

## ATC und Sprechfunk

**Bzgl. korrektem Abflugverfahren RNP LOAV. Lt. Turm zu AV807 südlich Teesdorf lt. VFR Platzrunde, dann scharf nach N, dann AV807 - warum nicht direkt AV807 möglich? An- und Abflug gleichzeitig über Movos ja nicht möglich bzw. keine Freigabe?**

**Dep LOAV13 direct AV807 ist zwischen Orten - dadurch nicht Lärmsensitiv. Aber aus Gründen der Sicherheit wäre geradeaus in Flugrichtung sicher als bei schlechtem Wetter turns > 90Grad?**

Die Darstellung in der Karte ist nicht klar genug. Sowohl ein Direkt ("B" zwischen Ortschaften vorbei - "E" - AV807) würde den Auflagen der Karte widersprechen. Gleichzeitig steht der in der Frage genannte Flugweg ebenfalls im Widerspruch, weil der Flugweg vom SW kommend Richtung "E" nur für Anflüge Piste 31 erlaubt ist. Hier ist eine klarere Formulierung, wie ich aus der Platzrunde zum AV807 komme, genauso wie ein Einordnen in die Platzrunde genau beschrieben ist, wünschenswert. Das Thema wurde bei der dafür zuständigen Abteilung deponiert.

**Ist das von Herrn Stifter beschriebene Verfahren in LOWZ auch für LOAV möglich oder muss bereits vorher gecancelled werden?**

IFR Landung ist nicht möglich. Es handelt sich um ein Wolkendurchstoßverfahren, wo die Landung in jedem Fall als VFR zu erfolgen hat. Sowohl in LOWZ als auch in LOAV und den anderen Wolkendurchstoßverfahren.

**Wird der VFR-Pilotfolder heuer noch einmal neu aufgelegt?**

Ja. Wir nehmen ein paar Anpassungen bei Frequenzen sowie Telefonnummern bei AIS und MET im benachbarten Ausland vor. Der neue VFR Pilot Folder wird online auf der Austro Control Homepage zum Download bereitstehen. Informationen werden über Pushmail versendet werden.

**Wie erfahre ich, ob Militärgelände aktiviert sind?**

Grundsätzlich gelten die rechtlich bindenden Bedingungen zum erforderlichen Briefing. Das bedeutet insbesondere die Flugplanung anhand von AIP(s) und NOTAM. Die Öffnungszeiten der meisten Militärgelände (wie MCTR und MTMA) sind in der AIP verlautbart. Achtung: NOTAM führen nur die *Änderungen* zu bestehenden AIP Regelungen an, zB Betriebszeiterweiterungen der Militärflugleitungen am Abend oder Wochenende sowie die Aktivierung von militärischen Trainingsareas. Aber der *Airspace Use Plan* (AUP, abrufbar unter [www.homebriefing.com](http://www.homebriefing.com)), veröffentlicht täglich um 17.00 loc. eine Übersicht aller Aktivierungen von österr. Militärlufträumen des Folgetags. Während des Fluges können Sie die Aktivierung von Militärlufträumen auch bei FIS oder den ATC-Stellen erfragen.

**Österreich hat ja schon die zweite Version des freeroutings bei IFR Flügen. Wird es das auch in Länder geben?**

Ja, es gibt sie auch bereits. Ungarn hat schon seit Jahren einen, er wird nun um den slowakischen Luftraum erweitert. Die Tschechische Republik etablierte den Free Route Airspace FRACZECH, weswegen sich die Nordgrenze des österreichischen SECSIFRA leicht veränderte. Etliche Staaten bieten den Free Route Airspace bereits in großen Höhen oder Night Free Route Airspace an, siehe Deutschland. Die Zielrichtung ist ein flächendeckender und staatenübergreifender Free Route Airspace.

**Warum kostet ein dankenswerterweise genehmigter Überflug LOWW über 29/11 bzw. 34/16 anstatt Midfield 11 mit DV20 manchmal EUR 144,- und manchmal nichts (keine Landung/kein T/Go). Gibt es liebere Lotsen und weniger liebe ;-)?**

**Noch zur Überflugsgebühr: diese scheint tatsächlich recht willkürlich verrechnet zu werden. Laut der VIE Entgeltverordnung entsteht Anspruch auf Vergebühung des Flughafens erst mit der Bodenberührung (!) des LFZ. Dennoch wurde ich 'erfasst'.**

VIE verlangt gemäß ihrer Entgeltordnung (siehe Beilage) für Anflüge zu Trainings- und Schulungszwecken, auch wenn keine Bodenberührung stattfindet, die entsprechenden Landegebühren für die Bereitstellung der Infrastruktur (Befeuerung, Feuerwehrebereitschaft, etc.). Sollte im Zuge des Durchfluges durch die Kontrollzone eine Anweisung seitens ATC erfolgen, den Flughafen entlang einer Piste zu kreuzen, so erfolgt keine Verrechnung von Gebühren.

**Kann VIE GND eine delay message an Eurocontrol flow mgmt geben, wenn der Flightplan schon suspended ist?**

Wenn der Flugplan während des Rollens suspended wird, veranlassen wir über das ARO eine Delay message.

**NVFR durch die Kontrollzone Wien: Im Sektor S sind 1500 ft MSL vorgeschrieben, bei NVFR gibt es aber eine Mindestflughöhe von 1000 ft AGL. Wie soll man sich als Pilot da verhalten?**

Entsprechend den derzeit gültigen LVR §24 beträgt die Mindestflughöhe für Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht in kontrollierten Lufträumen 300 m (1000 ft) über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 150 m (1000 ft AGL ist bereits veraltet). Nichtsdestotrotz, wenn eine größere Höhe gewünscht wird, kann diese jederzeit bei ATC angefragt werden

**Warum wird bei Grenzüberberflügen nach Norden nach wie vor Kontaktaufnahme mit Praha Information angeordnet - wissend, dass dies bei Landeanflügen im grenznahen Bereich nicht realistisch ist?**

Es ist ein Standardverfahren bei Grenzübergabe. Da es keine Verpflichtung zum Funkkontakt mit einer Informationsfrequenz gibt, sondern als Service gesehen wird, kann man als PIC im Falle einer Landung im grenznahen Bereich natürlich gleich den Zielflugplatz rufen.

**Die neue Phrase cancelling my IFR Flight. Ist das nur für Österreich oder ist das international. Sonst müsste z.B. im Tschechien, oder Deutschland weiterhin "cancelling IFR" heißen?**

Trotz längerer Recherche konnte ich leider keine tschechischen Unterlagen zu dieser Frage finden. Da die Änderung in Österreich wegen EASA Regulativ stattgefunden hat, würde ich "cancelling my IFR Flight" auch in unserem nördlichen Nachbarland anwenden.

**Aufgrund der Corona Situation ist der Flugverkehr, gelinde ausgedrückt, überschaubar. Es wäre sinnvoll die Anmeldepflicht für IFR Trainingsflüge in LOWS, ähnlich wie in LOWL, ersatzlos zu streichen?**

Nein: da die IFR Verfahren in Salzburg sehr komplex sind, die MAPPs teilweise wieder in den Endanflug zurückdrehen, ist es auch bei wenig Flugverkehr nötig IFR Training im Vorfeld abzuklären.

**Rufzeichen am Anfang/Ende... Wie regelt ICAO. diese "nuance" birgt meiner Ansicht nach Verwirrungspotential?**

Die ICAO regelt RTF procedures im Doc 9432. Rufzeichen zu Beginn des Funkspruches, wenn vom Luftfahrzeug initiiert, am Ende des Funkspruches sobald ein rücklesepflchtiger Teil beinhaltet ist. Genauso geregelt wie in Österreich.

**Was ist, wenn man nach der Ausbildung noch nicht perfekt funkt, bzw. im Englischen noch nicht perfekt fit ist und in eine CTR einfliegt. Wie geht ihr bei Fehlern damit um?**

Es kann gerne auch Deutsch gesprochen werden. So lange die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt wird, versuchen wir auf Piloten mit noch wenig Erfahrung beim Funken Rücksicht zu nehmen. Sollte dies nicht möglich sein, lassen wir das betreffende Luftfahrzeug eventuell außerhalb der CTR warten bis weniger "los" ist und dann ein sicherer Weiterflug gewährleistet werden kann.

**Ist die Phrase cancelling my IFR Flight International oder nur in Österreich?**

Jedes Land regelt die Sprechfunkverfahren nach Vorgabe der ICAO bis zu einem gewissen Grad selbst. Dabei können kleine Unterschiede vorkommen, die jedoch nicht sehr gravierend sind. "cancelling my IFR Flight" wurde in Österreich aufgrund EASA Regulativ geändert. Daher ist davon auszugehen, dass es europaweit zur Anwendung kommt.

**Wie ist die Gesamtabdeckung der Wetterradarinformationen mit den Radarstationen der Nachbarländer und werden diese auch im flugwetter.at dargestellt?**

Derzeit wird das CERAD (Central European Radar) zusätzlich zum österreichischen Radarcomposit dargestellt. Das viertelstündig aufgelöste Radarbild umfasst die Länder Österreich, Deutschland, Schweiz, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Kroatien und Slowenien.

## **Briefing & „Wien-Info“** **Flugberatung (Flugplan & Briefing)**

**Bzgl. Homebriefing: Für welche Szenarien macht es Sinn die Höhenfilteruntergrenze bei einem Flugstreckenbriefing grundsätzlich höher als FL000 zu setzen? NOTAMS in Bodennähe, wie etwa "Crane erected", werden dadurch nicht rausgefiltert.**

Im Minimum Briefing werden heute schon keine Informationen zu Hindernissen aufgeführt. Eine genaue Beschreibung des Inhaltes des Minimum Briefings finden sie im Homebriefing. Wir vom AIS weisen aber auch darauf hin, dass das Narrow Route Briefing/Korridor Briefing eine gute Möglichkeit bietet, die flugrelevanten NOTAM gut einzugrenzen. Haben sie keine genaue VFR Flugstrecke können sie auch ein gutes Ergebnis mit dem Area Briefing/Kartenbriefing erzielen, da sie nur NOTAM erhalten die diesen auf der Karte von ihnen abgesteckten Bereich betreffen.

**Warum kann der Flugplan nicht am Funk geschlossen werden, wenn bereits Sichtkontakt zum Landeplatz im Ausland besteht (z.B. LKZN)? Nach der Landung ist ja auch eine Schließung per Telefon beim AIS möglich?**

Die Landemeldung muss beim zuständigen AIS/ARO des Landeplatzes abgegeben werden. Da es auch um den Alarmdienst bei Überfälligkeit geht.

**Warum bekommt man für einen Flugplan, der via Homebriefing aufgegeben wurde, nach einer Landung in Österreich manchmal eine ARR Nachricht und manchmal nicht?**

Grundsätzlich sollte immer eine ARR SMS an den User geschickt werden. Dies ist aber abhängig von den Einstellungen im FPL Formular, ist dort kein Häkchen gesetzt wird auch keine SMS versendet. Sollte es dennoch Probleme geben, bitte wir sie mit uns Kontakt aufzunehmen, damit das durch unsere Technik geprüft werden kann.

**Wenn ich ins Ausland fliege, mache ich meinen Flugplan mit meiner Nav App. Wie kann man überprüfen ob der FP an die zuständigen Stellen ins Ausland übermittelt wurde? Mir wurde gesagt er wird mit der Gießkanne verteilt und es gäbe keine Kontrolle.**

Für die Verteilung des Flugplanes ist das zuständige AIS/ARO des Abflugplatzes zuständig. Dieses verteilt den Flugplan an alle für den Flug relevanten Stellen. In Homebriefing wird das mit einem „grünen Button“ angezeigt. Zu anderen kommerziellen APPs können wir keine Auskunft geben.

**Ab welchem Schwellwert soll ein FPL aufgegeben und wie genau soll ein Routing für VFR Flüge im Flugplan angegeben werden, bzw. welche Abweichungen sind akzeptabel?**

Ein Flugplan erleichtert "Wien Information" die Arbeit, daher freuen wir uns, wenn ein solcher zu Ihrem Flug vorhanden ist. (Zum Thema Routing siehe Frage oben, bei der Angabe der Flugroute bitte jedenfalls größere, markante Orte angeben).

Ein Flugplan muss mind. 1 h vor Abflug aufgegeben werden. Leider kommt es immer wieder vor, dass Piloten den Flugplan 10 Min vor Abflug aufgeben, und sich nicht mehr über den Status desselben informieren. Der Prozess wird so massiv belastet.

AIS/ARO kann FPL nicht rasch genug verarbeiten, und erkennt vielleicht einen Fehler. Der Pilot ist nicht mehr erreichbar (sitzt schon im LFZ). Der Lotse hat keinen Flugplan muss bei AIS/ARO anrufen. Der Pilot ärgert sich, weil der FPL nicht da ist. Alle ärgern sich. ;-)

**Foreflight (udg.) können Flugpläne absenden. Ist das für euch ok? Oder wäre euch Homebriefing in jeden Fall lieber?**

Natürlich bevorzugen wir die Verwendung von Homebriefing. Speziell bei Rückfragen, weil das mit HB Flugplänen besser geht. Die Rückmeldung von oder über Drittanbieter funktioniert aus der praktischen Erfahrung leider nicht immer optimal.

**Homebriefing, Anflugblätter VFR für "kleine" (LOWK, LOGF, ...) Plätze erhalte ich nicht über die Briefing Creation Funktion, korrekt?**

VFR Karten zu kleinen Flugplätzen gibt es bis auf wenige Ausnahmen nicht. Es können nur Informationen/Karten aus den AIP's angezeigt werden die in der EAD European Aeronautical Database abgespeichert sind.

VFR Karten sind grundsätzlich in den AIP's nicht vorhanden. Außer in speziellen VFR AIP's.

**Gibt es eine Schnittstellenbeschreibung (API), um aus einem eigenen Programm Flugpläne aufzugeben?**

Nein, es gibt keine Schnittstelle.

**Squak "1000" für IFR Flüge - bis wann wird das eingeführt?**

Der Transpondercode 1000 wird in Europa bereits seit Jahren für Mode S fähige Luftfahrzeuge vergeben. Die Zuteilung dieses "Mode S Conspicuity Codes" erfolgt durch die Eurocontrol automatisch anhand eingereicherter Flugpläne. Voraussetzung der *SSR Mode S Elementary Surveillance Operation* ist der Flugverlauf ausschließlich in 'mode s declared airspace' (acc. CFMU environment database).

**Eine Frage zur online VFR Karte: ist bei den Beschreibungen der MTMAs angedacht einen Link zum AUP/UUP zu legen oder hab´ ich diesen nur übersehen?**

Das war so bisher nicht angedacht. Es wurde nun aber bereits ein Link auf den im Homebriefing publizierten Airspace Use Plan (AUP) in die Info Box aller relevanten Lufträume eingefügt.

**Ab welcher Distanz von zwei LFZ zueinander gibt Wien Info eigentlich Verkehrsinformationen?**

Generell gibt es keine Vorschriften bezüglich Distanzen bei Verkehrsinformationen. Als Richtwert hat sich eine Entfernung von weniger als 3 nautischen Meilen lateral bzw. weniger als 1.000 Fuß vertikal etabliert. Der tatsächliche Wert ergibt sich letztlich aufgrund der konkreten Verkehrssituation sowie unserer Arbeits- bzw. Frequenzbelastung.

**Gestern wurde gesagt es sollen keine Koordinaten im FPL für den Ausflug aus der CTR angegeben werden, aber wie sollen Überlandflugstrecken am besten angegeben werden? Sind Koordinaten hier OK? Welche Angaben helfen FIC am meisten?**

Wien Information kann Koordinaten im Flugplan auf dem Radarschirm visualisieren - im Enroutebereich sind daher Koordinaten durchaus gut geeignet, Wien Information mit den notwendigen Daten für Informationsdienst und Alarmdienst zu versorgen. Im Nahbereich der österreichischen Flughäfen sind jedoch die Meldepunkte bzw. bei Grenzüberflügen die veröffentlichten Grenzüberflugpunkte zu verwenden.

**Was passiert im Hintergrund, wenn Wien Info die Funkverbindung zu einem Flieger verliert?**

Nach einem erfolglosen Versuch Kontakt mit einem Luftfahrzeug aufzunehmen, wird ein 30-minütiger Countdown gestartet. Ist es uns nicht möglich in diesen 30 Minuten Kontakt aufzubauen und ist das Luftfahrzeug nicht am Radar mit Mode-S zu sehen, wird INCERFA - die "Unsicherheitsphase" eingeleitet. Es beginnt eine Recherche durch Wien Information: Es wird überprüft, ob der Pilot des Luftfahrzeugs eine Landemeldung abgegeben hat. Hat er das nicht, werden Zielflugplatz, Alternate, potenzielle Landeplätze entlang der bekannten Route sowie Flugsicherungsstellen, die mit dem Luftfahrzeug in Kontakt gestanden haben könnten, angerufen. Verlaufen diese Schritte ergebnislos, wird der Fall an RCC - das Rescue Coordination Center - eskaliert.

**Gilt die neue Phrase "negative flightplan" beim Erstanruf auch in anderen Ländern, oder findet dies nur in Österreich Anwendung?**

Es handelt sich um eine nationale Regelung.

**Will Wien Information die volle erweiterte Positionsmeldung auch, wenn ein (VFR-) Flugplan gefiled und accepted wurde, oder reicht der Request zum Öffnen des Flugplanes?**

Wir versuchen die Frequenzbelastung bei der Anmeldung auf der Frequenz von "Wien Information" von Flügen mit Flugplan so gut es geht zu minimieren. Alle relevanten Informationen stehen normalerweise im Flugplan. Aus diesem Grund kann, falls der Erhalt des Flugplanes vom FISO bestätigt wurde, von der erweiterten Standortmeldung abgesehen werden. Essenziell ist jedoch nach wie vor die Übermittlung von Position und Höhe.

**Ich höre auf Vienna Information immer wieder das Piloten ohne Erstanruf gleich direkt die erweiterte Positionsmeldung absetzen. Entspricht ja nicht dem Regulativ, aber reduziert die Funkbelastung.**

Von einer erweiterten Standortmeldung ohne Erstanruf ist unbedingt abzusehen. Der Erstanruf dient uns dazu, einen Streifen vorzubereiten und gegebenenfalls einen Flugplan aus dem System zu laden. Weiters können wir die erweiterte Standortmeldung durch die Phrase "Stand by" auf einen späteren Zeitpunkt verschieben. Bitte geben Sie uns diese wenigen Sekunden, um die darauf folgenden Funksprüche effizient abarbeiten zu können.

**Thema Drohnen: Über die "Drone Space" App übermittle ich meine Drohnenflüge. Was passiert im Hintergrund? Hat Wien Info hier Zugriff?**

Nein, Stand heute haben wir auf diese Daten keinen Zugriff.

**Bzgl. Wien Info mit Flugplan: In einer Präsentation wurde darauf hingewiesen, dass um die Öffnung eines vorhandenen Flugplans erbeten werden muss. Habe ich den Kollegen von Wien Info richtig verstanden, dass dies nicht mehr notwendig ist?**

Ein Melden der Abflugzeit alleine führt nicht dazu, dass wir den Flugplan öffnen. Es muss explizit erbeten werden.

**Wo gehört das negative FPLn am besten hin?**

Am Ende des Erstanrufes. "Wien Information, OEABC, negative flightplan"

**Bei der Übergabe von 118,525 auf 134,625 bzw. auf 124,4 (oder vice versa): Warum muss ich manchmal den erweiterte Erstanruf machen, manchmal kommt nach "Wien Information, OE-VFR" sofort zurück OE-VFR, QNH 1013?**

FIC und TFI tauschen Informationen über alle Luftfahrzeuge aus, um den Übergang in beide Richtungen so reibungslos wie möglich zu gestalten, daher sollte die kurze Version der Standard sein. Es kann in gewissen Situationen jedoch dazu kommen, dass dieser Austausch ausgeblieben ist - z.B., wenn es zu erhöhter Arbeitsbelastung kommt; dann benötigt die neu gerufene Station erneut alle Daten. Dies sollte jedoch eher die Ausnahme sein.

**Auf Wien-Info ist ja Englisch und Deutsch möglich. Gibt es eine Empfehlung oder Präferenz für eine Sprache seitens FIC?**

Eine Präferenz als solches gibt es nicht. Die meisten von uns empfinden jedoch die englische Phraseologie als weniger "sperrig" in Aussprache und Gestaltung.

**Ich möchte noch einmal kurz bzgl. Routing Nachfragen. Auf der Route liegt eine kleine Ortschaft. Ist es besser den Namen der Ortschaft anzugeben oder die Koordinaten?**

Wir tun uns mit Koordinaten wesentlich leichter als mit kleinen Ortschaften. Letztere müssen wir häufig über Google Maps ausmachen.

**Wenn man sich einem freigabepflichtigen Luftraum nähert aber nicht einfliegen möchte, ist es erwünscht das vorher zu melden (z.B. "circling Breitenbrunn, staying clear of CTR zone") oder ist das nicht hilfreich?**

Ja, das ist ausgesprochen hilfreich. Wir erfahren damit nicht nur, dass ein Luftfahrzeug aus einem gewissen Luftraum frei bleiben wird, wir wissen damit auch sofort, dass der Pilot des Luftfahrzeuges mit dem Luftraum um ihn herum vertraut ist.

**Die Karten in der AIP finde ich super! Allerdings sind einige Dateien relativ groß (z.B. Sichtflugkarte LOWW, 16MB). Das ist beim Öffnen/Ansehen/Scrollen/Zoomen/Drucken oft ein Problem. Ist das bekannt und könnte man da was verbessern?**

Die Dateigröße der Karte resultiert aus der Menge an (Raster-)Daten und der hohen Auflösung, um eine entsprechende Druckqualität zu erreichen. Wir werden überprüfen, ob es hier Optimierungsmöglichkeiten für die Webnutzung gibt.

**Wird FIC in Zukunft auch für UAS Piloten Services anbieten?**

Dazu gibt es derzeit noch keine Pläne, die mir bekannt wären.

**Ist es bei einer Verkehrsinformation hilfreich zu sagen, wenn man den Verkehr via Flarm oder ADSB sieht, aber nicht beim Rausschauen?**

Ja, das ist hilfreich da wir wissen, dass diese Tools die Piloten beim Scan unterstützen. Dennoch wünschen wir uns eine weitere Meldung, wenn der Verkehr tatsächlich in Sicht ist.

**Anders als in den USA z.B. sind bei uns PIREPs sehr selten. Woran liegt das, akzeptiert ATC/FIC PIREPs ungenügend oder werden sie nicht dokumentiert? Und wie würde ein PIREP korrekt aussehen? PIREPs werden von uns natürlich akzeptiert und an die Meteorologie weitergeleitet.**



**Sieht bzw. verwendet Wien-Info die vom Mode-S Transponder übertragenen Daten die vom Piloten am Autopiloten eingestellt sind (selected altitude, heading, etc.)?**

Ja, sofern das Luftfahrzeug mit entsprechender Avionik ausgestattet ist, können wir die sogenannten DAPs auslesen.

**Neues aus der MET – Satelliten- und Radarbilder – Gewitter**

**Die Statistik Wetterradar - Höhenströmung zeigt andere Hot Spots wie die Aldis Statistik , wieso ist das so?**

Dies hat mehrere Gründe, zum einen ist die Abdeckung des österr. Wetterradarverbunds im Westen und Süden durch die Abschattung durch die Alpen nicht ideal und daher werden in diesem Bereich nur wenige Gewitterzellen detektiert, andererseits wurde für die Wetterradarstatistik ein Schwellwert in der Radarreflektivität angenommen, um stärkere Gewitterzellen herauszufiltern. Vor allem im Friaul finden sehr viele Blitzenladungen auch im Zusammenhang mit frontalen Ereignissen statt.

**Eine Anmerkung: Es ist gut, dass bei MET erwähnt wurde, dass CAVOK/NSC nicht SKC bedeutet. Schön wäre zusätzlich eine kurze Wiederholung der Bedingungen als Wissensauffrischung gewesen.**

**CAVOK** bedeutet **C**louds **A**nd **V**isibility **O**K, das heißt keine Bewölkung unterhalb von 5000ft oder unterhalb der höchsten Mindestsektorflughöhe, kein TCU oder CB, Sichtweite 10km oder mehr und keine Zusatzsicht gemeldet, keine Wettererscheinungen. **NSC** - **N**il **S**ignificant **C**loud (keine Bewölkung unterhalb der Mindestsektorflughöhe oder unter 5000ft, kein TCU oder CB). **NCD** - **N**o **C**loud **D**etected, bei AUTO-METAR-Meldungen.

**Wetterradar Daten im Flug: Bis wann denken Sie, wird es Europa ein Produkt wie NEXRAD in den USA geben? Das würde die Wetter-Sicherheit auf längeren Strecken sehr erhöhen!**

Das ist derzeit leider nicht absehbar. Es gibt zwar Hersteller von Flugnavigationsoftware, die Radarbilder einiger europäischer Wetterdienste in ihre Software einspielen, jedoch ist (noch) nicht transparent, von welchen Staaten die Bilder eingehen und die Darstellung bezüglich der Radarabdeckung lässt (noch) zu wünschen übrig. Bei der Verwendung dieser Produkte ist darauf zu achten, dass kein Echo nicht bedeutet, dass in einem Gebiet kein Regen vorhanden ist.

**Können Sie zur Auslösetemperatur noch etwas sagen? Bspw. ist für mich als Pilot die Auslösetemperatur irgendwo ersichtlich?**

Die Auslösetemperatur ist jene Temperatur, die sich die Erdoberfläche erwärmen muss, damit eine Durchmischung mit der Schicht in 1000m Höhe erreicht wird. Dies kann anhand von Radiosondendiagrammen mit Hilfe der Trockenadiabate abgelesen werden. An thermisch aktiven Tagen ist die Auslösetemperatur auch auf den ausgewerteten Radiosondenaufstiegen auf der Flugwetter-Seite abzulesen.

**Ist geplant die Limitierungen des Radarsystems (Abschattungen) in den Griff zu bekommen? Bspw. mit Errichtung neuer Radaranlagen oder Zusammenschluss mit anderen Ländern?**

Die Errichtung und der Betrieb neuer Wetterradaranlagen ist außerordentlich kostspielig und erfordert umfangreiche Standortprüfungen. Derzeit ist es nicht geplant, den österreichischen Wetterradarverbund zu erweitern. Über eine Integration bzw. erweiterte Darstellung z.B. in Form eines zentraleuropäischen Wetterradarbildes mit anderen Ländern gibt es Verhandlungen. Die



rechtliche Situation ist dabei jedoch sehr komplex. Im Unterschied zu anderen Flugsicherungen in Europa beschafft und betreibt Austro Control die nationalen Wetterradaranlagen selbst und nicht der steuerfinanzierte nationale Wetterdienst. Die Finanzierung erfolgt durch die Luftraumnutzer (Gebühren), ohne einen Beitrag des Steuerzahlers oder des Staates

**Ist es international so, dass METAR und TAF nur mehr über Bewölkung unterhalb der höchsten Mindestsektor-Flughöhe berichten? Und wo hole ich mir nun eine Flugwetterinformation, die alle Bewölkung anzeigt, auch jene über der MSA?**

Eine Information über die Bewölkung oberhalb der MSA bekommt man auf der Flugwetter-Homepage bei den 50 AUTO-METAR Stationen unseres VAMES-Netzwerks und in der Low Level Significant Weather Chart Alps.

**Sind die Wettermodelle aktuell ungenauer, weil aufgrund von Corona weniger Wetterdaten von Verkehrsmaschinen kommen oder ist das ein Stammtischgerücht?**

Dies ist eine komplex zu beantwortende Frage. Ständen dem EZMWF (Europäisches Zentrum für Mittelfristige Wettervorhersagen) im Februar 2020 noch rund 600.000 Wettermeldungen von Flugzeugen täglich zur Verfügung, so sanken diese während der Corona Krise auf 150.000-250.000. Ein Wettermodell funktioniert umso besser, je genauer der Anfangszustand der Atmosphäre beschrieben werden kann. Es konnte jedoch in unterschiedlichen wissenschaftlichen Untersuchungen noch nicht einwandfrei nachgewiesen werden, dass das Wegfallen von diesen Flugzeugmeldungen tatsächlich für ungenauere Modellprognosen sorgt, da der Ausfall der Flugzeugmeldungen etwa durch ein ständiges mehr an Satellitendaten kompensiert werden kann. Die Vorhersagbarkeit des Wetters hängt von sehr vielen unterschiedlichen Faktoren ab, so war etwa der Sommer 2019 allein wegen seiner Wetterlagen besser prognostizierbar als der Sommer 2020. Westwetterlagen, wie wir sie in den vergangenen Wochen erlebt haben, mit vielen unterschiedlichen Frontalzonen und Luftmassen, sind trotz aller Rechenkapazität und einbezogenen Meldungen, für die Modelle nicht einfach zu erfassen.

**Warum werden Wetterradardaten nicht für APPs wie AeroWeather freigegeben.**

Der Flugwetterdienst der Austro Control bedient ausschließlich geschlossene, definierte Kundenkreise - in erster Linie sind das Fluglinien bzw. Piloten. Austro Control hat ein rechtlich geprüftes Preis- und Rechtsstufenmodell entwickelt, auf Basis dessen die österreichischen Wetterradardaten bezogen werden können (siehe dazu auch [https://www.austrocontrol.at/wetter/wetter\\_fuer\\_alle/wetterradar](https://www.austrocontrol.at/wetter/wetter_fuer_alle/wetterradar)). Dabei ist eine 1:1 Darstellung im Internet oder in Apps jedenfalls nicht zulässig. Softwarefirmen zahlen keine Flugsicherungsgebühren und sind daher als Kunden außerhalb des Flugverkehrs zu sehen. Flugwetterdaten sollten grundsätzlich nur aus zertifizierten Quellen bezogen werden, in Österreich wird diese Aufgabe ausschließlich durch Austro Control im Rahmen von [www.austrocontrol.at/flugwetter](http://www.austrocontrol.at/flugwetter) oder über [www.homebriefing.com](http://www.homebriefing.com) erfüllt. Bei Drittanbietern kann eine korrekte Darstellung nicht sichergestellt werden.

## Unfallvermeidung

### Unfallstatistik - Luftraumverletzungen

**Ein Problem ist sicher, dass viele die Lufträume auf den Karten nicht richtig lesen können und nicht genau wissen, wo sie eine Freigabe brauchen oder glauben, wenn sie einen Transponder haben brauchen sie keine Freigabe.**

Wie viele Pilotinnen und Piloten damit Schwierigkeiten haben, können wir nicht abschätzen. Wir erfahren aber immer wieder, dass das hierfür erforderliche Wissen nicht vorhanden ist bzw. sich daran nicht gehalten wird, aus welchen Gründen auch immer. Eigentlich sollten diese *Basics* nach positiv abgeschlossener Ausbildung an einer Flugschule problemlos angewandt werden können. Unser Appell richtet sich hier neben der Selbstverantwortung von PilotInnen als Anregung vor allem an Vereine, hier einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch oder Workshops anzubieten. Durch gezieltes Reden über das Thema werden oft viele Missverständnisse ausgeräumt.

**Kann man nicht die derzeit verkehrsschwache Zeit an Verkehrsflughäfen nutzen, um auch PPLern die "Schwellenangst" vor kontrollierten Plätzen zu nehmen und vertraut zu machen? Ich denke z.B. an "Schwerpunkttag", eine "Happy Hour" für Touch&Go's, etc.**

Das ist schwierig voranzuplanen. Diese nach Kalender oder Uhrzeit verkehrsschwachen Zeiten gibt es an den meisten Flughäfen nicht. Aber Sie können an den ATC Units, die die Trainingsflüge gerne koordiniert haben, wie Graz, als FluglehrerIn gerne mitteilen, was Sie mit Ihrer/m SchülerIn planen. Jedenfalls empfehlenswert ist für FlugschülerInnen bei Alleinflügen die Angabe STS/SOLO im Flugplan. Auch kann im Sprechfunk bei Erstanruf an die ATC-Stelle gerne "Soloflight" angefügt werden. Zu den Landegebühren: Diese sind jeweils in den Gebührenordnungen der Flughäfen beschrieben und dort einsichtig.

**Wie ist früheres „no ata“ jetzt richtig im Flugplan einzutragen?**

Das "NOATA" war ein Zusatz im Flugplan, der durch Einführung der SERA als rein nationale Bestimmung gestrichen werden musste. Im Flugplan kann keine diesbezügliche Angabe mehr gemacht werden. Zu den aktuellen Bestimmungen, insbesondere den weiteren Verzicht auf Alarmdienst (i.F.d. Überfälligkeit) während des Fluges sehen Sie bitte ins gerade veröffentlichte AIC Austria A07/2021 (Sonderregelungen für die Flugplanaufgabe innerhalb Österreichs).

### Perception and Situational Awareness

**(moderne) UL's werden nun doch zunehmend als "Flugzeuge" akzeptiert - siehe Anrechnung von Flugstunden auf PPL (auch in DE). Marktbedeutung steigend. Gut so! Was machen SUB und ACG, um Unfälle in dieser Klasse zu erfassen und zu analysieren?**

Hier wurde auch von Seiten der EASA eine Annäherung versucht. Grundsätzlich bleiben aber UL im Nationalen Recht. Von Seiten der EASA werden vermehrt Zulassungen von LSA mit 600 kg durchgeführt.

**Bitte um Info, wo ich die EASA Statistik zu Unfällen finde.**

EASA Annual Safety Review 2020; <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/annual-safety-review-2020>

**Wieso weist der letzte EASA Safety Review 2020, im Zeitraum der letzten 10 Jahre (2009 bis 2019), lediglich 8 Flugzeug- und 4 Hubschrauberunfälle auf?**

Der EASA Annual Safety Review 2020 weist für Flugzeuge (GA) 2009-2018 3547 Unfälle und 477 tödliche Unfälle aus.

**Veranstaltungen wie der Season Opener tragen zur Flugsicherheit bei - vielen Dank dafür! Trotzdem frage ich mich, wieso seit Dekaden immer wieder die gleichen bekannten Fehler zu schweren Unfällen führen - besonders in der GA? Sind neue Ansätze im Bereich Safety notwendig?**

Hauptunfallursache bleibt der Mensch. Maßnahmen wie der Season Opener sollen zu einer Awareness beitragen, laufende Adaptierungen sind sicher erforderlich. Die reine Behördeninformation ist dazu nicht ausreichend. Alle Organisationen und Verbände sind aufgerufen hier mitzuarbeiten. Trotzdem gibt es Grenzen. Moderne Luftfahrzeuge mit Assistenzsystemen wie im Kraftfahrzeug werden helfen die menschlichen Schwächen zu kompensieren.

**Wird ein Anstieg der Flugunfälle mit dem zunehmenden Aufkommen von UAVs erwartet?**

Derzeit gibt es dafür keine Anzeichen.

**Welche Beispiele verbergen sich hinter der Unfallursache Nr 1 System reliability in der Praxis bei der Klasse SEP?**

Grundsätzlich ist mit System das Luftfahrzeug und deren Systeme gemeint. Entsprechend dem EASA Annual Safety Report ist der Triebwerksausfall dabei das wesentlichste Element.

**Wo kann/muss ich gefährliche Annäherungen mit "Drohnen" melden? Was ist, wenn das - illegal - in der Nähe von Flugplätzen/Flugfelder erfolgt? Auch Heli-Plätzen zB bei Krankenhäusern? Vorgangsweise, Empfehlungen, Vorgaben?**

ACG Vorfall Meldetool auf der ACG Homepage.  
<https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/safety/meldewesen>

**Die vielen Motorausfälle mit Rotax Motoren (912 und 914) werden, wenn diese in Österreich auftreten und dabei keiner stirbt nicht untersucht, in Spanien, Portugal, Schweden, ... werden diese Ausfälle sehr wohl untersucht. Will man dies als Herstellerstaat nicht untersuchen?**

Man muss zwischen der Untersuchung der Unfalluntersuchungsstellen (SUB) und den Untersuchungen der Hersteller/EASA unterscheiden. Nur bestimmte schwere Störungen werden von den Flugunfalluntersuchungsstellen nach ICAO Vorgaben untersucht. Neben der Störungsmeldung hat der Halter aber auch eine Meldepflicht an den Luftfahrzeughersteller. Dieser ist nach EASA Part 21 verpflichtet jede Störung zu untersuchen und bei Verdacht auf technische Mängel die EASA zu verständigen. Bei Vorliegen einer "Unsafe Condition" erfolgt die Herausgabe einer Lufttüchtigkeitsanweisung. <https://www.easa.europa.eu/domains/aircraft-products/airworthiness-directives-ad>

**Warum muss ich als Pilot eine Störung der ACG melden, wenn diese durch die SUB und deren Untersucher kategorisiert wird? Wofür braucht es dazu die ACG?**

Erstmeldung hat immer durch den Piloten/Halter an die ACG zu erfolgen. Die ACG ist die zentrale Meldestelle. Erst dann erfolgt eine Klassifizierung und eine Entscheidung einer SUB Untersuchung. Erfolgt keine SUB Untersuchung wird von der ACG erhoben, ob weitere Maßnahmen in Bezug auf die Sicherheit erforderlich sind. z.B. Lufttüchtigkeitsanweisung

**Sieht die EASA nach den Ereignissen mit 737max auch bei FAA Zulassungen im Federal Aviation Bereich genauer hin. Sind Auffälligkeiten bekannt?**

Derzeit sind keine direkten Zusammenhänge bekannt. Viel Unfallursachen insbesondere bezüglich der Human Factors decken sich aber.

**Wie kann man sich einen Ramp-Check vorstellen? Was wird beim Piloten/Luftfahrzeug überprüft? Wer macht diese Checks? Was sind hier die häufigsten Beanstandungen?**

Ramp Checks werden durch die ACG oder die jeweiligen zuständigen ausländischen Behörden durchgeführt. Sie bestehen im Wesentlichen aus folgenden Elementen: Technischer Zustand des Luftfahrzeuges, Prüfung der Borddokumente, Prüfung der Lizenzen, Prüfung der gen Part NCO vorgesehenen betrieblichen Anforderungen wie Gewicht, Schwerpunktage, Mindesttreibstoffmenge, Flugvorbereitung etc. Die Inspektoren weisen sich aus, und der Pilot/Halter bekommt einen schriftlichen Bericht.

**Es sollten wieder Mindeststunden verlangt werden und Pilot und CoPilot sollten die Stunden schreiben dürfen, ist speziell für junge Piloten ein riesiger Vorteil zu zweit zu fliegen. Ich konnte es noch nützen und es war ein Riesenvorteil. Nationale Lösung suchen und nicht auf EASA warten.**

Natürlich haben Mindeststunden einen Vorteil. Jedoch benachteiligt es auch viele sehr erfahrene Piloten und hätte gerade am Beispiel der CoViD Situation viele Piloten Ihre Lizenz gekostet. Selbstverantwortung ist dabei ein wesentliches Element. Nationale Lösungen sind im EU System nicht vorgesehen.

**Flugunfalluntersuchungen**

**An wen muss ich es melden, wenn ich einen Flugunfall beobachte? Gibt es da eine Nummer?**

Unter der Nummer +43 (0)1-798 83 80 ist der SUCH- / RETTUNGSDIENST der Austrocontrol erreichbar.

Diese Nummer ist auch am VFR PILOTFOLDER der Austro Control unter der Rubrik NOTFALL zu finden.

**Hier finden Sie den Link zum PILOTFOLDER der Austro Control:**

[https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/ac/data/uploads/Season%20Opener%202020/Pilotfolder\\_2020.pdf](https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/ac/data/uploads/Season%20Opener%202020/Pilotfolder_2020.pdf)

Im Falle, dass Sie einen Flugunfall beobachten, ist dieser sobald als möglich an den SUCH- / RETTUNGSDIENST der Austro Control zu Melden.

Außerdem sollen die Beobachtungen zusätzlich mittels Online Meldung an die Austro Control gemeldet werden.

**Hier finden Sie den Link zur Online Meldung:**

<https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/safety/meldewesen>

**Warum können ältere Untersuchungsberichte nicht elektronisch zur Verfügung gestellt werden? Teilweise sind ältere Berichte (2006/2007) vorhanden, liegt das an der langen Verfahrensdauer?**

Alle Berichte ab 2010 sind online über die Webseite der SUB abrufbar.

**Hier finden Sie den Link zur Webseite:**

<https://www.bmk.gv.at/ministerium/sub.html>

Ältere Untersuchungsberichte können leider nicht mehr elektronisch auf der Website zur Verfügung gestellt werden. Es besteht aber jederzeit die Möglichkeit, diese Untersuchungsberichte per E-Mail an [fus@bmk.gv.at](mailto:fus@bmk.gv.at) anzufordern.

**Was wird gegen "Tablet ersetzt Hirn" und für die praktische Weiterbildung von Sonntags-Schönwetter-Kaffeefliegern unter marginaleren Wetterbedingungen und/oder in schwierigerem Gelände getan?**

Seitens der SUB werden sowohl Unfälle als auch schwere Störungen untersucht, um die Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu erhöhen.

**Welche Kriterien führen zu einem Unfallbericht, der erstellt werden muss und werden diese auch alle veröffentlicht (seit 2019 gibt es keine neuen Berichte mehr)?**

Seitens der SUB werden sowohl Unfälle als auch schwere Störungen untersucht. Maßgeblich hierfür sind die Bestimmungen laut EU-Verordnung Nr.996/2010 sowie UUG 2005.

Diese Untersuchungen werden mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen.

Die Untersuchungsleiter der SUB sind sehr bemüht, eine Flugunfalluntersuchung innerhalb eines Jahres abzuschließen. Gelingt das nicht, wird ein Zwischenbericht veröffentlicht.

Das seit 2019 keine Untersuchungsberichte auf der Webseite zu finden sind ist damit zu erklären, dass die Berichte auf der Webseite nach dem Vorfallsdatum sortiert sind. Sprich, ein Bericht von einem Unfall bzw. einer schweren Störung vom 17.03.2020 wird unter diesem Datum auf der Webseite veröffentlicht, fertiggestellt bzw. ein Zwischenbericht veröffentlicht wird erst am 17.03.2021.

**Wieso wird ein Gyrocopterunfall mit tödlichem Ausgang im Flugplatzbereich des Flugplatzes Wr. Neustadt (so geschehen am 20. Juli 2020) nicht untersucht?**

Die Verpflichtung zur Durchführung einer Untersuchung ist im Artikel 5 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 geregelt.

**Hier finden Sie den Link zur VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010:**

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02010R0996-20180911&qid=1616592454305&from=EN>

Auf Grundlage dieser Verordnung ist jeder Unfall und jede schwere Störung, an denen Luftfahrzeuge beteiligt sind, die von der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates erfasst werden, in dem Mitgliedstaat, in dem sich der Unfall oder die schwere Störung ereignet hat, zum Gegenstand einer Sicherheitsuntersuchung zu machen.

Der verwendete Gyrocopter ist nicht von der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates erfasst.  
Dadurch wurde auf eine Einleitung einer Sicherheitsuntersuchung verzichtet.

**Wenn ich als FBL/Airfield OPS bemerke, dass sich ein Vorfall (Rollschaden) mit einem D-reg. LFZ ereignet hat (ohne Fremdschaden) und der Lfz-Halter sein Gerät einfach in den Anhänger verstaut und wegfährt, bin ich dann verpflichtet zur Meldung?**

Dieser Vorfall sollte mittels Online Meldung an die Austro Control gemeldet werden.

**Hier finden Sie den Link zur Online Meldung:**

<https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/safety/meldewesen>

**Hier finden Sie den Link über die Meldung von Unfällen, Ereignissen und Störungen in der Zivilluftfahrt :**

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20005538&FassungVom=2017-07-31>

**Wie stelle ich eine schwere Störung fest? Das kann doch nur die SUB.**

Eine „schwere Störung“ ist eine Störung, deren Umstände darauf hindeuten, dass eine hohe Unfallwahrscheinlichkeit bestand, die mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verbunden ist und die im Fall eines bemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht und dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, oder im Fall eines unbemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug für Bewegungen zum Zweck des Flugs bereit ist, und dem Zeitpunkt, zu dem es bei Beendigung des Flugs zur Ruhe kommt und das primäre Antriebssystem abgeschaltet wird, eintritt.

**Für ausländische Untersuchungsstellen sind die Untersucher der SUB sehr wohl als akkreditierte Vertreter bei Diamond und Rotax tätig. Warum ist das so? Im Untersuchungsgesetz von Österreich können ALLE Unfälle untersucht werden. Warum tut man das nicht?**

Ein akkreditierter Vertreter ist eine Person, die auf der Grundlage ihrer Qualifikation von einem Staat zum Zweck der Teilnahme an einer von einem anderen Staat durchgeführten Sicherheitsuntersuchung benannt wird. Der akkreditierte Vertreter unterstützt somit den Untersuchungsleiter des Ereignisstaates im Zuge der Unfalluntersuchung.

Die Verpflichtung zur Durchführung einer Untersuchung ist im Artikel 5 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 geregelt.

**Hier finden Sie den Link zur VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010:**

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02010R0996-20180911&qid=1616592454305&from=EN>

**Wie objektiv werden die SUB Ergebnisse wirklich genommen? Werden Berichte nicht doch von Gerichten und Sachverständigen zitiert (was sinnvoll wäre)? Wenn es im Video heißt "Ist es wirklich notwendig, dass man [...] Kunstflugfiguren fliegt?", ist das auch irgendwie wertend.**

Die Sicherheitsuntersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 und dem Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005 idgF.

Das einzige Ziel der Sicherheitsuntersuchung ist die Verhütung künftiger Unfälle oder Störungen,

ohne eine Schuld oder Haftung festzustellen.  
Auf diese Tatsache wird auch in jedem Untersuchungsbericht hingewiesen.

### **Wie viele Untersucher der SUB haben einen aktiven Pilotenschein für Flächenflugzeuge und Hubschrauber?**

"Die Unfalluntersucher erfüllen die Voraussetzungen, die Ausbildungen wurden gemäß ICAO Cir298 Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators durchgeführt."

### **Die SUB ist im Verkehrsministerium untergebracht. Die zuständige Sektionsleiterin sitzt auch im ACG Aufsichtsrat. Wie kann die SUB dann tatsächlich unabhängig sein, wenn die Weisungsfreiheit gar nicht gegeben ist?**

Gemäß § 2 des UUG 2005 ist die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes für die Bereiche Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt zuständig und untersteht dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität Innovation und Technologie. Sie ist funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, öffentlichen und privaten Stellen, deren Interessen mit den Aufgaben einer Sicherheitsuntersuchungsstelle kollidieren könnten. Des Weiteren definiert § 3 (1) Der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes steht ein Leiter vor. Dieser wird vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestellt.

(2) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes ist eine ständig eingerichtete unabhängige Untersuchungsstelle für die Sicherheit in den Bereichen, Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt. Sie nimmt ihre Aufgaben unabhängig wahr und führt eine umfassende Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen entweder selbst durch oder beaufsichtigt die Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung.

(3) Die Untersuchungsbeauftragten gemäß § 5 Abs. 15 sind bei der Durchführung ihrer Sicherheitsuntersuchungen an keine Weisungen von Organen außerhalb der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes gebunden.

### **Was genau sind die Qualifikationen der SUB Untersuchungsmitarbeiter? Nur ein einziger hat Erfahrung von Fluglinien, ein weiterer ist Prüfer für Dispatcher, ein weiterer ist Hubschrauber Techniker in Krems. Der größte Teil sind ehemaliger Soldaten von Langenlebarn.**

Die Expertisen sind auch laut ICAO im ICAO Circular 298 festgelegt und werden von jedem einzelnen Untersuchungsbeauftragten der SUB erfüllt.

### **Entspricht es der Tatsache das nur ein einziger Untersucher der SUB zertifiziert ist, Gutachten als Sachverständiger für Luftfahrt zu erstellen?**

Die Expertisen sind auch laut ICAO im ICAO Circular 298 festgelegt und werden von jedem einzelnen Untersuchungsbeauftragten der SUB erfüllt.

Eine Zertifizierung als "Gerichtlich beeidigter Sachverständiger für den Bereich Luftfahrt" ist laut ICAO Circular 298 für den "Accident Investigator" international nicht vorgesehen.



## Drohnen

**Dürfen Drohnen / Modellflugzeuge mit einem Abfluggewicht <100g, einer maximal zu erwartenden Ekin < 80 J und unter 120m Flughöhe innerhalb der CTR eines Flughafens (bspw. in einem Park, nicht über Bebauung und Personen) ohne Genehmigung der Austro Control geflogen werden?**

Nein, die Ausnahme für Geräte unter 79 J und 30 m AGL galt nur im nationalen Recht, welches seit 31.12.2020 durch das europäische Drohnen-Regulativ ersetzt wurde

**Gibt es schon Zahlen zu Zwischenfällen zwischen UAV/Drohnen und bemannten Flugzeugen? Wieviel % der gemeldeten Drohnen-Sightings in CTRs werden von der Polizei dann wirklich aufgespürt?**

Da werden wir in der Behörde nicht informiert bzw. erfolgt die Alarmierung der Einsatzkräfte nicht durch die LFA, daher sind keine Zahlen im DCC verfügbar. Zur Annäherung von unbemannten an bemannte Luftfahrzeuge gab es sehr wenige Störungsmeldungen in den letzten Jahren.

**Zusatz: "Wo kann/muss ich gefährliche Annäherungen mit "Drohnen" melden?" Die Polizei fühlt sich nicht zuständig.**

Für eine Störungsmeldung sollte das ACG Online Meldetool verwendet werden.

**Das bedeutet es hilft euch, wenn wir in der DroneSpace App angeben, wann, wo, wie lange wir fliegen? Ich glaube, vorgestern hieß es, diese Daten werden noch nicht an Austro Control übertragen...**

Die Daten aus der Fly Now Funktion sind bei der Austro Control ersichtlich, zusätzlich wird der Drohnen-Pilot gewarnt, wenn sich eine andere Drohne annähert. Das Logbuch dient der persönlichen Dokumentation.

**Kommt es im echten Leben vor, dass Drohnenpiloten eine Aufstiegsgenehmigung erbitten z.B. in Kontrollzonen? Wie oft werden diese Aufstiege genehmigt/untersagt?**

Ja, ist üblich. Eine "Genehmigung" ist vorab bei der Luftfahrtbehörde zu beantragen und bspw. in Flugbeschränkungsgebieten (Wien, Neusiedler See) erforderlich. In Kontrollzonen ist direkt vor dem Flug eine Zustimmung der Flugsicherung einzuholen. Diese wird je nach aktueller Verkehrslage und angefragter Position/Flughöhe erteilt/nicht erteilt.

## Luftfahrtbehörde

**Österr. Operator mit AOC, LFZ jedoch registriert in non-EASA-Land und rein privat betrieben, Homebase des LFZ in non-EASA-Land. Unterliegt LFZ/Crew damit dem Part NCC? Im Konkreten, muss die Crew alle 6 Monate einen OPC machen, wenn der Registrierungsstaat das nicht verlangt?**

Entsprechend den europaweit einheitlichen Vorschriften der EASA Grundverordnung Regulation (EU) 2018/1139, Artikel 2 1 (a) (ii) gelten bestimmte EU-Vorschriften auch für ausländisch registrierte Luftfahrzeuge sofern diese von einem Europäer betrieben werden. (ii) registered in a third country and operated by an aircraft operator established. Konkret gelten daher die Regeln von Part NCC und sind entsprechend anzuwenden.

**Kann ich ein Französisch-Registriertes UI-Flugzeug mit einem Französischen UI-Schein in Österreich betreiben? Oder brauche ich dazu einen PPL, oder geht es nicht ein F-zugelassenes UI in Österreich zu betreiben, sowie in Deutschland auch erlaubt.**

Frankreich ist nicht von der Gästeflug VO erfasst, da die UL Systeme nicht vergleichbar sind. Es ist daher eine §18 LFG Einflugbewilligung erforderlich.

[https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/lizenzen\\_bewilligungen/flugbewilligungen/einflug\\_ueberflug](https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/lizenzen_bewilligungen/flugbewilligungen/einflug_ueberflug)

**Kann ich ein UL-Segelflugzeug in Österreich zulassen? Was muss ich dafür tun?**

Es ist eine eingeschränkte Musterzulassung der Type erforderlich, diese ist vom Halter der Musterzulassung zu beantragen. Danach sind Registrierungen in Österreich als Segelflugzeug zulässig.

**Part 66L - Wartungslizenz "Light" für Ballone. Gilt diese nur für ELA 1 Ballone (bis 3400m<sup>3</sup> Heißluft), oder gibt es keine Größenbeschränkungen (d.h. alle Heißluftballone)?**

Part 66L Category L3 beinhaltet alle Ballone ohne Einschränkungen.

**Gemäß NCO.SPEC.100 ist der Segelflugschlepp mit Motorflugzeugen nur mit einer Risikoanalyse und einer Klarliste zulässig. Jedoch im Part SAO.OP.155 ist dieselbe Operation für TMG's ein normaler Betrieb ohne Risikoanalyse usw. Warum gibt es hier Unterschiede? Gefährdungspotential bleibt gleich...**

Part SAO wurde für Segelflieger entwickelt und es bestehen in der Segelflugausbildung (auch TMG) viele Elemente, die den Segelflugschlepp beinhalten. Damit ist der Betrieb "üblich" und die Risiken bekannt, im Gegensatz zum reinen Motorflug.

**Darf man mit einer PPL-Lizenz (kein CPL) mit der Eintragung SEP + TMG auch GEWERBLICHE Segelflugschleppbetreiber mit SEP oder TMG schleppen bzw. GEWERBLICHE Flüge mit einem TMG nach Part SAO durchführen?**

Grundsätzlich gilt beim Fliegen eines TMG: PPL-Anwendung Part NCO/CAT; SPL-Anwendung Part SAO. Damit gelten als Motorflieger die CAT Bestimmungen und es ist ein CPL erforderlich, im SAO Bereich ist ein SPL mit Pax Berechtigung und Declaration für Gewerbliche Flüge ausreichend.

**Wo ist bei den Wartungsvorschriften die Grenze gewerblich / nicht gewerblich zu sehen? DTO J/N? ATO in einem Verein J/N? ATO "öffentlich" J/N?**

Es kann sowohl eine DTO aber auch eine ATO gewerblich sein. Ein Verein, der eine Flugschule betreibt, ist entsprechend dem Vereinsgesetzten und Definitionen nicht gewerblich.

### **Wie erwirbt man die Part 66 L Lizenz für Motorflugzeuge?**

Im Gegensatz zum Part 66 ist für die L Lizenz eine Prüfung ausreichend 66.A.25(b), die notwendige Praxis (2 Jahre) ist nachzuweisen 66.A.30.

### **Kann ich einen deutschen UL Motorsegler (120 kg Klasse) in Österreich zulassen, wenn ja wie?**

Es gibt in Österreich keine Flugsportkategorie bzw. 120kg Klasse, jedes UL muss eine eingeschränkte Musterzulassung haben. Eine Musterzulassung ist aber auch für 120kg UL möglich.

### **Mit welcher Lizenz darf ein D-registriertes UL/A in Österreich geflogen werden? PPL, LAPL(A), österr. UL/A-Schein, oder nur deutscher UL-Schein? Wann ist eine zusätzliche Bewilligung gem. § 18 LFG erforderlich?**

Es gelten grundsätzlich die Bedingungen der Gästeflugverordnung. Grundsätzlich gilt, dass eine Lizenz des Registerstaates notwendig ist. Können die Bedingungen nicht eingehalten werden, ist eine §18 LFG Ausnahmegewilligung erforderlich.

### **Auf den LOWL-ATC Folien vom Montag war die Rede von Warnwesten. Wie/wo ist das geregelt und wie schaut die Praxis in AT aus? GA-Piloten mit Warnwesten sieht man bei uns sehr selten.**

Es gelten die jeweiligen Vorgaben der Flugplätze, diese wurden individuell entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen der ZFBO erstellt, diese sind dann einzuhalten und können für bestimmte Bereiche Warnwesten vorschreiben.

### **Können Sie etwas zum Thema IFR mit Amateurbau-LFZ sagen? In AT und in Europa? Zukunft?**

Das ist grundsätzlich möglich, jedoch aufwändig, daher wird dies für Einzelstückluftfahrzeuge wie Amateurbauten kaum angewendet.

### **Darf ich mit einem österreichischen UL-schein ein deutsches vereins-UL fliegen?**

Für Flüge außerhalb Österreichs gelten die deutschen Bestimmungen. In Österreich gelten grundsätzlich die Bedingungen der Gästeflugverordnung. Grundsätzlich gilt, dass eine Lizenz des Registerstaates notwendig ist. Können die Bedingungen nicht eingehalten werden, ist eine §18 LFG Ausnahmegewilligung erforderlich.

### **Was muss ich beibringen, um für ein franz. UL nach § 18 betreiben zu dürfen?**

Sie ACG Homepage §18 Einflugbewilligung, dort finden Sie auch den entsprechenden Antrag. Es erfolgt immer eine Prüfung inwieweit die Gleichwertigkeit zu einem österreichischen UL gegeben ist. [https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/lizenzen\\_bewilligungen/flugbewilligungen/einflug\\_ueberflug](https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/lizenzen_bewilligungen/flugbewilligungen/einflug_ueberflug)

### **Welche Vorteile habe ich als Pilot von der neuen Struktur in der Luftfahrtagentur?**

Zentrale Ansprechstelle für die GA, Expertise und Vertretung der GA

**Wie läuft ein Ramp-Check genau ab? Auf was sollte alles geachtet werden? Was darf der Prüfer alles verlangen und was nicht?**

Lizenzen, Einhaltung der Pilotenverantwortungen nach Part NCO/SAO/BOP, Luftfahrzeugdokumente und technischer Zustand des Luftfahrzeuges. Der Inspektor muss sich ausweisen und es wird ein Bericht erstellt, der dann gegenzuzeichnen ist. Nur bei unmittelbar drohender Gefahr (keine gültige Lizenz oder technische Mängel) kann eine Betriebsuntersagung mit Feststellungsbescheid ausgesprochen werden. Es dürfen keine Strafen vor Ort ausgestellt werden, da die ACG keine Strafbehörde ist. Alkoholtests sind möglich.

**Ist es auch schon gewerblich, wenn ich auf Segelflugzeuge schlepe, deren Piloten nicht Mitglieder meines Vereines sind. Ich erhalte nichts dafür, der Verein verrechnet Schleppgebühren?**

Die Definition gewerblich stammt aus der EASA Grundverordnung und ist unabhängig davon wen ich schlepe. Dient der Schleppflug einem gewerblichen Zweck, so ist es gewerblich. Sind der Schleppbetrieb und der Segelflug innerhalb eines Vereines so ist es zweifelsfrei nicht gewerblich, sonst könnte es kein Verein sein. Sind das Schleppflugzeug und der Pilot nicht in einem Verein und wird für den Schleppflug etwas verrechnet, so wird es in den meisten Fällen gewerblich sein. Der jeweilige Betreiber (Halter) wird das im Einzelfall auf Basis der Rechtslage prüfen müssen. Daher ist es üblich, dass eine Vereinsmitgliedschaft aus rechtlichen und versicherungstechnischen Gründen notwendig ist.

### Segelflug Spezial

#### **Bis wann darf ich mit der Hilfsmotorstartberechtigung fliegen?**

Die Hilfsmotorstartberechtigung war eine Berechtigung im nationalen Segelfliewerschein. Dessen Gültigkeit endet mit 7. April 2021. Ab 8. April 2021 darf nur mehr mit einer EASA-Lizenz der Segelflug betrieben werden. Bei der Konvertierung vom nationalen Segelfliewerschein auf die EASA-Lizenz wird die Hilfsmotorstartberechtigung zur Eigenstartberechtigung. Achtung: damit darf kein Reisemotorsegler geflogen werden, dazu ist eine SPL-TMG-Berechtigung erforderlich

#### **Gastflugberechtigung (90 Tage Regel): Wwenn ich die Flüge als PIC nicht habe, kann ich die dann mit einem Lehrer machen damit ich wieder jemand mitnehmen darf?**

Ja, gemäß AMC1 SFCL.160(e) gelten Fluglehrer und Examiner bei diesen Flügen an Bord nicht als Passagiere (Fluggäste).

#### **B: English Proficiency Check für Ballonfahrer auch gefordert?**

Für Ballonfahrer ist eine English Proficiency nicht erforderlich (in FCL.055 und BFCL nicht gefordert).

#### **B: Darf ich mit einem LAPL Medical auch größere Ballongruppen fahren?**

Ja, jedoch ist beim LAPL-Medical die Anzahl der Passagiere auf maximal 3 beschränkt.

#### **S: Aufrechterhaltung SPL-TMG für Inhaber LAPL(A)/PPL-TMG: für SPL-TMG-Aufrechterhaltung ist somit weder ein zusätzlicher 1-Std.-Schulungsflug mit FL noch ein Eintrag des FL im SPL-Flugbuch erforderlich, solange LAPL(A)-Anforderungen zur Aufrechterhaltung erfüllt sind bzw. PPL gültig ist. Korrekt?**

Ja, korrekt.

#### **S: Alle 9 Jahre muss eine Befähigungsprüfung mit einem FI(S)FI durchgeführt werden. Wo finde ich einen? Gibt es da eine Liste?**

Eine Liste der FI(S)FI ist in Arbeit. Aus Datenschutzgründen muss die Behörde ÖAeC/FAA jeden Fluglehrer um sein schriftliches Einverständnis bitten, um seine Daten auf der Homepage der ÖAeC/FAA veröffentlichen zu dürfen. Dieser Vorgang ist sehr zeitaufwendig, deshalb bitten wir noch um etwas Geduld bis die Liste veröffentlicht ist.

#### **S: Was passiert, wenn mir ein FI(S) mein Trainingsflight 160 nicht im Flugbuch bestätigt kann/will - kann ich ihn gleich danach mit einem anderen FI(S) durchführen (und hoffe ihn bestätigt zu bekommen)?**

Wenn der FI(S) die Trainingsflüge nicht bestätigen kann/will, wird er weitere Trainingsflüge empfehlen. (siehe AMC1 SFCL.160(a)(1)(ii)(c)).

#### **Darf ich mit einer UK-Lizenz ein EASA Luftfahrzeug fliegen?**

Mit dem Austritt Großbritanniens aus der EU und dem Ende der Übergangsfrist am 31.12.2020 fiel die durch das Unionsrecht gewährte automatische Anerkennung der Lizenzen weg. Dies bedeutet, Inhaber einer britischen Lizenz sind nun Inhaber einer Drittstaatberechtigung (wie etwa Inhaber einer US Lizenz) und benötigen somit eine Anerkennung ihrer Lizenz gemäß VO (EU) 2020/723 Art 4 bis 8 bzw. müssen sie diese gemäß Art 9 in eine EASA-Lizenz umwandeln lassen, um berechtigt zu sein ein EASA LFZ zu fliegen.

**S: Wenn man einen EASA SPL TMG hat, kann man sich einen nat. UL Schein ausstellen lassen und darf dann österr. ULs fliegen. Zählen die UL Starts/Stunden zu den Bedingungen für die fortlaufende Flugerfahrung wie beim PPL?**

Starts und Stunden mit dem UL (aerodynamisch gesteuert) gelten für die Flugerfahrung SPL-TMG. Der Übungsflug von mind. 1h Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten muss auf einem TMG erfolgen.

**Werden Falken (SF25) - Flugstunden und Landungen ohne Motor auf die Segelflugerfahrung anerkannt?**

Der Falke SF25 ist ein Reisemotorsegler (TMG). Um mit dem SF25 landen zu können, muss der Start als "take-off" erfolgen (nicht als Startmethode), deshalb kann die Flugerfahrung (Stunden) mit einem TMG nicht auf die Flugerfahrung (Stunden) auf Segelflugzeuge (ohne TMG) angerechnet werden. Die SFCL.155 beschreibt die Startmethoden (Launching) von Segelflugzeugen (ohne TMG). Zur Aufrechterhaltung der Startmethode "Eigenstart" können die Starts (launches) als Eigenstart (self-launch) oder mit Hilfe von Starts (take-offs) auf TMG oder in einer Kombination von beidem durchgeführt werden.

**Muss ich abgesehen von der 90 Tage Regel auf meine fortlaufende Flugerfahrung bei Ausübung der SPL-TMG-Rechte achten, wenn ich im PPL eine gültige TMG-Berechtigung habe?**

Eine gültige Klassenberechtigung TMG im PPL ermöglicht die Ausübung der SPL-TMG Rechte.

**Abgesehen vom kurzfristigen Kreuzen: Wie wird der Einflugwunsch eines Seglers ohne Transponder über den Alpen abseits der TMAs zB. in den D od. C Airspace gehandhabt?**

Einflug ist theoretisch möglich. Da wir aber beim Arbeiten mit Luftfahrzeugen ohne Transponder extrem große Sicherheitsabstände anwenden müssen, ist es eher unwahrscheinlich, dass eine langfristige Freigabe erteilt werden kann. Am ehesten besteht die Möglichkeit in Gebieten, in denen wenig, bzw. nur in sehr großen Höhen, IFR Flüge stattfinden. Vor allem in den Strecken die Anflüge Richtung München betreffen würde ich es sogar als beinahe unmöglich erachten.

**Wann benötige ich für die Wartung an meinem Segelflugzeug einen Wartschein, kann ich noch etwas selber machen?**

Grundsätzlich für alle Tätigkeiten, ausgenommen jene, die im Flughandbuch als Pilotenaufgaben beschrieben sind, zB Zusammenbau. Weiters können Pilot Owner Tätigkeiten, sofern im Instandhaltungsprogramm festgelegt sind durchgeführt, werden.

**Gibt es in Österreich schon luftfahrrechtliche Rahmenbedingungen für high altitude platforms, sog. Höhenplattformen? <https://de.wikipedia.org/wiki/H%C3%B6henplattform>**

Da es sich dabei um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, gelten die europaweit einheitlichen Bestimmungen (Drohne Regulations).

**B: Gefährliche Güter - was sind Diese und wie gehe ich damit um?**

Diese sind aufgrund der ICAO Bestimmungen definiert. Ein Transport ist nur mit Bewilligung der ACG erforderlich. Beispiele sind Gift, radioaktive Stoffe, brennbare Flüssigkeiten, Gasflaschen etc. Betriebsstoffe wie Kraftstoff in den Tanks sind ausgenommen. Es gelten dazu die Bestimmungen des Part NCO. SAO bzw. BOP

**S: Pilot Owner maintenance - was darf ich selber machen?**

Grundvoraussetzung ist Pilot+Owner, im Instandhaltungsprogramm definiert, die Freigabe erfolgt mit der Pilotenlizenz. Grundsätzlich sind es nur Tätigkeiten, die nicht unmittelbar sicherheitsrelevant sind, dazu gibt es eine Liste im AMC des Part ML (Rulebook sailplane).

**Wo kann man genau nachlesen welche Limitationen für's Fliegen in den/für die grün eingezeichneten Naturschutzgebiete gelten?**

Es gelten die Bestimmungen der jeweiligen Landesgesetzte. Diese wurden von der ACG, soweit publiziert in die VFR online Karte integriert.

[https://www.austrocontrol.at/piloten/vor\\_dem\\_flug/aim\\_produkte/onlinekarte\\_vfr\\_austria](https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_produkte/onlinekarte_vfr_austria)

**Wenn ich mit Motorsegler zB Falken SF25 mit abgestelltem Motor fliege, gelten dann uneingeschränkt alle Bestimmungen für Segelflug oder gibt es besondere (zusätzliche) Bestimmungen?**

Es gelten die Bestimmungen für den SPL des Part SFCL

**Darf man bei einem TMG überhaupt noch den Motor abstellen?**

Ja, wenn mit einer SPL Lizenz geflogen wird.

**Wenn ich PPL, TMG, SPL habe, darf ich zB. SF25 auch ohne Fluglehrer starten. Sind solche Starts - mit anschließendem Abstellen des Motors - geeignet zur Aufrechterhaltung der SeLa?**

Ein TMG kann entweder mit der PPL/LAPL(A) Lizenz oder mit der SPL Lizenz geflogen werden. Abstellen ist nur mit der SPL Lizenz möglich. Wesentlich dabei auch, dass für einen Flug nur eine Eintragung in das PPL Flugbuch oder SPL Flugbuch möglich ist, je nachdem mit welcher Lizenz geflogen wird. Doppeleintragungen sind nicht zulässig.