

Definition

av Austro Control GmbH av de utrustnings- och systemkrav som ska uppfyllas av ägaren av ett flyghinder för belysningsystem för flygplansdetektering. Definitionen gjordes i enlighet med 123a.1 § i luftfartslagen (LFG), Österrikes officiella tidning nr 253/1957, senast ändrad genom den federala lag som offentliggjordes i Österrikes officiella tidning I nr 40/2024.

A. Bestämmelser i LFG [luftfartslagen]

Austro Control GmbH ska kontrollera de efterfrågeorienterade nattmärkningar av flyghinder som krävs med hänsyn till flygsäkerheten.

Detta gäller för flyghinder som uppförts från och med den 19 april 2024 (ikraftträdande av 123a § LFG), såvida inte den efterfrågeorienterade kontrollen av nattmärkningen av det aktuella flyghindret har förbjudits i godkännandet av undantag enligt 91 § LFG.

För flyghinder som uppförts före den 19 april 2024 ska kontroll endast ske om den myndighet som är ansvarig för flyghindret, på begäran av flyghindrets ägare genom beslut enligt 91 § LFG, har fastställt att den efterfrågeorienterade nattliga märkningen av flyghindret är tillåten.

Informationen om genomförandet av en efterfrågeorienterad nattmärkning av flyghinder ska skickas till Austro Control GmbH för flyginformationstjänstens ändamål.

Austro Control GmbH:s efterfrågeorienterade kontroll sker genom att man behandlar befintliga uppgifter till signaler och läser ut dem på ett gränssnitt. En signal är en del av den besluts- och bytesprocess som utförs av hindrets ägare, vid vars slut den efterfrågeorienterade nattmärkningen av ett flyghinder avaktiveras/aktiveras av hindrets ägare.

B. Tekniska bestämmelser

1. Det detekterings- och kopplingssystem som utvecklats av Austro Control GmbH i enlighet med det lagstadgade mandatet integrerar olika separata datakällor och tekniker för att säkerställa den högsta nivån av säkerhet, effektivitet och flexibilitet. Syftet är att den nattmärkning som installeras på flyghindret i fråga endast ska kunna avaktiveras i slutet av ansvarskedjan om det finns en stor sannolikhet för att det inte kommer att uppstå någon konflikt mellan flyghindret och luftfartygen och därmed ingen fara för flygsäkerheten.

För detta ändamål registreras flyghindret antingen individuellt i databasen över detekterings- och kopplingssystemet eller tilldelas en grupp av punkthinder som fastställts av Austro Control GmbH, där den grupp av hinder som resultatet behandlas som ett enda flyghinder medan signalen genereras. Austro Control GmbH beskriver det hinder som genereras på detta sätt som en polygoncylinder med ett säkerhetsavstånd som den definierar. Den övre änden av polygoncylindern består av ett horisontellt område vid hindrets fria höjd.

2. Detekterings- och omkopplingssystemet kontrollerar om befintliga datakällor tillhandahåller data och använder befintliga data för att avgöra om det inte finns någon konflikt mellan kroppen av den polygonala cylindern och luftfartyget. En signal utfärdas om det inte finns något luftfartyg som rör utsidan av polygoncylindern eller dess övre yta eller om det är beläget inuti denna. Denna signal genereras var fjärde (4) sekund, har en giltighet på tio (10) sekunder och tillhandahålls som ett JSON-svar på gränssnittet för Austro-Control GmbH. Om signalen inte når flyghindret eller inte kan avkodas ska hindrets ägare se till att den efterfrågeorienterade nattmärkningen är eller förblir aktiverad.

Gränssnittet finns på internet och kan endast nås av det. Austro Control GmbH:s ansvarsområde och inflytande upphör på detta gränssnitt till internet. Varje ägare av ett flyghinder får åtkomstuppgifter till det gränssnitt där signalen är tillgänglig när dess flyghinder integreras i BNK-systemets databas.

3. De signaler som genereras och tillhandahålls av Austro Control GmbH får endast användas för att kontrollera återidentifieringen av flyghindret inom det spektralområde som är synligt för det mänskliga ögat. Användningen av signalerna för efterfrågeorienterad kontroll av belysningskomponenter med hjälp av infraröda ljussignaler ingår uttryckligen inte i Austro Control GmbH:s lagstadgade uppdrag och ska därför avstås från.

Den efterfrågeorienterade nattmärkningen avser endast de hinder och faroljus som ligger inom det spektralområde som är synligt för det mänskliga ögat. Detta leder till kravet på två separat installerade kretsar, en vardera för belysning i det synliga området och en för belysning i det infraröda området.

- Datomet för idrifttagande av den efterfrågeorienterade nattmärkningen ska rapporteras till Austro Control GmbH per post fyra kalenderveckor i förväg och per e-post till bnk@austrocontrol.at med alla nödvändiga styrkande handlingar i ett enda meddelande – detta ska upprättas av en person som är bemyndigad att göra detta och ska innehålla det ifyllda hinderformuläret för Austro Control GmbH baserat på mätloggen. Det aktuella hinderformuläret finns tillgängligt på Austro Controls webbplats på [Austro Control GmbH – hinderdata enligt 85 § LFG](#).

Om det finns misstanke om att åtkomstuppgifterna missbrukas kan Austro Control GmbH inaktivera den berörda ägarens åtkomst till gränssnittet tills omständigheterna har klarlagts.

4. Signalerna kan hämtas av ägaren till flyghindret. Om det finns en signal som indikerar att det inte föreligger någon konflikt kan nattmärkningen avaktiveras. Austro Control GmbH tillhandahåller ett REST-API via internet. VPN (virtual private network) är inte nödvändigt. Ett JSON-svar skickas när gränssnittet söks med respektive parametrar, t.ex. det hinder-ID som ska sökas.

C. Rapporteringsskyldigheter

5. Om ett flyghinder har flera delägare måste dessa utse en gemensam företrädare i Österrike, som endast måste vara behörig att lämna in ansökningar och ta emot anmälningar. Hinderägare som är bosatta eller har sin hemvist utanför det federala territoriet måste utse en auktoriserad mottagare i Österrike.
6. Vid ägarbyte av ett flyghinder (vilket endast omfattar delar av hindret eller en delägare) ska de gamla och nya ägarna omedelbart ange den nya ägarens namn, adress och kontaktuppgifter samt den tidigare ägarens namn och adress.
7. Ägaren av ett flyghinder ska underrätta Austro Control GmbH om varje misstänkt missbruk av dess åtkomstuppgifter utan dröjsmål via bnk@austrocontrol.at.
8. Austro Control GmbH ska på begäran skriftligen meddelas om avlägsnandet – även endast delvis – av flyghindret, med angivande av datum för avlägsnandet, och ett NOTAM [meddelande till Airmen] ska på begäran placeras hos Austro Control GmbH.

D. Gränssnittsbeskrivning

9. Varje hinderägare får åtkomstuppgifter till det gränssnitt från vilket signalerna kan samlas in när deras flyghinder integreras i BNK-systemet. Autentisering via användarnamn och lösenord har skapats. Dessa inloggningsuppgifter tillhandahålls av Austro Control. Detta användarnamn och lösenord kan användas för att hämta en JWT-token, med vilken get-förfrågningar skickas till ett

REST-API. Därefter skickas ett JSON-svar. Signaler för respektive flyghinder utfärdas i detta svar. Dessa signaler genereras var fjärde sekund och är giltiga i tio sekunder.

10. Signalerna kan hämtas av hindrets ägare genom den server som tillhandahålls med hjälp av åtkomstuppgifterna. Hinderbelysningen kan avaktiveras när det finns en giltig signal som visar att det inte finns någon konflikt. Under processen tillhandahåller ACG ett REST-API via internet, som kan konsulteras med många olika programmeringsspråk och bibliotek. VPN (virtual private network) är inte nödvändigt. När gränssnittet söks med respektive parametrar, t.ex. det hinder-ID som ska sökas, skickas ett JSON-svar med följande innehåll:

11. JSON-svaret som tas emot via gränssnittet innehåller följande parametrar:

12.1 Approval (true/false):

Om parametergodkännandet är inställt på true kan hinderbelysningen stängas av.

12.2 ref_time (ISO date):

Ref_time anger den tidpunkt då meddelandet skapades.

12.3 valid_until (ISO date):

valid_until-tiden anger meddelandets giltighetsperiod.

12.4 Checksum (string):

Checksum kan användas för att kontrollera parametrarna. Den har beretts enligt följande:

Checksumman är en sha256-hash av strängen som består av approval+ref_time+valid_until.

Vid behov kommer mer detaljerad dokumentation för sökning i gränssnittet att tillhandahållas som en webbaserad OpenAPI-specifikation.

E. Ikraftträdande

Denna definition träder i kraft samma dag som den offentliggörs i Österrikes luftfartstidning (ÖNfL – Österreichisches Nachrichtenblatt für Luftfahrer).

Den definition som publicerades under N°410 i ÖNfL-utgåvan av den 30 augusti 2024 ska upphöra att gälla vid ikraftträdandet av denna definition.