

**ENR 5.3 ANDERE AKTIVITÄTEN GEFÄHRLICHER  
NATUR**

**ENR 5.3 OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS  
NATURE**

**1. RADIOSONDENAUFSTIEGE UND RADARHÖHENWIND-  
MESSUNGEN**

**1. ASCENTS OF RADIOSONDES AND UPPER WIND RADAR  
OBSERVATIONS**

Aufstiegsort	Aufstiegszeiten	Höchstgewicht	Maximale Gespannlänge	Maximale Steig- geschwindigkeit	Höhe	Durchführende Stelle
Place of Ascent	Time of Ascent	Maximum Weight	Maximum Length of Unit	Maximum Rate of Ascent	ALT	Operator
1	2	3	4	5	6	7
<b>WIEN</b> N48 14 55 E016 21 26	Täglich/Daily 0230 - 0245 0530 - 0545 <sup>2)</sup> 0830 - 0845 1130 - 1145 <sup>2)</sup> 1430 - 1445 1730 - 1745 <sup>2)</sup> 1830 - 1845 2030 - 2045 2330 - 2345 <sup>2)</sup>  EET 90 MIN	1 KG	30 M	1400 FT/MIN	120000 FT MSL	Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik Hohe Warte 38 1190 Wien AUSTRIA  TEL: +43 (0)1 36026 2708
<b>GRAZ</b> (Thalerhof) N46 59 37 E015 26 24	Täglich/Daily 0300 - 0400 <sup>1)</sup> 0800 - 0830 * 1030 - 1130 * 1400 - 1430 * 1700 - 1730 * 2230 - 2330 *  EET 80 MIN	1,2 KG	30 M	1400 FT/MIN	100000 FT MSL	ACG Flugsicherungs- stelle Graz 8073 Feldkirchen/Graz AUSTRIA  TEL: 0900 97 9703 02
<b>LINZ</b> (Hörsching) N48 14 09 E014 11 20	Täglich/Daily 0300 - 0400 <sup>1)</sup> 0800 - 0830 * 1030 - 1130 * 1400 - 1430 * 1700 - 1730 * 2230 - 2330 *  EET 80 MIN	1,2 KG	30 M	1400 FT/MIN	100000 FT MSL	ACG Flugsicherungs- stelle Linz 4063 Hörsching/ Linz AUSTRIA  TEL: 0900 97 9703 04
<b>INNSBRUCK</b> N47 15 39 E011 20 40	Täglich/Daily 0300 - 0400 <sup>1)</sup> 0800 - 0830 * 1100 - 1300 * 1700 - 1730 * 2300 - 0100  EET 80 MIN	1,2 KG	30 M	1400 FT/MIN	100000 FT MSL	ACG Flugsicherungs- stelle Innsbruck 6026 Innsbruck AUSTRIA  TEL: 0900 97 9703 06

<sup>1)</sup> während MESZ 1 Stunde früher / during CEST 1 hour earlier

<sup>2)</sup> Hauptaufstiegszeiten / main times of ascent

\* nur fallweise / only occasionally

## 2. ABLASSEN VON TREIBSTOFF IM FLUGE

### 2.1. Allgemeines

2.1.1. Innerhalb der FIR Wien ist das Ablassen von Treibstoff zulässig:

- in Flugnotfällen, wenn rasch das zulässige Landegewicht erreicht werden muss, oder
- wenn dies aus zwingenden betrieblichen Gründen notwendig ist.

2.1.2. In allen anderen Fällen (z.B. Änderung des Zielflugplatzes, Ausweichlandung) ist der überschüssige Treibstoff in möglichst großer Höhe zu verfliegen.

### 2.2. Verfahren

2.2.1. Soweit es die Umstände gestatten, ist vom Piloten umgehend die zwingende Notwendigkeit des Treibstoffablassens unter Bekanntgabe des dafür beabsichtigten Flugverfahrens - falls ein solches vorgeschrieben ist - der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle zu melden, bzw. ist eine entsprechende Zustimmung einzuholen.

Die Aufgabe der Flugverkehrsdienststellen besteht in der Unterstützung des Piloten durch Zuweisung und Freihaltung eines entsprechenden Luftraumes.

#### 2.2.2. Luftraum/Flughöhen

2.2.2.1. Die generelle Festlegung und Verlautbarung bestimmter Gebiete für das Ablassen von Treibstoff ist wegen der Verschiedenartigkeit der Umstände nicht möglich. Es ist jedenfalls zu beachten, dass

- Siedlungs- und Industriegebiete, sowie
- besondere Gefahrenquellen für Feuer oder Explosionen (z.B. Abfackelungsanlagen, Raffinerien)

davon möglichst nicht betroffen werden, wobei auch auf die herrschenden Wind- und Wetterverhältnisse Bedacht genommen werden soll.

2.2.3. Das Ablassen von Treibstoff sollte jedenfalls nicht unter 1800 M/6000 FT GND vorgenommen werden.

2.2.4. Beginn und Ende des Treibstoffablassens, sowie die abgelassene Treibstoffmenge ist vom Piloten zu melden.

#### 2.2.5. Sicherheitsmaßnahmen

2.2.5.1. Sämtliche Luftfahrzeuge von denen ATC Kenntnis hat, sollen nach folgenden Kriterien vom Treibstoff ablassenden Luftfahrzeug ferngehalten werden:

2.2.5.1.1. Horizontal, jedoch nur vorne und seitlich, mit einem Abstand von mindestens 19 KM/10 NM

2.2.5.1.2. Hinter dem Treibstoff ablassenden Luftfahrzeug innerhalb eines Bereichs von 93 KM/50 NM oder innerhalb einer Zeit

## 2. FUEL DUMPING IN FLIGHT

### 2.1. General

2.1.1. Fuel dumping within FIR Wien is only permitted in the following cases:

- in cases of emergency, when it becomes necessary to reduce rapidly weight to reach the admissible landing weight, or
- when compelling operational circumstances do necessitate dumping of fuel.

2.1.2. In all other cases (e.g. change of destination aerodrome, diversion landing) superfluous fuel must be burned in flight, if possible at high level.

### 2.2. Procedure

2.2.1. Whenever the circumstances of the situation permit, pilots shall report immediately the necessity for fuel dumping to the appropriate ATS-unit, including the proposed special flight procedure, if any, and to obtain approval thereto.

Objectives of the ATS-units are to aid pilots by assigning the airspace needed and safeguarding other traffic.

#### 2.2.2. Airspace/Levels

2.2.2.1. The various kinds of situations preclude the establishment and publication of "fuel dumping areas" in any case, fuel dumping over

- congested areas of settlement or industrial areas, and
- areas especially susceptible to fire explosion (e.g. refineries)

shall - as far as possible - be avoided, taking also into account the prevailing wind and weather conditions.

2.2.3. In addition fuel should not be dumped below 1800 M/6000 FT GND.

2.2.4. Pilots shall report begin and termination of the dumping and amount of fuel dumped.

#### 2.2.5. Safety Measures

2.2.5.1. All known traffic should be separated from the aircraft dumping fuel according following criteria:

2.2.5.1.1. Horizontally, but only ahead and on either side of the track flown by the aircraft dumping fuel, by at least 19 KM/10 NM

2.2.5.1.2. Behind the aircraft dumping fuel, when within a distance of 93 KM/50 NM or within 15 minutes flying time, vertically

von wenigstens 15 Minuten muss folgende vertikale Abstandhaltung zur Anwendung gebracht werden:  
Mindestens 300 M/1000 FT darüber und mindestens 900 M/3000 FT darunter

2.2.5.1.3. Alle nichtkontrollierten Flüge werden mit folgendem Rundruf auf die Gefahr aufmerksam gemacht:

- +AN ALLE+ TREIBSTOFFABLASS WIRD/WURDE DURCHGEFÜHRT VON (Luftfahrzeugmuster) ÜBER (Position) MIT KURS (Richtung) DER LUFTRAUM (Beschreibung) UNTER/ÜBER FL (Ziffern)/ UNTER/ÜBER (Ziffern) FUSS IST ZU MEIDEN
- +AN ALLE+ TREIBSTOFFABLASS BEENDET KEINE WEITEREN BESCHRÄNKUNGEN

### 3. HAGELABWEHRRAKETEN

3.1. In einigen landwirtschaftlichen Gebieten von Ost-Österreich werden besonders während der Monate Mai bis Oktober bei Auftreten von Gewittern oder bei Wetterlagen, welche das Auftreten von Gewittern begünstigen, Hagelabwehrraketen mit einer Steighöhe bis zu 7000 FT (2150 M) MSL abgefeuert, die eine Gefahr für die Luftfahrt darstellen. Einzelheiten werden jährlich mittels NOTAM verlautbart.

by at least 300 M/1000 FT if above and 900 M/3000 FT if below the aircraft dumping fuel

2.2.5.1.3. Uncontrolled flights will be made aware of the danger by means of the following transmission:

- +ALL STATIONS+ CAUTION FUEL DUMPING (HAS BEEN) IN PROGRESS BY (type of aircraft) AT (position) TRACKING (direction) AVOID AIRSPACE (description) BELOW/ABOVE FL (digits)/ BELOW/ABOVE (digits) FEET
- +ALL STATIONS+ FUEL DUMPING TERMINATED NO FURTHER RESTRICTIONS

### 3. ANTI-HAIL-ROCKET FIRING

3.1. Within some agricultural districts of the eastern part of Austria and especially during the period between May and October, in thunderstorms or weather conditions in which the formation of thunderstorms is likely, anti-hail rockets might be fired up to 7000 FT (2150 M) MSL, constituting a hazard to air navigation. Details are promulgated every year by NOTAM.