Inhalt

FUNKGERÄTE 4

DARF MAN NACH 31.12.2017 25KHZ FUNKGERÄTE IM FLUGFUNK ZUM REINEN EMPFANG WEITER NUTZEN? 4

FLUGPLAN UND LUFTRAUM 5

WIE WIRD IN EINEM GRENZÜBERSCHREITENDEN FLUGPLAN DER GRENZÜBERTRITTSPUNKT KORREKT EINGETRAGEN? 5

WOZU IST DAS ÜBERHAUPT NOTWENDIG SOLCH EINEN ANZUGEBEN? 5

WARUM WERDEN DIE KOORDINATEN EINES NOTAMS IM NOTAM BRIEFING (PIB) NICHT AUTOMATISCH IN EINER KARTE ANGEZEIGT? WIR WÜNSCHEN UNS EINE GRAFISCHE DARSTELLUNG IM NOTAM. 5

WIRD ES EINE NEUE LOWS CHART BEI ANPASSUNG DES FLUGRAUMS SALZBURG GEBEN? 5

FÜR DEN FALL DES FUNKAUSFALLS SIND AUF DEN SICHTFLUGKARTEN DIE TELEFONNUMMERN DES ‚TOWER' ANGEGEBEN. ERTEILT DER TOWERLOTSE EINE LANDEFREIGABE AUCH PER TELEFON? 5

METEOROLOGIE 6

WARUM SIND DIE MET-TELEFONNUMMERN NICHT VOM AUSLAND ERREICHBAR? 6

BIETET DIE AUSTRO CONTROL AUCH FORTBILDUNGSVERANSTALTUNGEN IM BEREICH MET AN? 6

WELCHE UNTERSCHIEDE GIBT ES ZWISCHEN DEM FLUGWETTER UND DEM HOMEBRIEFING? 6

WARUM BRICHT DER FÖHN NICHT IMMER ZUM BODEN HIN DURCH? 6

WIE LAUTEN DIE AUSGABEZEITEN DES ALPTHERM? 6

FÜR WELCHE REGIONEN GELTEN DIE PUNKTE IN DER WIND-/TEMPERATURKARTE UND DER WINDKARTE FÜR DIE LOW-LEVEL SWC ALPS? 6

WIE KOMME ICH AUF WWW.AUSTROCONTROL.AT/FLUGWETTER ZU WEITERFÜHRENDEN INFORMATIONEN ZU DEN PRODUKTEN? 7

WIESO KANN ICH VOM GAC AUS KOSTENLOS ANRUFEN UND MUSS ANSONSTEN DIE KOSTENPFLICHTIGE NUMMER NUTZEN? 7

PBN UND PBN ENDORSEMENT 7

Kann ich einen Anflug nach der VNAV Anzeige durchführen wenn diese Angezeigt wird. 7

Bekomme ich von ATC eine LPV Clearance? 8

Wird PBN in der Lizenz vermerkt? 8

Ist ein eingetragenes PBN-Endorsement zu verlängern bzw. muss es nach Ablauf erneuert werden? 8

Ist das PBN Länderübergreifend? 8

Ist das Formular dafür schon erhältlich? 8

Wird sich etwas bei der Ausbildung ändern? Kommt etwas weg? 8

Sind Erleichterungen bei den Sprachprüfungen zu erwarten? 8

Welches Formular kann für die Erteilung von PBN Rechten verwendet werden? 8

Kann ein FI nach Durchführung des Übungsflugs eine Verlängerung der Berechtigung vornehmen wenn das Stundenerfordernis erst später erfüllt wird? 9

GÄSTEFLUGVERORDNUNG 9

Gilt die Gästeflugverordnung vice versa in den angeführten Ländern (Kroatien, Tschechien, Slowenien,…)? 9

Können die UL Stunden für PPL angerechnet werden? 9

Wie sieht es mit den Verwendungsbescheinigungen (Vebe) aus? 9

Wie lange gilt der §18 LFG (Einflugbewilligung)? 9

Wie sieht es mit der Definition eines Ultralightflugzeuges aus? In Deutschland ist dies anders geregelt. 9

Wenn ich mit UL nach Italien fliegen möchte, geht das? 10

Ist die Gästeflugverordnung schon aktiv? 10

Wenn ich ein in Deutschland registriertes UL habe, benötige ich dann hier ein österreichisches Medical? 10

ARBEITSFLÜGE 10

Wenn ich eine Dienstreise, einen Betriebsflug im Flugzeug bestreite, wie sieht dies verrechnungstechnisch aus? Kann ich die Rechnung an meine Firma stellen? 10

Wie sieht es bei Einführungsflügen aus? 10

MUSS BEI EINEM EINFÜHRUNGSFLUG EIN LEHRER FLIEGEN? 10
WIE SIEHT DIES ALS SEGELFLIEGER AUS? 11
WIE SIEHT ES AUS BEI EINEM TANDEMSPRUNG IN EINEM FALLSCHIRMVEREIN? 11
WIE SIEHT ES MIT EINEM RUNDFLUG GEGEN GEBÜHR AUS? 11
FLÜGE AUF KOSTENTEILUNGSBASIS. 11
KANN ICH BEI EINEM KOSTENTEILUNGSFLUG, DER JA AUF MAX. 6 PERSONEN BEGRENZT IST, AUCH MIT EINER 10-MANN-MASCHINE FLIEGEN, DIE ABER NUR 6 PERSONEN MITFÜHRT? 11
ZU WELCHEM ANTEIL MUSS EINE KOSTENTEILUNG ERFOLGEN? 11
WAS, WENN DER VEREIN DEN KOSTENTEIL DES PILOTEN ÜBERNIMMT? 11
WIE WIRD DER NACHWEIS ERBRACHT, WIE DIE KOSTEN GETEILT WURDEN? 11
WORAUF MUSS ICH ACHTEN, WENN ICH JEMANDEN EINLADE ZUM FLIEGEN? 12
WAS IST, WENN WIR IM VEREIN GUTSCHEINE FÜR EINEN RUNDFLUG VERSCHENKEN? 12
WIE IST DIE SACHLAGE BEI AUSGABE VON GUTSCHEINEN/TICKETS? 12
FÄLLT BANNERSCHLEPPEN UNTER „HIGH RISK“? 12
IST DER MOBILE PLB AUCH ALS ELT ERSATZ IN FLUGZEUGEN ZULÄSSIG? 12

Funkgeräte

Darf man nach 31.12.2017 25kHz Funkgeräte im Flugfunk zum reinen Empfang weiter nutzen?

Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob ein Flugfunkgerät zum Zweck des reinen Empfangs sinnvoll ist.

Eine korrekte Beantwortung ist jedoch komplex und beinhaltet fernmelderechtliche und luftfahrtrechtliche Elemente. Sollten Sie nach 31.12.2017 ein 25kHz Flugfunkgerätes im teilweisen Betrieb verwenden wollen, beachten Sie bitte jedenfalls die Inhalte der angefügten Informationen!

Bitte bedenken Sie, dass das Blockieren von Flugfunkfrequenzen (z.B. durch Defekt, durch steckenbleibende Sprechtaste, etc.) eine Gefahr für die Sicherheit der Luftfahrt darstellt und Verwaltungsstrafen nach sich ziehen kann.

Verwendung im reinen Empfang:
Zu unterscheiden ist, ob alte, nur 25 kHz Kanalraster fähige Funkanlage in einem Luftfahrzeug eingebaut ist oder als Bodenfunkstelle empfangsmäßig verwendet soll.

Bei Bodenfunkstellen (fix installiert, in einem Startfahrzeug eingebaut, Handfunkgeräte, …) ist die Verwendung als reiner Empfänger möglich, jedenfalls muss sichergestellt sein, dass die Sendeanlage nicht irrtümlich oder unbeabsichtigt in Betrieb genommen werden kann, da es sonst unweigerlich zu Störungen im Flugfunk kommt.

Eingebaut in einem Luftfahrzeug ist zu unterscheiden, ob das Luftfahrzeug in der jeweiligen Verwendung mit einem oder mit zwei Funkgeräten betrieben werden darf.

Wenn für den Betrieb ein einzelnes Flugfunkgerät ausreichend ist, ist der Ausbau der zweiten, 25kHz, Sprechfunkanlage nicht explizit gefordert, aber auf dem Gerät hat sich ein sichtbarer Hinweis zu befinden, dass die Sprechfunkanlage nur auf der Internationalen Notfunkfrequenz 121,500 MHz verwendet werden darf.

Luftfahrtrechtliche Ausnahmen:
Mit EU (VO) 1079/2012, Artikel 2(5), wird definiert, dass die Betriebsfähigkeit mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz nicht für Funkgeräte vorgeschrieben ist, die ausschließlich auf einer oder mehreren zugeteilten Frequenzen betrieben werden, bei denen der Kanalabstand von 25 kHz beibehalten wird.

Es handelt sich dabei jedoch nur um einzelne, ausgewiesene Funkfrequenzen, auf denen nach 31.12.2017 25kHz Flugfunkgeräte betrieben werden dürfen.

Bitte beachten Sie dabei unbedingt folgende Richtlinien:
EU (VO) 1079/2012
Eurocontrol Brochure

Austro Control Informationsblatt zu 8,33kHz
AIC

Flugplan und Luftraum

Wie wird in einem grenzüberschreitenden Flugplan der Grenzübertrittspunkt korrekt eingetragen?

Der Grenzübertrittspunkt ist beim VFR Plan beliebig wählbar, ein markanter Punkt wie zum Beispiel ein Pass, Berg, Ort an der Grenze oder ein offizieller VFR Meldepunkt auswählen (Zur Not können auch IFR Punkte verwendet werden). Dieser Punkt muss nicht exakt auf der Grenze liegen, soll aber der Grenze sehr nahe sein. Zusätzlich von Vorteil ist wenn der Punkt auf der ICAO Karte 1:500.000 zu finden ist.

Wozu ist das überhaupt notwendig solch einen anzugeben?

Um dem Militär und den Fluglotsen diese Informationen zwecks Vorbereitung zur Verfügung zu stellen.

Warum werden die Koordinaten eines NOTAMs im NOTAM Briefing (PIB) nicht automatisch in einer Karte angezeigt? Wir wünschen uns eine grafische Darstellung im Notam.

Im derzeitigen Homebriefing ist diese Funktion nicht enthalten, das System ist zu alt um hier neue Funktionen einzubauen. Es wird aber in der neuen Version von Homebriefing ein graphisches NOTAM PIB geben, das diesem Wunsch sehr nahe kommt.

Wird es eine neue LOWS Chart bei Anpassung des Flugraums Salzburg geben?

Ja

Für den Fall des Funkausfalls sind auf den Sichtflugkarten die Telefonnummern des ‚Tower' angegeben. Erteilt der Towerlotse eine Landefreigabe auch per Telefon?

Ja im Notfall machen wir das, wenn eine stabile Verbindung vorhanden ist. Auch nach einer Freigabe bitte jedenfalls auch auf die Lichter achten.

Meteorologie

Warum sind die MET-Telefonnummern nicht vom Ausland erreichbar?

Die ICAO sieht vor, dass ein Pilot zum Flugwetterbriefing in dem Land verpflichtet ist, in dem er startet. Die telefonische Wetterberatung im dem Ausland ist uns aufgrund dieser Rahmenbedingungen nicht gestattet. Möglich wäre lediglich eine unverbindliche Flugwetterauskunft. Diese kann jedoch nicht kostenlos angeboten werden. Eine kostenpflichtige Nummer anzubieten ist derzeit leider nicht möglich.

Bietet die Austro Control auch Fortbildungsveranstaltungen im Bereich MET an?

Wir planen in Zukunft Flugwetterseminare zu veranstalten. Die Termine werden per Newsletter ausgesendet und auf www.austrocontrol.at/flugwetter verkündet.

Welche Unterschiede gibt es zwischen dem Flugwetter und dem Homebriefing?

Die Flugwetter-Seite (www.austrocontrol.at/flugwetter) bietet alle zur Flugvorbereitung relevanten Informationen von Österreich und der unmittelbaren Umgebung in übersichtlicher Form, ist jedoch kein integriertes Briefing-System zur Flugplanaufgabe. Die Produkte müssen einzeln abgerufen und gegebenenfalls gedruckt werden. Zudem bietet das Flugwetter auch zusätzliche Informationen für VFR-Piloten und Flugsportler, die das Homebriefing nicht beinhaltet. Beim Homebriefing erhält man sämtliche vordefinierte und verfügbare Informationen für eine Flugstrecke bei Auswahl des Maximalumfangs eines Briefings. Momentan benötigt man noch einen separaten Zugang zum Flugwetter und zum Homebriefing. In Zukunft soll das Flugwetter in das Homebriefing-System integriert werden.

Warum bricht der Föhn nicht immer zum Boden hin durch?

Ob Föhnwinde bis zum Boden durchgreifen, hängt von verschiedenen Faktoren ab (Stabilität der Atmosphäre, Vorhandensein von Kaltluftseen in den Niederungen, Druckdifferenz Alpensüd- und –nordseite, Tagesgang, Jahreszeit, Bewölkung etc.). Lediglich wenn die Atmosphäre durchmischt ist und die Anströmung stark genug, bricht der Föhn auch zum Talboden durch. Manchmal passiert dies nur in den sogenannten „Föhnstrichen“ (Nord-Süd-exponierte Täler, wie etwa das Tiroler Wipptal), abseits davon bleibt die kalte schwere Luft liegen („seichter Föhn“).

Wie lauten die Ausgabezeiten des Alptherm?

Morgens um 0330 UTC, 0530 UTC und 0630 UTC werden neue Vorhersagen ausgegeben, nachmittags für den Folgetag erfolgt die Produktion um ca. 1530 UTC. Da diese Zeiten an die Ausgabe des deutschen ICON-Modells geknüpft sind, können die tatsächlichen Ausgabezeiten auch etwas schwanken.

Für welche Regionen gelten die Punkte in der Wind-/Temperaturkarte und der Windkarte für die Low-Level SWC Alps?

Bei Wind und Temperatur handelt es sich um Informationen, die für eine Fläche gelten. Die in den Karten angezeigten Gitterpunkte sind als repräsentativ für den Wind und die Temperatur in der Umgebung anzusehen. Diese Punkte wurden von ihrer Lage her etwas nördlicher und südlicher der Alpen angesetzt, da über den Alpen aufgrund ihrer vertikalen Erstreckung nur noch die höchsten Modellflächen (15 000ft amsl, 20 000ft amsl) übrig bleiben würden. Die Informationen dieser Gitterpunkte gelten jedoch auch für die freie Atmosphäre im unmittelbaren Alpenbereich. In den unteren Elevationen herrschen in den Alpentälern eigene Windsysteme, häufig unabhängig der Höhenströmung.

Wie komme ich auf www.austrocontrol.at/flugwetter zu weiterführenden Informationen zu den Produkten?

Neben jeder Produktüberschrift finden Sie diesen Infobutton , hinter dem sich ein Slide mit Kurzinformationen zum jeweiligen Produkt verbirgt. Sind bei einem Produkt umfangreichere Informationen verfügbar, finden Sie darunter noch ein PDF verlinkt.

Wieso kann ich vom GAC aus kostenlos anrufen und muss ansonsten die kostenpflichtige Nummer nutzen?

Die Austro Control ist verpflichtet, kostenfreie Beratungsleistungen an den Flughäfen anzubieten. Darüber hinaus bieten wir über die kostenpflichtigen Mehrwertnummern einen zusätzlichen Service an, damit Piloten die Möglichkeit haben, von jedem beliebigen Ort im Inland eine Flugwetterberatung einzuholen.

PBN und PBN Endorsement

Kann ich einen Anflug nach der VNAV Anzeige durchführen wenn diese Angezeigt wird.

Grundsätzlich bedeutet eine VNAV Geräteanzeige nicht, dass diese auch für den Anflug zugelassen ist. Neben den publizierten Anflugverfahren muss auch das Luftfahrzeug für dieses Anflugverfahren zugelassen sein. Das ist aus dem genehmigten Flughandbuch zu entnehmen. Von den NAV-Geräteherstellern werden sehr oft VNAV Anzeigen als Hilfen für die Planung eines kontinuierlichen Anfluges angezeigt z.B. LNAV+V, die Höhenvorgaben sind aber ausschließlich durch den Höhenmesser zulässig. (LNAV oder Baro VNAV). VNAV Anflüge ist nur bei zugelassenen Anflugarten LNAV/VNAV oder LPV zulässig.

Bekomme ich von ATC eine LPV Clearance?

Nein, man bekommt eine Freige „Cleared GNNS RWY XX“, der Pilot hat seinen Anflug und sein Anflugminima nach dem zulässigen Verfahren und der Luftfahrzeugzulassung zu wählen. LNAV, LNAV/VNAV oder LPV.

Wird PBN in der Lizenz vermerkt?

Nein. Sollte man den Nachweis nicht erbringen, ruht die Lizenz und wird nicht verlängert, bis das Endorsement gebracht wird. Nach dem 25.08.20 kann man die Bescheinigung beiseitelegen, da ab dann PBN ohnehin Voraussetzung ist.

Ist ein eingetragenes PBN-Endorsement zu verlängern bzw. muss es nach Ablauf erneuert werden?

Nein, einmal erbracht gilt es für immer und muss nicht wiederholt werden.

Ist das PBN Länderübergreifend?

Manche Länder setzen dies ähnlich um wie wir, andere wiederum werden den Vermerk in die Lizenz eintragen und auch an den Prüfer strenge Anforderungen stellen. Aufgrund der guten Akzeptanz in Hinblick auf die österreichische Lösung, wird die Austro Control das Verfahren vorerst so beibehalten.

Ist das Formular dafür schon erhältlich?

Das Prof-Check Formular wird ab September 2017 erhältlich sein.

Wird sich etwas bei der Ausbildung ändern? Kommt etwas weg?

Es wird nichts inhaltlich wegfallen. Dieses Thema wird zusätzlich aufgenommen. Das bedeutet mehr Inhalt in derselben Zeit.

Sind Erleichterungen bei den Sprachprüfungen zu erwarten?

Wir sind dabei etwas zu erarbeiten, vorerst wurde jedoch noch nichts beschlossen.

Welches Formular kann für die Erteilung von PBN Rechten verwendet werden?

FO_LFA_PEL_216
https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/austro_control/data/dokumente/FO_LFA_PEL_216_DE_2017-03-29_1303631.pdf

FO_LFA_PEL_236
https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/austro_control/data/dokumente/FO_LFA_PEL_236_DE_2017-03-15_1303208.pdf

Kann ein FI nach Durchführung des Übungsflugs eine Verlängerung der Berechtigung vornehmen wenn das Stundenerfordernis erst später erfüllt wird?

Ja sofern der Eintrag erst ab Erfüllung des Stundenerfordernisses erfolgt.

Gästeflugverordnung

Gilt die Gästeflugverordnung vice versa in den angeführten Ländern (Kroatien, Tschechien, Slowenien,…)?

Nein, die Verordnung ist kein bilaterales Abkommen zwischen den Ländern.

Können die UL Stunden für PPL angerechnet werden?

Nein dies geht nicht, für LAPL allerdings schon.

Wie sieht es mit den Verwendungsbescheinigungen (Vebe) aus?

Die Verwendungsartenbescheinigungen werden mit Inkrafttreten des EASA Part OPS/SPO für die betroffenen Luftfahrzeuge ungültig die Verantwortung für die Verwendung liegt dann beim Piloten. Es ist von Seiten der ACG eine Information geplant, wie damit im Detail zu verfahren ist, beabsichtigt ist eine Ablage der Vebe im Lebenslaufakt.
Die Vebe bleibt momentan für Segelflugzeuge/Ballone noch gültig, da die OPS Regeln in diesem Bereich erst ab 2018/19 in Kraft treten.
Für Annex II Luftfahrzeuge bleibt diese jedenfalls aufrecht.

Wie lange gilt der §18 LFG (Einflugbewilligung)?

Maximal 1 Jahr.

Wie sieht es mit der Definition eines Ultralightflugzeuges aus? In Deutschland ist dies anders geregelt.

UL sind nur national geregelt, es gibt keine EU weite einheitliche Definition Es gelten daher die österreichischen Gesetze. Ein Ultraleichtluftfahrzeug in Österreich umfasst nach ZLLV 2010 Annex II-Flugzeuge, Hubschrauber, Motorgleitschirme und Tragschrauber.

Wenn ich mit UL nach Italien fliegen möchte, geht das?

Gästeflugverordnung oder Einflugbewilligung gelten nur innerhalb Österreichs für den Einflug ausländischer, nicht ICAO konformer Luftfahrzeuge nach Österreich. Für Flüge nach Italien sind die Regelungen in Italien anzuwenden.
Österreichische Bewilligungen berechtigen nicht automatisch zum Einflug nach Italien.

Ist die Gästeflugverordnung schon aktiv?

Ja

Wenn ich ein in Deutschland registriertes UL habe, benötige ich dann hier ein österreichisches Medical?

Sie brauchen ein Medical, das in Deutschland nach deutschen Rechts System anerkannt ist.

Arbeitsflüge

Wenn ich eine Dienstreise, einen Betriebsflug im Flugzeug bestreite, wie sieht dies verrechnungstechnisch aus? Kann ich die Rechnung an meine Firma stellen?

Auch wenn die Firma die direkten Kosten (Flugminuten, Landegebühr, etc.) des Fluges übernimmt, wird der Flug als Kostenteilungsflug und daher als nicht-kommerzieller Flug im Sinne der Ausnahme gemäß Artikel 6 Punkt 4a der VO (EU) Nr. 965/2012 gewertet. Wichtig ist, dass der Pilot keinen Gewinn erwirtschaften darf und dass nur direkte Kosten erstattet werden dürfen.

Wie sieht es bei Einführungsflügen aus?

Einführungsflüge sind Flüge von kurzer Dauer mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Flugzeugen und Hubschraubern, die von einer zugelassenen Ausbildungsorganisation oder einer Organisation mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt zum Zweck der Gewinnung neuer Flugschüler oder neuer Mitglieder durchgeführt werden. Einführungsflüge dürfen keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet und solche Flüge bei Beteiligung von Nichtmitgliedern der Organisation dürfen nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen. Sie dürfen nur nach Sichtflugregeln am Tag durchgeführt werden, müssen an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden und müssen von einer benannten Person beaufsichtigt werden, die für ihre Sicherheit verantwortlich ist.

Muss bei einem Einführungsflug ein Lehrer fliegen?

Nein, dies ist gesetzlich nicht vorgeschrieben. Allerdings darf nur ein Lehrer von rechts fliegen.

Wie sieht dies als Segelflieger aus?

Ballone und Segelflugzeuge sind in Österreich derzeit „ausgeoptet“. Für diese kommt die VO (EU) Nr. 965/2012 erst ab dem 8. April 2018 auf den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit Ballonen und ab dem 8. April 2019 auf den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit Segelflugzeugen zur Anwendung.

Wie sieht es aus bei einem Tandemsprung in einem Fallschirmverein?

Diese Frage kann derzeit nicht eindeutig beantwortet werden. Sobald hier Rechtsklarheit herrscht, wird die Frage bei den FAQ beantwortet.

Wie sieht es mit einem Rundflug gegen Gebühr aus?

Ein Rundflug gegen Bezahlung ist gewerblich und benötigt ab 21. April 2017 ein Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (Air Operator Certificates, AOC) und bis dahin eine nationale Genehmigung.

Flüge auf Kostenteilungsbasis.

Flüge auf Kostenteilungsbasis sind Flüge von Privatpersonen mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Flugzeugen und Hubschraubern unter der Bedingung, dass die direkten Kosten von allen Insassen des Luftfahrzeugs, einschließlich des Piloten, geteilt werden und die Anzahl der Personen, die die direkten Kosten teilen, auf sechs begrenzt ist.

Kann ich bei einem Kostenteilungsflug, der ja auf max. 6 Personen begrenzt ist, auch mit einer 10-Mann-Maschine fliegen, die aber nur 6 Personen mitführt?

Ja, das ist möglich. Zu beachten ist aber, dass ein Flug auf Kostenteilungsbasis jedenfalls mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Flugzeugen oder Hubschraubern durchgeführt werden muss und alle Beteiligten Privatpersonen sind.

Zu welchem Anteil muss eine Kostenteilung erfolgen?

Das Regulativ gibt keinen Anteil vor.

Was, wenn der Verein den Kostenteil des Piloten übernimmt?

Diese Frage kann derzeit nicht eindeutig beantwortet werden. Sobald hier Rechtsklarheit herrscht, wird die Frage bei den FAQ beantwortet.

Wie wird der Nachweis erbracht, wie die Kosten geteilt wurden?

Das muss sich jeder Pilot selbst überlegen, wie/ob ein Nachweis erbracht wird.

Worauf muss ich achten, wenn ich jemanden einlade zum Fliegen?

Wenn jemand zum Mitfliegen eingeladen wird, also keinerlei Bezahlung in welcher Form auch immer erfolgt, ist der Flug als nicht-gewerblich zu verstehen. Unabhängig davon ist der entsprechende Pilot im Falle eines Unfalles allerdings eventuell privatrechtlich haftbar.

Was ist, wenn wir im Verein Gutscheine für einen Rundflug verschenken?

Wenn ein solcher Flug zum Zweck der Gewinnung neuer Mitglieder durchgeführt wird, spricht man von einem Einführungsflug (siehe auch dort). Unabhängig davon ist der entsprechende Pilot im Falle eines Unfalles allerdings eventuell privatrechtlich haftbar. Zu beachten ist außerdem, dass, sollte es sich bei dem Fluggast um ein z.B. 10-jähriges Kind o.ä. handeln, der notwendige „Zweck der Gewinnung neuer Mitglieder“ nicht erfüllt ist.

Wie ist die Sachlage bei Ausgabe von Gutscheinen/Tickets?

Verkaufte Gutscheine bzw. Tickets fallen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit in die Gewerblichkeit und verlangen daher ein Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (Air Operator Certificates, AOC).

- ➔ **In all diesen speziellen Fällen (Rundflüge beim Flugplatzfest ohne Gewinnabsicht, verschenkte Gutscheine für Rundflüge, Einladungen zu Flügen, Kostenübernahme durch Dritte, etc.) rät die Austro Control GmbH jedenfalls, den konkreten Fall mit einem entsprechenden Juristen abzuklären!**

Fällt Bannerschleppen unter „High Risk“?

Laut Betriebstüchtigkeitshinweis (BTH) A-005 sind alle Arten von Außenlasttransporte „high risk“. Es wird in Anlehnung an diesen BTH ein entsprechender neuer BTH veröffentlich werden, der dann Bannerschleppen ebenfalls zu einem spezialisierten Flugbetrieb mit hohem Risiko machen wird.

Ist der mobile PLB auch als ELT Ersatz in Flugzeugen zulässig?

Gemäß Teil-NCO der VO (EU) Nr. 965/2012 ist dies zulässig, wenn das Flugzeug für eine höchstzulässige Fluggastsitzanzahl von sechs oder weniger zugelassen ist. Sowohl Notsender (ELT) als auch Personal Locator Beacon (PLB) müssen gleichzeitig auf den Frequenzen 121,5 MHz und 406 MHz senden können. PLB dürfen derzeit nicht in Segelflugzeugen oder Ballonen (Teil-NCO gilt noch nicht – OPT out), sowie in Annex II Luftfahrzeugen (nationale LFZ) verwendet werden, diese benötigen einen ELT. Ebenfalls einzuhalten sind die Registrier- und Bewilligungsvoraussetzungen der Obersten Fernmeldebehörde (OFB). Siehe dazu auch den OFB-Info Letter.