

Définition

par Austro Control GmbH des exigences en matière d'équipements et de systèmes à respecter par le propriétaire d'un obstacle aéronautique pour les systèmes d'éclairage de détection d'aéronefs. La définition a été établie conformément à l'article 123 bis, paragraphe 1, de la loi sur l'aviation (LFG), Journal officiel fédéral n° 253/1957, modifié en dernier lieu par la loi fédérale publiée au Journal officiel fédéral I n° 40/2024.

A. Dispositions de la LFG [loi sur l'aviation]

Austro Control GmbH contrôle le balisage nocturne des obstacles aéronautique en fonction des besoins, conformément aux exigences de la sécurité aérienne.

Cela s'applique aux obstacles aéronautiques établis le 19 avril 2024 ou après cette date (entrée en vigueur de l'article 123 bis de la LFG), à moins que le contrôle axé sur la demande du balisage nocturne de l'obstacle aéronautique en question n'ait été interdit dans l'autorisation d'exemption conformément à l'article 91 de la LFG.

En ce qui concerne les obstacles aéronautiques érigés avant le 19 avril 2024, le contrôle n'a lieu que si, à la demande du propriétaire de l'obstacle aéronautique, l'autorité responsable de l'obstacle aéronautique a déterminé par décision conformément à l'article 91 de la LFG que le balisage de nuit de l'obstacle aéronautique axé sur la demande est autorisé.

Les informations relatives à la mise en place d'un balisage nocturne des obstacles aéronautique adapté à la demande doivent être transmises à Austro Control GmbH aux fins du service d'information aéronautique.

Le contrôle axé sur la demande d'Austro Control GmbH s'effectue en traitant les données existantes en signaux et en les lisant sur une interface. Un signal fait partie du processus de décision et de commutation effectué par le propriétaire de l'obstacle, à l'issue duquel le balisage nocturne d'un obstacle aéronautique, adapté à la demande, est désactivé/activé par le propriétaire de l'obstacle.

B. (Dispositions techniques)

1. Le système de détection et de commutation développé par Austro Control GmbH conformément au mandat légal intègre diverses sources de données et technologies distinctes afin d'assurer le plus haut niveau de sécurité, d'efficacité et de flexibilité. L'objectif est que le balisage de nuit installé sur l'obstacle aéronautique en question ne puisse être désactivé à la fin de la chaîne de responsabilité que s'il existe une forte probabilité qu'il n'y ait pas de conflit entre l'obstacle aéronautique et l'aéronef et donc pas de danger pour la sécurité aérienne.

À cette fin, l'obstacle aéronautique est soit enregistré individuellement dans la base de données du système de détection et de commutation, soit assigné à un groupe d'obstacles ponctuels défini par Austro Control GmbH, dans lequel le groupe d'obstacles qui en résulte est traité comme un obstacle aéronautique unique pendant la génération du signal. Austro Control GmbH décrit l'obstacle ainsi généré comme un cylindre en polygone avec une distance de sécurité qu'il définit. L'extrémité supérieure du cylindre en polygone se compose d'une zone horizontale à la hauteur de dégagement de l'obstacle.

2. Le système de détection et de commutation vérifie si les sources de données existantes fournissent des données et utilise les données existantes pour déterminer s'il n'y a pas de conflit entre le corps du cylindre polygonal et l'aéronef. Un signal est émis si aucun aéronef ne touche l'extérieur du cylindre de polygone ou sa surface supérieure ou n'est situé à l'intérieur de celui-ci. Ce signal est généré toutes les quatre (4) secondes, a une validité de dix (10) secondes et est

fourni sous forme de réponse JSON sur l'interface d'Austro-Control GmbH. Si le signal n'arrive pas à l'obstacle aéronautique ou ne peut pas être décodé, le propriétaire de l'obstacle veille à ce que le balisage de nuit axé sur la demande soit ou reste activé.

L'interface est hébergée sur Internet et n'est accessible que par celui-ci. La sphère de responsabilité et d'influence d'Austro Control GmbH s'arrête à cette interface Internet. Chaque propriétaire d'un obstacle aéronautique reçoit des données d'accès à l'interface à laquelle le signal est disponible lorsqu'il intègre son ou ses obstacles aéronautiques dans la base de données du système BNK.

3. Les signaux générés et fournis par Austro Control GmbH ne peuvent être utilisés que pour contrôler la réidentification de l'obstacle aéronautique dans la gamme spectrale visible à l'œil humain. L'utilisation des signaux pour la commande orientée vers la demande des composants d'éclairage au moyen de signaux lumineux infrarouges ne fait expressément pas partie du mandat statutaire d'Austro Control GmbH et doit donc être évitée.

Le balisage nocturne orienté vers la demande ne fait référence qu'aux feux d'obstacle et de danger qui se trouvent dans la gamme spectrale visible pour l'œil humain. Il en résulte l'exigence de deux circuits installés indépendamment, l'un pour l'éclairage dans la gamme visible et l'autre pour l'éclairage dans la gamme infrarouge.

- La date de mise en service du balisage de nuit axé sur la demande doit être signalée à Austro Control GmbH par courrier postal avec quatre semaines civiles d'avance et par courrier électronique à bnk@austrocontrol.at avec toutes les pièces justificatives nécessaires dans un seul message – celui-ci doit être établi par une personne autorisée à le faire et doit inclure le formulaire d'obstacles rempli par Austro Control GmbH sur la base du journal des mesures. Le formulaire d'obstacle actuel est disponible sur le site web d'Austro Control à l'adresse [Austro Control GmbH – données relatives aux obstacles conformément à l'article 85 de la LFG.](#)

En cas de suspicion d'utilisation abusive des données d'accès, Austro Control GmbH peut désactiver l'accès à l'interface pour le propriétaire concerné jusqu'à ce que les circonstances aient été clarifiées.

4. Les signaux peuvent être récupérés par le propriétaire de l'obstacle aéronautique. S'il y a un signal indiquant qu'il n'y a pas de conflit à portée de main, le balisage de nuit peut être désactivé. Austro Control GmbH fournit une REST API via Internet. Un VPN (réseau privé virtuel) n'est pas nécessaire. Une réponse JSON est renvoyée lorsque l'interface est interrogée avec les paramètres respectifs tels que l'ID d'obstacle à interroger.

C. Obligations de déclaration

5. Les copropriétaires multiples d'un obstacle aéronautique doivent désigner un représentant commun en Autriche, qui doit être autorisé uniquement à présenter des demandes et à recevoir des notifications. Les propriétaires d'obstacles résidant ou domiciliés en dehors du territoire fédéral doivent désigner un destinataire autorisé en Autriche.
6. En cas de changement de propriétaire d'un obstacle aéronautique (y compris seulement une partie de l'obstacle ou un copropriétaire), les anciens et nouveaux propriétaires doivent immédiatement fournir le nom, l'adresse et les coordonnées de contact du nouveau propriétaire ainsi que le nom et l'adresse de l'ancien propriétaire.
7. Le propriétaire d'un obstacle aéronautique doit notifier sans délai à Austro Control GmbH toute utilisation abusive présumée de ses données d'accès par l'intermédiaire de bnk@austrocontrol.at.

8. Austro Control GmbH doit être informée de la suppression — même partielle — de l'obstacle aéronautique, en indiquant la date de la suppression, et un NOTAM [Avis aux navigants] doit être organisé avec Austro Control GmbH par écrit sur demande.

D. Description d'interface

9. Chaque propriétaire d'obstacle reçoit des données d'accès à l'interface à partir de laquelle les signaux peuvent être collectés lors de l'intégration de son ou de ses obstacles aéronautiques dans le système BNK. L'authentification par nom d'utilisateur et mot de passe a été configurée. Ces données de connexion sont fournies par Austro Control. Ce nom d'utilisateur et ce mot de passe peuvent être utilisés pour récupérer un token JWT, avec lequel les demandes d'accès sont envoyées à une REST API. Une réponse JSON est alors renvoyée. Des signaux pour les obstacles aéronautiques respectifs sont émis dans la présente réponse. Ces signaux sont générés toutes les 4 secondes et sont valables pendant 10 secondes.
10. Les signaux peuvent être récupérés par le propriétaire de l'obstacle au moyen du serveur fourni à l'aide des données d'accès. L'éclairage d'obstacles peut être désactivé lorsqu'il existe un signal valide indiquant qu'aucun conflit n'est en cours. Dans le cadre de ce processus, l'ACG fournit une REST API sur l'internet, qui peut être consultée avec un large éventail de langages de programmation et de bibliothèques. Un VPN (réseau privé virtuel) n'est pas nécessaire. Lorsque l'interface est interrogée avec les paramètres respectifs tels que l'identifiant d'obstacle à interroger, une réponse JSON contenant le contenu suivant est renvoyée.
11. La réponse JSON reçue via l'interface contient les paramètres suivants :

12.1 Approbation (véritable/faux) :

Si le paramètre «approbation» est réglé sur «vrai», l'éclairage des obstacles peut être désactivé.

12.2 ref_time (date ISO) :

Le ref_time indique l'heure à laquelle le message a été créé.

12.3 valid_until (date ISO) :

L'heure valid_until indique la période de validité du message.

12.4 Somme de contrôle (chaîne) :

La somme de contrôle peut être utilisée pour vérifier les paramètres. Il a été préparé comme suit :

La somme de contrôle est un hachage sha256 de la chaîne consistant en approval+ref_time+valid_until.

Si nécessaire, une documentation plus détaillée pour interroger l'interface sera fournie sous la forme d'une spécification OpenAPI basée sur le Web.

E. Entrée en vigueur

La présente définition entre en vigueur dès sa publication au Bulletin autrichien de l'aviation (ÖNfL – Österreichisches Nachrichtenblatt für Luftfahrer).

La définition publiée sous le numéro 410 dans l'édition de l'ÖNfL du 30 août 2024 cessera de s'appliquer à compter de l'entrée en vigueur de la présente définition.