

Betriebsabkommen

Segelflugbetrieb am Flughafen Graz

Inhaltsverzeichnis

1	Abkürzungsverzeichnis.....	4
2	Anwendungsbereich.....	6
3	Einhaltung der regulativen Vorgaben und rechtlichen Grundlagen.....	6
4	Lokale Gegebenheiten, Verantwortlichkeiten & Befugnisse.....	7
4.1	Flächen am Flughafen.....	7
4.2	Verantwortlichkeiten und Befugnisse für einen Segelflugbetrieb.....	10
4.3	Verhalten am Gelände.....	11
4.4	Segelflugvereine bzw. Flugschulen.....	12
4.4.1	Segelflugkoordinator (SFK).....	13
4.4.2	Piloten.....	14
4.4.3	Hilfspersonal.....	14
4.4.4	Bodenschleppzug zum Apron Segelflug bzw. Apron Segelflug Süd.....	14
4.5	Flughafen.....	14
4.5.1	Airside Operations (ADM) (Flugplatzbetriebsleitung (FBL)).....	14
4.5.1.1	Landwirtschaftliche Arbeiten.....	15
5	Austro Control GmbH.....	15
5.1	Betrieb.....	15
5.1.1	Betrieb am Boden.....	16
5.1.1.1	Schleppflug aufbauen.....	16
5.1.1.2	Nach der Landung.....	18
5.1.1.3	Umgruppieren von Segelflugzeugen vom Apron Segelflug zum Apron Segelflug Süd	18
5.1.2	Betrieb in der Luft.....	18
5.1.2.1	Ausklinken.....	18
5.1.2.2	Anflug auf LOWG.....	19
5.1.2.3	COM-Failure bei Segelflugzeugen.....	19
5.1.2.4	Seilrissübung.....	19
5.1.2.5	Landung im Schlepp.....	20
5.1.2.6	TRAs.....	20
5.1.3	Fallschirmsprungbetrieb zur Fallschirmsprunglandefläche LOWG.....	23
6	Schlussbestimmungen.....	23

Dieses **Abkommen** wird geschlossen zwischen:

Austro Control GmbH (Abteilung ATM)

Schnirchgasse 17

A-1030 Wien

(im Folgenden kurz „ACG“ genannt)

und

Flughafen Graz Betriebs GmbH.

8073 Feldkirchen / Graz

(im Folgenden kurz „FGB“ genannt)

und

Akaflieg Graz

Kopernikusgasse 24

8010 Graz

und

Steirische Flugsportunion

Flugschulweg 1

8073 Feldkirchen bei Graz

und

Steirischer Segelflugverein Graz

Hilmgasse 15

8010 Graz

Dieses Betriebsabkommen ist bindend für alle Mitarbeiter: innen bei ATM/OPS/LOWG, bei der Flughafen Graz Betriebs GmbH und für die Mitglieder: innen der oben definierten Segelflugvereine.

Zeitliche Abgrenzung für den Segelflugbetrieb: Bei Sichtflugbedingungen Donnerstag und Freitag von 12:00 Lokalzeit bis ECET, sowie Samstag, Sonntag und Feiertag von BCMT bis ECET hat der Segelflugbetrieb grundsätzlich Vorrang. In der restlichen Zeit hat der Segelflugbetrieb zu allen anderen möglichen Nutzern Nachrang.

1 Abkürzungsverzeichnis

ATM -	Air Traffic Management (Flugsicherungsbetrieb)
ACG	Austro Control GmbH
ADM -	Airside Duty Manager (Flugplatzbetriebsleiter)
AIP	Aeronautical Information Publication
AIP AMDT	Amendment to Aeronautical Information Publication
AoR	Area of Responsibility
ATCO	Air Traffic Control Officer
ATM/OPS/LOWG	Air Traffic Management / Operations / Graz
DIFLIS	Digital Flight Strip System
EASA -	European Aviation Safety Agency
ESL -	Einsatzleiter
FGB	Flughafen Graz Betriebs GmbH
FIC	Flight Information Center
FVK-Stelle	Flugverkehrskontrollstelle
ICAO -	International Civil Aviation Organization
ILS	Instrument Landing System
LAU	Local Approach Unit
LFG	Luftfahrtgesetz
LoA	Letter of Agreement (Koordinationsverfahren)
LOWG	ICAO-Abkürzung für Airport Graz
LVP	Low Visibility Procedure
LVR	Luftverkehrsregeln
LFZ -	Luftfahrzeug(e)
LVR -	Luftverkehrsregeln 2014
MATG	Manager Air Traffic Terminal Graz
NOTAM -	Notice to airmen
PIC	Pilot in Command (verantwortlicher Pilot)
SFK	Segelflugkoordinator
SUP	Supervisor
TRA -	Temporary Reserved Airspace

TWR	-	Flugplatzkontrollstelle
VFSS	-	Vienna flight service station
VCS		Voice Communication System
VHF		Very high frequency
VO (EU)		Verordnung der Europäischen Union
ZFBB		Zivilflugplatz Benützungsbedingungen
ZFBO	-	Zivilflugplatzbetriebsordnung
ZFV	-	Zivilflugplatz-Verordnung

2 Anwendungsbereich

Dieses Abkommen beinhaltet Verfahren zur sicheren, geordneten und effizienten Abwicklung des Segelflugbetriebs am Flughafen Graz.

3 Einhaltung der regulativen Vorgaben und rechtlichen Grundlagen

Der Segelflugbetrieb hat unter Einhaltung aller regulativer Bestimmungen einschließlich etwaiger Bescheide, der grundsätzlichen Regelungen für Segelflüge gemäß Luftfahrthandbuch Österreich, den verlautbarten Sprechfunkverfahren für den beweglichen Flugfunkdienst und unter Einhaltung dieses Betriebsabkommens zu erfolgen.

Ergänzende Regelungen sind außerdem in zugehörigen Luftfahrtinformationsrundschriften (AIC) zum Segelflug veröffentlicht. Diese Regelungen sind als Teil dieses Abkommens zu betrachten.

Die unterzeichnenden Parteien verpflichten sich, ihre Mitglieder:innen bzw. Mitarbeiter:innen über den Inhalt dieses Abkommens nachweislich in Kenntnis zu setzen und stellen sicher, dass diese ihren Pflichten und Verantwortungen aus diesem Betriebsabkommen nachkommen.

Dem Betriebsabkommen liegen u.a. folgende Regulative und Vorgaben zu Grunde:

- VO (EU) 923/2012;
- VO (EU) 139/2014;
- LFG 1957 & LVR 2014 Österreich (in der jeweils gültigen Fassung);
- einschlägige Publikationen der ACG in der AIP, per AIC, NOTAM und AIP AMDT;
- Verfahrensanweisung des BMK „Segelflug auf Flughäfen“ vom 28.02.2023;
- Betriebsabkommen der FGB „Segelflugbetrieb am Flughafen Graz“ vom **28.07.2023**;

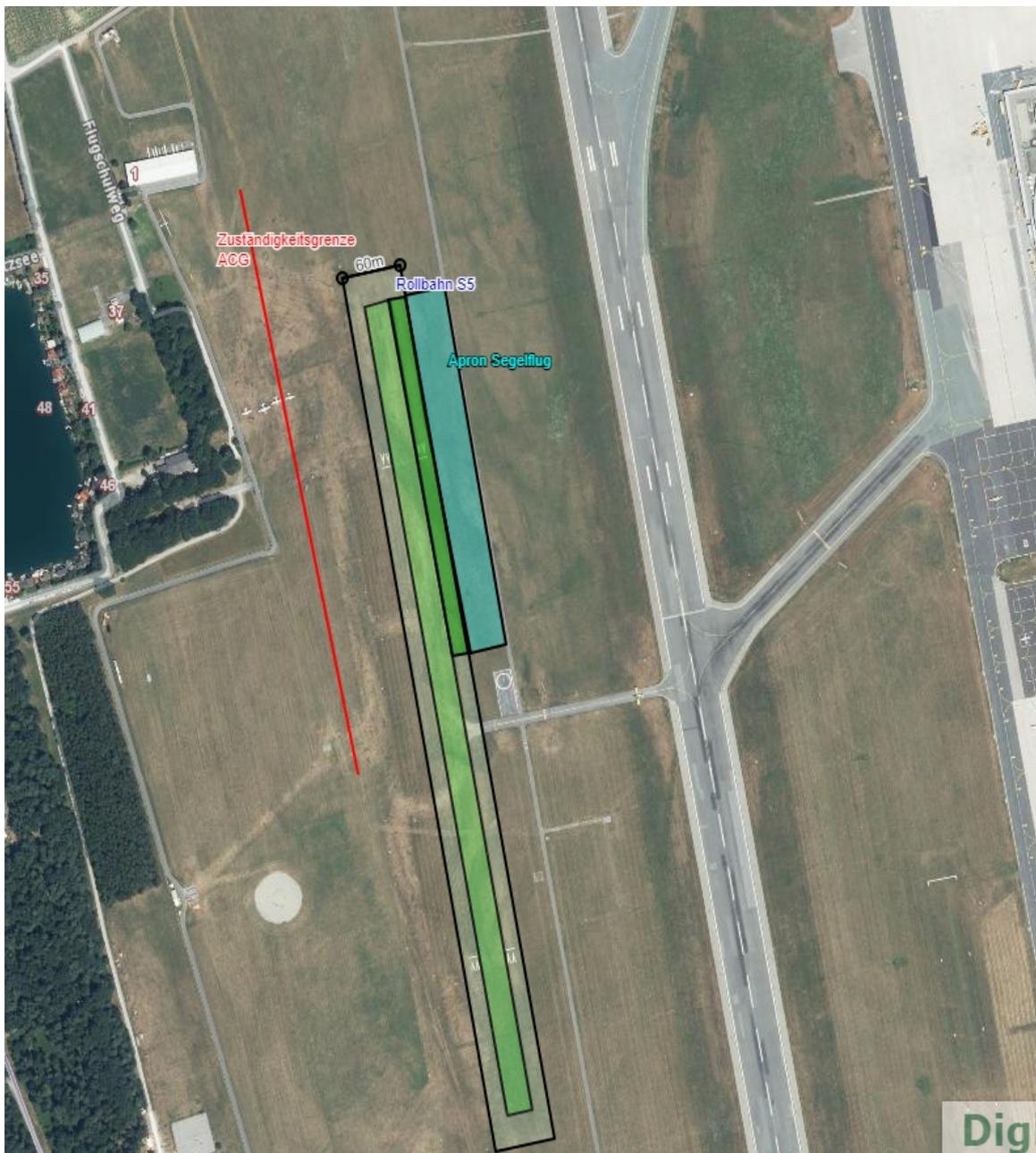
4 Lokale Gegebenheiten, Verantwortlichkeiten & Befugnisse

4.1 Flächen am Flughafen

Das Betriebsabkommen umfasst die Bewegungsflächen am Flughafen Graz, im Speziellen die Grasbewegungsflächen auf der Westseite: Graspiste WEST 16R/34L, Rollbahnen S, S1, S2, S3, S4, S5, APRON WEST, APRON SEGELFLUG und APRON SEGELFLUG SÜD.

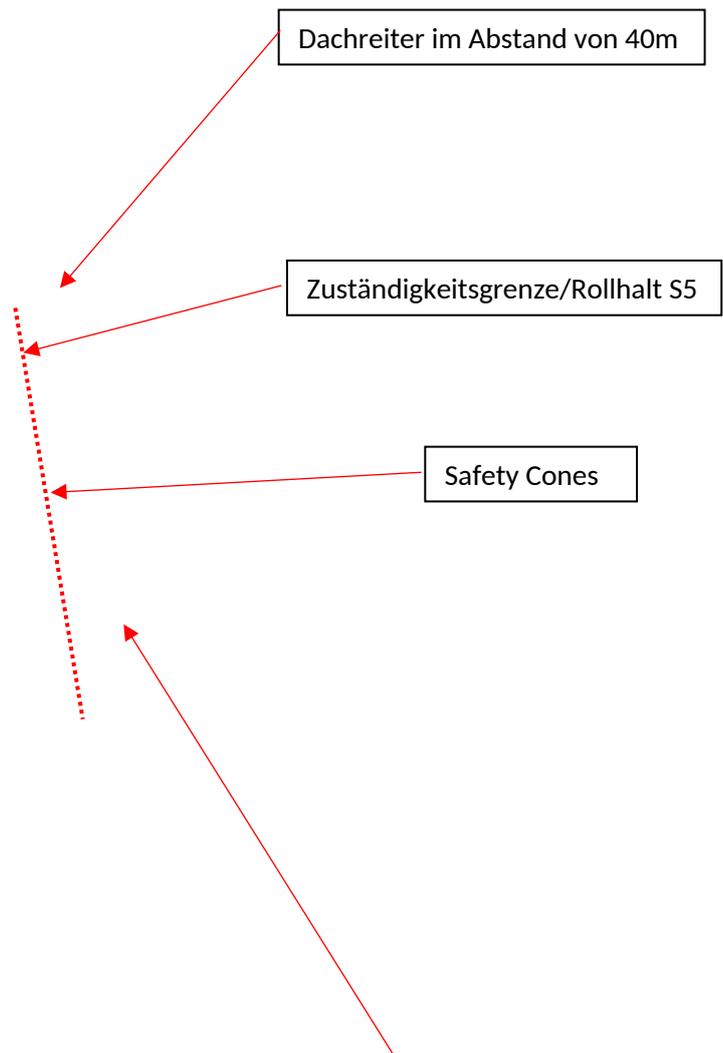
Lage und Definition: Apron Segelflug und Apron Segelflug Süd am Flughafen Graz:

Der Apron Segelflug hat eine Fläche von 340m x 35m und ist östlich der Graspiste West (16R/34L) und westlich der Piste 16C/34C gelegen, jeweils außerhalb der Sicherheitsstreifen der Graspiste West und der Piste C. Die Verbindung zwischen der Graspiste West (16R/34L) und vom Apron Segelflug ist die Rollbahn S5. Diese hat eine Länge von 17,5 m und eine Breite von 340m. Der Abstand vom Apron Segelflug bis zur RVR Begleitstraße beträgt 5m, somit ist ein Sicherheitsabstand vom geparkten Segelflugzeug zu einem vorbeifahrenden Fahrzeug gegeben.



Die bestehende Rollbahn S4 wird auf eine Breite von 60 m verkleinert. Die Restfläche zur ehemaligen Rollbahn S4 wird von den Segelflugvereinen als „Apron Segelflug Süd“ genutzt. Zur Markierung der Rollbahn S4 werden Dachreiter aufgestellt, zuzüglich zu dieser Markierung muss ein Sicherheitsabstand von 25 m zum Rollbahnrand S4 eingehalten werden.

Die Kennzeichnung des Apron Segelflug wird mittels Dachreiter von der FGB durchgeführt. Als Kennzeichnung für die Zuständigkeitsgrenze/Rollhalt S5 zwischen Rollbahn S5 und Apron Segelflug werden Safety Cones aufgestellt. Dadurch ist eine eindeutige Trennung zwischen der Graspiste West (16R/34L) und dem Apron Segelflug gegeben. Die Dachreiter bzw. Safety Cones werden wie im Bild ersichtlich positioniert.



4.2 Verantwortlichkeiten und Befugnisse für einen Segelflugbetrieb

Der Airside Duty Manager (ADM) übergibt bei Benützbarkeit folgende Bereiche an die ATM/OPS/LOWG: Graspiste West 16R/34L, Rollbahnen S, S1, S2, S3, S4, S5, Apron West, Apron Segelflug und den Apron Segelflug Süd.

Folgende Teile dieser unbefestigten Bewegungsflächen dürfen nur auf die Verfahren nachweislich geschulte Piloten der unterzeichnenden Vereine nützen: S5, Apron Segelflug und Apron Segelflug Süd.

Der SFK meldet die Aufbauarbeiten für einen geplanten Segelflugbetrieb bei ATM/OPS/LOWG bzw. beim ADM an.

Im Zuge der Anmeldung des SFK beim ADM übernimmt der SFK die Verantwortung für den Apron Segelflug und Apron Segelflug Süd.

Diese Verantwortung umfasst folgende Punkte:

- Die Disposition der Segelflugzeuge am Boden (Apron Segelflug, Apron Segelflug Süd), liegt in der Verantwortung des SFK.
- Der SFK trägt die Verantwortung dafür, dass der südliche Bereich (südlich der versetzten Schwelle) des Apron Segelflug, während der Landung eines Segelflugzeuges frei von Personen, Fahrzeugen und Gegenständen (Hindernissen) ist.
- Geparkte Schleppflugzeuge und Segelflugzeuge müssen sich im nördlichen Bereich des Apron Segelflug (nördlich der versetzten Schwelle) befinden.
- Sicherheitsabstände von min. 3,5 m zu geparkten Flugzeugen, Gegenständen und Fahrzeugen sind unbedingt einzuhalten.
- Sollte es zu Unfällen bzw. Vorfällen am Apron Segelflug oder Apron Segelflug Süd kommen, so ist unerzöglich der ADM zu verständigen, welcher nach den dafür vorgesehenen Alarmplänen agiert.
- Jene Personen, die sich auf dem Apron Segelflug oder Apron Segelflug Süd befinden, müssen Warnbekleidung tragen, für die Umsetzung ist der SFK zuständig.
- Zugang zum Apron Segelflug bzw. Apron Segelflug Süd ist ausdrücklich nur über die befestigten Zufahrtsstraßen vorgesehen, und zwar zum Apron Segelflug Süd über die Umfahrungsstraße, zum Apron Segelflug über die Umfahrungsstraße und die RVR Begleitstraße. Abkürzungen über die Grasflächen sind nicht gestattet. Für die Einhaltung ist der SFK zuständig. Bei Nichteinhaltung kommen die geltenden Regeln der ZFBB des Flughafens Graz zur Anwendung.
- Für den Bodenverkehr (Schleppen und Transport) dürfen nur von der FGB zugelassene Fahrzeuge eingesetzt werden. Diese Fahrzeuge müssen der STVO entsprechen und eine für den Flughafen gültige Zufahrtsberechtigung besitzen. Zusätzlich dürfen für das Befahren der Betriebsstraße beim Gelände für den Segelflugbetrieb 2 Fahrräder eingesetzt werden. Die Fahrräder müssen von der FGB ebenfalls zugelassen werden und benötigen eine eindeutige Kennzeichnung. Fahrzeuge und Fahrräder ohne Zulassung bzw. ohne Kennzeichnung sowie Scooter oder ähnliches sind nicht zulässig.
Sollte sich herausstellen, dass diese Regelungen nicht eingehalten werden, kann das Benutzen von Fahrrädern wieder untersagt werden.
- Zur gleichen Zeit dürfen sich 2 Fahrzeuge (inkl. Schlepptraktor) und zusätzlich der Startwagen am Segelfluggelände befinden. Ein Fahrzeug welches ausschließlich Personen und/oder Material befördert, darf nur auf der Betriebsstraße betrieben werden. Ein Befahren der unbefestigten Bewegungsflächen ist ausschließlich nur mit einem ausgewiesenen Schleppfahrzeug zulässig. Nach Segelflugbetriebsschluss müssen alle nicht dauerhaft stationierten Fahrzeuge das Flughafengelände verlassen haben. Die am Flughafen Graz dauerhaften stationierten Fahrzeuge sowie der Startwagen und die Fahrräder müssen außerhalb des Segelflugbetriebes im Segelflughangar geparkt werden.

Die korrekte Abstellung des Startwagens sowie der Fahrzeuge und Fahrräder ist im Plan im Anhang 3 ersichtlich.

- Der SFK stellt sicher, dass bei Verwendung des Apron Segelflug keine Personen oder Fahrzeuge den Sicherheitsstreifen der Piste 16C/34C betreten oder befahren.
- Sämtliche Vor-, Zwischen- und Unfälle im Zusammenhang mit Segelflugbetrieb auf sämtlichen Bodeneinrichtungen für die Nutzung von Segelflug (Piste und Vorfeldern sowie Wegen) sowie auch in Bezug auf sämtliche Fahrzeuge und Geräte sind unverzüglich dem ADM zu melden. Diese Meldungen werden im Safety Management aufgenommen und untersucht.

4.3 Verhalten am Gelände

Die nachfolgenden Verhaltensregeln gelten für alle anwesenden Personen. Die Überwachung der Einhaltung obliegt insbesondere allen am Platz anwesenden SFK, unabhängig davon, ob sie gerade für den Flugbetrieb „aktiv“ gemeldet wurden.

Alle Vereinsmitglieder, insbesondere jedoch alle anwesenden und geschulten SFK, haben dafür zu sorgen, dass die aktuell gültigen *Safety- & Security-Anweisungen* der FGB für den Zutritt und die Zufahrt von Personen und Fahrzeugen eingehalten werden. Sollten Verstöße durch Nicht-Mitglieder der Segelflugvereine bemerkt werden, ist der ADM umgehend zu informieren. Des Weiteren ist es verboten (Haus-)tiere auf das Gelände mitzubringen.

Passagiere, Besucher, etc. dürfen nur in Begleitung und unter Aufsicht einer berechtigten Person das Segelfluggelände betreten. Diese Person muss die Besucher beaufsichtigen und trägt für deren Verhalten die volle Verantwortung. Die berechtigten Personen sind im Flughafen Sicherheitsprogramm für den abgegrenzten Bereich „Segelflug West“ angeführt.

Nichtberechtigten Personen ist der Zutritt zum Flughafengelände zu untersagen. Unberechtigte Zutrittsversuche sind unverzüglich dem ADM zu melden.

Es ist auf die Einhaltung des § 30 ZFBO (Brandverhütung) zu achten. Im gesamten Flughafengelände besteht demnach Rauchverbot. Auch der Umgang mit offenem Feuer ist untersagt. Sollten Arbeiten wie zum Beispiel Schweißen, Flämmen, o.ä. unbedingt notwendig sein, ist vorher in jedem Fall der ADM zu informieren. Diese kann dann entsprechende Informationen an die Betriebsfeuerwehr des Flughafens weiterleiten.

Jede am Segelflugbetrieb beteiligte Person ist aufgerufen, jede sicherheitsgefährdende Beobachtung zu melden. Dies kann entweder über den im Segelflughangar befindlichen Briefkasten oder auch per E-Mail an safetymanagement@flughafen-graz.at erfolgen.

Am Ende jeder Segelflugsaison wird eine gemeinsame Besprechung zwischen dem Zivilflugplatzhalter (Leitung/Organisation), der örtlichen Flugsicherung sowie den platzansässigen Segelflugvereinen durchgeführt. Hier wird eine Evaluierung des Flugbetriebes, der Vor-, Zwischen- und Unfälle sowie der bestehenden Verfahren durchgeführt.

Wenn es zu einem Notfall auf den unbefestigten Bewegungsflächen der Graspiste West kommen sollte, werden diese Flächen unverzüglich vom ADM gesperrt, um seiner Tätigkeit als behördlicher Einsatzleiter nachkommen zu können.

Kommt es im Rettungsbereich des Flughafen Graz zu einem Einsatz der Betriebsfeuerwehr und die dementsprechende verlaubliche Feuerwehr-Kategorie ist nicht gegeben, so wird der Flugbetrieb am Flughafen Graz durch den diensthabenden ADM gesperrt. Auf Grund dessen ist ein Landen auf den gesamten Bewegungsflächen des Flughafen Graz ausgeschlossen. Segelflugzeuge die sich in der Luft

befinden und landen müssen, müssen eine Außenlandung (außerhalb der Zivilflugplatzgrenzen) durchführen. Nach erfolgter Außenlandung ist umgehend vom verantwortlichen Piloten Kontakt mit dem ATM/OPS/LOWG aufzunehmen.

Jegliches Betreten und Befahren des Sicherheitsstreifens, der Bewegungsflächen der Graspiste West (16R/34L) sowie allen Grasrollbahnen ist nur nach ausdrücklicher Freigabe von ATM/OPS/LOWG Graz erlaubt.

Das Einholen dieser Freigaben sowie die Verantwortung für die Einhaltung dieser von allen anwesenden betriebsnotwendigen Personen rund um den Segelflugbetrieb obliegt dem SFK.

Vor der Segelflugsaison werden die SFK durch Airside Operations auf die Gegebenheiten im westlichen Flughafenbereich (Segelfluggelände) mit Hilfe eines Merkblattes nachweislich unterwiesen.

Nach der absolvierten Unterweisung ist jeder SFK dazu verpflichtet, alle Personen, die im Zuge des Segelflugbetriebes den Bereich der Graspiste West betreten, nachweislich mittels Multiplikatorenschulung zu unterweisen. Nur Personen, welche nachweislich über die Vorschriften zur Benutzung der Flächen Gras West unterwiesen wurden, ist der Zutritt zu diesen Flächen zur Ausübung des Segelflugbetriebes gestattet. Stichprobenartige Kontrollen werden vom ADM durchgeführt.

Der Startwagen der Segelflugvereine wird benötigt, damit das Equipment für die Segelflugvereine verstaut werden kann.

Dieser kann bei Südwind ganz im Norden vom Apron Segelflug positioniert werden. Bei Nordwind kann der Startwagen auf der Fläche Apron Segelflug Süd ganz im Süden außerhalb der Umfahrungsstraße abgestellt werden. In beiden Fällen sind die Sicherheitsabstände zu Segelflugzeugen einzuhalten.

4.4 Segelflugvereine bzw. Flugschulen

Folgenden Segelflugvereinen ist die Ausübung des Segelflugbetriebes auf den Flächen der Graspiste West sowie die Benützung der Flächen S5, Apron Segelflug und Apron Segelflug Süd gestattet.

1. Akaflieg Graz
Kopernikusgasse 24
8010 Graz
2. Steirische Flugsportunion
Flugschulweg 1
8073 Feldkirchen bei Graz
3. Steirischer Segelflugverein Graz
Hilmgasse 15
8010 Graz

Nur den, dem Flughafen Graz gemeldeten Luftfahrzeugen der oben angeführten Vereine ist der Segelflugbetrieb unter Einhaltung des genannten Procederes gestattet. Die Segelflugvereine müssen vor Saisonbeginn die aktuellen Flugzeugkennzeichen an die FGB senden. Für unterjährige Nachmeldungen oder Änderung sind die Segelflugvereine verantwortlich

Eine aktuelle Liste der Flugzeugkennzeichen ist als Anhang 1 an diesem Dokument angefügt.

4.4.1 Segelflugkoordinator (SFK)

Der SFK fungiert während seiner Tätigkeit auf dem Flughafengelände als Beauftragter der Airside Operations und der Flugverkehrskontrolle ATM/OPS/LOWG (=GRAZ TOWER). Er muss sich am Gelände auf dem Boden befinden.

Der SFK ist eine von den ortsansässigen Segelflugvereinen beauftragte Person, die für einen bestimmten Zeitraum eingesetzt wird.

Für den Segelflugbetrieb muss pro Tag jeweils ein SFK namhaft gemacht werden. Ein häufiger Wechsel des SFK während dem Segelflugbetrieb ist zu vermeiden.

Vor Beginn des Segelflugbetriebes ist die namentliche Nennung des SFK an ATM/OPS/LOWG und an dem ADM telefonisch durchzuführen. Weiters muss eine permanente Erreichbarkeit mittels Funkgerät auf 121,9 MHz während der gesamten Betriebszeit gewährleistet sein. Als Notkommunikation wird die Telefonnummer des ehemaligen Startleiter Handys im Anhang 2 bei der Liste für die SFK angefügt.

Der SFK ist für die Koordinierung der Segelflugzeuge am Boden, den sicheren Ablauf des Bodenschleppvorgangs, den Aufbau des Schleppfluges und für die Kommunikation mit ATM/OPS/LOWG verantwortlich. Sein Rufzeichen am Funk lautet SEGELFLUG.

Als SFK dürfen nur Personen eingesetzt werden, welche mit den örtlichen Gegebenheiten besonders vertraut sind und

- verlässlich, fachlich geeignet und volljährig sind,
- sich nicht aufgrund von Einwirkung von Alkohol, Drogen, Suchtgiften, infolge von Müdigkeit, Erregung, geistigen oder körperlichen Beeinträchtigungen oder aus anderen Gründen in einem beeinträchtigten Zustand befinden (SERA.2020),
- Inhaber einer Sprechfunkberechtigung (Binnenfunksprechzeugnis) sind,
- und durch ATM/OPS/LOWG und FGB nachweislich unterwiesen worden sind.

Eine Liste der aktuellen Personen, die als SFK gemäß dem Betriebsabkommen zugelassen sind, ist als Anhang 2 zu diesem Dokument angefügt.

Der SFK hat persönlich die Aufnahme und Beendigung seiner Tätigkeit beim ADM und in weiterer Folge bei ATM/OPS/LOWG zu melden.

Der SFK darf seine Tätigkeit erst dann beenden, wenn sichergestellt ist, dass sich keine Segelflugzeuge mehr in der Luft befinden, die landen wollen, bzw. das gesamte Equipment im Segelflughangar verstaut ist und sich keine Vereinspersonen mehr auf den unbefestigten Bewegungsflächen der Graspiste West befinden.

Der SFK ist gegenüber ATM/OPS/LOWG und dem ADM weisungsgebunden und gegenüber allen am Segelflugbetrieb teilnehmenden Personen weisungsberechtigt.

Der SFK hat den Anweisungen von ATM/OPS/LOWG unverzüglich nachzukommen. Er hat dafür zu sorgen, dass alle am Segelflugbetrieb teilnehmenden Personen die festgeschriebenen Verfahren einhalten.

Der SFK hat sich bei Betreten der zusätzlichen Segelflugflächen bzw. vor dem ersten Start eines Segelflugzeuges, nach Prüfung und Freigabe durch den ADM, vom ordnungsgemäßen Zustand der

Bewegungsflächen S5, Apron Segelflug und Apron Segelflug Süd zu überzeugen. Diese Kontrolle muss schriftlich dokumentiert werden.

Der SFK hat dafür zu sorgen, dass sich nur jene Anzahl an Personen, Fahrzeugen oder Gegenständen am Apron Segelflug bzw. am Apron Segelflug Süd befinden, die für den Segelflugbetrieb notwendig sind. Fluglehrer und Prüfer dürfen sich während der Ausübung ihrer Tätigkeit auch am Apron Segelflug bzw. Apron Segelflug Süd aufhalten. Fluggäste dürfen sich nur unter Begleitung einer befugten Person kurz vor dem Start bzw. kurz nach der Landung auf dem Apron Segelflug bzw. Apron Segelflug Süd aufhalten. Der Transfer von Passagieren zum Apron Segelflug bzw. Apron Segelflug Süd bzw. wieder zurück zum Segelflughangar muss von einer befugten Person ständig begleitet werden.

4.4.2 Piloten

Piloten haben neben den Vorgaben in SERA.2010 (Flugvorbereitung und Verantwortungen des verantwortlichen Piloten), lokale Vorschriften des Flughafens (ZFBB, Airside Ordnung) zu beachten.

4.4.3 Hilfspersonal

Um eine rasche Abwicklung von Segelflug-Schlepps zu gewährleisten, ist benötigtes Hilfspersonal entsprechend einzuschulen.

Als Hilfspersonal dürfen nur Personen eingesetzt werden, welche auf die örtlichen Gegebenheiten unterwiesen wurden und:

- verlässlich, und fachlich geeignet sind,
- sich nicht aufgrund von Einwirkung von Alkohol, Drogen, Suchtgiften, infolge von Müdigkeit, Erregung, geistigen oder körperlichen Beeinträchtigungen oder aus anderen Gründen in einem beeinträchtigten Zustand befinden (SERA.2020).

4.4.4 Bodenschleppzug zum Apron Segelflug bzw. Apron Segelflug Süd

Das Abstellen der Segelflugzeuge zur Vorbereitung für den Schleppzug ist nur westlich der Zuständigkeitsgrenze (ACG/FGB) am Apron West gestattet. Ein Zu- und Abrollen anderweitiger Luftfahrzeuge in Richtung der Sierra Rollbahnen muss immer möglich sein.

Für den Bodenschleppzug werden einzelne oder mehrere Segelflugzeuge am Apron West positioniert. Nach Einholung der Freigabe durch den SFK beim Tower auf der Frequenz 121,9 MHz, werden diese mittels Traktor über S1, S, S4 auf den Apron Segelflug Süd bzw. über S1, Graspiste West und S5 auf den Apron Segelflug geschleppt. Der SFK muss nach Beendigung des Bodenschlepps verzögerungsfrei das Freiwerden der freigabepflichtigen Bewegungsflächen allen Personen und Gegenstände zu melden.

Segelflugzeuge dürfen nur auf genehmigten Bewegungsflächen gezogen oder geschleppt werden. Abkürzungen über Grasflächen sowie das Schleppen auf der Betriebsstraße sind ausnahmslos verboten.

4.5 Flughafen

4.5.1 Airside Operations (ADM) (Flugplatzbetriebsleitung (FBL))

Die Benutzbarkeit der benötigten Flächen wird vom ADM überprüft und diese anschließend freigegeben. Die genaue Zuständigkeit ergibt sich aus Punkt 4.2

Der ADM prüft, ob der angemeldete SFK berechtigt ist und notiert den Namen des SFK.

Stimmt der ADM der Aufnahme des Segelflugbetriebs nicht zu, so hat er dies der ATM/OPS/LOWG unverzüglich bekannt zu geben.

Der ADM hat landwirtschaftliche Arbeiten mit dem SFK und den Landwirten zu koordinieren und gibt die Arbeiten allen Betroffenen bekannt. (Siehe Punkt4.5.1.1)

4.5.1.1 Landwirtschaftliche Arbeiten

Aufgrund von notwendigen landwirtschaftlichen Arbeiten sind von der FGB für den Segelflugbetrieb Unterbrechungen vorgesehen bzw. werden an diesen Tagen die unbefestigten Bewegungsflächen der Graspiste West nicht betriebsbereit gemeldet. Während des aktiven Segelflugbetriebs finden grundsätzlich keine landwirtschaftlichen Arbeiten statt, durch die es zu einer Erhöhung der Frequenzbelastung auf der Frequenz 121,9 MHz kommt.

Kultivierungsarbeiten:

Die notwendigen Kultivierungsarbeiten werden von der FGB durchgeführt. Während den Kultivierungsarbeiten auf der Graspiste West (16R/34L), den Grasrollbahnen sowie den Aprons werden diese nicht vom ADM zur Benützung freigegeben.

Eine Nichtbenützbarkeit dieser Bewegungsflächen tritt ebenso in Kraft, wenn die anliegenden Grünflächen durch Landwirte kultiviert werden. (Diese Termine werden Anfang des Jahres bekanntgegeben und werden mittels NOTAM verlautbart)

5 Austro Control GmbH

5.1 Betrieb

Das Betriebsabkommen umfasst den gesamten Luftraum innerhalb der AoR von ATM/OPS/LOWG, insbesondere die CTR Graz bzw. die TMAs LOWG 1-4 und alle allfällig in diesem Bereich aktivierten TRAs.

Für alle Flüge in der CTR Graz (Luftraumklasse „D“) wird Flugverkehrskontrolldienst (inklusive Wirbelschleppenstaffelung), Fluginformationsdienst und Flugalarmdienst ausgeübt. Hierfür ist eine Ausrüstung mit einer Flugfunkstelle für eine ständige Zweiweg-Sprechfunkverbindung, sowie eine Flugverkehrskontrollfreigabe erforderlich. Jeglicher ÜBUNGSSPRECHFUNK ist jedenfalls im Vorfeld telefonisch mit ATM/OPS/LOWG zu koordinieren und durch diesen zu genehmigen. LEHRER-SCHÜLER-Funk auf der GRAZ-TOWER-Frequenz 118,200 MHz ist vorher telefonisch mit ATM/OPS/LOWG zu koordinieren, von diesem zu genehmigen und jedenfalls auf absolute Notsituationen zur unmittelbaren Abwendung von Vorfällen/Unfällen zu beschränken.

Eine Flugverkehrskontrollfreigabe ist vor Beginn eines kontrollierten Fluges oder eines Flugabschnitts als kontrollierter Flug einzuholen. Vor Einholung einer Freigabe bei ATM/OPS/LOWG (GRAZ TOWER) ist die rechtzeitige Abgabe eines Flugplanes notwendig.

Anm.: Ein FPL gilt erst dann als korrekt und angenommen, wenn er entweder nach Anruf bei AIS/VFSS Wien akzeptiert wurde oder wenn ein FPL, welcher über das Homebriefing abgegeben wurde, als „FPL-Status“ ein „AKZEPTIERT“ enthält. Im Feld 15 des FPL's können 2 standardisierte Flugstrecken für Schleppflüge aufgegeben werden:

WEST ... für Schleppflüge, die im freigabepflichtigen Luftraum westlich des Platzes verbleiben,

TRA ... für einen Schleppflug in die TRA LOWG GLIDER L. (*Bemerkung: die VFR-Routenführung inkludiert ein Kreisen zum Höhengewinn über 2.000 ft MSL im Bereich der Phyrn Autobahn A9, um erst danach Richtung Westen in die TRA LOWG GLIDER L abzufliegen*).

Im kontrollierten Luftraum ist der Betrieb von Zivilluftfahrzeugen nur mit betriebsbereitem Transponder Mode S mit Druckhöhenübermittlung zulässig. An den Transpondern ist, soweit von der Flugverkehrsdienststelle nicht anders aufgetragen, unaufgefordert der Code 7000 inklusiver automatischer Druckhöhenübermittlung einzustellen. Der Segelflugbetrieb findet vorzugsweise innerhalb der in Punkt 5.1.2.6 genannten TRAs statt. Segelflugbetrieb im Bereich der Kontrollzone LOWG westlich des Platzes ist möglich, ist jedoch grundsätzlich auf maximal ein Segelflugzeug restriktiert. Dies gilt auch für Segelflugzeuge mit Motor, sofern diese im Segelflug betrieben werden.

Anm.: Gem. Art 2 Z. 117 VO (EU) 923/2012 ist als Segelflugzeug ein Luftfahrzeug, schwerer als Luft zu verstehen, welches seinen Auftrieb im Flug durch dynamische Luftkräfte an feststehenden Flächen erhält und dessen freier Flug nicht von einem Motorantrieb abhängt, einschließlich Hängegleiter, Gleitschirme und vergleichbare Luftfahrzeuge.

Die Segelflugvereine bestätigen, dass die in der TRA fliegenden Piloten in der Lage sind, eine Koordination bzgl. der Reihenfolge des Erbittens der Einflugfreigabe zu bewerkstelligen, sodass es zu keinen gleichzeitigen Einflügen aus der TRA in die CTR kommen wird.

Die Betriebspiste (runway-in-use) ist grundsätzlich am ATIS GRAZ (126,130 MHz) verlaublich, kann jedoch jederzeit aus Sicherheitsgründen oder Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen (auch kurzfristig) abgeändert werden.

Sämtlicher mit dem Segelflugbetrieb in Zusammenhang stehender Funkverkehr auf den Frequenzen 118,2 MHz und 121,9 MHz wird in deutscher Funkphraseologie abgehalten.

Der Segelflugbetrieb kann an bestimmten Tagen von ATM/OPS/LOWG insbesondere aufgrund von personeller Unterbesetzung, erhöhtem prognostizierten Verkehrsaufkommen oder geplanten Flugveranstaltungen abgelehnt werden.

5.1.1 Betrieb am Boden

5.1.1.1 Schleppflug aufbauen

Die nachfolgenden Verfahren dienen dazu, um einen Schleppzug zum Abflug auf der Graspiste WEST (16R/34L) vorzubereiten.

Voraussetzung: Die Schleppmaschine und das Segelflugzeug haben einen gültigen, bestätigten Flugplan abgegeben. Wenn das Segelflugzeug und allfällig begleitende Helfer inkl. Gerätschaften bereit zum Aufbau sind, meldet die Schleppmaschine am Funk (118,200 MHz) „BEREIT ZUM SCHLEPP“.

Anm.: Die Schleppmaschine, das Segelflugzeug inklusive SFK, allfälliger Helfer und nötige Gerätschaften können sich hierzu auf der Apron Segelflug (zum Abflug auf der 16R) oder auf der Apron Segelflug Süd (zum Abflug auf der 34L) befinden.

Graspiste WEST 16R

Der TOWER erteilt der Schleppmaschine auf der Frequenz 118,2 MHz eine Freigabe zum Rollen zum Abflugpunkt Piste 16R und die Genehmigung zum Aufbau des Schleppfluges: „ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE 16R, AUFBAU DES SCHLEPPFLUGES GENEHMIGT“. Nachdem die Schleppmaschine auf der Piste 16R zum Stillstand gekommen ist, betritt der SFK samt allfälligen Helfern und nötigen Gerätschaften mit dem Segelflugzeug vom Apron Segelflug aus über den S5 die Graspiste WEST 16R und beginnt mit dem Aufbau des Schleppflugs.

Während der Aufbauphase ist die Graspiste WEST 16R nördlich der Grasrollbahn S2 und die komplette Grasrollbahn S5 als „blockiert“ (=freigabetechnisch nicht nutzbar) zu betrachten.

Um eine gesicherte Zweiweg-Funkverbindung zu garantieren, muss das Segelflugzeug nach erfolgreichem Aufbau mit GRAZ TOWER Kontakt aufnehmen: „GRAZ TOWER, [Rufzeichen] ABFLUGBEREIT“.

Anm.: Der SFK behält weiterhin die volle Verantwortung das allfällige Helfer bzw. Gerätschaften einen Startlauf des Schleppzuges weder behindern noch gefährden.

GRAZ TOWER erteilt dem Schleppflugzeug eine Ausflugfreigabe für den Schleppflug gemäß dem Flugplan des Segelflugzeuges „[Rufzeichen], RECHTSKURVE NACH DEM ABFLUG; VERLASSEN SIE DIE CTR IN TRA L“

GRAZ TOWER erteilt in Folge der Schleppmaschine eine Startfreigabe „[Rufzeichen] PISTE 16R START FREI“.

Nach erfolgreichem Startlauf ist der SFK verantwortlich, dass alle am Startlauf beteiligten Personen/Helfer und allfällige Gerätschaften verzögerungsfrei die Graspiste WEST 16R und den Pistenstreifen der Graspiste WEST über den S5 in Richtung Apron Segelflug verlassen. Wenn alle freigabepflichtigen Bewegungsflächen (Piste 16R/34L plus Rollbahn S5) frei von Personen, Gerätschaften und anderen Hindernissen sind meldet der SFK auf der Frequenz 121,9 MHz „GRASPISTE WEST UND ROLLBAHN S5 VERLASSEN“

Graspiste WEST 34L

Der TOWER erteilt der Schleppmaschine auf der Frequenz 118,2 MHz eine Freigabe zum Rollen zum Abflugpunkt Piste 34L und die Genehmigung zum Aufbau des Schleppfluges: „ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE 34L, AUFBAU DES SCHLEPPFLUGES GENEHMIGT“. Nachdem die Schleppmaschine auf der Piste 34L zum Stillstand gekommen ist, betritt der SFK samt allfälligen Helfern und nötige Gerätschaften mit dem Segelflugzeug vom Apron Segelflug Süd aus über den S4 die Graspiste WEST 34L und beginnt mit dem Aufbau des Schleppflugs.

Während der Aufbauphase ist die Graspiste WEST 34L südlich der Grasrollbahn S3 und die komplette Grasrollbahn S4, sowie die Grasrollbahn S südlich S3 als „blockiert“ (=freigabetechnisch nicht nutzbar) zu betrachten.

Um eine gesicherte Zweiweg-Funkverbindung zu garantieren, muss das Segelflugzeug nach erfolgreichem Aufbau mit GRAZ TOWER Kontakt aufnehmen: „GRAZ TOWER, [Rufzeichen] ABFLUGBEREIT“.

Anm.: Der SFK behält weiterhin die volle Verantwortung das allfällige Helfer bzw. Gerätschaften einen Startlauf des Schleppzuges weder behindern noch gefährden.

GRAZ TOWER erteilt dem Schleppflugzeug eine Ausflugfreigabe für den Schleppflug gemäß dem Flugplan des Segelflugzeuges „[Rufzeichen], VERLASSEN SIE DIE CTR IN TRAIL“

GRAZ TOWER erteilt in Folge der Schleppmaschine eine Startfreigabe „[Rufzeichen] PISTE 34L START FREI“.

Nach erfolgtem Startlauf ist der SFK verantwortlich, dass alle am Startlauf beteiligten Personen/Helfer und allfällige Gerätschaften verzögerungsfrei die Graspiste WEST 34L und den Pistenstreifen der Graspiste WEST über den S4 in Richtung Apron Segelflug Süd verlassen. Wenn alle freigabepflichtigen Bewegungsflächen (Piste 16R/34L plus Rollbahn S4) frei von Personen, Gerätschaften und anderen Hindernissen sind meldet der SFK auf der Frequenz 121,9 MHz „GRASPISTE WEST UND ROLLBAHN S4 VERLASSEN.“

5.1.1.2 Nach der Landung

Nach der Landung rollt das Segelflugzeug grundsätzlich auf der Graspiste WEST 16R/34L aus und bleibt auf der Piste stehen. Damit ist die Graspiste WEST 16R/34L für Starts bzw. Landungen (ebenso TGLs & LAPPs) nicht nutzbar. GRAZ-TOWER koordiniert in weiterer Folge mit dem SFK auf der Frequenz 121,9 MHz, damit eine Abholung des Segelflugzeuges in die Wege geleitet werden kann – das Erfordernis der Freigabeerteilung zum Betreten/Befahren einzelner oder mehrerer betroffener Grasbewegungsflächen ist davon unberührt.

Wenn das Segelflugzeug im unmittelbaren Grenzbereich des Pistenstreifens zum Stehen kommt und der Transport des Segelflugzeuges schneller durch den Segelflugpilot als durch den SFK bewerkstelligt werden kann, so kann die Freigabe zum Herausziehen des Segelflugzeuges aus dem Pistenstreifen der Graspiste auch direkt dem Segelflugpiloten auf der Frequenz GRAZ-TOWER 118,2 MHz übermittelt werden. Das Aussteigen aus dem Segelflugzeug und das Begehen der freigabepflichtigen Bewegungsflächen erfordert eine Freigabe.

5.1.1.3 Umgruppieren von Segelflugzeugen vom Apron Segelflug zum Apron Segelflug Süd

Ist ein Segelflugzeug (nach der Landung auf der Graspiste WEST 34L) vom Apron Segelflug für einen geplanten Abflug von der Graspiste WEST 34L zum Apron Segelflug Süd zu bringen, so erfolgt dies auf folgender Route: im Norden vom Apron Segelflug über die Grasrollbahn S5, die Graspiste WEST und die Grassrollbahnen S1 und S.

Die Verantwortung zur Einholung einer diesbezüglichen Freigabe zur Nutzung der Grasbewegungsflächen obliegt grundsätzlich dem SFK auf der Frequenz 121,9 MHz. Der SFK trägt auch die Verantwortung für alle Personen/Helfer, Gerätschaften oder Fahrzeuge, welche für dieses Manöver benötigt werden. Der SFK muss nach Beendigung des Umgruppierens verzögerungsfrei das Freiwerden der freigabepflichtigen Bewegungsflächen von allen Personen und Gegenständen zu melden. Der SFK ist dazu angehalten solche Bewegungen auf ein betrieblich erforderliches Minimum zu beschränken.

Sobald das Segelflugzeug und alle begleitenden Personen/Helfer, Gerätschaften oder Fahrzeuge den Apron Segelflug Süd erreicht haben und damit die vormals genutzten Grasbewegungsflächen frei von allen Hindernissen sind, meldet der SFK bei GRAZ TOWER unverzüglich das Verlassen der Grasbewegungsflächen.

Sollte sich die Notwendigkeit ergeben, dass Segelflugzeuge vom Apron Segelflug Süd Richtung Norden zum Apron Segelflug umzugruppieren sind (z.B. Hauptpistenrichtungsänderung), ist das Verfahren sinngemäß auch „umgekehrt“ anwendbar.

5.1.2 Betrieb in der Luft

5.1.2.1 Ausklinken in der CTR

Hat ein Segelschleppflug unter der Kontrollverantwortlichkeit von GRAZ TOWER die Position und Höhe erreicht an/zu welcher ausgeklinkt werden kann, hat das Segelflugzeug unmittelbar nach dem Ausklinken den Transponder Modes S auf Code 7000 inklusiver automatischer Druckhöhenübermittlung zu aktivieren und auf der Frequenz von GRAZ TOWER (118,200 MHz) das Ausklinken zu melden und eine Freigabe für die weitere Flugstrecke zu erbitten: „GRAZ TOWER, [Rufzeichen], AUSGEKLINKT [Position], [Höhe] ERBITTE WEITERFLUG ÜBER [Strecke]“.

Ab dem Zeitpunkt des Ausklinkens werden die Schleppmaschine und das Segelflugzeug ATC-seitig als zwei unabhängige Flüge betrachtet, wobei unmittelbar nach dem Ausklinken eine Verkehrsinformation entfallen kann (=vergleichbar mit absichtlicher Formationsauflösung).

5.1.2.2 Anflug auf LOWG

Ein Segelflugzeug, welches aus einer TRA in die CTR einfliegen möchte, hat spätestens 3 Minuten vor Einflug in die CTR über Funk eine Freigabe hierfür einzuholen hat. Kann diese Freigabe von ATC nicht erteilt werden, so darf nicht in den freigabepflichtigen Luftraum eingeflogen werden.

Eine Einflugfreigabe in die CTR an ein Segelflugzeug wird grundsätzlich nur erteilt, wenn die Graspiste West 16R/34L nicht durch ein zuvor gelandetes Segelflugzeug blockiert ist. Dies gilt auch für Segelflugzeuge mit Motor, sofern diese im Segelflug betrieben werden.

Segelflugzeuge im (Lande-) Anflug auf die Graspiste WEST haben, da sie naturgemäß nur im engen Rahmen verzögert werden können, Vorrang vor allem anderen Verkehr am/vom/zum Flughafen Graz und dort, aufgrund der geografischen Nähe zu Verkehr von/zur Hauptpiste 16C/34C und von/zur Graspiste OST 16L/34R. Hierbei kommen die Anflugstaffelung, die Pistenstaffelung und die Wirbelschleppenstaffelung zur Anwendung. Im Umkehrschluss kann dies insbesondere für andere Luftfahrtteilnehmer zu Landungsabbrüchen (go-arounds), Fehlanflügen (missed approaches), verzögerter Anflugführung (delays/delay vectoring/holding) und verzögerte Abflugfreigaben (departure delays) inklusive Auswirkungen auf bereits erteilte CFMU-Startzeitfenster (slots) führen.

5.1.2.3 COM-Failure bei Segelflugzeugen

Segelflugzeuge, die sich in der Luft befinden und einem Funkausfall (COM-Failure) unterliegen und landen müssen, sind verpflichtet sich an die in der AIP LOWG AD 2 veröffentlichten COM-Failure-Verfahren zu halten.

Sollte aufgrund eines Funkausfalls eine Außenlandung vollzogen werden, so muss unverzüglich nach der Landung mit ATM/OPS/LOWG telefonisch Kontakt (+43 (0)5 1703 6712) aufgenommen werden, um den Flugplan zu schließen bzw. allfällige Alarmdienstaufgaben zu beenden.

5.1.2.4 Seilrissübung

Jede geplante Seilrissübung ist im Vorfeld telefonisch mit ATM/OPS/LOWG (+43 (0)5 1703 6712) und mit dem SFK abzuklären.

Zur nochmaligen Kenntlichmachung der Brisanz im abgeänderten Ablauf beim Abflug des Schleppzuges, inklusive gegenläufiger Rücklandung des Segelflugzeuges auf reziproker Piste, meldet der Schlepppilot bei Abflugbereitschaft „ABFLUGBEREIT ZUR SEILRISSÜBUNG“. *Alternativ kann am Funk auch „ABFLUGBEREIT ZUR OPTION“ verwendet werden, um das Schulungsvorhaben „zu maskieren“.*

Nach erfolgtem Startlauf ist der SFK dringend angehalten und auch allumfassend dafür verantwortlich, dass schnellstmöglich alle am Startlauf beteiligten Personen/Helfer und allfällige Gerätschaften verzögerungsfrei die Graspiste WEST und den Pistenstreifen der Graspiste verlassen. In diesem Fall ist zusätzlich zur Meldung laut Pkt. „Betrieb am Boden“ (siehe oben) durch den SFK folgendes zu melden: „GRASPISTE WEST (INKLUSIVER PISTENSTREIFEN) VERLASSEN“.

Während einer Seilrissübung, bis das gelandete Segelflugzeug die Graspiste WEST inklusive Pistenstreifen verlassen hat, darf sich kein anderes Segelflugzeug im Platzbereich (Platzrunde) befinden oder mit einer erkennbaren zeitlichen Überlappung im Anflug auf die Graspiste WEST befinden.

5.1.2.5 Landung im Schlepp

Hierbei handelt es sich um einen Notfall (Occurrence) bei dem das Schleppseil beidseitig nicht gelöst werden kann und auch die Seilsollbruchstellen nicht geöffnet haben. Zu Ausbildungs- oder Trainingszwecken kann dies als Abschlusslandung oder als Aufsetz-und-Durchstartmanöver durch einen kompletten Schleppflug (=Schleppmaschine plus Segelflugzeug noch am Schleppseil) durchgeführt werden. Ist dieses Manöver (absichtlich) geplant, so ist dies vor dem Flug telefonisch mit GRAZ-TOWER zu koordinieren und durch diesen zu genehmigen.

5.1.2.6 TRAs

Folgende TRAs sind Gegenstand dieses Betriebsabkommens und können gemäß dem nachstehenden Verfahren aktiviert bzw. deaktiviert werden:

TRA LOWG GLIDER L

Obergrenze: 3500 FT AMSL

Untergrenze: Erdboden

47 05 52.0000N 015 14 56.0000E -

47 06 10.0000N 015 17 16.0000E -

47 01 39.0000N 015 22 50.0000E -

46 59 20.0000N 015 23 03.0000E -

46 58 14.0000N 015 22 58.0000E -

46 58 29.0000N 015 20 18.0000E -

46 59 37.0000N 015 18 07.0000E -
46 59 42.0000N 015 16 40.5000E -
47 05 52.0000N 015 14 56.0000E

TRA LOWG GLIDER U

Obergrenze: 7000 FT AMSL

Untergrenze: 3500 FT AMSL

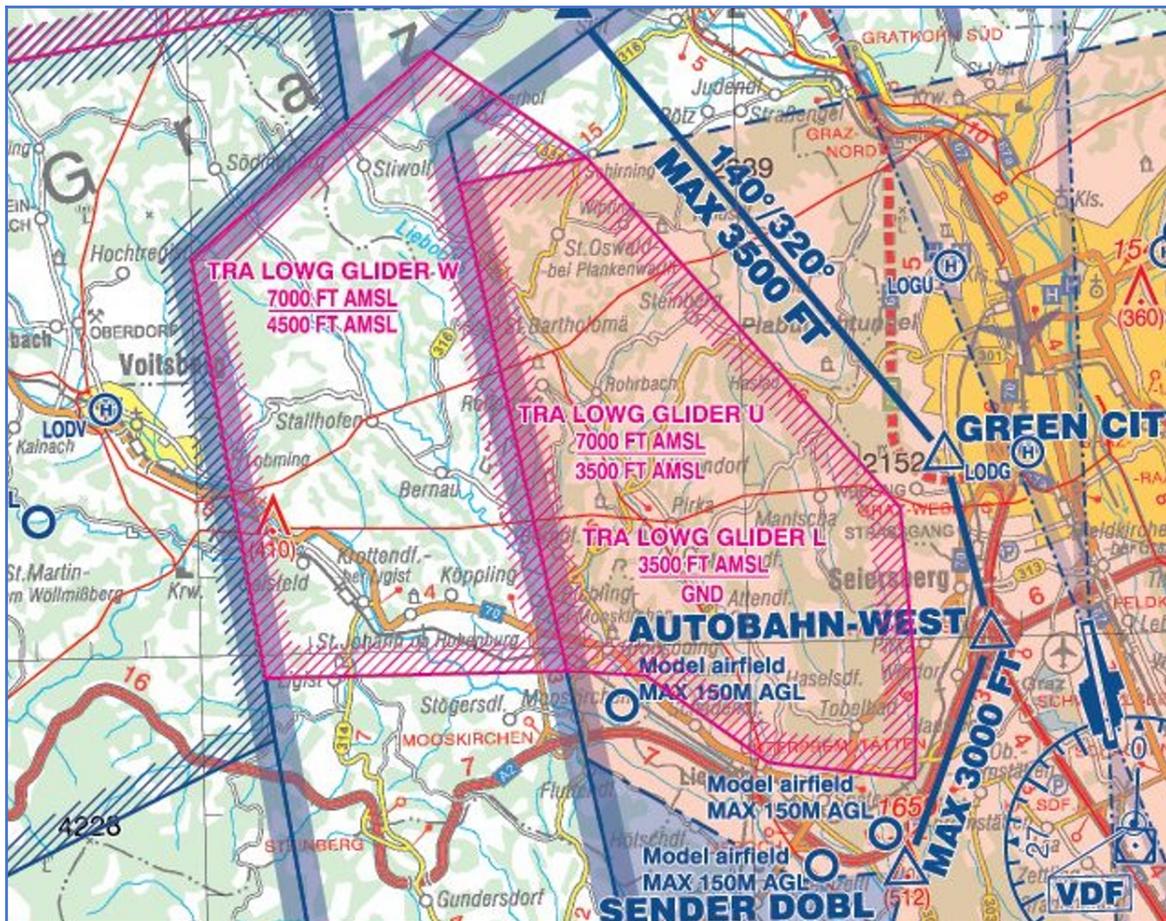
47 05 52.0000N 015 14 56.0000E -
47 06 10.0000N 015 17 16.0000E -
47 01 39.0000N 015 22 50.0000E -
46 59 20.0000N 015 23 03.0000E -
46 58 14.0000N 015 22 58.0000E -
46 58 29.0000N 015 20 18.0000E -
46 59 37.0000N 015 18 07.0000E -
46 59 42.0000N 015 16 40.5000E -
47 05 52.0000N 015 14 56.0000E

TRA LOWG GLIDER W

Obergrenze: 7000 FT AMSL

Untergrenze: 4500 FT AMSL

47 07 33.0000N 015 14 28.0000E -
47 06 10.0000N 015 17 16.0000E -
47 05 52.0000N 015 14 56.0000E -
46 59 42.0000N 015 16 40.5000E -
46 59 42.0000N 015 11 10.0000E -
47 05 00.0000N 015 10 00.0000E -
47 06 40.0000N 015 12 55.0000E -
47 07 33.0000N 015 14 28.0000E



Eine Anfrage auf Aktivierung hat telefonisch durch einen in diesem Abkommen genannten SFK an die ATM/OPS/LOWG (Telefonnummer: +43 (0)5 1703 6712) zu erfolgen.

ATM/OPS/LOWG prüft aufgrund der aktuellen und der vorhergesagten Verkehrssituation und Verkehrsentwicklung, ob eine Aktivierung einzelner/aller TRAs möglich ist und informiert den SFK anschließend.

Ist eine Aktivierung einzelner/aller TRAs möglich, so aktiviert ATM/OPS/LOWG die oben angeführten TRAs und gibt die Aktivierung durch einen Allgemeinruf auf der Frequenz 118.200 MHz sowie auf dem ATIS 126.130 MHz (TRA LOWG GLIDER LIMA, TRA LOWG GLIDER UNIFORM, TRA LOWG GLIDER WHISKEY ACTIVE) bekannt.

Nach der Bekanntgabe auf beiden Frequenzen sind die TRAs aktiviert, solange die Aktivierung nicht widerrufen wird. Flüge außerhalb der TRAs aber innerhalb von Luftraum der Klasse D unterliegen jedenfalls einer Freigabe.

Werden die TRAs von den Luftraumnutzern nicht mehr in Anspruch genommen, so informiert der SFK unverzüglich ATM/OPS/LOWG (Telefonnummer: +43 (0)5 1703 6712). Die Deaktivierung der TRAs obliegt der ATM/OPS/LOWG, wobei diese den SFK entsprechend informiert und anschließend die Deaktivierung durch einen Allgemeinruf auf der Frequenz 118.200 MHz bekanntgibt und die Aussendung am ATIS-GRAZ entfernt. Mit der Bekanntgabe auf der Frequenz und der Löschung der Aussendung auf dem ATIS sind die TRAs deaktiviert und anstelle des Luftraumes G gilt wieder Luftraum der Klasse D. Alle Teilnehmer am Segelflug Graz stellen sicher, dass sie von der Deaktivierung Kenntnis erlangen und müssen umgehend Kontakt mit ATM/OPS/LOWG auf der Frequenz 118,2 MHz aufnehmen, einen entsprechenden Erstanruf tätigen sowie den Transponder aktivieren.

Für Luftfahrzeuge des Segelflugbetriebs am Flughafen Graz, welche sich innerhalb einer der hierfür vorgesehenen und aktivierten TRA befinden, ist es grundsätzlich zulässig den Transponder für die Verweildauer in den TRAs unter Einhaltung der Vorgaben von SERA.13001 abzuschalten.

5.1.3 Fallschirmsprungbetrieb zur Fallschirmsprunglandefläche LOWG

Bei aktivem Fallschirmsprungbetrieb am Flughafen Graz zur Fallschirmsprunglandefläche meldet der Fallschirmsprungverantwortliche auf der Frequenz 121,9 MHz jegliche Abweichung vom normalen Sprungbetrieb. Dies wären zB das Verlassen des Absprungsgebiets von einem oder mehreren Springern, eine voraussichtliche Landung eines Springers außerhalb der Fallschirmsprunglandefläche, einen Hauptschirmabwurf.

Der SFK hört die Frequenz 121,9 MHz permanent mit und leitet ggf. obige Information an betroffene Personen bzw. Teilnehmer des Segelflugbetriebs, im Speziellen am Apron Segelflug bzw. am Apron Segelflug Süd, weiter.

6 Schlussbestimmungen

Dieses Betriebsabkommen kann von den unterzeichnenden Parteien jederzeit schriftlich unter Einhaltung einer Frist von drei Monaten gekündigt werden.

Die Austro Control GmbH kann dieses Betriebsabkommens aus Gründen der Flugsicherheit oder wiederholter Nichteinhaltung des Betriebsabkommens jederzeit und fristlos außer Kraft setzen. In diesem Fall informiert die Austro Control GmbH die anderen Vertragsparteien unverzüglich über die Aussetzung des Betriebsabkommens.

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Betriebsabkommens unwirksam oder undurchführbar sein oder nach dessen Abschluss unwirksam oder undurchführbar werden, bleibt davon die Wirksamkeit des Betriebsabkommens im Übrigen unberührt.

Sollten Änderungen an zivilen Bodeneinrichtungen oder an betrieblichen Verfahren oder Prozessen notwendig sein, so sind diese Änderungen rechtzeitig vor dem Beginn einer neuen Segelflugsaison durchzuführen, auszuarbeiten sowie entsprechend bekannt zu machen bzw. zu schulen.

Anhang 1: Auflistung Segelflugzeuge inklusive Kennzeichen

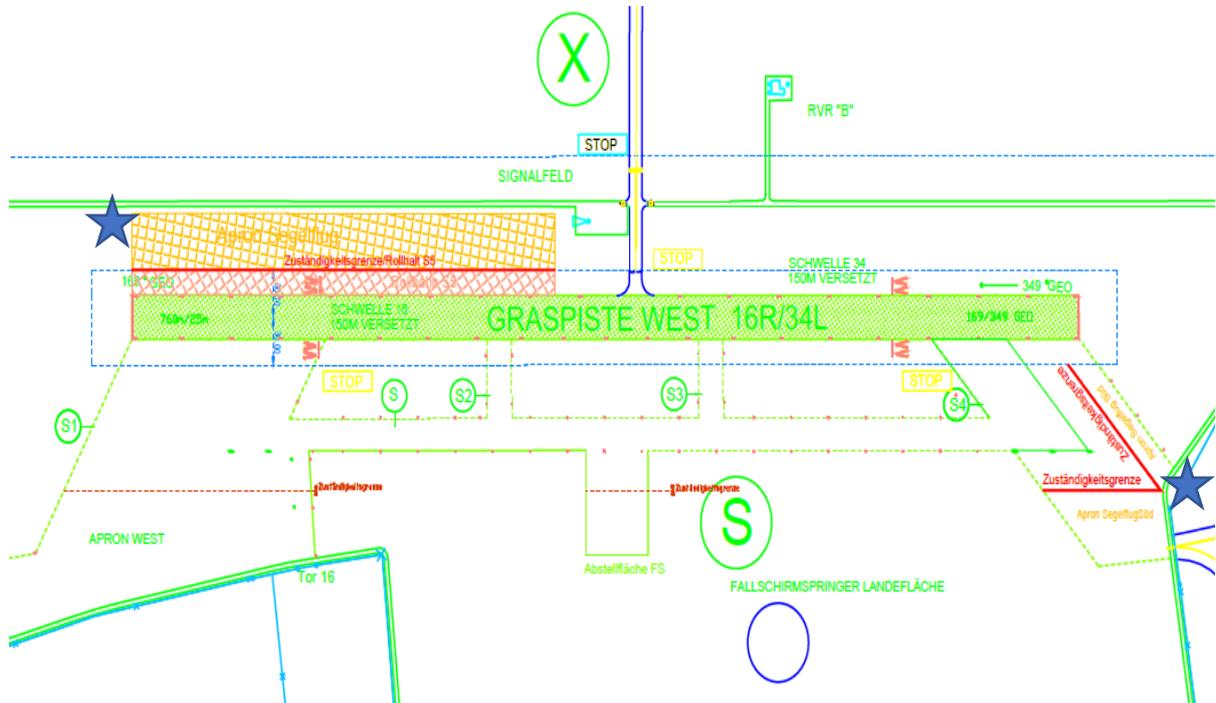
OE-APG	Steirischer Segelfliegerverein Graz	Schleppflugzeug
OE-7077	steirische Flugsportunion	Ultralight Schleppflugzeug
OE-9410	steirische Flugsportunion	Motorsegler
OE-9148	steirische Flugsportunion	Motorsegler
OE-9218	Steirischer Segelfliegerverein Graz	Motorsegler
OE-5683	steirische Flugsportunion	Segelflugzeug
OE-5083	steirische Flugsportunion	Segelflugzeug
OE-5579	steirische Flugsportunion	Segelflugzeug
OE-5505	steirische Flugsportunion	Segelflugzeug
OE-0673	Steirischer Segelfliegerverein Graz	Segelflugzeug
OE-0657	Steirischer Segelfliegerverein Graz	Segelflugzeug
OE-0989	Steirischer Segelfliegerverein Graz	Segelflugzeug
DKBNG	steirische Flugsportunion	Segelflugzeug mit Motor
DMCHU	steirische Flugsportunion	???
OE-9208	Akaflieg	Motorsegler

Stand XXXX 2024

Für etwaige Änderungen oder Nachmeldungen von Luftfahrzeugen an die FGB ist der jeweilige Obmann des Segelflugvereines verantwortlich.

Anhang 2: Namensliste der zugelassenen Segelflugkoordinatoren (SFK)

Anhang 3 Übersichtsplan Abstellung des Startwagens, sowie der Fahrzeuge und Fahrräder



★ Bereich für die Abstellung des Startwagens, sowie der Fahrzeuge und Fahrräder