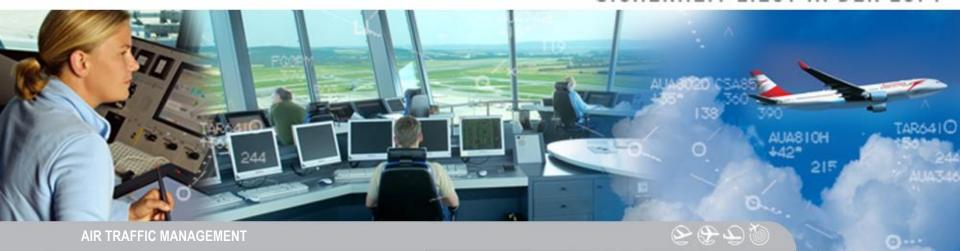


Season Opener 2017



SICHERHEIT LIEGT IN DER LUFT

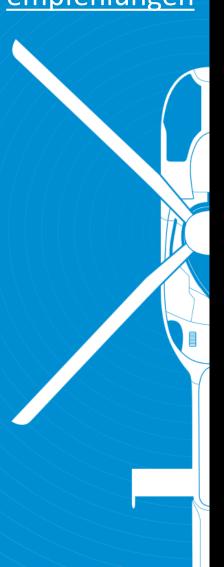


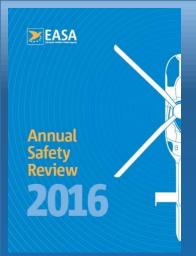
1. Unfallstatistik & Sicherheitsempfehlungen



Annual Safety Review

2016





2015:



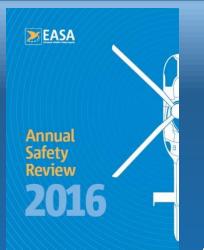
EASA Operators:

Commercial Air Transport: Germanwings, 24.03.2015

- Höhere Anzahl an 'non fatal accidents' als im 10-Jahresschnitt
- 24%-ige geringere Anzahl an 'serious Incidents' als im 10-Jahresschnitt

Aerial Work/Part SPO Aeroplanes:

- Kollision zweier LET-410 (Parachuting, Slovakia, 7 Tote)
- Absturz bei Shoreham Air Show (UK, 11 tote Zuschauer)



2015:

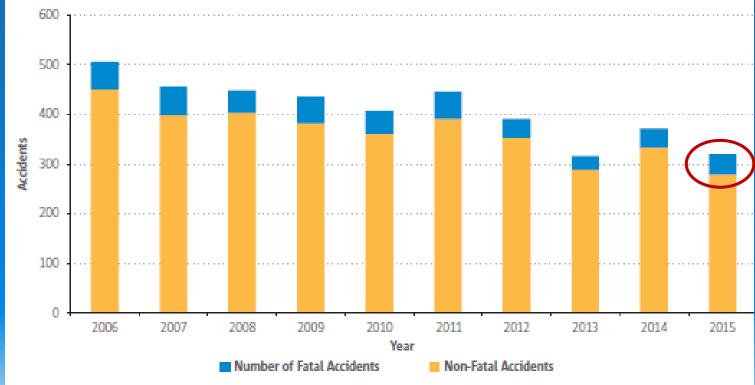
Non-Commercial Aeroplanes:

- Geringere Anzahl an tödlichen Unfällen und Toten im Vergleich zum 10-Jahresschnitt.





Figure 16: Non-commercial operations aeroplanes fatal and non-fatal accidents 2006-2015





Non-Commercial Operations Aeroplanes – Key Risk Areas

Non-Commercial Aeroplane – Key Risk Area 1 - Aircraft Upset (Loss of Control): With 47%, loss of control is the most common type of accident outcome in the last 10 years for non-commercial operations with aeroplanes. Loss of control is the area of greatest focus for future work in this domain of operations.

Non-Commercial Aeroplane – Key Risk Area 2 - Terrain Conflict (CFIT): CFIT was the 2nd most common accident outcome in the last 10 years with 14.7% and continues to present a significant safety challenge in this domain of operations.

Non-Commercial Aeroplane – Key Risk Area 3 – Engine Failure: This is the 3rd most frequent type of fatal accident outcome in the last 10 years with 9.1% of all fatal accidents in this domain.

Non-Commercial Aeroplane – Key Risk Area 4 - Airborne Conflict: This is the 4th most common type of fatal accident outcome in the last 10 years with 5.5%. As well as the specific operational safety issue identified below, there are also HF safety issues that are closely related to airborne conflict that are further outlined later.

Operational Safety Issues

Non-Commercial Aeroplane – Operational Safety Issue 1 - Detection, Recognition and Recovery from Normal Operations. In non-commercial operations with aeroplanes this safety issue has the greatest involvement in fatal and non-fatal accidents. It is specifically related to the ability of pilots in identifying potential loss of control situations and to take the correct recovery action. The main area of initial analysis is loss of control during approach and landing, specifically during first turn after take-off or final turns to land when speed is particularly low.

Non-Commercial Aeroplane – Operational Safety Issue 2 - Operation in Adverse Weather Conditions: In terms of loss of control this is specifically related to pilot planning to understand the risks of changing weather con-

Human Factors Safety Issues

procedures in their daily flying experience.

Non-Commercial Aeroplane – Human Factors Safety Issue 1 - Flight Crew Perception and Awareness safety issue is linked to a number of different types of accident, especially in terms of awareness of the air energy state leading to loss of control and also awareness of both the geographical position of the aircraits position in relation to other aircraft. Rulemaking task RMT.0677 will enable pilots to have easier access IFR rating which should significantly reduce the risk of unintended flights into clouds and enable private to fly safer in critical weather.

No Re ac at

po

na te

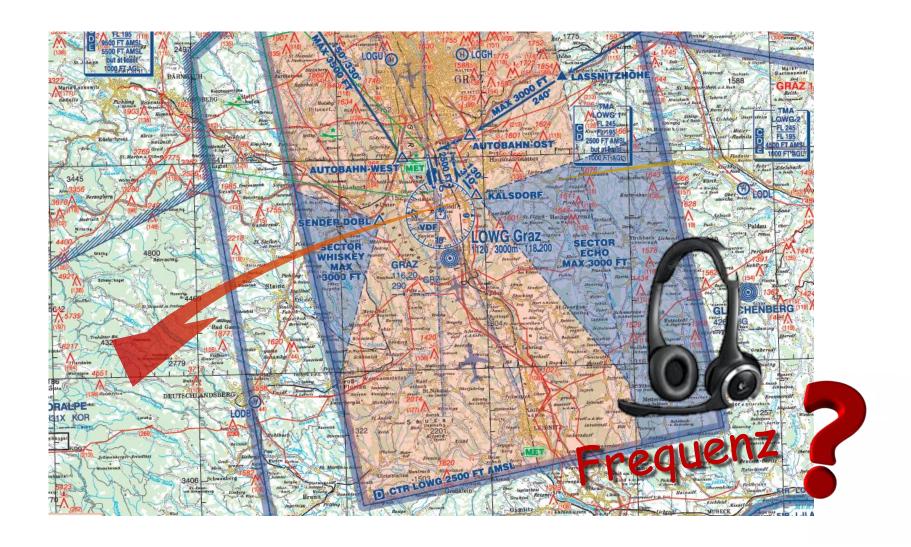
N

Шã

Non-Commercial Aeroplane – Human Factors Safety Issue 2 - Use and Adequacy of Rules and Proced Another HF safety issue identified in the analysis has been the use, availability and adequacy of rules an cedures. Because non-commercial operations involve private pilots it is vital that they are provided with simple information and are able to continually improve their knowledge and application of rules. Rulem task RMT.0657 on training outside of ATOs is designed to help provide more clarity to both pilots, instructo examiners as well as the NAAs with the intention to make it easier for those stakeholders to adopt the rule

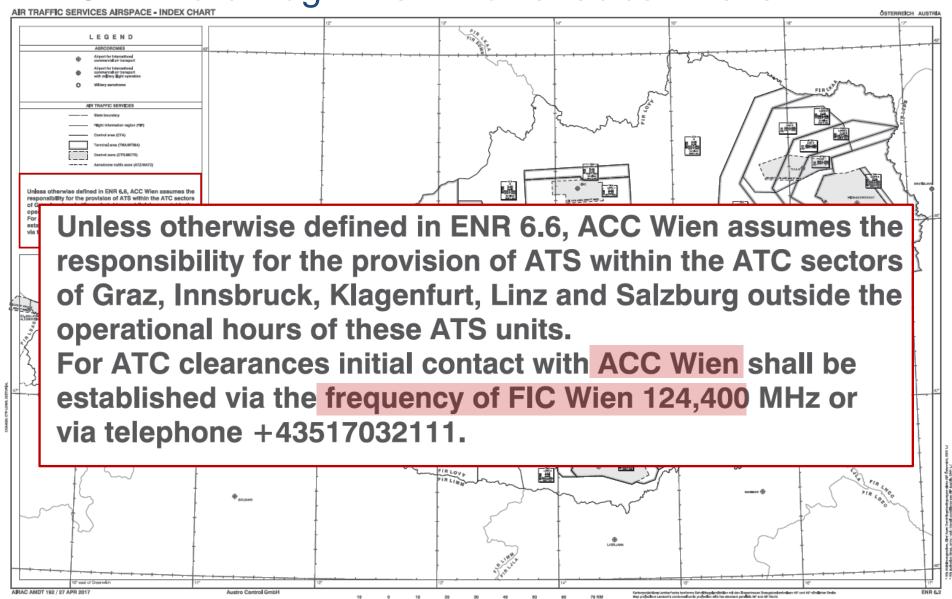
2. CTR Durchflug – wenn Tower außer Dienst





CTR Durchflug – wenn Tower außer Dienst





3. 8,33 kHz Flugfunkgeräte



- **▶** Umstellung bis 31.12.2017
- ▶ alle Funkgeräte im Frequenzbereich 118 137 MHz

ca. 1997: für alle Luftfahrzeuge über FL195

seit 2014: für alle IFR zugelassenen LFZ, auch unter F195

mit 1.1.2018: ALLE LFZ, Bodenfunkstellen und Handfunkgeräte

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1079/2012 DER KOMMISSION

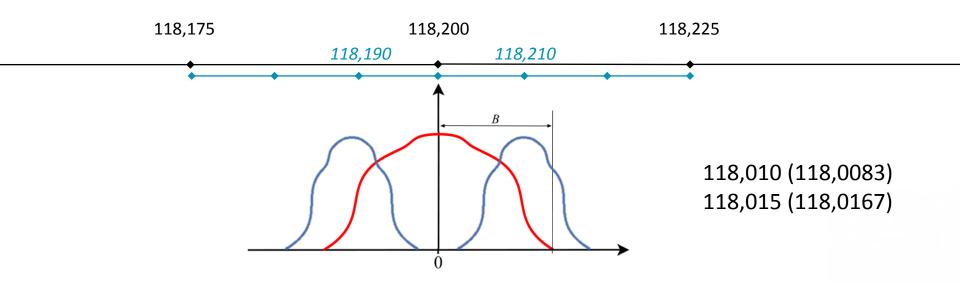
(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bis zum 31. Dezember 2017 alle Funkgeräte mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz betrieben werden können, ausgenommen Bodenfunkgeräte, die von Flugsicherungsorganisationen betrieben werden.





8,33 kHz Flugfunkgeräte

- Umstellung bis 31.12.2017
- ▶ alle Funkgeräte im Frequenzbereich 118 137 MHz



► Ausnahme: Senden auf Notfrequenz 121,500

(und ausgewiesenen einzelnen Frq.)



8,33 kHz Flugfunkgeräte



- Umstellung bis 31.12.2017
- ▶ alle Funkgeräte im Frequenzbereich 118 137 MHz
 - Flugsicherung, etc. √
 - in Luftfahrzeugen 🧹
 - in Bodenfunkstellen (ortsfest)
 - Sprechfunk in Startbussen
 - Handfunkgeräte



Auch ALLE Segelflugzeuge, UL, Ballone, ... mit Sprechfunk



8,33 kHz Flugfunkgeräte



- Umstellung bis 31.12.2017
- ▶ alle Funkgeräte im Frequenzbereich 118 137 MHz

Fernmeldebehörde:



Typencheck in fernmeldebehördliche Bewilligung Änderung der Bewilligung

https://www.bmvit.gv.at/ofb/funk/funkdienste/flug/index.html

Anfang 2018 verstärkt Kontrollen

UNTERNEHMEN

austro

FLUGSICHERUNG

PILOTEN

LUFTFAHRTBEHÖRDE

WETTER



LUFTFAHRTBEHÖRDE

Luftfahrzeuge

Luftfahrtunternehmen

Lizenzen & Bewilligungen

Safety

Gefahrguttransport

Formulare & Serviceinfo

Amtsstunden und Parteienverkehrszeiten

Formulare

News Archiv

Rechtsinformationen

Amtstafel

Allg. Informationen

Gebühren

FAQ

>Startseite > Luftfahrtbehörde > Formulare & Serviceinfo > Allg. Informationen > 8,33 kHz Anforderungen

Europaweite Umstellung der Sprechfunkfrequenzen auf 8,33 kHz Kanalabstand

Aufgrund fortlaufend ansteigendem Bedarf an Funkfrequenzen im Flugfunkband (VHF-Band), wurde die Einführung von 8,33 kHz Kanalabständen bereits vor einigen Jahren im oberen Luftraum (> FL195) umgesetzt. Als nächster Schritt wird dies auch im unteren Luftraum (< FL195) Schritt für Schritt eingeführt und soll bis 1.1.2018 bis - auf wenige Ausnahmen (z.B. Notfrequenz 121,500 MHz) - europaweit umgesetzt sein. Dies betrifft damit auch die Luftfahrzeuge der "kleinen allgemeinen Luftfahrt".

Das Informationsschreiben soll in übersichtlicher Weise über die in der Verordnung festgelegten Einführungszeiten, -umfänge und die technischen Hintergründe informieren. Sollte es auf europäischer Ebene zu Änderungen der Abläufe kommen, werden wir auch an dieser Stelle darüber informieren.

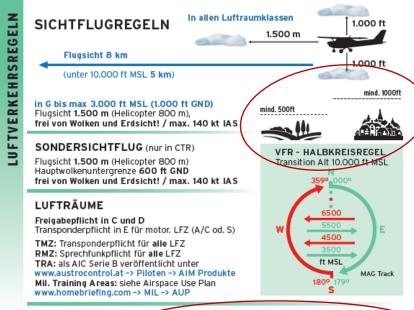
Falls sie weitere Fragen zu diesem Thema haben, richten sie diese unter dem Betreff: "8,33 kHz" an ⊠ airworthiness@austrocontrol.at

Link zum Informationsschreiben



4. VFR Pilotfolder





VORRANGREGELN	Ballon vor S	segelflugzeug vor Motorflugzeug/Heli
++-+	7#1111	1414
ausweichen	kreuzen	überholen

STWIDGEE	OND ABROKZONGEN
CB TCU TSGR	TSRA SHRA leicht-mittel-schwer Nebel
Reroe Turbulenzen	leavellen SN Gefrierender Wind aus NW

SVMBOLE LIND ARKÜDZILNGEN

CB	TCU	TSGR	TSRA S	SHRA	Vereisung leicht - mittel - schw	er Nebel
Berge in Wolken		lenzen schwer	Leewelle	> X	Gefrierender Regen/Nieseln	Wind aus NW mit 25 kt

BR = Dunst
FG = Nebel
FZ = gefror.
Wettererscheinung
GR = Hagel
GS = Graupel
RA = Regen

SH = Schauer

METEOROLOGIE

SN = Schnee TS = Gewitter, SQL = Gewitterlinie VC = In der Umgebung Intensität: - leicht / + stark CAVOK: Sicht > = 10km. keine Wolken unterhalb der MSA. keine Wettererscheinungen.

BTN = zwischen CLD = Wolken EMBD = eingebettet FCST = Vorhersage HVY, SEV = schwer INTSF = intensivierend ISOL = vereinzelt

LCA = lokal

Wien

MOD = mäβig NSW = keine signifikante Wettererscheinung NCD = keine Wolke detektiert

VOLMET

Innsbruck national 130,475

Klagenfurt national 122,275

few - 1/8 - 2/8

sct - 3/8 - 4/8

internat. 126,000

national 122,550

+43 5 1703

bkn - 5/8 - 7/8

ovc - 8/8

-3438

-3439

-6634

-6834

NSC = keine signifikante Bewölkung SFC = am Boden VAL = in den Tälern WKN = abschwächend

FLUGHÄFEN	TWR	APP	ATIS	ATIS Tel	TWR Tel COM FAILURE
LOWG	118,200	119,300	126,125	+43 5 1703 6731	+43 5 1703 6712
LOWI	120,100	119,275	126,025	+43 5 1703 6631	+43 5 1703 6612
LOWK	118,100	126,825	126,325	+43 5 1703 6831	+43 5 1703 6812
LOWL	118,800	129,625	128,125	+43 5 1703 6431	+43 5 1703 6412
LOWS	118,100	123,725	133,325	+43 5 1703 6531	+43 5 1703 6512
LOWW	119,400 / 123,800	118,775 N / 134,675 S	122,950	+43 5 1703 6331	+43 5 1703 3221

FIS	FIC	Tel	TFI (TMA Wien)	Tel
"Wien Info"	124,400	+43 5 1703 2143	118,525	+43 5 1703 3535
			•	

	Flugplatz	others	Tel
LOAN	122,650	Achtung: RMZ	43 2622 26700 1357
LOAV	118,600	Achtung: RMZ	+4317007 9200

MILITÄR	TWR	APP	'Flugplatz' zivil	Tel mil.
LOXA	118,000	-	130,000	+43 5 0201 5768800
LOXN	123,250	-	130,150	+43 5 0201 2068830
LOXT	118,900	136,125	119,450	+43 5 0201 3268700
LOXZ	135,375	129,475	123,500	+43 5 0201 5268600

FIC ARO MET	FIC Frq	ARO Tel	MET Tel
Wien	124,400	+43 5 1703 3211	0900 97 9703 (in AUT)
München	120,650 N / 126,950 S	+49 69 78072500	0900 10 77220 (in D)
Praha	126,100 W / 136,175 E	+420 220 372 735	+420 220 372 140
Bratislava	124,300	+421 24857 2280	+421 2 4857 4263
Budapest	125.500 W	+361 296-7875	+36 90 504 002
Ljubljana	118.475	+386 4 2040 420	+386 4 2804 500
Padua	124,150 W / 126,425 E	kein zentrales ARO	Milano +390270143221
Zürich	124.700	+41 43 931 61 61	0900 162 737 (in CH)

LKTB RDR 127,350 LZIB RDR 134,925 LJMB APP 119,200 LIPB AERODROME 120,600

ICAO FLUGPLAN www.homebriefing.com (NOTAM + MET + Flugplan)

ALARMDIENST

Abflug- und Landemeldung nicht vergessen!

FREIGABE: "KENNZEICHEN, POSITION, HÖHE, TRANSP.CODE, ERBITTE ..."

keine TCU/CB



5. PBN Performance based navigation

"h) Für die Erteilung oder Wahrung von PBN-Rechten muss einer der Landeanflüge ein RNP APCH sein. Wenn ein RNP APCH nicht möglich ist, muss er in einem entsprechend ausgerüsteten FSTD durchgeführt werden.";



PBN Performance based navigation

Auszug aus Prof-check:

Einhalten eines Kurses über Grund

auf Funknavigationshilfen

für Winkelabweichungen

A STATE OF THE PARTY OF THE PAR

± 5°

Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad (z. B. LPV, ILS, MLS, GLS)

2D- (LNAV) und 3D-Längenabweichungen (LNAV/VNAV)

Der seitliche Fehler/die seitliche Abweichung vom Kurs darf normalerweise nicht mehr als ± ½ des dem Verfahren zugeordneten RNP-Wertes betragen. Kurze Abweichungen von diesem Standard bis zu maximal dem Einfachen des RNP-Wertes sind zulässig.

Vertikale 3D-Längenabweichungen (z. B. RNP APCH (LNAV/VNAV) unter Verwendung von Baro-VNAV)

maximal – 75 Fuß unter dem vertikalen Profil zu jeder Zeit und maximal + 75 Fuß über dem vertikalen Profil in oder unterhalb von 1 000 Fuß über dem Flugplatz.



Season Opener 2017

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

ATC, Veranstaltung: office.att@austrocontrol.at

AIS, AIM: ais.loww@austrocontrol.at

MET: met-info@austrocontrol.at

IFP: atm_ifp@austrocontrol.at

AOT: airworthiness@austrocontrol.at

OPS: ops@austrocontrol.at

Lizenzen, ATO, Med: piloten@austrocontrol.at

SICHERHEIT LIEGT IN DER LUFT

