

AVIATION NEWS

Eine Information von Austro Control



austro
CONTROL

Austro Control zieht positive Bilanz 2014 *Erfreuliche Geschäftsentwicklung, Top-Performance bei Pünktlichkeit*



Inhalt:

- ▶ **Optimierter Sinkflug wird untersucht (S. 2)**
- ▶ **EASA Flugbetriebsverordnung für allgemeine Luftfahrt (S. 2)**
- ▶ **Erleichterter IFR Zugang (S. 2)**
- ▶ **Lokale Änderungen – Update (S. 3)**
- ▶ **Temporary Reserved Areas (S. 3)**
- ▶ **Positive Bilanz für Austro Control (S. 4)**
- ▶ **Modernisierte Wetterbeobachtung (S. 4)**
- ▶ **Neues Push E-Mail Service (S. 4)**

Optimierter Sinkflug von der Reiseflughöhe bis zur Landung wird untersucht

Konsortium untersucht umweltfreundlichere Verfahren

Ein kürzlich gegründetes Konsortium aus europäischen Flugsicherungsorganisationen und Fluggesellschaften will optimierte Sinkflugprofile erarbeiten. Ziel ist es, die vertikale Flugeffizienz und die Umweltverträglichkeit zu steigern, ohne dabei Kapazitätsaspekte außer Acht zu lassen.

Nach Free-Route-Projekten und der Einführung von kontinuierlichen Sinkflugverfahren an diversen Flughäfen, steht nun der Streckenabschnitt zwischen der Reiseflughöhe im Oberen Luftraum und den Nahverkehrsbereichen der Flughäfen im Fokus.

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, österreichische Austro Control, die französische DSNA und die Schweizer Skyguide sowie die Kontrollzentrale Maastricht (MUAC) der Europäischen Flugsicherungsorganisation EUROCONTROL wollen die optimierten Verfahren für ausgewählte Anflugrouten der Flughäfen Basel, Berlin-Tegel, Genf, München, Straßburg, Wien und Zürich entwickeln. Mit Hilfe von Schnellzeit- und Echtzeitsimulationen sowie in zahlreichen grenzüberschreitenden Übungen sollen die Profile getestet werden. Die Simulationsergebnisse werden durch Testflüge in Zusammenarbeit mit den im Konsortium vertretenen Fluggesellschaften Air France, Deutsche Lufthansa, SWISS und deren Tochtergesellschaften

erbracht. Außerdem werden Anflugmanagementsysteme, deren Daten von vorgelagerten Kontrollzentren abrufbar sind, im Zusammenhang mit CDO-Verfahren (Continuous Descent Operations) untersucht. Die abschließenden Projektergebnisse sollen im September 2016 vorliegen.

Hintergrund: Cross-Centre-Arrival-Management (XMAN) Systeme sind übergreifende Anflugmanagementsysteme. Informationen, die bisher nur den Lotsen der Anflugkontrolle zur Verfügung standen, werden damit auch den vorgelagerten Kontrollzentren angezeigt. Die Planung wird so auf einen Radius von bis zu 200 NM erweitert. Flugzeuge können früher in eine optimale Anflugreihenfolge gebracht und Warteschleifen vermieden werden.

Im Fokus: SESAR

SESAR: Das Single European Sky ATM Research Programme (SESAR) ist ein von der Europäischen Kommission und EUROCONTROL ins Leben gerufenes Public-Private Partnership zur Vereinheitlichung, Harmonisierung und Synchronisierung der Dienste im Rahmen eines modernen europäischen Flugverkehrsmanagements. Das Projekt zur Optimierung von Sinkflugprofilen ist eine von zahlreichen vom SESAR Joint Undertaking mitfinanzierten Demonstrationsaktivitäten. Mit Hilfe der mehr als 30.000 bis heute durchgeführten Testflüge konnte der Nutzen der im Rahmen von SESAR entwickelten Lösungen konkret nachgewiesen werden.

www.sesarju.eu

EASA Flugbetriebsverordnung für allgemeine Luftfahrt

Durch die Verordnung (EU) Nr. 800/2013 wurden europaweite Betriebsvorschriften für den Nichtgewerblichen Flugbetrieb eingeführt. Diese werden in den Teilen NCC (Non-Commercial Air Operations with Complex Motor-Powered Aircraft) und NCO (Non-Commercial Air Operations with other-than-Complex Motor-Powered Aircraft) geregelt und sind in Österreich spätestens ab dem 25. 8. 2016 anzuwenden.

National sind flugbetriebliche Regelungen, die im ICAO Annex 6 Part II für die Allgemeine Luftfahrt vorgesehen sind, teilweise in der ZLLV (z.B. Mindestausrüstung) und teilweise in den LVR (z.B. Pilotenverpflichtungen) enthalten. Die für Österreich neue und im Vergleich dazu detaillierte Struktur der Flugbetriebsregeln soll anhand des Teils NCO kurz beschrieben werden.

Der Teil NCO besteht aus folgenden 4 Unterabschnitten:

- Unterabschnitt A, Allgemeine Anforderungen, NCO.GEN:

In diesem Abschnitt sind allgemeine Themen geregelt. Dies sind beispielsweise Pflichten, Verantwortlichkeiten und Befugnisse des Piloten, Bewegung von LFZ am Boden, mitzuführende Dokumente, Handbücher und Unterlagen, Führung des Bordbuchs, Beförderung gefährlicher Güter.

- Unterabschnitt B, Betriebliche Verfahren, NCO.OP:

In diesem Abschnitt sind verschiedene Mindestanforderungen für die Auswahl und Benutzung von Flugplätzen, Auswahl von Anflug- und

Abflugstrecken, Betriebsstoffmengen (Kraftstoffplanung), Betankung, Flugvorbereitung, Wetterbedingungen, Gebrauch von Sauerstoff, Umgang mit Eis und sonstigen Ablagerungen, Voraussetzung für Beginn und Durchführung von Anflügen und Landungen, die Beförderung und Unterweisung von Passagieren, etc. geregelt.

- Unterabschnitt C, Luftfahrzeugleistungen und Betriebsgrenzen, NCO.POL:

Hier ist die Verpflichtung zur Beachtung der LFZ-Betriebsgrenzen und der verfügbaren LFZ-Flugleistungen für den beabsichtigten Betrieb festgelegt.

- Unterabschnitt D, Instrumente, Daten und Ausrüstung, NCO.IDE:

Dieser Abschnitt beinhaltet die Mindestausrüstungsanforderungen für unterschiedliche Navigationsarten.

Alle vier Unterabschnitte beinhalten weitere Differenzierungen für Flugzeuge, Hubschrauber, Segelflugzeuge und Ballone, sofern für diese unterschiedliche Anforderungen zur Anwendung kommen. Auch der Teil NCC ist in gleichartige Unterabschnitte unterteilt, wobei die jeweiligen Detailanforderungen strenger sind.

Im Fall von sogenannten spezialisierten Aktivitäten, wie etwa für die Landwirtschaft, Bautätigkeiten, Luftaufnahmen, Vermessungen, Beobachtung und Überwachung oder Luftwerbung, Schleppflüge und Hubschrauber-Außenlastentransporte kommen die Regeln des Teils SPO (Specialized Operations/Spezialisierter Flugbetrieb) zur Anwendung.

Aufgrund dieser sehr komplexen Themenbereiche bietet Austro Control laufend Informationsveranstaltungen an, um hier bestmöglich zu informieren.

Aktuelle Termine finden Sie auf www.austrocontrol.at im Bereich Luftfahrtbehörde.

Erleichterter IFR-Zugang

En-route und Competency Based Instrument Rating (IR)

Die Statistiken der letzten Jahre zeigen, dass der Loss of Control in Flight (LOC-I) die häufigste Unfallursache ist. Die EASA hat erkannt, dass deshalb der Zugang zu IR-Berechtigungen leichter und günstiger werden muss und als Konsequenz das neue „En-Route IR“ eingeführt.

Ein Vergleich mit den USA hat gezeigt, dass die Unfallstatistik dort im Bereich LOC-I besser ist als die in Europa. Während allerdings in den USA etwa 40 % aller Privatpiloten eine IR-Berechtigung haben, sind es in Europa unter 10 %.

Die bisherige IR-Ausbildung war kostspielig und lang. Um die Flugsicherheit in Europa zu heben, hat die EASA das „En-route IR“ entwickelt: eine neue IR Berechtigung, die einen leichteren und auch kostengünstigeren Einstieg in den Instrumentenflug bietet. Diese Berechtigung gilt – da sie nicht ICAO-konform ist – nur in den EASA-Mitgliedsstaaten. Darüber hinaus wurde für bereits vorhandene IR Berechtigungen die Ausbildung vereinfacht.

Für die allgemeine Luftfahrt ist das aus Sicht von Austro Control eine äußerst positive Entwicklung. Da es sich hier um einen neuen Weg der Ausbildung handelt, wird die EASA in den nächsten Jahren die Entwicklungen genau beobachten, um gegebenenfalls schnell auf mögliche Probleme reagieren zu können.

Weiterführende Informationen finden Sie auch bei der EASA (European Aviation Safety Agency): www.easa.europa.eu

Die Berechtigungen im Überblick:

En-Route IR (EIR):

Berechtigt zum:

- Fliegen nach IFR während der Streckenphase des Fluges
- IFR in VMC und IMC
- Start- und Landephase in VMC
- Gültig nur in EASA-Staaten, nicht ICAO-konform

Ausbildung:

- Verkürzter Theorieunterricht (80 Std., statt 150 Std. bei IR)
- Mit Anrechnung der Vorkenntnisse muss der Schüler insgesamt mind. 15 Std. (SE) oder 16 Std. (ME) IR Flugausbildung nachweisen (statt 55 und 55 Std. bei IR)
- Kein Training auf FNPT (Flight Navigation Procedure Trainer) möglich
- Trotz Anrechnung vorangegangener IR-Ausbildungen müssen mindestens 10 Std. Training in einer ATO (Approved Training Organisation) erteilt werden

Anerkannte Anrechnungen:

- Wenn in Besitz eines EIR und einer Berechtigung für MEP (Multi Engine Piston) um vorhandenes EIR auf MEP zu erweitern

- 2 Std. Instrumenttraining auf MEP in einer ATO
- Prüfung auf MEP
- Wenn bereits Unterricht für IR gegeben wurde
- Leistungsfeststellung durch ATO
- bis zu 5 Std. für EIR SEP (Single Engine Piston) anrechenbar
- bis zu 6 Std. für EIR MEP anrechenbar
- Wenn in Besitz eines IR nach ICAO (Drittstaat), siehe FCL.825(i)

Neben der Einführung von En-Route IR wurde auch ein erleichterter Weg zu einer vollwertigen IR(A) Berechtigung geschaffen, der „Competency Based IR modular Flying Course“ (CB-IR). Dabei handelt es sich um eine vollwertige IR Berechtigung, allerdings ohne der Berechtigung „High Performance Aircrafts (HPA)“ – um beispielsweise Jets – unter IFR fliegen zu dürfen. Dazu müssen die Lehrinhalte im Theorieunterricht nachgeholt werden.

Ausbildung:

- Verkürzter Theorieunterricht (80 Stunden)
- Mit Anrechnung der Vorkenntnisse muss der Schüler insgesamt mind. 40 Std. (SE) oder 45 Std. (ME) IR Flugausbildung nachweisen (Training auf FNPT möglich)
- Trotz Anrechnung vorangegangener IR-Ausbildungen müssen mindestens 10 Std. Training in einer ATO erteilt werden

Anerkannte Anrechnungen:

- Wenn in Besitz eines CB-IRs und einer Berechtigung für MEP um vorhandenes CB-IR auf MEP zu erweitern

- 5 Std. Instrumenttraining auf MEP in einer ATO
- Prüfung auf MEP
- Wenn bereits Unterricht für IR gegeben wurde
- Leistungsfeststellung durch ATO
- bis zu 35 Std. für CB-IR SEP anrechenbar
- bis zu 40 Std. für CB-IR MEP anrechenbar
- Wenn in Besitz einer IR nach ICAO (Drittstaat), siehe FCL.825(i)

Flugausbildung außerhalb ATOs:

FI(A) mit IR-Privilegien und IRI(A) dürfen IR-Unterricht auch außerhalb von ATOs erteilen. Diese Stunden können dem Schüler im Zuge von En-Route IR oder Competency Based IR Kursen angerechnet werden.

Neuigkeiten seitens der EASA gibt es auch auf einer anderen Ebene: Eine Novelle der Part-FCL bringt eine Verlängerung diverser Opt-Out-Fristen.

Jedes EASA Mitgliedsland kann die EU-Part-FCL-Bestimmungen in den Bereichen

- Nationale (nicht JAR-FCL konforme) Pilotenlizenzen
- Pilotenlizenzen im Bereich Segelflug und Ballon
- LAPL Lizenzen aller Kategorien und
- Zusatzberechtigungen wie Schleppflug, Kunstflug und Bergflug

bis spätestens 8. 4. 2018 nicht anwenden. Für Flugschulen bedeutet das beispielsweise, dass Registered Facilities (RFs) bis zu diesem Datum PPL und LAPL schulen dürfen.



Fragen und Antworten zu En Route und Competency Based-IR

Braucht man, um das Competency-based IR zu erhalten, vorher ein En route IR?

Nein. Diese zwei Lehrgänge sind voneinander unabhängig. Jedoch kann man die Ausbildung zur En route IR sowie En route IR Erfahrung als PIC auf den Erwerb einer Competency-based IR anrechnen lassen.

Ist die Ausbildung zur Strecken-Instrumentenflugberechtigung (En route IR) in jedem EASA Land möglich?

Ja, diese Ausbildung ist in jeder Part-ORA / Part-FCL konformen ATO, welche über eine entsprechende Genehmigung (genehmigten Lehrplan) verfügt, möglich. Dies ist aus dem ATO-Zertifikat der jeweiligen Schule ersichtlich.

Sofern Sie als Inhaber einer von Austro Control ausgestellten österreichischen Part-FCL Lizenz eine En-Route IR Ausbildung nicht bei einer österreichischen, sondern bei einer ausländischen ATO absolvieren, können Sie sich unter Vorlage des Zertifikates der ATO diese Berechtigung von Austro Control in Ihre Lizenz eintragen lassen.

Gibt es den Competency-based IR Ausbildungslehrgang auch für Hubschrauber?

Nein. En route sowie Competency-based Lehrgänge wurden ausschließlich für die Kategorie „Aeroplanes“ veröffentlicht.

Gibt es die Competency-based und En route IR Ausbildung nur für die Klasse Single-Engine-Piston oder auch für mehrmotorige Flugzeuge?

Beide Ausbildungslehrgänge gibt es jeweils für Single- als auch für Multi-Engine Flugzeuge.

Sind die angegebenen Mindeststunden der Ausbildung unter IFR oder unter IMC zu absolvieren?

Unter IFR.

Ist die Prüfungsreife im Zuge des Competency-based IRs durch eine ATO zu bestätigen oder vom Fluglehrer zu bestätigen?

Die Prüfungsreife wird im Rahmen des Restunterrichts in der Flugschule (ATO) bescheinigt und umfasst im Normalfall den Inhalt der praktischen Prüfung.

Können Stunden im Rahmen vom Competency-based IR / En route IR auch von Fluglehrern ohne Lizenz nach EASA Part FCL (Drittstaatlizenz) angerechnet werden?

Es müssen die Erfordernisse und Richtlinien des Drittstaates berücksichtigt werden. Alle Ausbildungszeiten, die zur Ausstellung eines IR in einem Drittstaat führen würden, können angerechnet werden.

Wird der Fragebogen im Zuge der Theorieausbildung des Competency-based IRs oder En route IRs praxisbezogener werden?

Es gibt eine EASA Datenbank für Prüfungsfragen – Fragen werden im Zuge eines neuen Verfahrens geprüft. Welche Stunden angerechnet werden können, ist in AMC5 und AMC6 zu Part-FCL Appendix 6 enthalten. Die Entscheidung, wie viele der bereits absolvierten Stunden auf die Ausbil-

dung tatsächlich angerechnet werden, obliegt der ATO nach Durchführung einer Statusüberprüfung.

Warum gibt es das Competency-based IR nicht für Helikopter?

Das CB-IR ist eine von der EASA neu eingeführte Berechtigung. Wenn die fortlaufenden Erfahrungen eine positive Entwicklung des CB-IRs zeigen, wird überlegt, diese auch auf andere Luftfahrzeugkategorien auszuweiten. Welche Regelungen im Detail gelten werden, ist noch offen.

Gibt es von anderen Ländern Erfahrungswerte zur Einführung des En route IRs?

Auf europäischer Ebene wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit der Auswertung bisheriger Erfahrungen mit EIR und CB-IR fortlaufend beschäftigen wird. Über die Ergebnisse wird berichtet werden.

Wann müssen anrechenbare Stunden für das Competency-based IR oder En route IR absolviert worden sein?

Es gibt kein zeitliches Limit (bzw. „Verfallsdatum“) für anrechenbare Stunden.

Beim En route IR ist bei jeder 2. Verlängerung ein Prof Check erforderlich. Ist dies beim Competency-based IR ebenfalls notwendig?

Die Verlängerung eines CB-IR unterscheidet sich nicht von der Verlängerung einer bisher bekannten Instrumentenflugberechtigung. In beiden Fällen ist jährlich eine Befähigungsüberprüfung nötig.

Welche Berechtigung benötigt ein Fluglehrer,

um das Competency-based IR außerhalb der Flugschule trainieren zu dürfen?

FI(A) mit IR-Privilegien und IRI(A) – jeweils ausgestellt gemäß Part-FCL - dürfen IR-Unterricht für den Erwerb von CB-IR sowie EIR auch außerhalb von ATOs erteilen.

Das En route IR gilt ausschließlich En route. Wann beginnt/endet der En route Teil?

Es dürfen jedenfalls keine SIDs und keine STARs/kein Instrumentenanflug (auch Vectoring zum Approach) geflogen werden, da diese Teile auch nicht vollumfänglich im Ausbildungslehrgang trainiert werden.

Was ist zur Ausübung des En route IRs im Flugplan einzutragen?

Es ist ein „Z“ im Feld 8 „Flugregeln“ einzutragen, da der erste Flugregelwechsel von VFR zu IFR für dieses Feld entscheidend ist. Bitte erfassen Sie außerdem im Feld „Flugstrecke“ abschließend >VFR<, da eine Landung mit dieser Berechtigung nur VFR zulässig ist.

Wieso gibt es kein eigenes Kürzel im Feld „Flugregeln“ beim Flugplan für die Ausübung des En route IRs?

Das EIR ist eine rein europäische Lizenz, das Flugplanformular jedoch international vereinheitlicht, wodurch diese europäische Sonderregelung im Formular nicht berücksichtigt werden kann. Es ist „Z“ (VFR/IFR) im Feld 8 „Flugregeln“ einzutragen und im Feld 15 in der Flugstreckenangabe jener Punkt anzugeben, wo von IFR auf VFR gewechselt wird.

Lokale Änderungen – Update (LVR 2014)

LOWI:

APP LOWI ist für den Luftraum über Tirol, Vorarlberg und Teilen von Salzburg (bis zur Linie Königsee-Hochkönig - Zell am See) zuständig. Es wurde unter größtmöglicher Berücksichtigung aller Interessen die Luftraumklassifizierung vereinfacht, wo möglich für die allgemeine Luftfahrt generell freigegeben aber auch wo notwendig freigabepflichtiger Luftraum etabliert. Die Erfahrungen der ersten 2 Monate mit starker allgemeiner Luftfahrt zeigen, dass die getroffenen Maßnahmen und Kompromisse sehr positiv wirken:

- wenige Luftraumverletzungen,
- Anmeldungen der TRAs (temporary reserved areas – oder bisher bekannt als „Segelfluggelände“ – haben die abgesonderten Bereiche abgelöst) sind immer möglich, werden auch intensiv genutzt
- die Frequenzbelastung sowohl für ATC als auch für Piloten ist unproblematisch

- gute Erkennbarkeit der Luftraumgrenzen
- gute Akzeptanz der neuen Regelungen

Eine kurze Wiederholung der wesentlichen Änderungen der LVR-Novelle 2014:

CTAs:

CTA Arlberg unverändert, freigabepflichtig über 15500ft MSL
CTA Großglockner: Luftraum Klasse G erweitert um „Pinzgauer Spaziergang“ und die „Gerlos“ – Freigabepflichtig über 14500ft MSL
CTA „C“ umfasst die früheren CTAs Bregenz, Innsbruck West/Ost/Süd, CTA Salzburg, CTA Hallein – Freigabepflichtig über FL125

CTR LOWI bei W1 nach Westen erweitert, Luftraum Klasse D von GND bis 7000ft MSL

TMA:

TMA LOWI 1 (ersetzt SRA 1 und SRA 3): im

Westen bis Nassereith – Holzleitensattel erweitert, (der Bereich „Acherkogel“ südwestlich Kühltal wurde rückgestuft) freigabepflichtig über 7000ft MSL.

TMA LOWI 2: vom Holzleitensattel bis nördlich Imst, freigabepflichtig über 9000ft MSL

TMA LOWI 3: von nördlich Imst bis Hahntennjoch, freigabepflichtig über 10500ft MSL

Die TMA 2 und 3 sowie die Erweiterung der CTR und TMA 1 nach Westen sind zum Schutz des RNP AR-Anfluges von Westen zur Piste 08, der den bisherigen GNSS-Anflug (ein Wolkendurchstoßverfahren) von Westen ablöst bzw. ergänzt.

TMA LOWI 4 (früher SRA 2): unverändert, freigabepflichtig über 8500ft MSL

TMA LOWI 5 (früher SRA 5): wurde um den Bereich Wilder Kaiser verkleinert, freigabepflichtig über 9500ft MSL

Die TMA 4 und 5 sind zum Schutz der IFR-Anflugverfahren von RTT (LOC/DME EAST und RNP AR) zur Piste 26.

TMZ:

Im Sinne eines ausreichenden Schutzes für Instrumentenflüge durch Nutzung der modernen Technologien an Bord, wurde im Westen vom Inntal nordwärts bis zur deutschen Bundesgrenze eine TMZ (Transponder Mandatory Zone) West mit Untergrenze 11.000ft MSL (but at least 1.500ft GND) und im Osten von Zell am Ziller über Mittersill nach Lofer eine TMZ Ost mit derselben Untergrenze errichtet.

LOWS

Die TRA Gaisberg wurde überarbeitet und nach Osten an die CTR Grenze erweitert. Die TRA Rossbrand wurde eingeführt (Streckensegelflug / Hängegleitersgelflug im Bereich Ennstal). Beide TRAs – und die TRA Salzburg Nord – sind als AIC verlautbart und auf www.austrocontrol.at abrufbar.

Im Fokus: Temporary Reserved Area (TRA)

TRA – die BesucherInnen des Season Openers 2014 und 2015 sind mit der Abkürzung bereits vertraut, die für „Temporary Reserved Areas“ steht – Temporäre Zivile Luftraumreservierungen.

Als temporäre zivile Luftraumreservierung gelten die Lufträume der Klasse C oder D von definierter vertikaler und horizontaler Ausdehnung, die in der Zeit der jeweiligen Aktivierung temporär als Luftraum der Klasse G klassifiziert werden.

Die Betriebsbestimmungen werden mittels AIC verlautbart. Die bereits veröffentlichten AICs finden Sie auf www.austrocontrol.at im Bereich Piloten/AIM Produkte. Oder melden Sie sich für unser neues Pushtool an, dann werden Sie über aktuelle Neuerungen automatisch informiert.

In der digitalen AIP (dAIP) erfahren Sie, welche TRAs in Österreich existieren (ENR 5.5)

Außerdem finden Sie in der dAIP eine Übersichtskarte der TRAs Österreich (ENR 6.3-2)

Die digitalen Sichtflugkarten ermöglichen das Ein- und Ausblenden der TRAs. Klicken Sie dazu im pdf links auf das Symbol Ebenen und aktivieren Sie die Ebene TRA Information (additional).

Die wichtigsten Fragen und Antworten zusammengefasst:

1. Wo erfahre ich, welche TRAs aktiv ist?

Hierfür gibt es mehrere Möglichkeiten:

- durch Abhören der jeweiligen ATIS
- bei Wien Info, 124,4 MHz, oder der Frequenz der zuständigen Flugverkehrskontrolle
- auf unkontrollierten Flugplätzen auf der Frequenz des zuständigen Flugplatzbetriebsleiters
- Die Betriebsbestimmungen der TRAs sind als

AIS, Serie B, auf www.austrocontrol.at Bereich AIM Produkte veröffentlicht

2. Muss eine TRA (Temporary Reserved Area) bereits einige Tage vorher angemeldet werden?

Nein, die Anmeldung einer TRA ist auch kurzfristig möglich. Die An- und Abmeldeverfahren und Benützungsbefehle der TRAs sind als AIC, Serie B, verlautbart (siehe oben)

3. Wird eine aktive TRA über ATIS ausgestrahlt?

Ja, aktivierte TRAs werden seit 1. April 2015 über ATIS ausgestrahlt. ATIS kann auch telefonisch abgehört werden (AIP Austria AD2, im Textteil der jeweiligen Flughäfen)

Graz: 05-1703-6731
Innsbruck: 05-1703-6631

Klagenfurt: 05-1703-6831
Linz: 05-1703-6431
Salzburg: 05-1703-6531

Wien:
Arrival-Information: 05-1703-6331
Dep.-Information: 05-1703-6332

4. Werden TRAs im AUP (Airspace Useplan) dargestellt?

TRAs werden im Normalfall nicht im AUP dargestellt. Eine Darstellung im AUP ist nur möglich, wenn sie bis spätestens 17 Uhr am Vortag angemeldet wurde. Jedenfalls stellt eine Darstellung im AUP nur eine Rahmeninformation dar, denn Zeitpunkt der Aktivierung und Deaktivierung erfolgen nach Bedarf entsprechend der Betriebsbestimmungen durch Koordination mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle. Die beste Informationsquelle für aktivierte TRAs stellen die jeweiligen ATIS dar.



Austro Control zieht positive Bilanz für 2014

Austro Control kann für 2014 eine positive Bilanz ziehen. Das Unternehmen hat mit einem neuerlichen Rekord-EGT (Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit) von 27,7 Mio. Euro (Vorjahr 14,9 Mio. Euro) sehr gut gewirtschaftet. Aus operativer Sicht konnte die Pünktlichkeit sowohl im Überflug als auch im An- und Abflugbereich weiter verbessert werden. Die vereinbarten Leistungsvorgaben für die erste „Single European Sky“ Regulierungsperiode (2012 - 2014) wurden punktgenau erfüllt bzw. sogar übererfüllt.

Steigerung bei Gesamtflugbewegungen

Erstmals seit 2011 hat es im österreichischen Luftraum mit einer Zunahme von 3,4 % wieder eine Steigerung bei den Flugbewegungen gegeben. Die Gesamtzahl der Landungen an den sechs österreichischen Flughäfen blieb mit -0,4 % praktisch unverändert. Die Entwicklungen der einzelnen Flughäfen waren jedoch unterschiedlich. Während Wien im Vergleich zum Vorjahr stabil blieb, wurden in Linz, Graz und Klagenfurt Verkehrsrückgänge verzeichnet. Leichtes Verkehrswachstum gab es in Innsbruck und Salzburg.

genfurt Verkehrsrückgänge verzeichnet. Leichtes Verkehrswachstum gab es in Innsbruck und Salzburg.

Rekordwerte bei Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit konnte 2014 trotz sich ändernder Rahmenbedingungen erneut verbessert werden. Durch die Öffnung des Luftraums über dem Kosovo im April und Auswirkungen von Luftraumsperrungen aufgrund von Krisengebieten kam es im oberen Luftraum zu einem Verkehrsanstieg von bis

zu 7 %. Trotz dieser Verkehrszunahme wurden im Überflugsbereich praktisch keine Verspätungen registriert. Mit einem Wert von lediglich 0,03 Minuten, dem niedrigsten Wert seit 10 Jahren, gehört Austro Control zu den pünktlichsten Flugsicherungen in Europa. Auch im An- und Abflugbereich Wien konnten gute Ergebnisse erzielt werden: nur 0,37 Minuten Verspätung pro Flug bedeuten einen historischen Tiefstwert. Dieser positive Trend setzt sich auch im ersten Quartal 2015 fort.



europäischen Luftraum beitragen. Durch die Verfügbarkeit von grenzüberschreitenden begrügten Flugwegen im FAB CE-Luftraum werden bis 2019 die Flugrouten um rund 15 Mio. Kilometer verkürzt und damit die CO2 Emissionen um bis zu 172.000 Tonnen reduziert. Für die Airlines bedeutet das eine Kosteneinsparung von 77 Mio. Euro.

Luftraumoptimierungen konsequent fortgesetzt

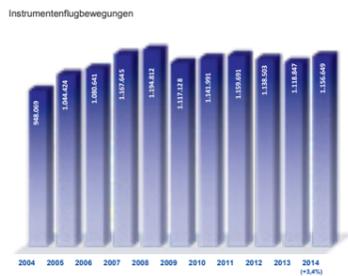
Austro Control setzt die Optimierung des österreichischen Luftraumes im Einklang mit den Vorgaben von „Single European Sky“ in enger Zusammenarbeit mit den Flugsicherungen der Staaten des „Functional Airspace Block Central Europe“ (FAB CE – Österreich, Ungarn, Tschechien, Slowakei, Kroatien, Bosnien-Herzegowina) konsequent fort. Austro Control bietet jetzt insgesamt 122 sogenannte „Direct Routings“ mit direkteren Routenführungen und kürzeren Strecken im österreichischen Luftraum an. Dadurch werden sowohl Flugzeiten als auch der Kerosinverbrauch weiter reduziert. Die Vollimplementierung von „Free Route“ in Österreich ist für 2016 geplant. Piloten geben dann lediglich Ein- und Ausflugs punkt bekannt und fliegen auf direktem Weg durch den österreichischen Luftraum.

Kundenzufriedenheit auf konstant hohem Niveau

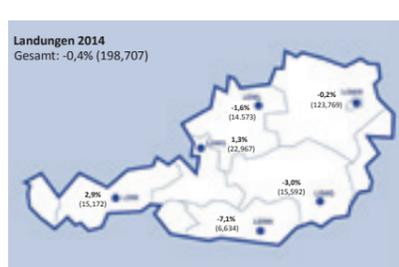
Mit einem Wert von 74 Punkten konnte die Kundenzufriedenheit 2014 auf einem konstant hohen Niveau gehalten werden. Im Bereich Air Navigation Services (ANS = Berufspiloten und Home-/Selfbriefing User) konnten die Zufriedenheitswerte um fast einen Punkt auf sehr gute 80 Punkte gesteigert werden. Im Bereich Luftfahrtagentur (Flugbetrieb und -technik, Lizenzierung, Wartungslizenzen, Ausbildungsorganisationen) konnte dank der Umsetzung von konkreten Maßnahmen (z.B. Verbesserung der telefonischen Erreichbarkeit und des Formularwesens) mit 70 Punkten ein gutes Ergebnis erzielt werden.

Bis 2019 soll „Free Route“ im gesamten FAB CE-Luftraum umgesetzt sein und damit zu einer wesentlichen Kosten- und Schadstoffreduktion im

VERKEHRSENTWICKLUNG ÖSTERREICH 2004 - 2014



VERKEHRSZAHLEN AIRPORTS 2014



Modernisierte Wetterbeobachtung

Austro Control arbeitet intensiv an der Umsetzung wichtiger Modernisierungsschritte im operativen flugmeteorologischen Arbeitsablauf, wo es unter anderem um die Vorbereitung der technischen Implementierung eines automatisierten Beobachtungsnetzwerkes an den Bundesländer Flughäfen geht.

Voraussetzung dafür war die Entwicklung eines Moduls, das hochreichende Wolken, die zu Gewittern führen, automatisch auf eine Entfernung von bis zu 50 km um den Flughafen erkennen kann. Dazu mussten Blitz- und Wetterradar Daten mit den Messwerten der Flughäfen zu einem ganzheitlichen Bild kombiniert und daraus die operativen Prozesse abgeleitet werden.

aufwändiger und wird daher schrittweise in den nächsten Jahren umgesetzt.

Vollautomatisches meteorologisches Erfassungssystem

Außerhalb der Flughäfen wurde die Erweiterung des flugmeteorologischen Messnetzes weiter fortgesetzt. Bereits 2011 wurde in Kooperation mit der Zentralanstalt für Meteorologie (ZAMG) das Projekt „Vollautomatisches meteorologisches Erfassungssystem“ (VAMES) gestartet, mit dem Ziel das teilweise automatisierte Bodenbeobachtungsnetz der ZAMG an einigen Standorten um flugmeteorologisch wichtige Sensoren für Sichtweite, Wettererscheinungen und Bewölkungsverhältnisse zu erweitern. Die Daten werden dabei an

die User Interfaces der MET geliefert und daraus automatische MET Produkte erstellt.

2014 konnten weitere 10 automatische Wetterstationen, die bisher nur Wind, Temperatur/Feuchte und Luftdruck gemessen haben mit Sicht- und Wolkenhöhenmessern erweitert werden. Mit Anfang 2015 waren damit 30 Stationen in den Bundesländern Niederösterreich, Burgenland, Kärnten und Teilen der Steiermark im Vollbetrieb. 2015 und 2016 werden die verbleibenden Stationen technisch umgestellt. Bis 2016 werden von Austro Control damit insgesamt 50 Stationen mit jeweils einem Wolkenhöhenmessgerät und einem Sichtweitenmessgerät ausgestattet werden.

Durch die Erweiterung der ZAMG Stationen erhält Austro Control alle 10 Minuten zertifizierte und einheitliche meteorologische Daten über die signifikante Wolkenuntergrenze und den Bedeckungsgrad, sowie über die Sichtweite und die vorherrschende Wettererscheinung und erreicht damit eine wesentliche Qualitätssteigerung in der Wetterbeobachtung.



VAMES Station

Austro Control Service Info

Push E-Mail Service

Ab sofort bietet Austro Control ein neues Service an.

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

Zur Auswahl stehen neben aktuellen News auch Informationen zu aktuellen **Luftfahrtpublikationen** auf 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

AIM – News

Digitale Luftfahrt Daten – jetzt mit neuer Luftraumstruktur verfügbar

Seit Ende März sind wieder beide Dateiformate – **KML und Open Air** – mit der durch SERA angepassten Luftraumstruktur verfügbar.

Wichtig: Diese Dateien unterliegen dem AIRAC-System und können somit im Zyklus von 28 Tagen berichtet werden (um z.B. Änderungen in den Temporary Reserved Areas zu berücksichtigen).

Ab sofort NEU: Digitale Flugplatzhindernisdaten

Erstmals stellt Austro Control digitale Flugplatzhindernisdaten für den Flughafen Graz in Form einer KML-Datei bereit.

Alle Downloads unter www.austrocontrol.at im Bereich Piloten/Vor dem Flug/AIM Produkte.

Erweiterung der Öffnungszeiten Pilotenlizenzierung

Mit 01.06.2015 hat Austro Control die Öffnungszeiten der Pilotenlizenzierung erweitert.

Die Pilotenlizenzierung steht somit von Montag bis Freitag, 08:00 – 12:00 und von Dienstag bis Donnerstag, 13:00 – 15:00 Uhr für persönliche Kontaktaufnahme zur Verfügung.

Telefonisch erreichen Sie die Pilotenlizenzierung seit Jänner 2015 unter 051703 DW 7002-7007 zu folgenden Zeiten:

| | |
|-----------------------|-------------------|
| Montag - Freitag | 09:00 – 12:00 Uhr |
| Dienstag - Donnerstag | 13:00 – 15:00 Uhr |

Außerhalb unserer Servicezeiten senden Sie bitte eine E-Mail an piloten@austrocontrol.at.

Impressum

Aviation News – Eine Information von Austro Control (ACG)

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

Eigentümer, Herausgeber & Verleger:
Austro Control, Schnirchgasse 11, 1030 Wien

Redaktion: Mag. Peter Schmidt, Christoph Caspar, Ing. Franz Graser, Horst Hasenhütl (MSc.), Bernhard Söllner, Andreas Kurtz, Dr. Michael Ableidinger, Michaela Kanzler

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.