2016

Halterverantwortung – Pilotenverantwortung

Welche Aufgaben habe ich als Halter eines Luftfahrzeuges? Wofür bin ich als Pilot verantwortlich? Welche Termine treffen mich als Halter ab 2017?

Diese wichtigen Fragen wurden im Rahmen der GA-General Aviation Roadshow 2016 behandelt. Die GA-Roadshow ist die Herbst-Informationsveranstaltung der Luftfahrtagentur speziell für die Bedürfnisse der Allgemeinen Luftfahrt und wurde auf den Flugplätzen Zell/See, Bad Vöslau, Hohenems, Wolfsberg und Zeltweg durchgeführt.

Neben dem Thema Halter-Pilotenverantwortung, wurde auch das Thema neue Ausbildungsorganisationen (DTO – Declared Training Organisation), neuer LAPL/PPL Theoriesyllabus, sowie spezielle Themen der Lizenzierung von den Mitarbeitern der Abteilungen AOT und LSA vorgetragen. An der Roadshow nahm auch der Österreichische Aeroclub als zuständige Luftfahrtbehörde für Segelflug- und Ballon-Lizenzen teil. Dabei war vor allem die laufende Umstellung der Lizenzen vom nationalen System auf das EASA/Part FCL System relevant.

Ziel der Veranstaltungsreihe war eine möglichst umfassende Information für Piloten und Betreiber von Luftfahrzeugen. Dieser Fokus ist im Einklang mit dem von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit EASA erstellten Plan zur Anpassung der bestehenden Luftfahrt-Vorschriften an die Gegebenheiten der Allgemeinen Luftfahrt und Sportluftfahrt (General Aviation-Roadmap).

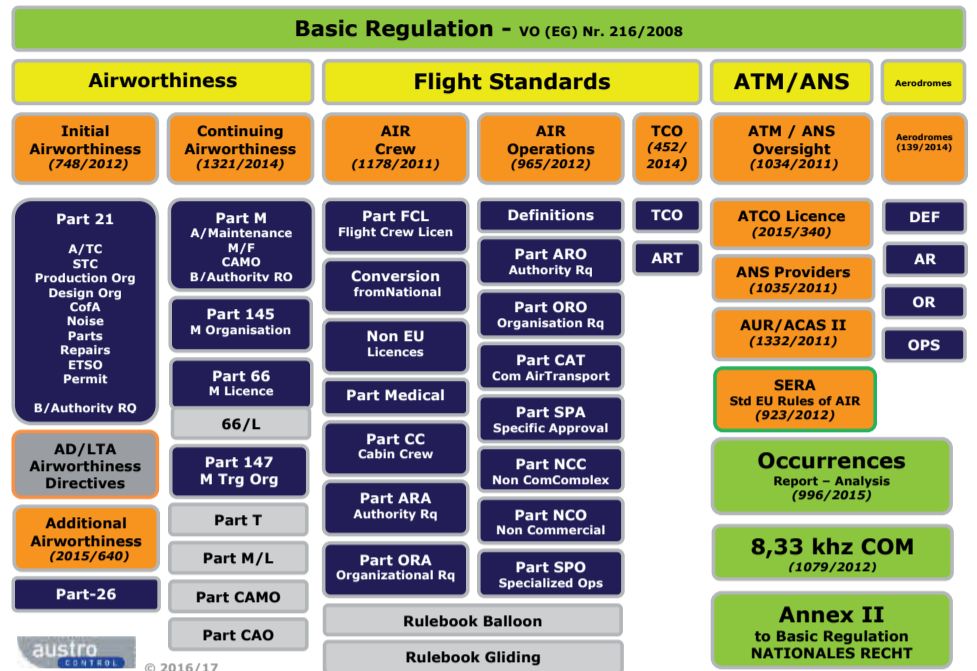
Die Thematik Halterverantwortung – Pilotenverantwortung geht dabei weit über den reinen luftfahrtrechtlichen Teil hinaus und erstreckt sich auch in privates und öffentliches Recht. Es ist erkennbar, wie umfassend der Verantwortungsbereich ist. Bedingt durch die ineinander greifenden Rechtssysteme

zwischen EU-Recht und nationalem Recht sowie der verschiedenen Zuständigkeiten, ist es für den Halter-Piloten nicht einfach die jeweils gültigen und wirksamen Vorschriften zu erkennen.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die Kernaufgaben des Luftfahrzeughalters auf die Bereiche Instandhaltung (Part M), Lufttüchtigkeit (Part 21) und die Aufgaben des Piloten sich auf die Bereiche Lizenzierung (Part FCL), Flugbetrieb (Part NCO) und Luftverkehrsregeln (LVR/SERA) beschränken. Für Luftfahrzeuge die von den EASA Vorschriften ausgenommen sind (Basic Regulation – Annex II) wie z.B. Amateurbau, Ultraleicht, Paragleiter, etc. gelten weiterhin die nationalen Vorschriften.

Einige EU-Vorschriften gelten aber für alle Bereiche. Hier sind insbesondere die Standardisierten Luftverkehrsregeln – SERA (Standardized Rules of the Air) – und die Meldungen über Störungen in der Zivilluftfahrt zu nennen. Für alle Luftfahrzeuge gilt auch das Erfordernis der Umrüstung der Funkgeräte auf 8,33kHz Kanalabstand bis zum 31.12.2017.

Eine komplexe Thematik ist auch das Erfordernis eines Transponders Mode S. Grundsätzlich besteht für den Einflug in nach SERA festgelegten TMZ (Transponder Mandatory Zones) Transponderpflicht. In den Luftverkehrsregeln LVR2014 besteht darüber hinaus für den Luftraum E mit kraftangetriebenen Zivilluftfahrzeugen schwerer als Luft mit starren Tragflächen, Hubschraubern und Gyrocoptern Transponder-Pflicht, ab 31.12.2017 muss dieser Transponder Mode S entsprechen. Für Instrumentenflug muss entsprechend EU VO 1207/2011



ab 7.12.2017 ein Mode S Transponder mit ELS - Elementary Surveillance nach CS-ACNS zertifiziert verwendet werden. Am Beispiel des Transponders ist die Komplexität der Vorschriftenstrukturen für den Anwender gut erkennbar.

Ein viel diskutiertes Thema ist die Schnittstelle von gewerblichem zu nicht gewerblichem Flugbetrieb. Da für den gewerblichen Flugbetrieb deutlich höhere Anforderungen an Piloten und Luftfahrzeug-Instandhaltung sowie Flugbetrieb gestellt werden, ist das auch in der praktischen Anwendung ein sehr wesentliches Thema. Die Betriebsvorschrift Part-NCO gibt hier gute Beispiele für nicht gewerblichen Betrieb von Flugsportvereinen, Einführungsflügen

durch Flugschulen oder Kostenteilung durch Privatpersonen. Da der Part-NCO aber noch nicht für alle Bereiche (Segelflug, Ballon, Arbeitsflug) in Kraft ist, gelten hier auch noch die Bestimmungen für Selbstkostenflüge entsprechend Luftfahrtgesetz LFG.

Spannende Themen in einem komplexen regulatorischen Umfeld, die Mitarbeiter der Luftfahrtagentur stehen nicht nur bei der Roadshow für weitere Fragen zur Verfügung.

www.austrocontrol.at

Aktuelle Entwicklungen auf europäischer Ebene im Bereich Drohnen

Unbemannte Luftfahrzeuge, im allgemeinen Sprachgebrauch auch als „Drohnen“ bezeichnet, sind ein Bereich in der Luftfahrt, der sich sehr schnell entwickelt und über ein großes Potenzial für neue Arbeitsplätze und Wachstum im Luftfahrtbereich verfügt.

Unter dem Begriff „unbemannte Luftfahrzeuge“ werden sowohl große Flugzeuge, die in Größe und Komplexität bemannten Flugzeugen ähneln, aber auch sehr kleine, unbemannt fliegende, Geräte zusammengefasst. Vor allem diese kleineren Geräte werden in zunehmendem Maße verwendet.

In Österreich ist dieser Bereich bereits durch das novellierte Luftfahrtgesetz, das seit 1.1.2014 in Kraft ist, und durch den Luft- und Betriebstüchtigkeitshinweis „LBTH 67“ von Austro Control ergänzt, national geregelt. Diese Bestimmungen ermöglichen den Einsatz von unbemannten Luftfahrzeugen. Dabei werden allerdings genaue Kriterien und Standards definiert, die sicherstellen sollen, dass diese Luftfahrzeuge sicher unterwegs sind und niemanden gefährden.

Aufgrund der nationalen Zuständigkeit für Drohnen bis 150kg wurden in den EU-Mitgliedsstaaten verschiedene Regelungen entwickelt, die nicht standardisiert sind und für den Anwender daher nicht europaweit einheitlich befolgt werden können. Daher wurde auf europäischer Ebene ein Gesetzgebungsprozess gestartet, der einheitliche Standards auch für Drohnen unter 150 kg etablieren soll.

Damit verbunden sind derzeit Durchführungsverordnungen auf europäischer Ebene in Ausarbeitung, die unter anderem Erleichterungen für die niedrigste Kategorie von Drohnen definieren („Open Category“). Dafür werden in Zukunft keine nationalen Bewilligungen mehr nötig sein. Zudem wird der derzeit österreichische Ansatz des „risk based approach“ übernommen. Diese Entwicklung wird voraussicht-

lich mit Inkrafttreten der neuen Grundverordnung (derzeit geplant Ende 2017/Anfang 2018), die die Basis für das Inkrafttreten dieser europäischen Verordnungen bildet, abgeschlossen sein.

Wie sollen die neuen Regelungen nun aussehen?

Es sollen drei Kategorien mit unterschiedlichen Sicherheitsanforderungen, im Verhältnis zum Risiko, definiert werden:

- „Open“ Kategorie (geringes Risiko):
 - Risikominimierung für andere Luftraumnutzer und unbeteiligte Personen am Boden durch „safety by design“
 - Eine Bewilligung für den Betrieb der Drohne ist nicht erforderlich, wenn bestimmte Voraussetzungen und Beschränkungen eingehalten werden, wie z.B.
 - max. Betriebsmasse
 - Registrierung
 - Geo-fencing
 - max. Höhe/Entfernung
 - Sichtverbindung
 - Abstand zu Personen, ...
 - Festlegung verschiedener Unterkategorien mit unterschiedlichen Anforderungen, abhängig vom jeweiligen Risiko des Betriebs
- „Specific“ Kategorie (mittleres Risiko): Ein Betrieb in der specific category darf nur erfolgen:
 - nachdem eine Betriebsbewilligung durch die zuständige Behörde erteilt wurde /
 - nach Abgabe einer Erklärung an die Behörde, wenn der Betrieb entsprechend einem von der



- EASA veröffentlichten „standard scenario“ erfolgt /
 - wenn der Betreiber Inhaber eines entsprechenden Betriebszertifikats ist
- „Certified Kategorie“ (höheres Risiko): Anforderungen vergleichbar mit denen für die bemannte Luftfahrt. Aufsicht durch die Luftfahrtbehörde (Erteilung von Lizenzen und Genehmigung der

Wartung, Betrieb, Schulung, ATM / ANS und Flugplatz-Organisationen).

Geplant ist, dass die neuen EU Standards Ende 2017 in Kraft treten.

Damit verbunden sind großzügige Übergangsregelungen:

- 2 Jahre nach Inkrafttreten: alle Drohnen, die in den Verkehr gebracht werden, müssen den europäischen Anforderungen entsprechen
- 3 Jahre nach Inkrafttreten: alle Drohnen müssen entsprechend den europäischen Anforderungen betrieben werden, alle Betreiber müssen bestehende nationale Bewilligungen/Erklärungen umgewandelt haben

Bestimmungen Österreich – Überblick

- Unbemannte Luftfahrzeuge („Drohnen“) mit Sichtverbindung (bis zu einer Höhe von max. 150m) wie Multikopter, die beispielsweise für Film oder Fotoaufnahmen eingesetzt werden sollen, werden von Austro Control luftfahrtrechtlich bewilligt. Unabhängig davon sind auch alle weiteren rechtlich relevanten Bestimmungen einzuhalten (z.B. Datenschutz, Einwilligung des Grundstückseigentümers, gewerberechtliche Bewilligung, Naturschutz usw.).
- Austro Control hat detaillierte Durchführungsbestimmungen erlassen, die auf www.austrocontrol.at abrufbar sind.
- Man unterscheidet Einsatzgebiete (unbebaut, unbesiedelt, besiedelt und dicht besiedelt) und

Gewichtsklassen (bis 5kg, 5 bis 25kg und 25 bis einschließlich 150kg). Daraus ergeben sich unterschiedliche Kategorien und in weiterer Folge die Strenge der Auflagen. Eine Haftpflichtversicherung ist für alle Kategorien vorgeschrieben. Jedes bewilligtes Fluggerät erhält zudem ein Datenschild zur Identifizierung.

• Spielzeug fällt nicht unter das neue Gesetz. Mini-Spielzeughubschrauber, die nicht schwerer als 250 Gramm sind, können bis zu einer Höhe von maximal 30m verwendet werden. Eine Gefährdung von Personen oder Sachen muss aber ausgeschlossen sein.

Alle weiteren Informationen finden Sie auf www.austrocontrol.at



Neues Produkt für Flugwetter-Prognosen und Warnungen

Austro Control und MeteoSchweiz haben mit „Low-Level SWC Alps“ für Flugwetter-Prognosen und Warnungen im Alpenraum gemeinsam ein neues kombiniertes Produkt entwickelt. Insbesondere Piloten der General Aviation profitieren davon.

Die Flugwetterdienste der Schweiz und Österreichs haben langjährige Erfahrung und große Kompetenz im Bereich der Alpen-Meteorologie. Daher haben sich Austro Control und MeteoSchweiz zusammengetan, um für den Alpenraum ein gemeinsames Produkt für die Luftfahrt zu entwickeln.

Dieses neue Produkt, das seit dem **10. November 2016** zur Verfügung steht, lehnt sich an andere, bereits vorhandene Low-Level Significant Weather Charts (Low-Level SWC) an und trägt dem Wunsch vieler Piloten Rechnung, Wetterinformationen in leicht lesbarer Form visuell darzustellen. Alle vier Stunden in 2 Karten erscheinende **Low-Level SWC Alps** wird den GAMET (in Text und Grafik) in der Schweiz und in Österreich (ALPFOR) ersetzen. Auch das AIRMET wird durch die Low-Level SWC Alps abgelöst und nur noch im Fall einer nicht möglichen Ausgabe der Karte erstellt.

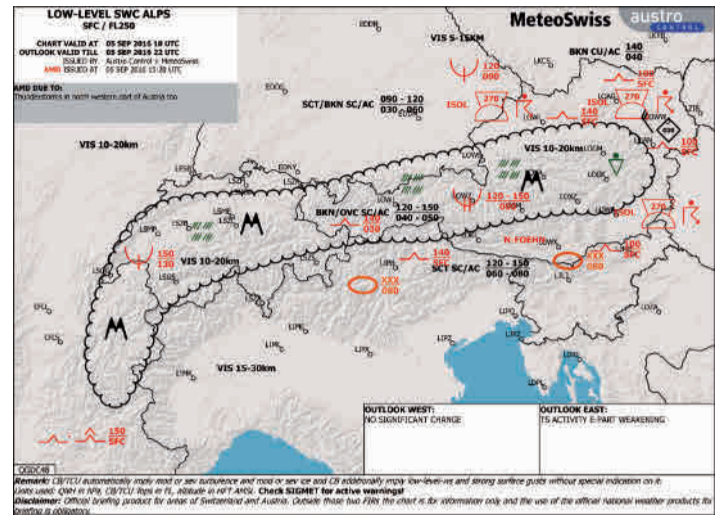
Die Ausgabe der Low-Level SWC Alps erfolgt 6 Mal täglich, wodurch sie rund um die Uhr sowohl im Flugwetter, als auch im Home- bzw. Self-

briefing, verfügbar ist. Sie umfasst den Bereich vom Boden bis FL250. Die Informationen für die Schweiz und Österreich sind rechtlich bindend, die Wetterinformationen der umliegenden Länder sind in jedem Fall noch mit den Produkten der jeweiligen Flugwetterdienste zu ergänzen. Die laufende Überwachung und Koordination mit der Schweiz garantiert ein hochwertiges, stets aktuelles Produkt.

Low-Level SWC Alps Inhalte:

- Bodendruckzentren und Fronten
- Schlechtwettergebiete
- Bewölkung
- Vorherrschende Sichtweite unterhalb von 3000ft amsl
- Wettererscheinungen
- Spezielle Wettergefahren der Luftfahrt (z.B. Vereisung, Turbulenz etc.)
- Starkwindzonen unterhalb von 3000ft amsl
- Ausblick über die Entwicklung in den nächsten 4 Stunden getrennt für die Zuständigkeitsbereiche Zürich (W von 10°30'E) und Wien (E von 10°30'E)

- Das Produkt besteht aus 2 Karten, die erste Karte bildet den Wetterzustand für den Gültigkeitszeitpunkt in 2 Stunden ab, die zweite ist eine Vorschau für den Zeitpunkt + 6 Stunden nach der Ausgabe.
- In einem Textfeld in der rechten unteren Ecke wird der Outlook für die darauf folgenden 4 Stunden in Worten (Englisch) beschrieben. Damit wird bei jeder Ausgabe der Wetterverlauf der nächsten zehn Stunden abgedeckt.



Gemeinsam mit der Einführung der Low-Level SWC Alps werden die **Höhenwind- und -temperaturkarten** der freien Atmosphäre für definierte Gitterpunkte als „Fixed Time Forecast Charts“ für einen erweiterten Bereich, den Alpenraum und angrenzende Regionen, als **„W/T-Charts“** (statt Upper Wind-Temperature) und **„Wind-Barbs“** (statt „Upper Wind Barbs“) ausgegeben. Die Ausgabe erfolgt automatisch zwischen 06 und 08 UTC bzw. 18 und 20 UTC. Auch die Vorhersage des **QNH** (ehemals Föhn-

potential) an bestimmten Flugplätzen, einschließlich der QFF-Druckdifferenzen zwischen zwei relevanten Plätzen, wird um die Schweiz erweitert. Anstatt der Druckdifferenz LSZA-LOIH wird nun die Differenz zwischen LSZA und LSZH angezeigt, zusätzlich gibt es die Differenz zwischen LSZH und LSGG als Indikator für die Bise (trockener, kalter Wind im Schweizer Mittelland).

www.austrocontrol.at/flugwetter

Luftfahrthandbuch (AIP) Österreich: Umstellung auf Digitalversion

Das digitale Zeitalter ist auch im Bereich der Luftfahrt längst angebrochen. Diese Entwicklung zeigt sich auch deutlich in der rückläufigen Zahl der Abonnenten des Luftfahrthandbuchs Österreich (AIP Austria) und steigender Anzahl der Nutzer unserer digitalen Produkte. Diesem Trend wird jetzt von Austro Control Rechnung getragen und das Luftfahrthandbuch Österreich vollständig auf eine digitale Version umgestellt.

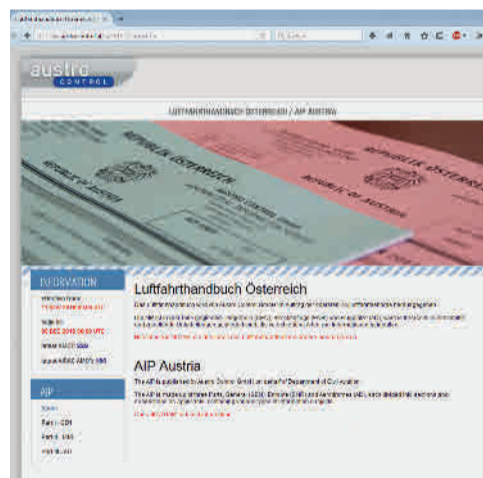
Was bedeutet das für Ihr bestehendes AIP-Abonnement?

Sie erhalten mit Versanddatum 22 DEC 2016 Ihre letzten beiden gedruckten AIP-Berichtungen (AIP AMDT EFF 06 JAN 2017 und AIP AIRAC AMDT EFF 02 FEB 2017). Bestehende Abonnements des Luftfahrthandbuchs Österreich werden automatisch mit 31 DEC 2016 beendet. Danach steht das Luftfahrthandbuch Österreich wie gewohnt kostenfrei und dann ausschließlich digital unter folgender Internetadresse zur Verfügung: <http://eaip.austrocontrol.at>

Zusätzlich zur Online-Variante bietet Austro Control die digitale AIP ab Anfang 2017 zur individuellen Offline-Verwendung auch zum Download als zip-Datei an, welche die einzelnen Kapitel des Luftfahrthandbuchs im pdf-Format enthält. Damit Sie immer über aktuelle Berichtungen zum Luftfahrthandbuch Österreich informiert bleiben, können Sie sich auf www.austrocontrol.at unter Unternehmen/Service/Push Service Anmeldung kostenlos für einen E-Mail-Benachrichtigungsdienst (Austro Control Push Service) registrieren (siehe Kasten).

Sind Luftfahrtskarten immer noch als Papierprodukte erhältlich?

Luftfahrtskarten in gedruckter Form sind weiterhin stark nachgefragt. Austro Control wird daher ausgewählte Luftfahrtskarten nach wie vor als



Einzelprodukte in Papierform anbieten. Darüber hinaus wird das bestehende Luftfahrtskartenabonnement ab 2017 um die Luftfahrtskarte – ICAO 1:500.000 Österreich erweitert. Um die Bedürfnisse des reinen Sichtflugverkehrs bzw. des reinen Instrumentenflugverkehrs abzudecken, werden mit Anfang nächsten Jahres zwei neue Luftfahrtskartenabonnements angeboten:

- VFR-Luftfahrtskartenabonnement inkl. Luftfahrtskarte – ICAO 1:500.000 Österreich,
- IFR-Luftfahrtskartenabonnement.

Details zum Inhalt dieser Abonnements wurden gesondert im AIC „Allgemeine Abonnement-Vertragsbedingungen“ im Herbst 2016 bekanntgegeben.

Haben Sie weitere Fragen?

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen per E-Mail gerne unter customer.relations@austrocontrol.at zur Verfügung.

Austro Control Service Info

Season Opener 2017 Termine

| | | |
|------------|---------------|--|
| Fr, 10.03. | 18.00 – 22.00 | Hotel Austria Trend Salzburg West, Salzburg |
| Sa, 11.03. | 09.00 – 13.00 | Seminarräume Sky Gourmet, Flughafen Linz |
| Fr, 24.03. | 18.00 – 22.00 | Tyrolean Admin Gebäude, Innsbruck |
| Fr, 31.03. | 18.00 – 22.00 | Flughafen Schloss Krastowitz, Klagenfurt |
| Sa, 01.04. | 10.00 – 14.00 | Seminarräume, Flughafen Graz |
| Sa, 08.04. | 14.00 – 19.00 | Austria Center Vienna, Wien |
| Sa, 22.04. | 14.00 – 19.00 | Hotel Martinspark, Dornbirn |

Details und das geplante Programm finden Sie Anfang 2017 auf www.austrocontrol.at

PUSH E-Mail Service

Wenn Sie über aktuelle Entwicklungen auf dem Laufenden bleiben wollen, registrieren Sie sich für unser E-Mail Push Service.

Zur Auswahl stehen neben aktuellen News auch Informationen zu aktuellen Luftfahrtpublikationen aus dem AIM Bereich (AIP SUP, AMDT bzw. AIC) sowie zu neuen Sicherheitshinweisen und -anweisungen (z.B. BTA, LTH, ZPA)

Anmeldung sowohl zu unserem neuen Push-Service als auch zu unserem elektronischen Newsletter finden Sie unter:

www.austrocontrol.at/unternehmen/service

Impressum

Aviation News – Eine Information von Austro Control (ACC)
Der Newsletter erscheint 2-4x jährlich mit einer Auflage von 10.000 Exemplaren.

Eigentümer, Herausgeber & Verleger:
Austro Control, Wagramer Straße 19, 1220 Wien
Redaktion: Mag. Peter Schmidt, Christoph Caspar, Ing. Franz Graser, Horst Hasenhüttl (M.Sc.), Michaela Ober-Kanzler, Judith Käfer, Kurt Klösch, Daniel Gall

Fotos und Grafiken: Austro Control

Hersteller: Druckerei Piacce Ges.m.b.H., Favoritner Gewerberg 19, 1100 Wien

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

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