

Definition

af Austro Control GmbH om de udstyrs- og systemkrav, som ejeren af en luftfartshindring skal opfylde for belysningssystemer til detektering af luftfartøjer. Definitionen blev foretaget i overensstemmelse med § 123a, stk. 1, i luftfartsloven (LFG), forbundslovtidende nr. 253/1957, senest ændret ved forbundslov offentliggjort i forbundslovtidende I nr. 40/2024.

A. Bestemmelser i LFG [luftfartsloven]

Austro Control GmbH kontrollerer de efterspørgselsorienterede natmarkeringer af luftfartshindringer som krævet af hensyn til luftfartssikkerheden.

Dette gælder for luftfartshindringer, der er etableret den 19. april 2024 eller senere (ikrafttrædelsen af § 123a i LFG), medmindre den efterspørgselsorienterede kontrol af natmarkeringen af den pågældende luftfartshindring er blevet forbudt i fritagelsesgodkendelsen i henhold til § 91 i LFG.

For luftfartshindringer, der er opstillet før den 19. april 2024, udøves der kun kontrol, hvis den myndighed, der er ansvarlig for luftfartshindringen, efter anmodning fra ejeren af luftfartshindringen ved afgørelse i henhold til § 91 i LFG har fastslået, at den efterspørgselsorienterede natmarkering af luftfartshindringen er tilladt.

Oplysningerne om implementering af en efterspørgselsorienteret natmarkering af luftfartshindringer skal sendes til Austro Control GmbH med henblik på luftfartsinformationstjenesten.

Den efterspørgselsorienterede kontrol fra Austro Control GmbH udføres ved at omdanne eksisterende data til signaler og aflæse dem på en grænseflade. Et signal er en del af den beslutningstagnings- og skifteproces, der udføres af ejeren af hindringen, og ved hvis afslutning den efterspørgselsorienterede natmarkering af en luftfartshindring deaktiveres/aktiveres af hindringens ejer.

B. Tekniske bestemmelser

1. Det detektions- og skiftesystem, som Austro Control GmbH har udviklet i overensstemmelse med det lovbestemte mandat, integrerer forskellige særskilte datakilder og teknologier for at sikre det højeste niveau af sikkerhed, effektivitet og fleksibilitet. Målet er, at den natmarkering, der er installeret på den pågældende luftfartshindring, kun kan deaktiveres i slutningen af ansvarskæden, hvis der er stor sandsynlighed for, at der ikke vil være nogen konflikt mellem luftfartshindringen og luftfartøjet og dermed ingen fare for luftfartssikkerheden.

Til dette formål registreres luftfartshindringen enten individuelt i databasen over detektions- og koblingssystemet eller tildeles en gruppe af punkthindringer, der er defineret af Austro Control GmbH, hvor den resulterende gruppe af hindringer behandles som en enkelt luftfartshindring, mens signalet genereres. Austro Control GmbH beskriver den hindring, der opstår på denne måde, som en polygoncylinder med en sikkerhedsafstand defineret deri. Den øverste ende af polygoncylinderen består af et vandret område i hindringens frihøjde.

2. Detektions- og skiftesystemet kontrollerer, om de eksisterende datakilder leverer data, og anvender de eksisterende data til at fastslå, om der er nogen konflikt mellem polygoncylinderens krop og luftfartøjet. Der udsendes et signal, hvis der ikke er noget luftfartøj, der rører ydersiden af polygoncylinderen eller dens øverste overflade eller befinder sig inden for den. Dette signal genereres hvert fjerde (4) sekund, har en gyldighed på ti (10) sekunder og leveres som et JSON-svar på Austro-Control GmbH's grænseflade. Hvis signalet ikke når frem til luftfartshindringen eller ikke kan afkodes, skal ejeren af hindringen sikre, at den efterspørgselsorienterede natmarkering er eller forbliver aktiveret.

Grænsefladen hostes på internettet og kan kun tilgås derfra. Austro Control GmbH's ansvars- og indflydelsessfære ender ved denne grænseflade til internettet. Hver ejer af en luftfartshindring modtager adgangsdata til den grænseflade, hvor signalet er tilgængeligt, når vedkommende integrerer sin(e) luftfartshindring(er) i BNK-systemets database.

3. De signaler, der genereres og leveres af Austro Control GmbH, må kun anvendes til at kontrollere genidentifikation af luftfartshindringen inden for det spektrale område, der er synligt for det menneskelige øje. Anvendelsen af signalerne til efterspørgselsorienteret kontrol af lyskomponenter ved hjælp af infrarøde lyssignaler er udtrykkeligt ikke en del af Austro Control GmbH's lovbestemte mandat og skal derfor undgås.

Den efterspørgselsorienterede natmarkering henviser kun til de hindringer og farelys, der ligger inden for det spektralområde, der er synligt for det menneskelige øje. Dette resulterer i krav om to uafhængigt installerede kredsløb: én for belysning i det synlige område og én for belysning i det infrarøde område.

Datoen for idriftsættelsen af den efterspørgselsorienterede natmarkering skal indberettes til Austro Control GmbH pr. post fire kalenderuger i forvejen og pr. e-mail til bnk@austrocontrol.at med al den nødvendige dokumentation i en enkelt meddelelse, som skal udfærdiges af en person, der er bemyndiget hertil, og indeholde Austro Control GmbH's udfyldte hindringsformular baseret på måleloggen. Den nuværende hindringsformular er tilgængelig på Austro Controls hjemmeside på [Austro Control GmbH – hindringsdata](#) i henhold til § 85 i LFG.

Hvis der er mistanke om misbrug af adgangsdata, kan Austro Control GmbH deaktivere adgangen til grænsefladen for den berørte ejer, indtil omstændighederne er afklaret.

4. Signalerne kan hentes af ejeren af luftfartshindringen. Hvis der er et signal, der angiver, at der ikke er nogen fremkommende konflikt, kan natmarkeringen deaktiveres. Austro Control GmbH stiller en REST-API til rådighed via internettet. Et VPN (virtuelt privat netværk) er ikke nødvendigt. Et JSON-svar returneres, når grænsefladen forespørges med de respektive parametre såsom det hindrings-ID, der skal bruges til forespørgsler.

C. Rapporteringsforpligtelser

5. Flere medejere af en luftfartshindring skal udpege en fælles repræsentant i Østrig, som udelukkende skal have tilladelse til at indgive ansøgninger og modtage meddelelser. Hindringsejere, der er bosiddende eller har bopæl uden for forbundsområdet, skal udpege en godkendt modtager i Østrig.
6. Ved ejerskifte af en luftfartshindring (herunder kun dele af hindringen eller en medejer) skal de gamle og nye ejere straks oplyse navn, adresse og kontaktoplysninger på den nye ejer samt den tidligere ejers navn og adresse.
7. Ejeren af en luftfartshindring skal straks underrette Austro Control GmbH om ethvert formodet misbrug af sine adgangsdata via bnk@austrocontrol.at.
8. Austro Control GmbH skal underrettes om fjernelsen — selv hvis det kun er delvist — af flyhindringen med angivelse af datoen for fjernelsen, og der skal efter anmodning skriftligt arrangeres en NOTAM [Notice to Airmen] med Austro Control GmbH.

D. Grænsefladespecifikation

9. Hver hindringsejer modtager adgangsdata til den grænseflade, hvorfra signalerne kan indsamles, når de integrerer deres luftfartshindring(er) i BNK-systemet. Autentifikation via brugernavn og password er oprettet. Disse logindata leveres af Austro Control. Dette brugernavn og kodeord kan anvendes til at hente en JWT-token, hvormed GET-anmodninger sendes til en REST-API.

Derefter returneres et JSON-svar. Signaler til de respektive luftfartshindringer udsendes som led i denne reaktion. Disse signaler genereres hvert fjerde sekund og er gyldige i 10 sekunder.

10. Hindringsejeren kan hente signalerne ved hjælp af den server, der stilles til rådighed ved hjælp af adgangsdataene. Hindringsbelysningen kan deaktiveres, når der er et gyldigt signal om, at der ikke er nogen fremkommende konflikt. I processen giver ACG en REST-API over internettet, som kan konsulteres ved brug af en bred vifte af programmeringssprog og biblioteker. Et VPN (virtuelt privat netværk) er ikke nødvendigt. Når der foretages forespørgsler på grænsefladen med de respektive parametre såsom det hindrings-ID, der skal søges i, returneres et JSON-svar med følgende indhold.

11. JSON-svaret, der modtages via grænsefladen, indeholder følgende parametre:

12.1 Godkendelse (sandt/falsk):

Hvis parameteren godkendelse er sand, kan forhindringsbelysningen slukkes.

12.2 ref_tid (ISO-dato):

Ref_tid angiver det tidspunkt, hvor meddelelsen blev oprettet.

12.3 gyldig_indtil (ISO-dato):

Gyldig_indtil-tiden angiver meddelelsens gyldighedsperiode.

12.4 Kontrolsum (streng):

Kontrolsummen kan bruges til at kontrollere parametrene. Den er udarbejdet på følgende måde:

Kontrolsummen er en sha256 hash af strengen bestående af godkendelse+ref_tid+gyldig_indtil.

Om nødvendigt vil der blive fremlagt mere detaljeret dokumentation for forespørgsler i grænsefladen som en webbaseret OpenAPI-specifikation.

E. Ikrafttrædelse

Denne definition træder i kraft ved offentliggørelsen i den østrigske luftfartstidende (ÖNfL – Österreichisches Nachrichtenblatt für Luftfahrer).

Den definition, der blev offentliggjort under nr. 410 i ÖNfL-udstedelsen af 30.8.2024, ophører med at finde anvendelse ved denne definitions ikrafttræden.