

Season Opener 2022 – Q&A

ATC und Sprechfunk

- **LOWI: Könnte man nicht generell beim Ausflug über Sierra Brenner 10.000ft or below statt "nur" 7.000ft or below bekommen?**
Generell nein, da der Luftraum in 8.000 FT oder höher schon im Bereich von LOWI Radar/Approach liegt. Auf Anfrage aber wie immer gerne!
- **LOWI: Die Neuigkeiten über die Pflichtmeldepunkte sind erfreulich. Darf man Fragen, was der Hintergrund für diese Entscheidung war?**
Die mittlerweile ausgezeichnete Radarabdeckung in der Kontrollzone dank der MLAT.
- **LOWL: Wenn Linz 2030 sein ILS08 verliert, wie lange hatte LOWL dann 2 ILS?**
Das ILS 08 ging am 10.05.2005 in Betrieb, bei einer Dekommissionierung 2030 wären das demnach 25 Jahre.
- **LOWL: Muss ich vor Abflug in Wels mit einem Z-Flugplan immer noch vorher bei Linz Radar um einen Transponder Code ansuchen?**
Nein, dies wurde bereits 2018 geändert. Nach dem Start nach VFR in Wels ist raschestmöglich mit LINZ RADAR Funkkontakt herzustellen und eine IFR Freigabe zu erbitten. Bitte um Vorsicht, dass vor Erhalt dieser Freigabe nicht ohne Erlaubnis in Luftraum „D“ eingeflogen wird!
- **LOWL: Kann ich mir den Rollweg aussuchen, wo ich die Piste nach der Landung verlasse?**
Grundsätzlich ja; außer es gibt eine anderslautende Anweisung des Lotsen.
- **LOWL: Wie ist der Status mit Kunstflügen Wels?**
Die neue TRA ACRO Wels wird mit dem überarbeiteten Abkommen zwischen Linz und Wels mit AIRAC 14. Juli 2022 veröffentlicht. Bitte beachten, dass jeder zukünftige Nutzer ein nachweisliches Briefing beim Betriebsleiter Wels absolviert haben muss.
- **LOWK: Die RNP Verfahren werden für Sommer 2022 avisiert - gibt es inzwischen schon ein genaues Datum?**
Im Season Opener wurde von mir der AIRAC 14. Juli angekündigt, inzwischen hat sich bei IFP leider eine kleine Verzögerung ergeben, der aktuelle Plan sieht den AIRAC 11. August 2022 vor.
- **LOWS: Wo liegt die Teilung zwischen Radar und Turm z.B. für Durchflug?**
Vertikal liegt die Trennfläche in Salzburg bei 5.500ft. Wobei bis 5.500ft Tower zu rufen wäre und darüber Radar. Nördlich einer gedachten Ost-Westline beim Haunsberg / ca. Salzburg NDB ist Salzburg Radar zuständig bis zum Boden. Sollte man bei der falschen Stelle rufen ist dies jedoch kein Problem. Man wird entweder auf die richtige Frequenz geschickt oder wir sprechen uns intern ab und das Luftfahrzeug bekommt auf der aktuellen Frequenz eine entsprechende Freigabe zum Durchflug.
- **LOWS: Ist für einen VFR Übungsflug mit TGL in LOWS und anschließenden Rückflug eine Abstimmung notwendig oder reicht die Angabe im Flugplan unter RMK?**

In diesem Falle ist eine vorherige telefonische Koordination nicht notwendig. Es muss jedoch auf der Kontrollfrequenz rechtzeitig bekannt gegeben werden, dass es sich um ein TGL mit anschließendem Weiterflug handelt. Die alleinige Angabe im FPL unter RMK ist nicht ausreichend.

- **LOWK: Ist es korrekt das von der MOKEG2E Transition eigentlich nur der RNP Approach 28R geflogen werden kann, und nicht das ILS?**
Über die MOKEG2E Transition kann sowohl der RNP28R- als auch der ILS28R-Approach angesteuert werden, da der Punkt WK827 mit dem KFT VOR übereinstimmt (auf der Karte findet sich folgender Text bei der Information über das KFT VOR: „WK827 on RNAV Transition“).
- **Wann bekommen wir endlich ein 3 D Verfahren (LPV) für den Anflug in LOAN? Natürlich als CDFA?**
Es gibt noch keine konkrete Anfrage für ein LPV Verfahren im Luftraum LOAN. Die Ausarbeitung eines solchen bedarf einer rechtlichen Basis, welche aktuell ein rechtsgültiger Vertrag ist, der zu unterzeichnen ist. Darüber hinaus ist ein LPV Verfahren erst zu implementieren, wenn die Genehmigung der Behörde nach Ausarbeitung vorliegt.
- **IFR Verfahren für LOAN/LOAV: Besteht die Chance für LOAN bzw. LOAV einen LPV approach zu bekommen? Wieviel Mehraufwand bedeutet solch ein Verfahren? Hindernisfrei sollten beide Plätze sein.**
Für LOAV liegt eine offizielle Anfrage vor und ein rechtsgültiger Vertrag wurde unterzeichnet. Aktuell sind noch einige Themen im Zuge der Ausarbeitung zu klären die entsprechende Vorlaufzeit benötigen. Auch hier ist ein LPV erst zu implementieren, wenn die Genehmigung der Behörde vorliegt.
- **Warum ist für die neuen LOAV/LOAN IFR Verfahren ein zweites Funkgerät notwendig?**
Aufgrund der Luftraumstruktur in LOAV und LOAN ist es für einen Flug nach Instrumentenflugregeln erforderlich, während des gesamten Fluges im Luftraum E hörbereit auf der ATC Frequenz zu sein [SERA.8035 (a)] aber gleichzeitig vor Einflug in die RMZ eine Erstmeldung auf der entsprechenden RMZ Frequenz abzusetzen [SERA.6005 (a)]. Da die RMZ auch in den Luftraum E reicht muss der Pilot daher auf beiden Frequenzen (ATC und RMZ Frequenz) hörbereit sein, was nur durch zwei Funkgeräte gewährleistet ist.
- **Dürfen die Verfahren auch nur mit einem Funkgerät an Board geflogen werden?**
Nein, die Vorgabe findet sich im AIC A 4/22 bzw. AIC A 5/22 im Punkt 2.2 – Der Grund hierfür besteht in der rechtlichen Verpflichtung, dass der IFR Flug einerseits auf der ATC Frequenz hörbereit ist (gilt im kontrollierten Luftraum) aber andererseits auch beim Flug durch eine RMZ auf der RMZ Frequenz hörbereit ist.
- **Ist es ausreichend, wenn der Flug zur clearance expiry time startet?**
Nein, bei der clearance expiry time muss spätestens der erste Punkt auf der SID (LOAV: AV807 bzw. LOAN: AN803) überflogen werden. Der Start zur clearance expiry time führt dazu, dass das Luftfahrzeug erst nach dieser Zeit den ersten Punkt auf der SID überfliegt und der IFR Flug folgerichtig nicht beginnt.

- **Muss der Flug nach Nutzung des Wolkendurchstoßverfahrens (RNP-A) in LOAV oder LOAN auch auf den entsprechenden Flugplätzen landen?**
Nein es besteht keine Pflicht zur Landung auf dem entsprechenden Flugplatz – Das Luftfahrzeug fliegt nach Beendigung des Wolkendurchstoßverfahrens als Sichtflug gemäß den Sichtflugregeln weiter. Es liegt im Ermessen des Piloten des nun unkontrollierten Sichtfluges den weiteren Flugverlauf festzulegen.
- **Wie weit sind die Wiedereinsetzungen der Copterverfahren in LOAV?**
Die Copterverfahren in LOAV sind seit dem 21.04.2022 wieder nutzbar, das entsprechende NOTAM zur Aussetzung der Verfahren wurde aufgehoben.
- **Nachdem man auf Wien Radar (APP) immer wieder ein „descend unrestricted 4000ft“ in Bezug auf die Transition hört, wollte ich fragen ob dies nur gemacht wird, um Missverständnisse zu vermeiden, oder ob es rein theoretisch vonnöten wäre dies so zu clearen!**
In diesem Fall handelt es sich um Standardphraseologie welche gemäß AIC B 1/22 Punkt 5.7.8.2.6. vorgeschrieben ist. Es ist daher erforderlich diese Phraseologie in dieser Form zu verwenden (SERA.14001).
- **Wäre dann die bloße Instruction descend 4000ft keine (!) Freigabe unter die beispielsweise 6000ft auf der Transition? Also quasi descend via?**
In diesem Fall ist nicht unbedingt klar, ob das Luftfahrzeug nun unter Einhaltung der verbleibenden Höhenangaben auf der Transition sinken darf oder diese Beschränkungen nicht beachten muss. Es sollte daher grundsätzlich die Phraseologie „DESCEND VIA“ (AIC B 1/22 Punkt 5.7.8.2.1.) oder „DESCEND UNRESTRICTED“ (AIC B 1/22 Punkt 5.7.8.2.6.) verwendet werden. Im Zweifel sollte jedenfalls immer durch den Piloten nachgefragt werden, ob die verbleibenden Höhenbeschränkungen einzuhalten sind.
- **Wie würde der Fall gehandhabt werden, wenn bei Simultanbetrieb in Wien 11/16 beide IZ einen go around fahren würden & sich auf etwa gleicher Höhe befänden? Früher gab es ja die Möglichkeit einen anderen ILS11 approach zu verwenden - mit entsprechendem missed App!**
*In diesem Fall sorgen die Fluglotsen durch entsprechende Anweisungen an beide Luftfahrzeuge dafür, dass ein sicherer Abstand zu jeder Zeit eingehalten werden kann.
Der gleichzeitige Go-Around bei Simultanbetrieb ist extrem unwahrscheinlich, jedoch führen andere Pistenkonstellationen in LOWW zu ähnlichen Verkehrskonstellationen, welche für die TWR Fluglotsen in LOWW daher keine besonders ungewöhnliche Situation darstellen. Zusätzlich gelten für die Verwendung des Simultanbetriebes 11/16 besondere Voraussetzungen im Hinblick auf die Wetterbedingungen.*
- **Ich bin Segelflieger, im Raum Neuberg-Schneealpe ist ein Drohnengebiet geplant, wie sieht das aus? Größe-Höhe und wann aktiv?**
Das Drohnengebiet Schneealpe wird derzeit noch einmal neu evaluiert und die ursprünglich geplanten Dimensionen werden sich noch einmal verändern. Daher kann diese Frage aktuell nicht umfassend beantwortet werden. Eine Verlautbarung des finalen Drohnengebiets erfolgt in jedem Fall per NOTAM.

- **Warum gibt es für kleinere Plätze keine Anflugkarten in der AIP?**
Es sind sämtliche Luftfahrtskarten für IFR An- und Abflüge in der AIP veröffentlicht. Sollte für den einen oder anderen Flugplatz keines veröffentlicht sein, wurde auch keines angefragt/ausgearbeitet.
- **Wien Information: Welchen Unterschied macht es für mich als Pilot wenn der Lotse "Radar contact" oder eben nicht meldet?**
In der Flugdurchführung besteht grundsätzlich kein Unterschied – Wird „Radarkontakt“ durch Wien Information ausgesprochen, erhalten sie Dienste welche mittels Radar erbracht werden können (z.B. Verkehrsinformation durch Radar). Die letzte Verantwortung obliegt jedoch bei einem unkontrollierten Sichtflug jedenfalls immer dem Piloten [SERA.9001 (b)].
- **Ist es richtig, dass im österreichischen Luftraum Transitionlevel 10.000 ft ist? Ab welcher Höhe, wenn nicht Transitionlevel ist 1013 hPa zu rastern?**
Die Transition Altitude (Übergangshöhe) ist in Österreich mit 10.000 Fuß festgelegt – Darüber wird grundsätzlich nach Flugflächen (QNH 1013 hPa) geflogen während darunter nach Flughöhen (lokales QNH) geflogen wird. Der Transition Level ist für die Umstellung von QNH 1013 hPa auf den jeweiligen, aktuellen QNH im Sinkflug relevant. Dabei ist der Transition Level von den jeweils tagesaktuellen, atmosphärischen Bedingungen abhängig und kann nicht einheitlich festgelegt werden. Der Transition Level wird z.B. über die ATIS eines Flugplatzes ausgesendet, kann aber auch jederzeit auf einer ATS Frequenz erfragt werden. Weitere Details sind in der AIP AUSTRIA auf Seite ENR 1.7-1 ff zu finden.
- **Gratulation zum PinS-Verfahren von/nach LOGH! Sind bereits zusätzliche PinS-Verfahren in Planung bzw. ist absehbar wo das nächste etabliert werden wird/soll?**
Aktuell liegt eine Anfrage vom UKH St. Pölten vor. Um PinS flächendeckend zu implementieren, sind jedoch noch viele offene Fragen zu lösen. Das betrifft vor allem Helilandeplätze im Luftraum G. Von allen Stakeholdern wird am Thema PinS gearbeitet.
- **Wie passt Transitionlevel 10.000 ft zu den Halbkreisregeln ab 3.500 ft?**
Die Halbkreisflughöhen sind abhängig vom geflogenen Kurs (dazu siehe auch AIP ENR 1.7 Punkt 5) – Über der Übergangshöhe von 10.000 FT AMSL wird grundsätzlich nach Flugflächen (FL, z.B.: FL 125 – QNH 1013 hPa) geflogen während darunter grundsätzlich nach Flughöhen (altitude, z.B.: 7.500 FT AMSL – lokales QNH) geflogen wird.
- **Hört ATC auf den Bord/Bord Frequenzen auch mit?**
Grundsätzlich wird auf diesen Frequenzen nicht mitgehört.

Aeronautical Information Management (AIM)

- **Warum gibt es für kleine Flugplätze keine Sichtflugkarten in der AIP?**
Es gibt derzeit keine gesetzliche Verpflichtung der Flugplätze flugplatzrelevante Informationen, zu denen auch Sichtflugverfahren gehören, an die Austro Control zu liefern bzw. in der AIP aktuell zu halten, wobei Austro Control die Flugplätze diesbzgl. regelmäßig aktiv einlädt. Sichtflugkarten werden derzeit in der AIP nur in Zusammenarbeit mit ausgewählten Flugplätzen mit hohem Verkehrsaufkommen zum Zwecke der Sicherheit und des Lärmschutzes publiziert.
- **Gibt es Pushmail auch für NOTAM?**
Es gibt keine Pushmail Funktion für NOTAM. Bitte rufen sie kostenlos ein NOTAM Briefing für ihren Flug im www.homebriefing.com ab!
- **Kann man von einem österreichischen Flugplatz VFR ohne Flugplan nach CZ fliegen?**
Derzeit Ja – Mit eingeschaltetem Mode S-Transponder in Luftraum G und E. Sehen sie dazu den Vortrag von AIS Österreich an.
- **Ist es in Ordnung, wenn bei einem VFR Flug auch IFR Punkte für die Wegstrecke verwendet werden?**
Folgende Punkte sollen bei der Flugroutenerstellung für den Flugplan beachtet werden:
 - VFR Flugstreckenbeschreibung verständlich und kurz.
 - Offizielle VFR Meldepunkte, Sektoren, Flugrouten
 - Offizielle Abkürzungen der Meldepunkte, Sektoren, Flugrouten
-> ICAO Karte, VFR Sichtflugkarten und Onlinekarten
 - Auf Strecke - Geographische Referenzen (Gipfel, Orte, Flüsse, Schlösser,...)
 - Navigationsanlagen (VOR, NDB)
 - Location Indicator (LOxx)
 - Publierte markante Punkte (Radly, Stein, Sopro,..)
 - DCT wenn es dem Flugweg entspricht.
 - Auf Strecke Koordinaten und IFR Punkte möglich
Koordinaten bitte nur außerhalb von Kontrollzonen!
- **Im Homebriefing kann man Start und Landemeldungen für die Flugpläne absetzen, welche man selbst aufgegeben hat. Gibt es eine Möglichkeit diese Funktionalität zu erweitern, damit man generell Start und Landemeldungen per Homebriefing absetzen kann? Dies würde Betriebsleitern Anrufe im AIS ersparen.**
Diese Funktion ist leider auf Grund von technischen Gegebenheiten nicht verwendbar.
- **In der Präsentation "IFR Wolkendurchstoßverfahren LOAN und LOAV" wird das richtige Ausfüllen des Flugplanes erklärt. Warum soll bei einem Flug nach LOAN im Feld 15 des Flugplans die Beschreibung der Flugstrecke mit "GESGI" enden, nur um dann im Feld 18 mit "GESGI DCT AN800..." wieder fortgesetzt zu werden? Warum nicht gleich alles ins Feld 15? Warum wird auch im Feld 15 nach GESGI "VFR" angeführt, wo der Wechsel von IFR zu VFR ja erst über dem MaPt (also AN802) erfolgt?**
Aufgrund von technischen Gegebenheiten bei der Flugplanverarbeitung in Brüssel ist es leider momentan nicht möglich Terminal-Wegpunkte, wie beispielsweise AN800, ins Feld 15 einzutragen. Der Flugplan würde sonst abgelehnt werden, da die Punkte dem

Flugplanungssystem nicht bekannt sind. Der Zusatz „VFR“ im Feld 15 ist für einen Y-FPL erforderlich, um diesen korrekt abzuschließen. Die genauere Flugstrecke wird allerdings dann im Feld 18 noch spezifiziert, um den IFR-Teil des Anfluges automatisch beim Fehlanflugpunkt zu beenden. Details dazu siehe Mandatory Pilot-Briefing.

- **Modellflugplätze haben immer öfter eine Höhenfreigabe. Wäre es nicht sinnvoll, diese RC-Plätze besser in den vorher angesprochenen VFR Online Karten darzustellen? Viele Piloten, die ich darauf anspreche, kennen diesen Umstand gar nicht.**
Derzeit werden bereits all jene Modellflugplätze in der Onlinekarte VFR Austria dargestellt, in deren Umkreis mit erhöhtem Modellflugaufkommen in einer Höhe über 120 M AGL gerechnet werden muss. Die Darstellung deckt sich mit jener aus den Sichtflugkarten.
- **Warum können manchmal über Homebriefing aufgegebene Flugpläne von FIS im Ausland (z.B. in Italien, Slowenien) nicht geändert/geschlossen werden?**
Diese Frage kann von uns nicht beantwortet werden, da es sich nicht um unseren Verantwortungsbereich handelt. Bitte rufen sie in solchen Fällen das AIS Österreich unter +43 (0)51703 3211 an, wir werden versuchen ihnen zu helfen um den Flugplan zu schließen.
- **Wo soll die PIC Tel. Nr. im FPL angegeben werden? Im Feld 18? Im Feld 'Verantwortlicher Pilot'? Oder (bei Homebriefing) im Feld 'Benachrichtigungseinstellungen - Mobilnummer'?**
Im Feld 18 unter RMK/ wenn sie in ihrem persönlichen Homebriefing Profil eine Telefonnummer hinterlegt haben, dann werden wir diese im Falle der Überfälligkeit bei unserer Recherche verwenden.
- **Stimmt es, dass ich im Sommer jetzt auch SNOWTAM lesen muss?**
Ja es gibt gewisse Situationen wo jetzt auch über den Pistenzustand im Sommer informiert wird. z.B.: bei Nässe von bzw. über 3 mm auf der Piste.
- **Kann man auch die wichtigsten Naturschutzgebiete (z.B. Dachstein) ausweisen?**
In der ICAO-Karte bzw. der Onlinekarte VFR Austria werden seit 2020 die Nationalparks mit ihren lateralen Grenzen dargestellt. Die Erfassung weiterer Naturschutzgebiete, die eine Einschränkung für die Luftfahrt im Landesgesetz festgeschrieben haben, erweist sich als überaus schwierig, da es keine nationale Datenbasis dazu gibt und derzeit keine Verpflichtung der Länder besteht, diese aktiv an die OZB bzw. weiterführend an Austro Control zu melden. Die Vollständigkeit der Daten zu Naturschutzgebieten könnte somit nicht garantiert werden.

Wien Info

- **Was antworte ich aber auf die Info „Radar Contact“ an Wien Information? Hab hier leider unterschiedliche Antworten von meinen Fliegerkollegen erhalten und mit der AIC/B bin ich auch nicht schlauer geworden. Reicht hier ein einfaches Roger oder gehört es zurückgelesen?**
Die Phrase ist nicht rücklesepflichtig.
- **Wie groß ist die Gefahr, dass aufgrund der Radar Identifikation in Zukunft die Frequenzbelastung zu groß wird und kein Service mehr angeboten werden kann?**
Generell erhöht jede zusätzliche Nachrichtenübermittlung die Frequenzbelastung. Es handelt sich hierbei allerdings um eine regulative Vorgabe, die umzusetzen ist.
- **Gibt es eine frei verfügbare Karte mit der Radarabdeckung zu Planungszwecken?**
Eine solche Karte ist derzeit nicht frei verfügbar. Generell ist anzumerken, dass eine Flugweg- bzw. Höhenänderung einzig aufgrund von (fehlender) Radarabdeckung nicht notwendig ist.
- **Im Video kam die Phrase "request traffic information" vor, im AIC ist diese Phrase aber nicht zu finden. Ist sie gewünscht?**
Die Phrase ist nicht zu verwenden.
- **Ich würde gerne mal mit Flugschülern "trocken" den Funk mit Info oder FIS üben, bevor wir sie auf euch loslassen. Dazu gab es mal Musterphraseologie, finde ich leider nicht mehr. Sind die noch wo?**
Danke für das Feedback, wir schauen uns das an!
- **Wenn ich von 118,525 auf die nächste FIS Frequenz übergeben werde, muss ich da wieder den kompletten Erstanruf mit erweiterter Meldung machen oder reicht da z.B. Wien Information OE-ABC on your Frequency (weil die Daten intern weitergegeben werden).**
Ein Erstanruf ist unbedingt notwendig, die erweiterte Standortmeldung kann unterbleiben, wenn dies vom FISO angezeigt wird (z.B. „Guten Tag OE-ABC, identified, QNH 1013, report altitude“).
- **Kann Wien Info auf einen bevorstehenden Einflug in einen Nationalpark hinweisen?**
Derzeit haben wir dafür keine Möglichkeit.

DFS

- **Wieso bekommen in Deutschland alle den gleichen Transpondercode?**

Jeder FIS-Sektor nutzt einen sektorspezifischen Code. Mittels Farbfilter werden die am Sektor betreuten Luftfahrzeuge hervorgehoben dargestellt. Zusätzlich können Radarlotsen erkennen, welche Flüge von welchem FIS-Sektor betreut werden und bei Bedarf mit dem entsprechenden FIS-Spezialisten Kontakt aufnehmen. Außerdem wird der Code-Vorrat geschont, da nur wenige Transpondercodes benötigt werden.

- **Wird in Deutschland in einer TMZ mit Hörbereitschaft das LFZ welches die FREQ abhört identifiziert, bevor es eine Verkehrsinformation bekommt?**

Das Luftfahrzeug wird mittels Mode-S-ID identifiziert, da aber (außer bei Bedarf) kein aktiver Funkverkehr zwischen Luft- und Bodenstation stattfindet wird dem Luftfahrzeugführer die Identifikation nicht mitgeteilt.

- **Haben die Lotsen beim Deutschen FIS die Flugplandaten zur Verfügung?**

Ja, seit 2021 empfängt das papierlose Streifensystem EKOFIS Flugpläne, die als Flugverlaufsstreifen verwendet werden können.

- **Wie ist zu verfahren, wenn eine FIS-Frequenz in Langen nicht besetzt ist und nur ein "Tonband" läuft?**

In diesem Fall werden die Frequenzen der zuständigen Radarsektoren in den entsprechenden Bereichen genannt, die vom Piloten in dringenden Fällen gerufen werden können. Es ist zu beachten, dass IFR-Verkehr Vorrang vor VFR-Verkehr hat, der Fluginformationsdienst entsprechend eingeschränkt zur Verfügung gestellt wird.

MET

- **Besteht die Möglichkeit AUTO Wettermeldungen wie etwa LOWZ in WetterApp Anwendungen wie etwa "AERO WEATHER" abrufbar zu machen?**
Diese Möglichkeit besteht für alle Betreiber von Flugplanungssoftware, allerdings müssen diese dafür aktiv an uns herantreten.
- **Ist es möglich auf alte Wetterkarten zuzugreifen? z.B. auf ein LLSWC von 2018?**
Die Austro Control betreibt kein frei zugängliches Archiv, Sie können jedoch jederzeit ein Mail an met-info@austrocontrol.at senden und wir werden Ihnen, sofern es sich um einzelne Archivkarten handelt, diese rasch zusenden.
- **Wird es zukünftig Wetterdaten über ADSB geben in Europa/Österreich?**
Es gibt einige Betreiber, die Wetterdaten mittels ADSB zur Verfügung stellen möchten. Austro Control liegen darüber jedoch keine näheren Informationen vor.
- **Werden die Services der AC wie z.B Karten, Wetter,..auf der Homepage weiterhin gratis bleiben ? Oder wird das in Zukunft wie in ED auch kommerzialisiert werden?**
Es gibt derzeit keine Bestrebungen die Wetterdaten an die Luftfahrtnutzer anders als kostenfrei zur Verfügung zu stellen.

Lizenzen

- **FCL.205.A PPL(A) — Rechte: PPL beinhaltet auch LAPL Rechte, kann die PPL Berechtigung SEP (Land) / TMG verlängert werden wenn aktuell nur ein LAPL Medical vorliegt?**
Ja das ist zulässig. Die Ausübung der Rechte ist jedoch für Inhaber eines LAPL-Tauglichkeitszeugnisses auf Flugzeuge und TMG mit MTOM bis 2000kg und maximal 4 Sitzplätzen beschränkt. Bei permanenter Herabstufung der flugmedizinischen Tauglichkeit empfiehlt sich der Austausch der PPL gegen eine LAPL, da der administrative Aufwand geringer ist (Berechtigungen müssen nicht verlängert werden).
- **Ich habe gesehen, dass auch das Anmeldeformular zur theoretischen Prüfung bereits um B-IR ergänzt wurde. Wie kann ich mir die Prüfung nun vorstellen? Welche Inhalte sind in welchem Modul? Welchen Umfang hat diese?**
Die Prüfung entspricht vom Umfang her einer normalen IR Prüfung. Die Gegenstände sind jedoch nach den BIR Ausbildungsmodulen (1 - Kernfähigkeiten, 2 - angewandte Flugfähigkeiten für den IFR-Abflug, Warteverfahren, 2D und 3D Anflugverfahren, 3 - angewandte Flugfähigkeiten für Streckenflug und IFR-Verfahren sowie 4 – Verfahren betreffend ME/IR) gruppiert. Der Kandidat tritt somit nicht klassisch pro Gegenstand zur Prüfung an, sondern pro Modul, wobei jedes Modul Fragen betreffend verschiedene Gegenstände beinhaltet.
- **Wenn ich die bisherigen Informationen richtig interpretiere, sind keine Mindeststunden unter IFR vorgesehen. Liege ich damit richtig?**
Ja, es handelt sich um eine vollkommen kompetenzbasierte Ausbildung.
- **Unsere DTO bildet nach den von der ACG vorgegeben Lehrplänen aus. Kann bei einem Umstieg der Flugschulverwaltung auf ein digitales System (z.B. AID) vollständig auf das Führen von Papier-Akten verzichtet werden, oder muss hier zum Teil "zweigleisig" dokumentiert werden?**
Nein, die Dokumentation kann sehr wohl auch ausschließlich digital erfolgen (vgl. VO (EU) Nr. 1178/2011 Anhang VII ORA.GEN.220). Zu beachten sind bei einem elektronischen System jedoch insbesondere auch die Bestimmungen der VO (EU) 2016/679 (DSGVO) und des DSG. Auch kann bei einem ganzheitlichen elektronischen Verwaltungssystem erforderlich sein, elektronische Signaturen zu verwenden, wenn für gewisse Prozesse eine Unterschrift vorgesehen ist, nachdem z.B. mit einem Eingabestift auf einem Tablet getätigte Unterschriften rechtlich nicht relevant sind, da sie dadurch keiner Echtheitsprüfung unterzogen werden können.
- **BIR - bei den Grenzen 200ft über DH/MDH, ist damit gemeint 200ft über der Entscheidungshöhe, konkret in LOWG bei Kategorie B, wären es dann 1488ft anstatt 1288ft (LOWG - ILS 34C / DA(H) 1288ft)?**
Ja, damit ist gemeint, dass auf die anwendbare DH/MDH bzw. DA/MDA 200ft hinzuzurechnen sind.
- **Language Proficiency für Segelflieger: ich habe ein AFZ, Language Proficiency Englisch Level 4 ist abgelaufen. Darf ich weiter in englischer Sprache als Segelflieger den Flugfunk durchführen?**
Ja, denn die Pflicht zum Nachweis der Sprachkompetenz betrifft gemäß VO (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I FCL.055 (a) nicht Piloten von Segelflugzeugen.

▪ **Wie erkenne ich, dass ich im "Tunnelblick" Modus bin?**

Unter „Tunnelblick“ versteht man üblicherweise die Einschränkung des Sichtfeldes bedingt durch hohe G-Lasten, der Pilot oder die Pilotin hat in diesen Fällen damit zu rechnen und erkennt es, wenn ein Augenmerk darauf gelegt wird. Das ist ein wesentlicher Teil der bei der Kunstflugausbildung beachtet werden sollte.

Weit komplexer ist der „Tunnelblick“ den man als eingeschränkte Wahrnehmung durch Überforderung des Piloten entsteht. Typische Vorfälle in den Zusammenhang sind die nicht Wahrnehmung von akustischen Warnungen wie Fahrwerkswarnung oder Überziehwarnung. Leider gibt es kein klares Warnsignal, aber kontinuierliches und bewusstes Training im Rahmen von Übungsflügen oder am Simulator kann vor diesen Zuständen schützen. Eintrainierte Abläufe und standardisierte, automatisierte Verfahren kann in solchen Fällen wesentlich sein. Vielleicht gibt es in Zukunft Assistenzsysteme die aufgrund von psychischen Merkmalen wie Muskelverkrampfungen oder Augenbewegungen Warnungen an die Piloten geben.

▪ **Was wurde aus der Idee die Funkerzeugnis-Prüfung in die PPL-Prüfung zu übernehmen - also weg von der Post und zur Austro Control?**

Der entsprechende Vorschlag zur Änderung des Funker-Zeugnisgesetzes 1998 und der Durchführungs-VO wurde seitens der Austro Control GmbH an die zuständigen Ministerien weitergeleitet. Nachdem jedoch jedenfalls eine Gesetzesänderung notwendig ist, ist eine rasche Umsetzung nicht absehbar.

▪ **Wie sieht es mit UL-Hubschrauber in Österreich aus? Ist hier eine Anerkennung aus IT oder DE geplant?**

Derzeit besteht gesetzlich in der ZLLV2010 nur die Möglichkeit einer Musterzulassung. Eine Musteranerkennung ist derzeit nicht vorgesehen. Diese Musterzulassung ist auch für UL Hubschrauber möglich. Nähere Informationen dazu finden sich im LTH17.

https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/ac/data/dokumente/LTH_LFA_ACE_017_2021-04-16_1204517.pdf

▪ **Welche substanziellen Inputs sind im vergangenen Jahr von den diversen Interessensvertretungen eingebracht worden? Welche substanziellen Themen sind dzt. in Bearbeitung?**

Die Frage können letztlich nur die Interessenvertretungen beantworten. Generell vertreten Europe Air Sport und iAOPA die Interessen der General Aviation. In Österreich sind das der Aeroclub und die AOPA. Nähere Informationen zu den Themen findet man auf der EASA GA Community page. <https://www.easa.europa.eu/domains/general-aviation>

▪ **Wenn man von Gyrocopter UL mit AC PPL Theorieprüfung auch die Fläche später dazu machen möchte, gilt dann die AC PPL Prüfung auch noch nach 24 Monaten, oder muss man die Theorie dann noch einmal machen?**

Die abgeschlossene theoretische Prüfung für die PPL gilt gemäß VO (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I FCL.025 (c) (1) (i) 24 Monate. Nach Ablauf dieser Frist kann sie nicht mehr für die Ausstellung der PPL herangezogen werden. Eine Queranrechnungsmöglichkeit von theoretischen Kenntnissen von UL auf PPL besteht leider nicht.

- **Was ist eigentlich aus dem Projekt Sportluftfahrt/Anpassung an EU Regulations (oder so ähnlich) geworden?**
Die regelmäßigen Besprechungen zu der Thematik laufen weiter, derzeit wird an einer ZLLV und einer ZLPV Novelle gearbeitet.
- **Wird der Theoriesyllabus bzw. die bestandene Theorieprüfung für CBIR auch für die BIR Ausbildung akzeptiert?**
Ja, da die Inhalte ident sind, nur unterschiedlich aufbereitet werden.
- **Besteht die Chance, Cambridge Zertifikate u.ä. als Nachweis der Language Proficiency heranzuziehen?**
Nein, dies ist leider nicht vorgesehen. Die Sprachkompetenz ist anhand des Verfahrens einer Behörde eines Mitgliedstaates gemäß VO (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I FCL.055 (e) iVm (b) und Anlage 2 zu bewerten.
- **Wann kommt die digitale Lizenz?**
Dies ist konkret schwer abzuschätzen, da dieses Projekt auf anderen Projekten (z.B. Repository of Information) aufbaut. Der derzeitige Zeitplan sieht 2024 als Jahr der Umsetzung vor.
- **Was bedeutet BIR BK?**
Dies steht für „Basic Knowledge“. Dies sind Inhalte, welche für ein Grundverständnis in der theoretischen Ausbildung eingebunden werden müssen, jedoch nicht direkt im Zuge der theoretischen Prüfung abverlangt werden. Nähere Informationen zum Konzept sind hier zu finden: <https://www.easa.europa.eu/downloads/120777/en>
- **Frage an OeAeC: Was tut der AC um das Thema UL zu intensivieren und EU konformer zu machen (bzgl. LFZ und Lizenzen)?**
Seitens OeAeC und Austro Control wurde eine Arbeitsgruppe installiert und das aktuelle UL System in Österreich zu beleuchten, Schwächen zu identifizieren und Maßnahmen einzuleiten. Seitens der EASA werden vermehrt UL nach CS-LSA europaweit einheitlich zugelassen.
- **Kann man mit einer PPL (A) und einem SEP Rating nicht gewerblich bei einem Fallschirmsprungverein ein Absetzflugzeug (Cessna C182) des Vereins zum Zwecke des Absetzens von Springern fliegen?**
Ja, es sind jedoch die Anforderungen der NCO/SPEC für diese Arbeitsflüge einzuhalten
- **Warum ist der ECQB Fragenkatalog-Österreich nicht mehr online? wird nur mehr die deutsche Version abgefragt?**
Der Österreich-spezifische Fragenkatalog wurde durch eine aktualisierte Version ersetzt, um nun auch die anderen Mitgliedstaaten entsprechend zu berücksichtigen. Die Prüfungen sind sowohl in deutscher, als auch in englischer Sprache verfügbar.
- **Gibt es durch das neue USA Abkommen auch Änderungen bei einer Umwandlung von EASA-PPL/IR in US PPL/IR?**
Ja auch eine leichtere Erlangung einer FAA Lizenz auf Basis einer EASA Lizenz ist damit möglich.

- **Gibt es von ACG Trainingsmaterial für Piloten bzw. ist das geplant? (analog z.B. Airplane Flying Handbook von FAA)**
Dies ist derzeit nicht geplant, da für ein solches Vorhaben derzeit keine Ressourcen zur Verfügung stehen.
- **Wird es in Zukunft möglich sein, dass ein PPL-FI für einen SPL Inhaber ein CR (zB TMG) durchführen darf?**
Austro Control ist in der RMT.0194 vertreten, mit dem Ziel eine Vereinfachung der Bestimmungen betreffend die Lehrer-/Prüferberechtigung herbeizuführen. Dabei steht ein pragmatischer Ansatz im Vordergrund. Ob eine entsprechende, aus Sicht der Austro Control GmbH durchaus unterstützte, Änderung umgesetzt wird, lässt sich aber noch nicht abschätzen.
- **Warum muss in Österreich jeder Flugplatz mitschreiben wer wohin fliegt? Und was passiert mit diesen Daten?**
Diese Daten werden zur Sicherstellung der behördlichen Aufsicht dokumentiert und regelmäßig von verschiedenen Behörden ausgehoben, wenn die jeweilige Flugbewegung eines bestimmten Luftfahrzeuges ermittelt werden muss.
- **Was ist der Status des Betriebsleiterlosen Fliegens?**
Die rechtliche Möglichkeit ist in der ZFBO §6 gegeben. Die jeweilige Umsetzung liegt an den Flugplätzen/Flugfeldern sowie die zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden.
- **Ist daran gedacht eine LAPL Verlängerung auch auf einem (modernen) UL durchzuführen?**
Flugerfahrung zur Aufrechterhaltung der LAPL-Rechte kann bereits jetzt auf aerodynamisch gesteuerten UL durchgeführt werden. Die Durchführung eines Übungsfluges oder einer Befähigungsüberprüfung muss aber auf einem Luftfahrzeug mit ICAO Standard Lufttüchtigkeitszeugnis durchgeführt werden. Siehe dazu ZPH FCL 2 Punkt 4.3.7.
- **BIR oder En-Route IR: nur in ATOs oder auch in DTOs möglich?**
Die BIR Ausbildung hat gemäß VO (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I FCL.835 (c) in einer ATO zu erfolgen.
- **Wie wird der LAPL in Österreich angenommen? Wie viele LAPL Piloten gibt es bereits?**
Derzeit zählen wir in etwa 450 Inhaber einer in Österreich ausgestellten LAPL.
- **Verständnisfrage zu EBT: Wie kommen Evidenzen kontinuierlich in das Trainingsprogramm? Muss man z.B. nach einem Unfallbericht, der eine ACG Trainingsempfehlung zur Folge hat, das Trainingsmanual umschreiben, oder wie kann man sich das vorstellen?**
Dass Safety Management System eines Betreibers wertet kontinuierlich die eingehenden (internen und externen) Vorfallmeldungen aus und leitet daraus entsprechende Schwerpunkte ab, welche dann im Zuge des Recurrent Training and Checking sowie bei der Befähigungsüberprüfung miteinbezogen werden. So ist sichergestellt, dass reale Szenarien abgehandelt werden.

- **Frage zu Elektroflug, werden die Klassenberechtigungen angepasst um Elektro / Wasserstoff oder Hybridflugzeuge zu fliegen?**

In diesem Fall werden derzeit Ausnahmen erteilt, wie zB mit dem ZPH FCL 17 (https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/ac/data/dokumente/ZPH_LFA_LSA_027_2021-11-02_1111711.pdf). Langfristig ist aber eine Anpassung der entsprechenden Bestimmungen zu erwarten.

- **Part 21, wird es Bauvorschriften für Elektroflugzeuge geben?**

Es gibt bereits EASA zugelassene Elektroflugzeuge (etwa Pipistrel Velis Electro)

- **Habe ich das richtig verstanden, dass die BIR Theorieprüfung in 3 Teilen erfolgt?**

Das ist korrekt. Alternativ gibt es noch ein viertes Modul, sollte ein BIR für ME angestrebt werden.

- **Ist bei EASA/ACG das Thema AVGAS/Blei bzw. Zulassung von Alternativen am aktuell?**

*Die Zuständigkeit dieser Thematik liegt bei der EASA und den entsprechenden EU-Gremien. Die technischen wie operationelle Problematiken sind bekannt. Alternative Kraftstoffe aber auch Zulassungen von Autokraftstoffen werden soweit möglich durchgeführt.
Nähere Informationen über EASA FAQ: <https://www.easa.europa.eu/faq/19380>*

Flugmedizin

- **Muss man eine Corona Erkrankung dem Fliegerarzt melden?**

Ja. Je nach Verlauf (leicht, mittelgradig, schwer) entscheidet dann der flugmedizinische Sachverständige über das weitere Vorgehen. Bei mittelgradigem und schwerem Verlauf sind weitere Untersuchungen (z.B. Lungenfacharzt) nötig, weiters muss in diesem Fall der flugmedizinische Sachverständige die erhobenen Befunde an die Aeromedical Section übermitteln, bevor die Tauglichkeit wieder attestiert wird.

- **Gibt es Corona Impfungen, die fluguntauglich machen?**

Hier gibt es keine besonderen Bestimmungen im Vergleich zu anderen Impfungen. Diese führen somit nicht zur Fluguntauglichkeit.

- **Ich fliege schon seit vielen Jahren, jetzt habe ich (Alters-) Diabetes hinzubekommen, was muss ich tun, um weiterfliegen zu können?**

Der Diabetes muss sehr gut eingestellt sein, damit die Flugmedizinische Tauglichkeit erhalten bleiben kann. Betr. Insulintherapie und Medikamenten, die stark blutzuckersenkend wirken können - Informationen dazu finden sich im ZPH MED 3 (https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/ac/data/dokumente/ZPH_LFA_LSA_021_2019-01-09_100150.pdf)

- **Kann durch das Comprehensive Mental Health Assessment ein neues "German Wings" verhindert werden?**

Die Intention des Comprehensive Mental Health Assessments im Rahmen des Initial Class 1 Medicals ist einerseits ein vertieftes interdisziplinäres Screening der BewerberInnen. Andererseits erlaubt dieser Prozess auch ein Kennenlernen der BewerberInnen, wodurch ein Vertrauensverhältnis zu den humanfaktoriellen Unterstützern aufgebaut wird. Weiters können durch „begleitende Verlaufskontrolle“ über die gesamte Karriere hinweg Veränderungen und negative Tendenzen rascher erkannt werden, wodurch im Bedarfsfall rasch bei eventuellen Problemen die passende Unterstützung gefunden und somit ein Verbleib im Cockpit wahrscheinlicher werden kann. Es werden damit auch „Hemmungen, unterstützende Ressourcen zu aktivieren“ durch diesen Prozess abgebaut. Somit kann das CMHA durch das vertiefte Screening eventuell ungeeignete Bewerber rascher identifizieren. Durch den zusätzlichen „Servicegedanken“ sollen eventuelle Bedenken gegenüber Fliegerärzten und Luftfahrtpsychologen abgebaut und durch das in diesem Prozess hoffentlich aufgebaute Vertrauen zwischen Bewerber:in, Ärztin und PsychologIn, ein rascheres Inanspruchnehmen von interdisziplinärer Unterstützung im „Problemfall“ und somit die Wahrscheinlichkeit eines „Verbleibes im Cockpit bis zur Pension“ erhöht werden.

General Aviation

- **Im März 2021 habe ich einen Befähigungsüberprüfung Segelflug mit einem FE(S) gemacht. Wann muss ich die Stunden und Landungen für fortlaufende Flugerfahrung haben?**

Eine Befähigungsüberprüfung mit einem Examiner für Segelflug ersetzt die Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung für Segelflugzeuge für 24 Monate:

5h Flugzeit auf Segelflugzeugen

15 Starts („launches“ = Startmethoden Segelflugzeug)

2 Übungsflüge mit FI(S)-SPL

Die Anforderungen für die Startmethoden (5 Starts Winde, F-Schlepp. Eigenstart, 2 Starts Gummiseilstart) sind davon ausgenommen. Eine Befähigungsüberprüfung ersetzt diese nicht.

- **Letzten Monat hatte ich das Refresher-Training für den LAPL(A) mit TMG-Berechtigung. Gilt das auch für meine TMG Berechtigung im Segelfliegerschein?**

Wenn eine Person gleichzeitig einen Segelflugschein mit TMG-Berechtigung und einen Part-FCL Motorflugschein mit Rechten/Klassenberechtigung für TMG besitzt gilt folgendes:

gemäß SFCL.160 (c) ist eine im SPL eingetragene TMG Berechtigung gültig, solange auch die im Motorflugschein eingetragenen Rechte für TMG (LAPL) oder Klassenberechtigung TMG (PPL, CPL, ATPL) gültig sind.

- **In den letzten 2 Jahren bin ich 33h und 37 Starts im Segelflug mit der Winde, aber nur 5h und 27 Starts mit der Dimona geflogen. Brauch ich für TMG einen prof check?**

Die Anforderungen für die laufende Flugerfahrung der TMG Berechtigung sind:

12 h auf Segelflugzeugen davon mindestens 6 Stunden und 12 Starts auf einem TMG

und ein mindestens 1-stündiger Übungsflug auf einem TMG

innerhalb der letzten 24 Monate.

Konkret: Die fehlenden Stunden für TMG können mit FI(S)-TMG oder unter Aufsicht eines FI(S)-TMG (Flugauftrag!) nachgeflogen werden. Nicht auf den 1-stündigen Übungsflug im TMG mit FI(S)-TMG vergessen. ODER: Befähigungsüberprüfung mit einem FE(S)-TMG.

- **Was bedeutet genau PIC, DUAL und SOLO für Segelflieger?**

1.PIC: Inhaber einer gültigen Lizenz

Flugschüler mit Alleinflugauftrag (überwacht von FI(S))

Prüfungsflug/Verlängerung/Erneuerung – wenn erfolgreich absolviert

FI(S) wenn als Lehrer, FE(S) wenn als Prüfer im Segelflugzeug eingesetzt ist

2.SOLO: Flugschüler überwacht von FI(S) mit Alleinflugauftrag, SOLO als Anmerkung dazu

3.DUAL: Ausbildungsflüge mit FI(S)

Nachholen von Stunden/Starts mit FI(S) an Bord

Übungsflüge mit FI(S)

Prüfungsflug/Befähigungsüberprüfung - wenn nicht erfolgreich

- **Es ist in vielen Segelflugschulen üblich, nach einem simulierten Seilriss (durch Ausklinken des Lehrers) eine Umkehrkurve in Richtung Piste zu fliegen. Ich persönlich halte dieses Manöver in**

der Schulung für kontraproduktiv, da genau das vorgeführt wird, was man NICHT machen sollte.

Es ist in jedem Fall abhängig von den örtlichen Gegebenheiten (Kopfflugplatz, Verbauung, mehrere Pisten...) bzw. natürlich auch von der Höhe in welcher der Übungs-Seilriss stattfindet.

- **Ich hätte eine Frage: darf ich mit meinem deutschen Medical/SPL in Österreich nur D - registrierte Segelflugzeuge fliegen?**
Mit einem EASA-Segelflugschein bzw. EASA-Medical dürfen alle in einem EASA Mitgliedsstaat registrierten Segelflugzeuge geflogen werden.
Wichtige Anmerkung: Alle Personen-Lizenzen (& Medical) müssen von ein und dem selben Mitgliedsstaat ausgestellt sein.

- **ich habe in den letzten 2 Jahren nur 2 Windenstarts und 3 Kraftwagenstarts durchgeführt - gilt das als gleichwertig für die Startart?**
Windenstart und Kraftwagenstart sind 2 unterschiedliche Startarten:
Wenn eine Startart ausgeübt werden soll, müssen in den letzten 24 Monaten 5 Starts in dieser Startart absolviert worden sein. Entweder als PIC oder unter Aufsicht eines FI(S) oder mit einem FI(S) an Bord. Gummiseilstart 2 Starts in 24 Monaten

- **Darf ich mit meiner TMG Berechtigung einen UL betreiben?**
Wenn die fortlaufende Flugerfahrung mit TMG besteht, dann ja. Es ist eine Unterschiedsschulung auf das UL/A nachzuweisen

- **Ich bin in Besitz einer SPL / CAPA - Berechtigung - gibt es ein Erfordernis an Mindeststunden/Mindeststarts um diese Berechtigung aufrecht zu erhalten?**
Es gilt die "90-Tage-Regelung":
Wer Fluggäste befördern möchte, muss in den vergangenen 90 Tagen mindestens 3 Starts als PIC nachweisen. Im Segelflugzeug (ohne TMG), 3 Starts als PIC im Segelflugzeug (ohne TMG). Wenn im TMG, dann 3 Starts als PIC im TMG.

- **Wenn man den CPL(A) von Austro Control besitzt, bekommt man vom österr. Aeroclub den UL-Schein anstandslos ausgestellt. Völlig anders verhält es sich beim FI(A) bzw. FE(A). Damit man die Piloten von UL(A) lehren/prüfen darf, sind zusätzliche Befähigungen/Prüfungen beim AC erforderlich. Ist dies sinnvoll?**
ZLPV 2006 § 24a. (6)
Die zuständige Behörde kann unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt bei Inhabern einer gültigen Lehrberechtigung gemäß dieser Verordnung oder gleichwertiger ausländischer Lehrberechtigungen erlangte Flugerfahrung und Ausbildung anrechnen. Inhabern einer Lizenz mit Lehrberechtigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 für die Klassenberechtigung SEP oder TMG sowie Inhabern von Lehrberechtigungen gemäß § 68a ist die Lehrberechtigung für die Klassenberechtigung UL/A nach erfolgreicher Durchführung eines entsprechenden Prüfungsflugs auf einem Ultraleichtflugzeug mit einem berechtigten Prüfer zu erteilen und in den Ultraleichtschein einzutragen. Die zuständige Behörde kann bei Fluglehrern für die Klassenberechtigung SEP oder TMG gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 oder gemäß § 68a, sofern die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet ist, vom Erfordernis des Prüfungsflugs absehen und die entsprechende Lehrberechtigung auch ohne vorherigen Erwerb eines

Ultraleichtscheins erteilen. Dem Antragsteller ist diesfalls eine entsprechende Bescheinigung auszustellen, in welcher die Berechtigung beurkundet wird.

ZLPV 2006 § 24i. (2)

Prüfer für UL/A, UL/G und UL/T müssen über eine gültige Lehrberechtigung für die entsprechende Klassenberechtigung von Ultraleichtluftfahrzeugen sowie über das für die Prüfungstätigkeit erforderliche Ausmaß an praktischer Erfahrung von 200 Stunden als Lehrberechtigter verfügen. Inhabern einer Lizenz mit Lehrberechtigung und gültiger Klassenberechtigung SEP oder TMG gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und Inhabern von Berechtigungen gemäß § 64a wird für die Lehrberechtigung UL/A ihre Lehrtätigkeit angerechnet. Inhaber einer Prüferberechtigung gemäß der für die Klassenberechtigung SEP oder TMG gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und Inhaber von Prüferberechtigungen gemäß § 64a können von der zuständigen Behörde, sofern die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet ist, auch ohne vollständige Erfüllung der vorstehend genannten Voraussetzungen zu Prüfern für die Klassenberechtigung UL/A ernannt werden.

Die Zivilluftfahrtbehörde 1. Instanz ÖAeC/FAA bittet um Ihre Antragstellung

- **Gibt es für SE eine Berechnung für "accelerate-stop distance available". Als Ergebnis die Geschwindigkeit, die bei einer verbrauchten RW Distanz erreicht sein muss. Würde der Erkennung einer zu geringen Leistung beim Startlauf dienen.**

Die Mindestleistungsangaben richten sich nach der Kategorie von Luftfahrzeugen und daraus ergibt sich die jeweilige Bauvorschrift. Für kleinere und leichtere Luftfahrzeuge ergeben sich da das Gesamtrisiko geringer ist, geringere Mindestanforderungen. Daher finden sich in den Flughandbücher von Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt üblicherweise keine Leistungsangaben für eine "accelerate-stop distance available". Piloten haben das auch nicht zu berücksichtigen, aber es gehört zum „Good Airmanship“ auch für diese Fälle einen Plan B zu haben, der für den Fall eines Triebwerksausfalles eine Notlandung ermöglicht.

- **Für UL/T ist bei Scheinverlängerung ein Übungsflug mit einem FI erforderlich. Viele Geräte weisen noch ein MTOW von 450 kg auf. Einzelne FI's wiegen geschätzt > 120 kg, somit wäre bei einem PIC mit 100 kg dieses MTOW überschritten. Wie ist vorzugehen? Darf dieser FI auf einem Mitflug bestehen?**

Grundsätzlich hat der verantwortliche Pilot zu entscheiden, ob ein Flug gemäß Beladeplan und Zuladung im Flug- und Betriebshandbuch durchgeführt werden kann. Ist die Zuladung außerhalb der Grenzwerte, darf der Flug nicht durchgeführt werden.

- **Wenn ich mit TMG UL's fliegen darf, ist dann eine UL/A Verlängerung überhaupt noch notwendig?**

Wenn man den UL/A Schein gültig erhalten will, dann JA.

Siehe ZLPV 2006 §24g. (2) 1. Aufrechterhaltung und Erneuerung von mit Ultraleichtscheinen verbundenen Klassenberechtigungen.

§24g. (3) Aufrechterhaltung der Berechtigung ist spätestens zwei Jahre nach Erteilung der Berechtigung durch einen Vermerk eines Prüfers im Flugbuch zu beurkunden (Prüfervermerk).

▪ **TMG ersetzt UL/A. Wo genau kann man diese Regelung nachlesen?**

Siehe ZLPV 2006 §24a, (3)

Inhaber einer Lizenz gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 mit gültiger Klassenberechtigung SEP oder TMG, Inhaber einer SPL oder LAPL(S) Lizenz mit Erweiterung der Rechte auf TMG, welche die Anforderungen hinsichtlich der laufenden Flugerfahrung gemäß FCL.140.S (b) erfüllen oder Inhaber eines LAPL(A), welche die Anforderungen hinsichtlich der laufenden Flugerfahrung gemäß FCL.140.A erfüllen sind unter Beachtung der Bestimmung des § 118b (Unterschiedsschulung) zur Führung von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen (Abs. 2 Z 1) berechtigt.

▪ **tmg -> UL/A. Muss die Unterschiedsschulung für jede UL Type gemacht werden oder nur prinzipiell pro Klasse?**

Die „Unterschiedsschulung“ ist geregelt in ZPA 002 i02 des ÖAeC/FAA

https://aeroclub.at/uploads/download/OeAeC_FAA_ZPA_002-i02_unterschiedsschulung.pdf

Mit „Type“ ist wohl das konkrete „Baumuster“ (z.B. Ikarus C-42) gemeint. Baumuster werden zusammengefasst in „Varianten“ (also einer Gruppe von Baumustern mit ähnlichen Eigenschaften).

Will ein Pilot zum ersten Mal ein UL/A fliegen, das in eine „bisher noch nicht geflogene“ Variante fällt, so ist eine Unterschiedsschulung verpflichtend.

Es gibt die folgenden Varianten innerhalb der Klasse UL/A:

- *Einziehfahrwerk*
- *Verstellbare Luftschraube*
- *Spornrad*
- *Glascockpit*
- *Hochliegender Schubstrahl (Triebwerk und Propeller oberhalb der Tragflächen, z.B. RANS S-12)*

▪ **Können an der Safety Tour 2022 auch FIs teilnehmen?**

Natürlich sind auch Fluglehrerinnen und Fluglehrer gerne willkommen. Wir bitten um Ihre Anmeldung. ACHTUNG: die Teilnahme an der Safety Tour erfüllt NICHT die Bedingungen für einen FI(S)-Auffrischungslehrgang!

▪ **Ist damit zu rechnen, dass in absehbarer Zeit ADS-B Out bei Flugzeugen der GA vorgeschrieben wird?**

Derzeit sind keine Regelungen bekannt die ADS-B out für GA Luftfahrzeuge vorschreibt.

Siehe auch FAQ der EASA als zuständige Agency.

<https://www.easa.europa.eu/faq/104866>

▪ **Wie ist die Meinung von Austro Control zu mobilen ADS-B Empfängern (Garmin, SkyEcho udgl.), welche die empfangenen Signale der LFZ in der Nähe z.B. auf dem I-Pad darstellen?**

Es hat sich gezeigt, dass Assistenzsysteme auf Basis von ADS-B oder auch auf Basis von nicht Luftfahrt Zulassungen zu beitragen können Zusammenstöße mit Luftfahrzeugen oder Hindernissen zu vermeiden. Somit ist es ein netto Sicherheitsgewinn und wird von Seiten der ACG positiv bewertet. Entsprechende EASA Richtlinien für die Installation z.B. CS-STAN sind zu

beachten.

- **Gibt es für SE eine Berechnung für "accelerate-stop distance available". Als Ergebnis die Geschwindigkeit, die bei einer verbrauchten RW Distanz erreicht sein muss. Würde der Erkennung einer zu geringen Leistung beim Startlauf dienen.**

Die Mindestleistungsangaben richten sich nach der Kategorie von Luftfahrzeugen und daraus ergibt sich die jeweilige Bauvorschrift. Für kleinere und leichtere Luftfahrzeuge ergeben sich da das Gesamtrisiko geringer ist, geringere Mindestanforderungen. Daher finden sich in den Flughandbücher von Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt üblicherweise keine Leistungsangaben für eine "accelerate-stop distance available". Piloten haben das auch nicht zu berücksichtigen, aber es gehört zum „Good Airmanship“ auch für diese Fälle einen Plan B zu haben, der für den Fall eines Triebwerksausfalles eine Notlandung ermöglicht.

- **Ist damit zu rechnen, dass in absehbarer Zeit ADS-B Out bei Flugzeugen der GA vorgeschrieben wird?**

Derzeit sind keine Regelungen bekannt die ADS-B out für GA Luftfahrzeuge vorschreibt. Siehe auch FAQ der EASA als zuständige Agency.

<https://www.easa.europa.eu/faq/104866>

- **Wie ist die Meinung von Austro Control zu mobilen ADS-B Empfängern (Garmin, SkyEcho udgl.), welche die empfangenen Signale der LFZ in der Nähe z.B. auf dem I-Pad darstellen?**

Es hat sich gezeigt, dass Assistenzsysteme auf Basis von ADS-B oder auch auf Basis von nicht Luftfahrt Zulassungen zu beitragen können Zusammenstöße mit Luftfahrzeugen oder Hindernissen zu vermeiden. Somit ist es ein netto Sicherheitsgewinn und wird von Seiten Austro Control positiv bewertet. Entsprechende EASA Richtlinien für die Installation z.B. CS-STAN sind zu beachten.

- **Bei den ca. 30 Motorausfällen, gibt es genauere Infos, welche Motoren, Ursachen für den Ausfall...**

Statistische ist keine Trend in eine besondere Motorengruppe feststellbar. Triebwerksausfälle haben neben technischen Mängeln aber oft auch die Ursache in operationellen Gründen, wie z.B. Treibstoffmangel oder Fehlbedienung durch den Piloten.

- **EASA CS-STAN beschreibt die Möglichkeit des Einbaues von derartigen Kameras. Die Installation ist unter Einhaltung der angegebenen Verfahren und Limits zulässig.**

CS-SC403b — Provisions for the installation of lightweight cameras

<https://www.easa.europa.eu/regulations/initial-airworthiness#cs-stan>

SUB:

- **Kann die SUB FDR und CVR auswerten? Falls nicht, wie wird das dann gehandhabt? Wer wertet die Recorder dann aus?**
FDR und CVR werden im Auftrag der SUB von Externen Labors ausgewertet.
- **Werden § 136 LFG Meldungen von der ACG oder SUB ausgewertet?**
§ 136 LFG Meldungen werden seitens der SUB bewertet.
- **Werden Flugunfälle von militärischen Luftfahrzeugen von der SUB untersucht oder gibt beim Bundesheer dafür eine eigene Stelle?**
Flugunfälle von militärischen Luftfahrzeugen werden nicht seitens der SUB untersucht. Diese werden von einer Bundesheerinternen Kommission untersucht.
- **Warum müssen nicht alle Flugunfälle untersucht werden und wo ist festgelegt was untersuchungspflichtig ist?**
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.

- **Brechen die Untersucher der SUB im Falle eines Unfalls sofort zur Unglücksstelle auf? Gibt es dafür Vorgaben?**
Die Untersucher der SUB begeben sich unverzüglich nachdem sie über einen Unfall bzw. eine schwere Störung informiert wurden zur Unglücksstelle.
- **wann wird die SUB auch UL Unfälle untersuchen? materiell wenig Unterschied zur echo-klasse.....UL fliegen mit TMG Lizenz geht natürlich nur mit OE-Reg. UL's.**
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.

UL's sind nicht von der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates erfasst.

- **Wie ist die Aufteilung zwischen FUS und Staatsanwaltschaften, Polizei und wer legt dies fest?**

Die Sicherheitsuntersuchungen dürfen auf keinen Fall darauf abzielen, die Schuld- oder Haftungsfrage zu klären. Sie sind unabhängig und getrennt von Justiz- oder Verwaltungsverfahren und ohne Präjudizierung solcher Verfahren zur Feststellung des Verschuldens oder der Haftung durchzuführen.

Geregelt wird dies in der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010.