

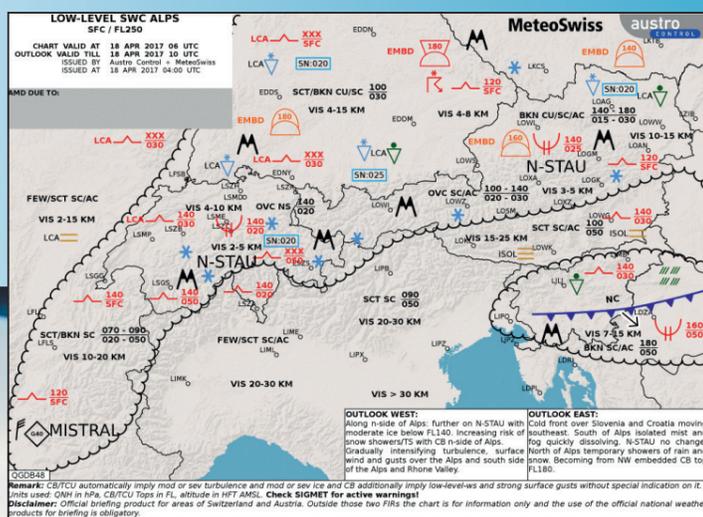
AVIATION NEWS

Eine Information von Austro Control



austro
CONTROL

Austro Control Online Flugwetter: Positives Feedback und deutliche Steigerung bei Userzahlen (S. 2)



Inhalt:

- ▶ **Positive Bilanz 2016** (S. 2)
- ▶ **Neues Flugwetter - Feedback positiv** (S. 2)
- ▶ **„Fit to fly“- Gesund bleiben!** (S. 3)
- ▶ **„Loss of Control“ - eine Analyse** (S. 3)
- ▶ **ATM Update** (S. 4)

Austro Control zieht positive Bilanz 2016

Erfreuliche Geschäftsentwicklung, Safety und Pünktlichkeit konstant hoch, Kundenzufriedenheit weiter verbessert.

Das Jahr 2016 ist für Austro Control sehr positiv verlaufen. Sowohl wirtschaftlich als auch operativ konnten wieder ausgezeichnete Ergebnisse erzielt werden. Bei der Luftraumoptimierung ist Austro Control mit der Umsetzung von „Free Route“ in Europa federführend.

Geschäftsentwicklung 2016

Das Geschäftsjahr 2016 war aus Sicht von Austro Control zufriedenstellend. Die Umsatzerlöse konnten um 5,4% auf € 293,4 Mio. gesteigert werden. Das Jahresergebnis belief sich auf € 7,2 Mio.

Der Flugverkehr in Österreich 2016 mit einem Plus von 0,5% leicht zugenommen. In Europa gab es mit einer Steigerung von 2,8% eine deutlich positive Verkehrsentwicklung. Bei der Gesamtzahl der Landungen an den sechs österreichischen Flughäfen war insgesamt ein Rückgang von 2,8% zu verzeichnen, wobei Wien mit einem leichten Minus von 0,5% vergleichsweise stabil blieb.

Die Kundenzufriedenheit im Bereich Air Navigation Services ist konstant hoch, der behördliche Bereich (Luftfahrtagentur) hat sich 2016

weiter verbessert und liegt jetzt bei sehr guten 77,5 Punkten.

Sicherheit und Pünktlichkeit auf höchstem Niveau

Im Bereich Safety haben sich die wichtigsten Indikatoren 2016 ebenfalls sehr positiv entwickelt. Der international gemessene Reifegrad des Austro Control Safety-Management Systems konnte auf über 92 Punkte erhöht werden. Im internationalen Vergleich liegt Austro Control mit diesem Wert im Spitzenfeld.

2016 gehörte Austro Control wieder zu den pünktlichsten Flugsicherungen in Europa. Im Überflug wurden mit lediglich 0,07 Minuten praktisch keine Verspätungen dokumentiert, während in Europa zum Vergleich jeder Flug um durchschnittlich 0,86 Minuten verspätet war. Im An- und Abflugbereich wurden 2016 ebenfalls sehr gute Pünktlichkeitswerte erzielt.

Grenzüberschreitender „Free Route“ Luftraum in Kraft

2016 wurde die Optimierung des Luftraumes von Austro Control konsequent vorangetrieben. In

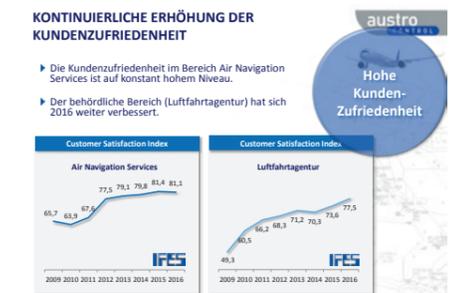
Kooperation mit der slowenischen Flugsicherung wurde das „Free Route“-Projekt SAXFRA (Slovenian Austrian Crossborder Free Route Airspace) erfolgreich umgesetzt. SAXFRA ist der erste grenzüberschreitende „Free Route“ Luftraum, der ohne vertikale und zeitliche Beschränkungen verfügbar ist. Im SAXFRA-Luftraum sind nahezu alle bisherigen Luftstraßen weggefallen. SAXFRA bietet den Luftraumnutzern die Möglichkeit, von vordefinierten Einflugpunkten so direkt wie möglich zu vordefinierten Ausflugpunkten zu fliegen. Täglich werden dadurch bis zu 13.000kg an Treibstoff eingespart und CO₂ Emissionen um bis zu 43.000kg reduziert.

South East Common Sky Initiative

Anlässlich des World Air Traffic Management Congress in Madrid haben Austro Control und die Flugsicherungen aus Slowenien, Kroatien, Serbien und Bosnien-Herzegowina Anfang März 2017 ein „Memorandum of Cooperation“ unterzeichnet, mit dem Ziel die beiden „Free Route“ Lufträume SAXFRA und SEAFRA (South-East Axis Free Route Airspace) zu verbinden.

Die „South East Common Sky Initiative“ bedeutet eine Optimierung der Süd-Ost Achse und wird die Flugstrecken zwischen Mittel- und Südeuropa ebenso wie Richtung Türkei und dem Mittel- und Osten deutlich verkürzen. Die Kooperation

zwischen SAXFRA und SEAFRA wird wesentlich dazu beitragen, das Ziel der europäischen Kommission, bis 2022 einen „Free Route“ Luftraum für ganz Europa zu etablieren, zu erreichen.



Austro Control Flugwetter: Deutliche Steigerungen bei den Userzahlen

Nicht erst bei den Season Opener Terminen gab es zahlreiche positive Rückmeldungen von den Pilotinnen und Piloten über das aktuelle Angebot von Austro Control unter www.austrocontrol.at/flugwetter.

Die UserInnen freuen sich über die einfachere Bedienbarkeit, die übersichtliche und logische Menüführung, das responsive Design und die bekannte hohe Qualität der Prognosen und Warnungen. Darüber hinaus schätzen unsere KundInnen das erweiterte Angebot wie beispielsweise die RGB Satellitenbilder und die Meteogramme für die jeweiligen Standorte.

Neu ist auch die höhere Auflösung des Wetterarras Österreich, dessen Darstellung wurde aufgrund vieler Rückmeldungen weiter verbessert. Auch der Infobutton mit Hintergrundinformationen zu jedem Produkt wird gerne genutzt.

Die zahlreichen attraktiven Features des Flugwetters führten dazu, dass sich seit Juni vergangenen Jahres mehr als 4.000 neue InhaberInnen eines Pilotenscheins für das erweiterte Angebot registriert haben. Mittlerweile verwenden mehr als 15.000 PilotInnen sowohl die webbasierten Seiten als auch die mobile Version zur Flugvorbereitung.

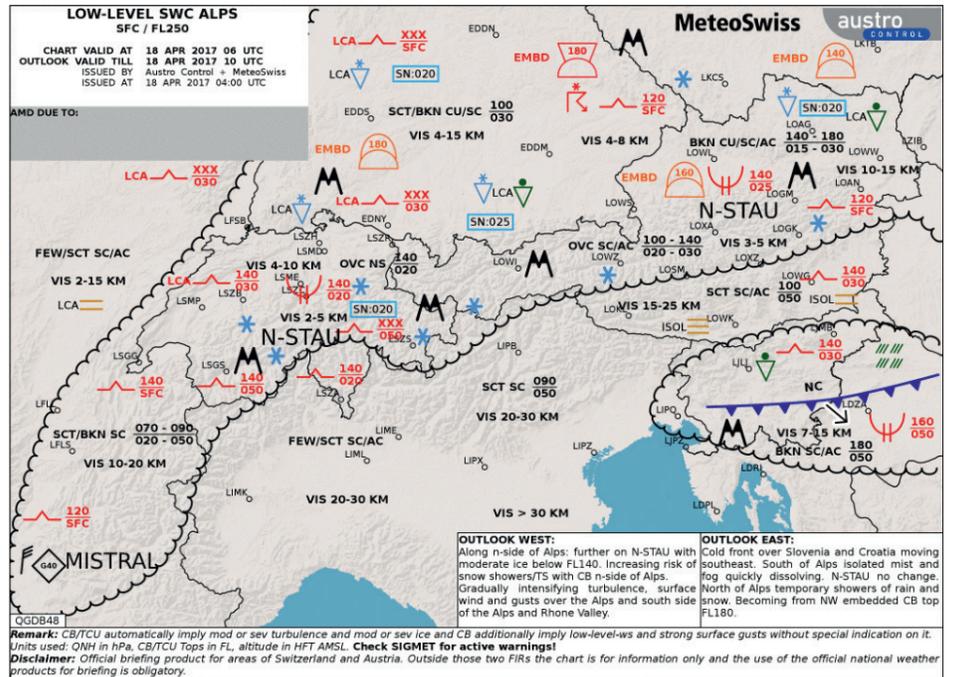
Auch in unseren Nachbarstaaten werden die von den Austro Control MeteorologInnen und Flugwetterberatern erstellten Prognosen gerne angenommen. So nutzen derzeit ca. 5.000 UserInnen mit ausländischer Lizenz unser Angebot.

Die seit November 2016 in Zusammenarbeit mit der MeteoSchweiz erstellte Low-Level Significant Weather Chart Alps ist das neue Vorzeigeprodukt der Abteilung Meteorologie. Diese Karte kombiniert Warnung und Vorhersage, ist rund um die Uhr verfügbar, wird ständig überwacht und nötigenfalls berichtigt. Sie gilt vom Boden bis FL250 und enthält nicht nur Informationen über die Wettersituation über dem Gebiet Österreichs und der Schweiz, sondern auch für die umliegenden Staaten. Die Low-Level SWC Alps wird von den UserInnen aufgrund ihrer Übersichtlichkeit und Kompaktheit der enthaltenen Informationen besonders geschätzt.

Zu einer fundierten Flugvorbereitung zählt auch die Auseinandersetzung mit dem aktuellen und künftigen Wettergeschehen. Eine konstant hohe Qualität der Prognosen verbunden mit einer optisch ansprechenden Aufbereitung trägt zu einer vermehrten Nutzung und damit zur Erhöhung der Sicherheit in der Luftfahrt bei.

NEU seit Juni 2017: Die Karten Wind/Temperatur Alpen, Höhenwind Alpen und QNH Alpen werden auf vielfachen Kundenwunsch um den Vorhersagezeitraum, der den gesamten nächsten Tag enthält, erweitert. Zudem wurde die bereits aus dem alten Flugwetter bekannte Karte mit der als Liniendiagramm dargestellten Druckdifferenz zwischen Alpensüd- und -nordseite adaptiert und um die tatsächlich gemessene Differenz in den vergangenen Stunden seit Ausgabe des Modells erneut in das Flugwetter integriert.

Fragen rund um das Angebot im Flugwetter beantwortet das Kundenservice-Team



der Abteilung Meteorologie gerne unter met-info@austrocontrol.at.

ATM Service Info

Luftfahrtkarte – ICAO 1:500.000

Ab sofort stellen wir das neue Produkt „Digitale Version der Luftfahrtkarte – ICAO 1:500.000“ zur Verfügung. Der Download der PDF-Dateien der Vorder- und Rückseite der digitalen ICAO-Karte 2017 und die Verwendung für nicht-kommerzielle Zwecke sind kostenlos.

Selbstverständlich können sie die Luftfahrtkarte – ICAO 1:500.000 in Papierform weiterhin über unseren Vertriebspartner (Bürodienstleistungen Mag. Thomas Giehser, Zieglergasse 4, 1070 Wien; siehe auch AIC A 2/17) beziehen.

www.austrocontrol.at/piloten

Update VFR Folder

Beim Austro Control Season Opener 2017 wurde eine aktualisierte Fassung unseres VFR Pilotfolders vorgestellt.

www.austrocontrol.at/piloten



KML Luftraumstruktur

Austro Control stellt die österreichische Luftraumstruktur als KML-Datei ab sofort in einer aktualisierten Fassung zur Verfügung. Für die Anzeige der KML-Datei muss Google Earth auf Ihrem Computer installiert sein

Inhalte:
Zivile Lufträume, militärische Lufträume
Luftsportgebiete
ATC Surveillance Minimum Altitudes
Airports
Navais
VFR Reporting Points
Selfbriefing Stationen

www.austrocontrol.at/piloten



„Fit to fly“ bis ins hohe Alter – Herz-Kreislaufkrankungen vorbeugen!

Wer als Pilot bis ins hohe Alter flugtauglich bleiben möchte, muss früh beginnen, etwas für seine Gesundheit zu tun. Die unionsrechtlichen Tauglichkeitskriterien für Piloten sind je nach Tauglichkeitsklasse unterschiedlich geregelt.

Eine der häufigsten Gründe für die Bescheinigung flugmedizinischer Untauglichkeit stellen Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems dar. Das Risiko daran zu erkranken, kann durch entsprechende vorbeugende Maßnahmen (insb. Lebenswandel, Ernährung) entsprechend reduziert und somit die flugmedizinische Tauglichkeit länger erhalten werden. Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems (z.B. Herzinfarkt, Schlaganfall, periphere arterielle Verschlusskrankheit) stellen übrigens in Österreich mit rund 45% aller Todesfälle die häufigste Todesursache dar; ca. 20.000 Menschen erleiden jedes Jahr in Österreich einen akuten Herzinfarkt.

Bereits ab dem 30. Lebensjahr beginnt ein langsamer Prozess der Gefäßverkalkung (Arteriosklerose), sogar wenn keine Risikofaktoren vorliegen. Prinzipiell hat damit jeder Mensch das Risiko, einen Herzinfarkt oder Schlaganfall zu erleiden. Das Risiko ist jedoch umso höher, je mehr Risikofaktoren über die Jahre zusammen kommen.

Piloten benötigen zum Fliegen neben einer Lizenz auch ein gültiges flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis. Dieses ist je nach Alter und Tauglichkeitsklasse in unterschiedlichen Abständen zu erneuern. Aufgabe des Fliegerarztes ist es, bei der Untersuchung ein allfällig erhöhtes Risikoprofil hinsichtlich einer sudden oder hidden incapacitation frühzeitig zu erkennen, um einerseits ein Fliegen unter risikoreichen Bedingungen zu untersagen, andererseits aber auch um den Piloten unterstützend im langfristigen Erhalt der flugmedizinischen Tauglichkeit zu beraten und zu betreuen.

Essentiell für jeden Piloten ist es daher, die diesbezüglichen Risikofaktoren zu kennen und zu versuchen, diese zu vermeiden bzw. zu reduzieren, um die flugmedizinische Tauglichkeit möglichst lange zu erhalten. Für den Großteil der Risikofaktoren ist jeder Mensch und somit jeder Pilot selbst verantwortlich.

Die Risikofaktoren:

Übergewicht und Adipositas (insbesondere bei Betonung des Bauchfettes)

Meist ausgelöst durch **Bewegungsmangel** und **Fehlernährung** (2 weitere Risikofaktoren für sich).

Hypertonie (Bluthochdruck)

Die arterielle Hypertonie ist ein Krankheitsbild bei dem der Blutdruck des arteriellen Gefäßsystems chronisch erhöht ist. Ein Blutdruck, der systolisch über 140mmHg und/oder diastolisch über 90mmHg liegt, gilt als Hypertonie. Die Ursachen von Bluthochdruck sind vielfältig, einige lassen sich jedoch auf den Lebensstil zurückführen wie zum Beispiel Übergewicht, Alkohol-, Tabak- und übermäßiger Kochsalzkonsum, Stress.

Folgen von Hypertonie:

- Arteriosklerose und in weiterer Folge Herz-Kreislauf-Erkrankungen
- Schädigung des Herzmuskels (Hypertensive Herzkrankheit)
- Veränderungen der Netzhautgefäße des Auges
- Schädigung der Niere (Hypertensive Nephropathie)

Eine flugmedizinische Tauglichkeit ist mit einem Großteil der zugelassenen Blutdruckmedikamenten möglich, wobei eine gewisse Einstellungs- und Überwachungsperiode bei neuer Dauermedikation zu berücksichtigen ist. Sie sind verpflichtet, jede neue dauerhaft eingenommene bzw. verschriebene Medikation Ihrem Fliegerarzt unverzüglich mitzuteilen. Sinnhaft ist es daher, nach Verschreibung der Medikation – etwa durch den behandelnden Hausarzt – sofort den Fliegerarzt zu kontaktieren.

Diabetes mellitus (Zuckerkrankheit)

Diabetes ist eine Erkrankung, die durch einen chronisch erhöhten Blutzuckerspiegel gekennzeichnet ist. Die Gründe dafür sind multifaktoriell, wobei auch das Übergewicht, fettreiche Ernährung und Bewegungsmangel eine wesentliche Rolle spielen.

Für die Behandlung des Diabetes gibt es zahlreiche verschiedene Medikamente, die je nach Art und Schwere der Erkrankung verschrieben werden und unterschiedliche Auswirkungen im Hinblick auf die flugmedizinische Tauglichkeit haben. Die Tauglichkeitsbeurteilung hat in jedem individuellen Einzelfall unter Berücksichtigung sämtlicher sonstigen Risikofaktoren von Fliegerarzt beurteilt zu werden. Insbesondere sind blutzuckersenkende Medikamente, die einen gefährlichen Unterzucker hervorrufen können, grundsätzlich ein Ausschlussgrund.

Informieren Sie daher sofort nach Information über die Diagnose bzw. Verschreibung der Medikation Ihren Fliegerarzt.

Hyperlipidämie (Erhöhte Blutfettwerte)

Unter Hyperlipidämie versteht man eine Erhöhung der Blutfettwerte bzw. des Cholesterins. Auch eine diesbezügliche medikamentöse Einstel-

lung ist dem Fliegerarzt im Hinblick auf eine individuelle Risikobeurteilung unverzüglich zu melden.

Nikotinabusus/Rauchen

Rauchen verengt die Gefäße und schädigt diese durch freie Radikale, die mit dem Rauch aufgenommen werden. Dadurch wird die Entstehung von Arteriosklerose begünstigt. Ein 45-jähriger Raucher hat ein dreifach höheres Herzinfarktrisiko als ein gleichaltriger Nichtraucher.

Stress

Stress kann einerseits zu erhöhtem Blutdruck führen, was für sich alleine schon einen Risikofaktor darstellt, andererseits konnte gezeigt werden, dass chronischer Stress die Zahl der weißen Blutkörperchen erhöht, wodurch sich bei bestehender Arteriosklerose die Wahrscheinlichkeit eines Gefäßverschlusses erhöht.

Wir können also viele Risikofaktoren beeinflussen. Daher bleiben sie gesund und „Fit to Fly“, ändern sie – wenn nötig – ihren Lebensstil und lassen sie sich von ihrem Hausarzt oder Fliegerarzt beraten und helfen, um möglichst lange Ihren Beruf oder ihr Hobby als Pilot ausüben zu können.

Beachten Sie aber bitte auch, dass Piloten einer Tätigkeit nachgehen, die mit einem hohen Gefährdungspotential verbunden ist. Nehmen Sie daher im Sinne der Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt jede Erkrankung, Verletzung und Medikamenteneinnahme ernst und üben Sie im Zweifel in eigener Verantwortung die Rechte aus Ihrer Lizenz nicht aus bzw. kommen sie ihrer Meldepflichten gemäß MED.A.020 der VO (EU) Nr. 1178/2011 (siehe Rückseite ihres flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses) gegenüber dem Fliegerarzt nach und holen sie flugmedizinischen Rat ein.

„Loss of Control“ – eine Analyse

Unfallvermeidung ist eines der Kernziele eines Safety-Managements innerhalb der Luftfahrtbehörde. Unfälle passieren, diese muss man bearbeiten und darauf reagieren. Es gilt eine aktive „Safety-Culture“ zu etablieren.

Die Analyse der Statistiken zeigt eindeutig dass „Loss of Control – der Kontrollverlust des Piloten über das Luftfahrzeug“ mit knapp 50% die Hauptunfallursache für tödliche Unfälle in der Allgemeinen Luftfahrt ist.

Loss of Control ist sehr vielfältig, aber die Hauptursache ist der Pilot selbst. Der „Human Factor“ Mensch ist aber durch Vorschriften nur bedingt zu eliminieren, Ausbildung, Weiterbildung und Training sind erforderlich, um hier Verbesserungen zu erreichen. So Viel-

fältig die Menschen sind, so vielfältig und individuell sind auch die Einflussfaktoren, die hier zum Tragen kommen.

Das Gehirn als sehr komplexes Organ ist in kritischen Situationen, wo viel Leistung abverlangt wird, nicht in der Lage alles zu verarbeiten und situationsgerecht Reaktionen einzuleiten. Zusätzliche Hormonausschüttungen bei Angstzuständen können logisches Handeln vollkommen unterbin-

den, es bleiben nur rudimentäre Funktionen über. Typische Unfallszenarien dafür sind Landungen mit eingefahretem Fahrwerk, obwohl die akustische Warnung eindeutig funktioniert. Das Gehör ist das erste Sinnesorgan, das nicht mehr wahrgenommen wird. Legt man das Szenario auf die Überziehwarnung um, wird schnell klar, warum ein nicht Wahrnehmen der Warnung in Bodennähe fatale Folgen haben kann.

Leider ist es nicht die einzige Sinnesfunktion, die in Stresssituationen verloren geht. Das vielgepriesene Gefühl des Piloten kommt nicht mehr im Gehirn an, der Pilot reagiert aufgrund von Automatismen ohne logische Verarbeitung. Klassische Unfallmuster sind hier Landeunfälle, wo der Pilot überfordert ist oder Starts mit falscher Trimmeinstellung.

Es gibt kein Generalrezept zur Unfallvermeidung aber folgende Punkte sollte man beachten:

- Training kritischer Situationen im Rahmen von Übungsflügen mit Fluglehrer oder in Flugschulen
- Studium und „Lesson Learned“ aus Flugunfallberichten
- Mentales Training „Stall Warnung“ bedeutet ACTION
- Hörbarkeit der „Stall Warnung“ bei aktiven Kopfhörern prüfen
- CHECK SPEED – Bewusst und aktiv als Kernpunkt in Stresssituationen
- Stresssituationen wo immer möglich vermeiden – RELAX

Ungültige Part-147 Zertifikate erfordern Überprüfung von Part-66 Lizenzen

Information für Luftfahrzeugwarte und Instandhaltungsbetriebe bezüglich Lizenzen basierend auf Zertifikaten der Part-147 Organisation Hellenic Aviation Training Academy, HATA (EL.147.0007).

Der Beschluss (EU) 2016/2357 der Kommission vom 19. Dezember 2016** bestimmt, dass die Zertifikate der Part-147 Organisation HATA (EL.147.0007) und auf Basis dieser Zertifikate ausgestellte Part-66 Lizenzen keine wirksame Einhaltung der Basisverordnung (EG) Nr. 216/2008 darstellen und daher – nach behördlicher Überprüfung – die Part-66 Lizenzen einzuschränken, auszusetzen oder aufzuheben sind.

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat dazu ein Safety Information Bulletin (SIB No. 2014-32R1 vom 9. Dezember 2014, novelliert mit 11. Jänner 2017) veröffentlicht.

Wir bitten Part-66 Lizenzinhaber, deren Lizenzen auf Grundlage der Zertifikate von HATA (EL.147.0007) erteilt wurden, umgehend mit der Behörde, die die

Lizenz ausgestellt hat, Verbindung aufzunehmen.

** Beschluss (EU) 2016/2357 der Kommission vom 19. Dezember 2016 über die nicht wirksame Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und ihrer Durchführungsvorschriften in Bezug auf die Urkunden, die von der Hellenic Aviation Training Academy (HATA) ausgestellt wurden, und die Teil-66-Lizenzen, die auf der Grundlage dieser Urkunden erteilt wurden

Mitteilung des BMI zur Beförderung von Fluggästen

Gem. Verordnung (EU) Nr. 1053/2013 des Rates vom 7. Oktober 2013 zur Einführung eines Evaluierungs- und Überwachungsmechanismus des Schengen-Raumes werden alle Mitgliedsstaaten sowie assoziierte Staaten laufend einer Schengen-Evaluierung zur Überprüfung der Standards unterzogen.

Darunter fallen auch die „Außengrenzen“, in diesem Zusammenhang gab es eine Empfehlung bzgl. „GAC Passagierlisten“:

- Empfehlung Nr. 14 „ensure that at all airports with General Aviation the General Declaration, including the passengers list is provided to the Borders Police in advance, in accordance with point 2.3.1 of the Annex VI of Regulation (EC) No 562/2006 (alte Version)“.

Punkt 2.3.1 des Anhang VI des SGK (2016/399 – kodifizierte Fassung) besagt Folgendes:

Im Falle von Privatflügen aus oder in Drittstaaten übermittelt der Flugkapitän den Grenzschutzbeamten

des Bestimmungsmitgliedstaats und gegebenenfalls des Mitgliedstaats der ersten Einreise vor dem Abflug eine allgemeine Erklärung, die insbesondere einen Flugplan gemäß Anlage 2 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt und Angaben zur Identität der Fluggäste enthält.

Bei Reisen aus Drittstaaten nach Österreich (extra-Schengen Flüge) wäre diese Erklärung an **spk-n-schwechat-grenzpolizei@polizei.gv.at** zu übermitteln.

- Sanktionsmöglichkeiten bzw. die Pflichten des Beförderungsunternehmers ergeben sich aus §§111,112 Fremdenpolizeigesetz

