

**RADIO = unkontrollierter Flugplatz = Pilotenverantwortung =
Verfahren einhalten = Position melden = Frequenz abhören,
Luftfahrzeuge wahrnehmen - Kommunizieren = Luftraum beobachten
= Rücksichtvolles Einordnen, SEE and AVOID = MEINE FLUGSICHERHEIT**

AN EINEM WOLKENLOSEN TAG MIT STRAHLENDEM SONNENSCHNEIDEN FLIEGEN SUNNY UND MICHEL DURCH EINE KOMPLEXE LUFTRAUMLUKTUR.

IN EINIGEN MINUTEN WERDEN WIR DURCH KONTROLLIERTEN LUFTRAUUM FLIEGEN.

WÄHREND DU DICH AUF DIE INSTRUMENTE KONZENTRIERT DARFST DU NICHT VERGESSEN, REGELMÄßIG DEN LUFTRAUUM NACH ANDEREM VERKEHR ABZUSCANNEN.

AUßERHALB DES COCKPITS KANN ICH NICHT VIEL ERKENNEN, DA MICH DIE SONNE SO BLENDET...

WÄHREND MICHEL DIE KARTE LIEST UND DIE FREQUENZ WECHSELT, REALISIERT ER NICHT, DASS ER BEREITS SEIT EINIGEN MINUTEN NUR NOCH NACH UNTEN SIEHT.

DIE RICHTIGE FREQUENZ IST ... 119.655_OKI!

SIEH DORT DRAUßEN IST EIN ANDERES FLUGZEUG. DA ES SICH NICHT BEWEGT UND GRÖßER WIRD, SIND WIR AUF KOLLISIONSKURSI ICH ÜBERNEHME!

SUNNY FLIEGT EIN AUSWEICHMANÖVER, BEVOR DER ANDERE VERKEHR NOCH NÄHER KOMMT...

ZURÜCK AM FLUGPLATZ...

ES IST SEHR WICHTIG, REGELMÄßIG DEN LUFTRAUUM NACH ANDEREM VERKEHR ABZUSUCHEN.

ICH WEISS EIGENTLICH, DASS "SEE & AVOID" GILT, ABER ES IST SCHWIERIG, WENN ICH ZUR GLEICHEN ZEIT AUCH NAVIGIEREN UND FLIEGEN MUSS.

STIMMT, MAN WIRD OFT DURCH FUNKVERKEHR, HEAD DOWN* ARBEIT ODER UNERWARTETE SITUATIONEN ABGELENKT.

DIE 80-20 REGEL IST HILFREICH: 80% DER ZEIT NACH DRAUSSEN BLICKEN UND 20% NACH INNEN. LEIDER IST DIE TENDENZ ANDERESHERUM.

VERWENDEST DU EINE SYSTEMATISCHE SCANTECHNIK FÜR DIE LUFTRAUUMBEACHTUNG?

JA, MAN HAT MIR BEIGEBRACHT, DIE AUGEN IN GLEICH GROSSEN SCHRITTEN ZU BEWEGEN, UM DEN LUFTRAUUM ABSCHNITTWEISE ZU FOKUSIEREN.

* HEAD DOWN TIME: ZEIT, IN DER DER PILOT NICHT NACH DRAUSSEN BLICKT



Eine Information von

austro
CONTROL

Österreichische Gesellschaft
für Zivilluftfahrt mbH
A-1030 Wien, Schnirchgasse 17
Tel. +43(0)517 03-0
e-mail: info@austrocontrol.at
www.austrocontrol.at



Sicher Fliegen an unkontrollierten Flugplätzen

**GOOD BYE „FLUGPLATZ“
UND HELLO „RADIO“!**

**ÄNDERUNG DER FUNKRUFZEICHEN
IN ÖSTERREICH**

Mit Wirkung vom 28. Dezember 2023 verschwindet das Rufzeichen FLUGPLATZ in Österreich, wobei ab diesem Zeitpunkt Bodenfunkstellen auf unkontrollierten Flugplätzen das Rufzeichen RADIO erhalten werden.

So wird zum Beispiel aus „Vöslau Flugplatz“ (oder auf Englisch „Vöslau Aerodrome“) ab dem 28.12.2023 „Vöslau Radio“, wobei das Rufzeichen **RADIO** in Englisch und Deutsch (im Gegensatz zu Flugplatz bzw. Aerodrome) gleich ist (siehe auch AIC-Sprechfunkverfahren ab 28.12.2023).

Es handelt sich dabei um Vorgaben der Europäischen Union, um die Luftfahrt in Europa weiter zu harmonisieren und so unkompliziertes grenzüberschreitendes fliegen zu erleichtern. Pilotinnen und Piloten aus dem benachbarten Ausland wie Deutschland kennen diese Änderung bereits.

RADIO = unkontrollierter Flugplatz

Flugbetrieb an einem unkontrollierten Flugplatz – das ist zu beachten!

Durch die Umstellung der Rufzeichen ändert sich für Pilotinnen und Piloten wenig. Bitte beachten Sie aber für den Flugbetrieb an unkontrollierten Flugplätzen weiterhin folgende Punkte:

- **Auf unkontrollierten Flugplätzen** in Österreich wird kein Flugverkehrskontrolldienst oder Fluginformationsdienst erbracht. Beide Services dürfen ausschließlich durch Flugverkehrsdienststellen erbracht werden - erkennbar an Rufzeichen wie TOWER, RADAR, usw.). Zusätzlich erbringt auch WIEN INFORMATION Fluginformationsdienst gemäß den gesetzlichen Vorgaben.
- Hinter der Bodenfunkstelle **RADIO** auf unkontrollierten Flugplätzen in Österreich verbirgt sich der Flugplatzhalter bzw. Flugplatzbetriebsleiter, der für die reibungslose Abwicklung des Flugplatzbetriebes verantwortlich ist, das kann auch, sofern genehmigt (AIP) auch betriebsleiterloses Fliegen bedeuten.
- **Der/die Flugplatzbetriebsleiter:in** erteilt keine Informationen, Hinweise oder Freigaben in Bezug auf den Flugverlauf, jedoch Informationen, ob der Flugplatz verwendet werden kann (PPR) sowie die Bedingungen und Aktivitäten am Flugplatz (z.B. Betriebsrichtung, Segelflugbetrieb u.ä.) Diese Informationen sind vergleichbar mit dem Signalfeld. Es ist daher die Aufgabe des/der verantwortlichen Piloten/Pilotin diese abzufragen und den Flugverlauf so zu gestalten, dass dieser sicher ist und alle rechtlichen Vorgaben (**SERA.3225 / AIP**) eingehalten werden. Flugplatzfluginformationsdienst (AFIS) gibt es in Österreich derzeit nicht.
- **See and Avoid** – Die Beobachtung des Flugplatzverkehrs, um Zusammenstöße zu vermeiden ist wesentlich. Einfügung in den Verkehrsfluss (Einflug in die Platzrunde) Rausschauen!

- **Verfahren** - Der Pilot / die Pilotin müssen mit den lokalen verlautbarten Verfahren (Platzrunden, Meldepunkte, Hindernisse, ...) vertraut sein und diese einhalten. Er/Sie kann erwarten, dass sich die anderen Pilotinnen und Piloten auch daran halten.
- **Kommunikation** ist sicherheitsrelevant – Pflichtmeldepunkte beachten – **Standort und Höhe melden – ggf. vor Einflug in die Platzrunde diese Absicht melden** – andere Luftfahrzeuge wahrnehmen
Sind keine Meldepunkte vorhanden, so sollte der Gegenanflug, der Queranflug und der Endanflug inklusive der Absichten des Piloten (z.B.: Tiefanflug, Aufsetzen und Durchstarten) gemeldet werden.
- **Kollisionsvermeidung** - Neben dem Sprechfunkverkehr und dem Beobachten des Flugplatzverkehrs zur Vermeidung von Kollisionen (**SERA.3201 und SERA.3205**) ist es ebenso wichtig, dass Pilotinnen und Piloten sich mit den Ausweichregeln (**SERA.3210**) vertraut machen und stets die vorgeschriebenen Lichter (**SERA.3215**) einschalten. Die Nutzung von Kollisionswarngeräten (z.B.: TIS, TCAS, FLARM, usw.) wird empfohlen. Dabei ist wichtig, immer einen funktionierenden Transponder einzuschalten. Gemäß **SERA.13001** müssen motorgetriebene Luftfahrzeuge ihren Transponder immer betreiben, unabhängig von Luftraumklassen oder Bereichen mit Transponderpflicht (TMZ).
- **Meldeverpflichtung** - Kommt es trotzdem zu einer gefährlichen Annäherung, so ist der Pilot / die Pilotin verpflichtet, diese zu melden (Details siehe **AIP ENR 1.14**). Diese Meldung dient ausschließlich dazu, um zu prüfen, ob Verbesserungen an bestehenden Verfahren erforderlich sind.

Sie haben noch Fragen? Schicken Sie uns eine E-Mail an:
generalaviation@austrocontrol.at

