

## ENR 5.3 SONSTIGE GEFÄHRLICHE AKTIVITÄTEN UND SONSTIGE POTENZIELLE GEFÄHREN

### 1. BEEINTRÄCHTIGUNGEN DURCH ELEKTRONISCHE STÖRSENDER

1.1. Aus sicherheitspolizeilichen bzw. militärischen Gründen muss in der FIR Wien (siehe ENR 2.1) vom Boden (GND) bis zur Oberen Staatsgrenze (USB) jederzeit kurzfristig mit Einsätzen von Störsendern der zuständigen Behörden [Bundesministerium für Inneres (BMI) bzw. Bundesministerium für Landesverteidigung (BMLV)] gegen unbemannte Luftfahrzeuge gerechnet werden. Solche Einsätze können zu Interferenzen oder Störungen der GNSS-Systeme an Bord von Luftfahrzeugen führen. Piloten, welche GNSS-Interferenzen und ähnliche Störungen erfahren oder erfahren haben, müssen dies umgehend der zuständigen ATS-Stelle melden. Ist im Vorhinein bekannt, dass es zu Einsätzen mit Störsendern kommt, kann dies mittels NOTAM verlautbart werden.

### 2. GEOGRAFISCHE UAS-GEBIETE

Die geografischen UAS-Gebiete, welche innerhalb der FIR Wien und ggf. im Grenzbereich festgelegt wurden, sind über folgenden Weblink öffentlich verfügbar:

[https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/lizenzen\\_\\_bewilligungen/drohnen/geografische\\_zonen](https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/lizenzen__bewilligungen/drohnen/geografische_zonen)

### 3. RADIOSONDENAUFSTIEGE UND RADARHÖHENWINDMESSUNGEN

## ENR 5.3 OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS

### 1. RADIO-FREQUENCY INTERFERENCES BY JAMMING ACTIVITIES

1.1. Within the FIR Wien (see ENR 2.1) from Ground (GND) up to the Upper State Boundary (USB) jamming activities against unmanned aircraft system (UAS) flights, conducted by the responsible authorities [Federal Ministry of the Interior (BMI), Federal Ministry of Defence (BMLV)] due to military or security reasons, shall be expected at any time. Jamming activities may lead to interference or degradation of aircraft's GNSS systems. Pilots who are experiencing or had experienced such interference or degradation shall immediately inform the responsible ATS unit. If jamming activities are known of beforehand, a NOTAM may be published accordingly.

### 2. UAS GEOGRAPHICAL ZONES

The UAS geographical zones defined within FIR Wien and - where applicable - in the border area are publicly made available via the following weblink:

### 3. ASCENTS OF RADIOSONDES AND UPPER WIND RADAR OBSERVATIONS

Aufstiegsort Place of Ascent	Aufstiegszeiten Time of Ascent	Höchstmasse Maximum Mass	Maximale Gespannlänge Maximum Length of Unit	Maximale Steig- geschwindigkeit Maximum Rate of Ascent	Höhe ALT	Durchführende Stelle Operator
1	2	3	4	5	6	7
WIEN N48 14 55 E016 21 26	Täglich/Daily 0230 - 0300 0530 - 0600 0830 - 0900 1130 - 1200 <sup>2)</sup> 1430 - 1500 1630 - 1700 1730 - 1800 1830 - 1900 2030 - 2100 2330 - 0000 <sup>2)</sup> EET 90 MIN	1,2 KG	40 M	1400 FT/MIN	120000 FT MSL	GeoSphere Austria Hohe Warte 38 1190 Wien AUSTRIA TEL: +43 664 614 66 88

Aufstiegsort Place of Ascent	Aufstiegszeiten Time of Ascent	Höchstmasse Maximum Mass	Maximale Gespannlänge Maximum Length of Unit	Maximale Steig- geschwindigkeit Maximum Rate of Ascent	Höhe ALT	Durchführende Stelle Operator
1	2	3	4	5	6	7
<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	0,5 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	0,5 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	0,5 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

#### 4. ABLASSEN VON TREIBSTOFF IM FLUGE

##### 4.1. Allgemeines

4.1.1. 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.

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

##### 4.2. Verfahren

#### 4. FUEL DUMPING IN FLIGHT

##### 4.1. General

4.1.1. 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.

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

##### 4.2. Procedure

4.2.1. 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 Flugverkehrsdieststelle zu melden, bzw. ist eine entsprechende Zustimmung einzuholen.

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

#### 4.2.2. Luftraum/Flughöhen

4.2.2.1. 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.

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

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

#### 4.2.5. Sicherheitsmaßnahmen

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

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

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

von wenigstens 15 Minuten muss folgende vertikale Abstandshaltung zur Anwendung gebracht werden:

Mindestens 300 M/1000 FT darüber und mindestens 900 M/3000 FT darunter

4.2.5.1.3. Nicht kontrollierte Flüge werden mittels allgemeinem Anruf auf die Gefahr aufmerksam gemacht.

### 5. HAGELABWEHRRAKETEN

5.1. 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, Hagelabwehraketens mit einer Steighöhe bis zu 7000 FT (2150 M) MSL abgefeuert, die eine Gefahr für die Luftfahrt darstellen. Einzelheiten werden jährlich mittels NOTAM verlautbart.

4.2.1. 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 air-space needed and safeguarding other traffic.

#### 4.2.2. Airspace/Levels

4.2.2.1. 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.

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

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

#### 4.2.5. Safety Measures

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

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

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

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

4.2.5.1.3. Uncontrolled flights will be made aware of the danger by means of a general call.

### 5. ANTI-HAIL-ROCKET FIRING

5.1. 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.