

## Season Opener 2023 - Q&A

### ANS

**Ist es möglich, Flight Following ähnlich wie in den USA auch in Österreich zu implementieren bzw. kann eine Flugverkehrsdienststelle in Österreich Flight Following auf Anfrage eines Piloten anbieten?**

Nein, *Flight Following* kann und wird in Österreich nicht durch die Flugverkehrsdienststelle angeboten, denn der Service, der bei einem *Flight Following* anzubieten ist, ist ebenso wenig definiert wie *Flight Following* selbst. Weder das europäische noch das nationale österreichische Recht kennen *Flight Following*, sondern definieren ausschließlich Flugverkehrsdienste (Flugverkehrskontrolldienst, Fluginformationsdienst, Flugalarmdienst), die gemäß den Luftraumklassen anzubieten sind.

**Was gilt für Speed Einschränkungen auf den Transitions in Wien?**

Es gelten die in der AIP veröffentlichten Werte. Notwendig ist diese Speed-Einschränkung entsprechend den Regulativen der Verfahrensplanung, da eine „Minimum Stabilisation Distance“ zwischen Wegpunkten (besonders im Kurvenflug) berücksichtigt werden muss. Die weitere Speed Control wird von ATC (besonders im Falle von sogenannten „Direct to“ auf einen Wegpunkt) durchgeführt. Seit AIRAC AMDT 272 / 15 JUN 2023 ist das NOTAM nicht mehr publiziert.

**Welche Frequenz steht am frühen Morgen in der Area Ost (ohne Flugplan) zur Verfügung?**

Wie in der AIP verlautbart, ist in der TMA Wien vor 08:30 Lokalzeit Wien Information auf der Frequenz 134.625 erreichbar. (Siehe AIP ENR 6.10)

**Hat die Einführung von „negative Flightplan“ das gewünschte Ergebnis gebracht?**

Ja, die Einführung von „negative Flightplan“ hat bei den Luftfahrzeugen, die die Phrase wie vorgesehen und korrekt verwenden, den gewünschten Effekt gebracht. Viele Luftfahrzeugführer:innen fügen das „negative Flightplan“ jedoch bei der erweiterten Standortmeldung ein, zu diesem Zeitpunkt hat es jedoch keinen Nutzen mehr. Die Phrase „negative Flightplan“ erzielt die gewünschte Wirkung lediglich beim Erstanruf.

**Wen kann man anrufen, wenn man Wien Info aufgrund von Abdeckungsproblemen nicht mehr erreicht oder vergessen hat, sich abzumelden?**

Die Fluginformationszentrale Wien ist unter +43 (0)5 1703 2143 erreichbar. Sie können diese Umstände jedoch auch jeder anderen Flugsicherungsstelle oder dem AIS im Zuge Ihrer Flugplanschließung melden, Wien Information wird entsprechend informiert.

**Wieso wird trotz Mode S nach der Höhe gefragt?**

Flugsicherungsstellen haben bei der Ausübung von Radardiensten eine Verifikation der vom Transponder übermittelten Höhe durchzuführen. Dies entspricht den Regularien von ICAO und EASA und dient der Sicherheit. Nur wenn die auf dem Radar angezeigte Höhe auch mit der tatsächlichen Flughöhe übereinstimmt, können verlässliche Verkehrsinformationen beziehungsweise andere der sicheren Flugdurchführung zuträglichen Informationen gegeben werden. Bei Verkehrsinformationen, bei denen die Flughöhe des jeweils anderen Luftfahrzeuges nicht verifiziert worden ist, z.B. weil es sich nicht auf der Frequenz von Wien Information befindet, fügt der Operator die Phrase „not verified“ bzw. „nicht verifiziert“ an. Übermittelt der Luftfahrzeugführer seine Flughöhe selbstständig beim Erstanruf, z.B. wenn er von einer anderen Frequenz zu Wien Information geschickt wird, wird das Nachfragen unsererseits ausbleiben.

**Welche Frequenz ist die richtige in Area Wien nach ECET bei NVFR? auch 118,525 oder gleich Wien Twr?**

Nach ECET, jedoch vor 21:00 Lokalzeit, ist Wien Information 134.625 oder die jeweilige Flugsicherungsstelle der Ansprechpartner für NVFR-Flüge. Nach 21:00 Lokalzeit ist nur noch die jeweilige Flugsicherungsstelle zuständig. Für Streckenflug in der TMA-Wien wäre das die jeweilige Frequenz der Anflugkontrollstelle Wien. Bitte beachten Sie, dass bei allen NVFR-Flügen außerhalb des Platzbereiches eine Zwei-Wege-Sprechverbindung mit einer Flugsicherungsstelle aufrechterhalten werden muss.

**Soll man Transpondercodes, die man im Ausland bekommen hat, beim Einflug nach AT auf 7000 stellen?**

Nein, bitte ändern Sie den Transpondercode im Flug nur nach Aufforderung.

**Inwieweit „warnt“ Wien Info vor einer drohenden Midair Collision, falls sich die Luftfahrzeuge nach mehreren Advices dennoch nicht sehen?**

Eine Verkehrsinformation entspricht einer Warnung für Luftfahrzeugführer:innen, wenn sich zwei Luftfahrzeuge annähern. Es gibt in diesem Zusammenhang keine Eskalation. Wien Information kann bei ausbleibendem Sichtkontakt gegebenenfalls ein Update der Verkehrsinformation geben, um das Lokalisieren des Verkehrs zu erleichtern.

**Was macht Wien Info, wenn Sichtflugwetterbedingungen offensichtlich nicht eingehalten werden?**

Wien Information hat keinerlei Möglichkeit, die Wetterverhältnisse in der unmittelbaren Umgebung des Luftfahrzeuges zu beurteilen. Entsprechend der Situation kann der Operator den Luftfahrzeugführer/die Luftfahrzeugführerin fragen, ob er/sie sich in „VMC“ befindet, bzw. auffordern, in „VMC“ zu bleiben. Der Pilot/die Pilotin ist letztverantwortlich für die Durchführung des Fluges und für die Einhaltung geltender Bestimmungen.

**Führt Wien Info eine Liste mit "schwarzen Schafen"?**

Nein.

**Kann ein FP mit Zielort Tschechien in Österreich auch schon geschlossen werden?**

Tschechien ist für die Erbringung des Alarmdienstes wegen Überfälligkeit zuständig, daher ist z.B. FIC Praha der Ansprechpartner für Flugplanschließungen mit Ziel Tschechien. Nur wenn es die Situation erlaubt, kann FIC Wien mit FIC Praha die Schließung des Flugplanes koordinieren.

**Sieht FIC auch FLARM?**

Nein.

**Wie viele Personen betreuen noch die GAFOR-Strecken in Österreich? Die Qualität hat leider ziemlich nachgelassen.**

Die Erstellung und das Monitoring des GAFORs werden von einem Arbeitsplatz im Austro Control MET Center Vienna sichergestellt. Die etablierten Qualitätsmaßzahlen zeigen eine konstant sehr hohe Qualität beim GAFOR sowie bei der allgemeinen Zufriedenheit unserer Nutzer:innen.

**Werden die LLSWCs archiviert? Wie lange und kann man sie einsehen?**

Sämtliche ausgegebene LLSWCs werden bei uns archiviert. Anfragen für LLSWCs aus der Vergangenheit können mit Datum und Zeitpunkt versehen an met-info@austrocontrol.at gerichtet werden.

**Stimmt es, dass durch den Klimawandel die Prognosen, speziell die kleinräumigen, immer schwieriger werden?**

Nein - die Veränderungen durch den Klimawandel bergen viele Herausforderungen in sich, wie z.B. extremere Wetterereignisse, die Wettervorhersage an sich gehört jedoch nicht dazu.

**LFA****Könnten Sie bitte ein paar Apps mit Kollisionswarnsystemen nennen?**

Viele der gängigen Apps für die Flugnavigation haben die Möglichkeit, Verkehr einzublenden und auch davor zu warnen, sofern die App den Verkehr eingespielt bekommt. Das kann über externe (über BT) verbundene Geräte erfolgen oder über eine Verbindung ins Internet. Zulassungsanforderungen sind zu beachten (CS-STAN).

**Ist man mit Hörgerät nicht untauglich? Gibt es eine Empfehlung zu Hörhilfen?**

Abhängig von der noch zur Verfügung stehenden Hörleistung, ist dies möglich. Jeder individuelle Fall ist vom AME zu beurteilen.

**Ab welcher Altersgruppe wird von älteren Piloten/Pilotinnen gesprochen im Sinne der Empfehlungen aus dem Vortrag der Flugmedizin?**

Ein Abbau der physischen und mentalen Kapazitäten ist schon in verhältnismäßig jungen Jahren messbar (ab ca. 30 Jahren). Die Verordnung zieht ihre ersten Maßnahmen ab dem 60. Lebensjahr vor.

**Ist bei Age 70 bei gewerblichen Ballonpiloten/-pilotinnen eine Verlängerung denkbar?**

Das Alter für das gewerbliche Betreiben von Ballonen ist aktuell bis 70 festgelegt. Vorschläge für eine Änderung liegen bisher keine vor. (BFCL.065)

**Wie kann ein FI im Rahmen eines Übungsfluges einwirken, wenn er beim Piloten altersbedingte Probleme feststellt?**

In diesem Fall ist jedenfalls zunächst das Gespräch mit dem Piloten/der Pilotin zu suchen. Sind die Auffälligkeiten massiv, kann dies auch (anonym) an die jeweilige Behörde, die für die Lizenz und das medizinische Tauglichkeitszeugnis des Piloten/der Pilotin zuständig ist, gemeldet werden.

**Wer prüft die Prüfer:innen?**

Die jeweils zuständige Lizenzbehörde ist für die Aufsicht zuständig.

**Weshalb gibt es in der AIP Austria keine Karten der kleinen Flugplätze? In Deutschland kann man seit Kurzem die Karten deutscher Flugplätze frei abrufen/herunterladen.**

Es wird bereits daran gearbeitet, alle Flugplätze (mit Karte) in die AIP aufzunehmen.

**Wie sieht es mit autonomen vs. netzgebundenen Kollisionssystemen aus?**

Seitens der EASA wird an einem einheitlichen Standard gearbeitet (ADS-L).

**Wie sieht es rechtlich mit der Einhaltung des Platzrundenverfahren aus? Wie genau muss dies eingehalten werden?**

Platzrundenverfahren sind festgelegte Verfahren gem. LFG.120a und stellen einen sicheren Verkehr im Platzbereich dar. Wenn es aus Flugsicherheitsgründen notwendig ist, kann von diesem abgewichen werden. Dabei sollen die Abweichungen so gering wie möglich gehalten werden.

**Welche Konsequenzen haben Lärmbeschwerden unter Einhaltung der Platzverfahren? Wieviel Toleranz gibt es links und rechts der genauen Linie auf der Karte?**

Die festgelegten Flugplatzverfahren gem. LFG.120a wurden auch unter Berücksichtigung der Lärmemissionen erstellt. Daher ist auch ein möglichst genaues Einhalten der publizierten Flugwege gefordert. Toleranzen sind nicht definiert.

**In Schutzräume der Nationalparks darf nicht eingeflogen werden. Gilt dies auch dann, wenn in der AIP die Nationalparks nicht publiziert sind?**

Landes- und Bundesgesetze gelten unabhängig voneinander. An einer LVR-Novelle der Nationalparks als Beschränkungsgebiete wird seitens BMK gearbeitet. In der ACG VFR Onlinekarte können die Nationalparks bereits jetzt dargestellt werden.

**Wie sind die Erfahrungen mit den ersten betriebsleiterlosen Flugplätzen in Österreich?**

Bei Austro Control liegen derzeit keine Erfahrungsberichte vor. Die bescheidausstellenden Behörden sind die jeweiligen BH.

**Gibt es Pläne für eine generelle ADS-B Pflicht (wie in den USA), um die Sicherheit zu verbessern?**

Derzeit gibt es dazu keine Pläne, die Zuständigkeit liegt bei der EASA.

**Wie kann man in Österreich das betriebsleiterlose Fliegen fördern? Die aktuellen gesetzlichen Regelungen sind nicht sehr praktikabel ausgelegt.**

Die Zuständigkeit hierzu liegt beim BMK und den BH.

**Vöslau Piste 13: Ein Flugzeug befindet sich über K (Kaserne) im Endanflug, ein anderes Flugzeug in der Platzrunde C im Queranflug. Wer hat Vorrang nach Sera?**

Der rechtskommende hat Vorrang. (SERA.3210)

**Betriebsleiterschulung gemäß ZFBO - wer macht dies in Zukunft?**

Eine Revision der ZFBO ist derzeit noch in Ausarbeitung.

**Ich fliege viel in Italien, Tschechien und in Frankreich. Die Plätze sind fast nie besetzt und mit Blindmeldungen kommunizieren die Piloten/Pilotinnen.**

Grundsätzlich ist es auch in Österreich mit Betriebsleiter am Platz die Aufgabe der PIC, die notwendigen Abstände zu anderen Verkehrsteilnehmern einzuhalten (SERA.3205). Blindmeldungen sind dazu ein wesentlicher Beitrag.

**Ist gewerbliches betriebsleiterloses Fliegen angedacht? Grundsätzlich haben die gewerblichen Unternehmen Systeme der Flugwegverfolgung implementiert.**

Derzeit sind keine beabsichtigten Änderungen bekannt.

**Sollen „minimale“ Luftraumverletzungen gemeldet werden?**

Alle meldepflichtigen Ereignisse sind zu melden.

**Gibt es auch ein eigenes Reporting-Tool für Flugplätze?**

Auch Flugplätze melden über das Online Tool (ECCAIRS 2).

**Ist eine Sammlung von Meldungen/Störungen öffentlich einsehbar?**

Eine Sammlung ist nicht öffentlich einsehbar. Es können jedoch Abfragen aus der Datenbank gemacht werden - einen entsprechenden Zugang vorausgesetzt.

**Was für Konsequenzen kann es haben, wenn ein Privatpilot als PIC einen meldepflichtigen Vorfall nicht meldet?**

Generell hat sich ein PIC gem. NCO.GEN.110 an alle Vorschriften zu halten - auch die Meldeverordnung. Eine Meldung wird im Rahmen der „Just Culture“ positiv gewertet und bleibt ohne Folgen (so strafrechtlich nicht relevant).

**Is ADS-L included in FLARM?**

ADS-L is still under development.

**Are there thoughts of extending the privileges of DTOs?**

At the moment there are no thoughts on extending the privileges of DTO.

**Who is responsible for the content in B-IR theory examination?**

EASA is responsible for the question bank used for the B-IR theoretical examination (ECQB). All EASA member states have to use this question bank.

**How will EASA support pilots to become instructors? The burden of the CPL theoretical examination to train for PPL is way too high.**

A rulemaking task is working on an easier access to become an FI. The CPL theoretical examination to become an FI is required according to ICAO Annex I.

**Why are calculators with avionic functions still forbidden at theoretical examinations?**

According to EASA, the question bank is not suitable for a calculator with avionic functions. One could easily answer questions by not using the rules of thumb. A working group (led by Austro Control) will be established in the fourth quarter of 2023 to revise this issue.

**Are there any plans to get a low-level entry for maintenance licenses, especially for ELA1?**

Part-66L is already on a low level. There is no special training course required - only an examination is required.

**Will ADS-L devices be visible on ADS-B-in Receivers?**

ADS-L is still under development.