

9. ATC-OPS-MEETING - PROTOKOLL

Datum : 21. Nov. 2008
Zeit : 18:30 – 20:30
Ort : Airst Flughafen Klagenfurt
Anwesend : lt. Teilnehmerliste

Hr. Jesse begrüßt die Anwesenden und dankt für die Teilnahme.

EURO08 - Rückblick

Hr. Jesse macht einen Rückblick auf die im Juni stattgefundenene Fussballeuropameisterschaft. Sie war eine sehr große Herausforderung sowohl für den Klagenfurter Flughafen als auch für die Austro Control.

Die Abwicklung erfolgte ohne Probleme und war sehr erfolgreich, nicht zuletzt wegen der guten Zusammenarbeit zwischen Flughafen und ACG.

Das Verkehrsaufkommen war vor allem an den drei Spieltagen und jeweils dem Tag danach sehr hoch, es gab viele IFR-Bewegungen, der Sichtflugverkehr hielt sich aufgrund des schlechten Wetters in Grenzen.

Projekt „LAU +“ – Zuständigkeitsbereich von Approach Klagenfurt

Dieses Projekt (LAU = Local Approach Unit) befasste sich mit der Anhebung des von Klagenfurt kontrollierten Luftraumes auf Flugfläche 165 und wurde vor einem Jahr umgesetzt. Damit verbunden war auch eine laterale Ausweitung der Area, die von Hr. Jesse anhand einer Karte gezeigt wird. In diesem Zusammenhang kam es in Österreich zur Einführung des

Level Capping

Darunter versteht man eine Festlegung der maximalen Flugflächen für Flüge zwischen österr. Airports (aber auch Airports in unseren Nachbarstaaten) mit dem Zweck, den Luftraum über FL165 zu entlasten und dadurch auch keinen „Restrictions“ (Slots auf Strecke) zu unterliegen.

Wer im Flugplan höhere Flugflächen verlangt, muss damit rechnen, Streckenslots zu bekommen.

Departure Routes „neu“ und Streichungen

Hr. Napetschnig: Es gibt zwei neue Dep-Routes:

GBG1K: Start auf RWY 10L und führt über VOR KFT Richtung GBG (ATS-Route Q107).

GBG1F: Start auf RWY 28R und führt über L KW und VOR KFT Richtung GBG (ATS-Route Q107).

Aufgrund der Tatsache, dass gewisse Dep-Routes (wegen besserer Alternativen) nicht mehr befliegen werden, kommt es zur Streichung der Dep-Routes RTT1K, RTT1F und RASTA1F.

Transponder Mandatory Zones (TMZ)

Mit Inkrafttreten der LVR-Novelle im März kommenden Jahres wird in der Luftraumklasse „E“ die Mitführung eines Transponders für kraftangetriebene LFZ (die nach Sichtflugregeln fliegen) verpflichtend. Das bedeutet, dass diese mit einem Transponder Mode C ausgerüstet sein müssen und zur Ausstrahlung des Codes „7000“ inkl. Höhenübermittlung verpflichtet sind.

Ausnahmen können von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle im Einzelfall zugelassen werden.

Hr. Kaltenhofer (HG / PG): kann es für motorisierte Paragleiter Ausnahmen geben?

Hr. Jesse: für generelle Ausnahmen müsste mit dem österr. AEROclub Kontakt aufgenommen werden.

AIC „Temporäres Segelfluggebiet Feldkirchen“

Seit 14. Aug. 2008 gibt es ein AIC für dieses Gebiet, worin die Voraussetzungen für die Aktivierung und Deaktivierung dieser Area bzw. die Berechtigungen und alle wichtigen Informationen geregelt sind. Weiters ist die Ausdehnung des Gebietes definiert und eine dementsprechende Karte angehängt.

Durch diese offizielle Veröffentlichung muss jeder österr. Luftraumnutzer darüber informiert sein.

VFR-Verfahren LOWK „Neu“

Dieses Projekt wurde vor längerer Zeit in Angriff genommen und steht unmittelbar vor seinem Abschluss. Für die ACG Klagenfurt ist Hr. C. Liegl mit dem Projekt betraut, der diesbezgl. sehr gute Arbeit leistet und auch seine Erfahrung als Privatpilot einbringt.

Es gibt zwei Hauptgründe, warum das Verfahren neu aufgesetzt wird:

1. Es ist national und international nicht mehr üblich, dass die Sichtein- und –abflugverfahren ausschließlich über Routen führen, sondern über Sektoren. Weiters ist die Benennung der Meldepunkte mit Ortsnamen veraltet und stellt oft vor allem ausländische Piloten vor (sprachliche) Probleme.
2. Mit dem neuen Verfahren ist die erforderliche Abstandhaltung der Sichtflieger zum Instrumentenverkehr gewährleistet und erhöht demnach die Sicherheit.

Wie in der Beilage ersichtlich, wird es zukünftig zwei Sektoren („N“ und „W“) mit den entsprechenden dazugehörigen Meldepunkten (die markante Punkte sein sollen) geben. Die maximale Flughöhe wird generell mit 3.500 Fuss festgelegt, die Warterunden bleiben unverändert mit 3.000 Fuss (wobei die Warterunde im Süden über das „Strandbad“ verlegt wird).

Es gibt noch einige Punkte, die abgeklärt werden müssen (u. a. ist die Durchführung eines sogen. „Safety Assessments“ vorgesehen, zu dem auch zwei Piloten eingeladen werden sollten).

Hr. Kaltenhofer fordert, dass das HG/PG-Gebiet „Radsberg“, das direkt südlich der Kontrollzone (im Bereich „S“) liegt, in der Sichtflugkarte eingezeichnet werden soll. Das neue Verfahren soll mit der LVR-Novelle 2009 (März) in Kraft treten und auch dementsprechend kommuniziert werden (Infos an die Vereine, Veröffentlichung über Zeitschriften, Aufnahme in AIP).

Sollte es noch diesbzgl. Vorschläge oder Einwände geben, bitte mit Hr. Jesse in Verbindung setzen.

Neues vom Flugwetterdienst

Hr. G. Falkenburg vom ACG-Flugwetterdienst stellt den neuen „Long TAF“ vor, diesbezgl. hat es einige Änderungen gegeben.

Weiters wird in Aussicht gestellt dass im Jahr 2009 die Möglichkeit bestehen soll, in Form einer „Prepayed Card“ kostenpflichtige Anrufe bei der ACG-MET günstiger durchführen zu können. Diesbezgl. Details sind noch nicht bekannt.

Für Fragen betreffend Wetterdienst steht Hr. Falkenburg jederzeit zur Verfügung.

Spotlanding

Hr. Napetschnig stellt an die Fluglehrer eine Frage bzgl. des Verfahrens „Spotlanding“ – vor allem, ob dieses Verfahren festgelegt ist oder ob es auch individuell geflogen werden kann.

Hr. Mattuschka erklärt, dass es ein vorgegebenes festgelegtes Verfahren gibt und er dieses in Form einer Kopie Hr. Napetschnig zukommen lassen wird.

Selbbriefingstation Hangar

Hr. Jesse gibt bekannt, dass die Arbeiten vor dem Abschluss stehen. Der Flughafen hat zwischen Hangar 1 und der Flughafenfeuerwehr einen Container aufgestellt, die Ausstattung mit der dementsprechenden Hardware übernimmt die ACG.

Anfang Dezember 2008 werden die technischen Anschlüsse fertiggestellt und mit Mitte Dezember soll die Anlage in Betrieb gehen.

Die Wartung der „Hard- und Software“ obliegt der ACG, für die Bereitstellung und das Vorhandensein von Papier sind die Vereine verantwortlich.

Für das Fax wird eine Fixtaste mit der TWR-Nr. gefordert.

Benutzung der gesperrten Graspiste

Es kommt immer wieder vor, dass das BMI und (Hubschrauber-)Flugschulen für das Hubschraubertraining die Graspiste haben möchten, um dort ihre Übungen durchzuführen. Für ACG ist es einerseits von Vorteil, dass diese Flüge damit nicht die Betonpiste „blockieren“, andererseits ergibt sich das Problem, dass eine gesperrte Manövrierfläche nicht benutzt werden darf und bei einem Vorfall der Flugverkehrsleiter zur Verantwortung gezogen werden würde. Der Klagenfurter Flughafen sieht das ganze ebenfalls dementsprechend skeptisch. Diese Angelegenheit wird zw. ACG und BMI besprochen.

FS-Sprungbetrieb und Segelflugbetrieb

Für Hr. Jesse hat der Betrieb im Süden gut funktioniert. Die neuen Verfahren bzgl. dem Rollen der Absetzmaschine sollen in das bestehende Verfahren aufgenommen werden. (Grund für die neuen Rollverfahren ist, dass es keinen behördlich genehmigten Rollweg zum Fallschirmspringerzielkreis gibt). Es gibt unmittelbar südlich der Graspiste zwei behördlich genehmigte Rollwege, die in der kommenden Saison eventuell benutzt werden können. Die dementsprechenden Bescheide sind allerdings nicht vorhanden (weil sie Jahrzehnte alt sind) – eine Stellungnahme der OZB wird abgewartet.

Lärmbeschwerden

Es gab (vor allem im Herbst) unzählige Lärmbeschwerden, die bei der ACG eingelangt sind. Hauptgrund war sehr oft die slowenische FS-Absetzmaschine. Für Hr. Jesse ist das ein sehr sensibles Thema, mit dem sorgfältig umgegangen werden muss. Es ist geplant, sich mit den Beschwerdeführenden gemeinsam an einen Tisch zu setzen und an einer Lösung zu arbeiten. Oft ist es schon hilfreich, wenn man diese Leute sozusagen „ernst nimmt“, anhört und mit ihnen redet. Der Flughafen soll in diese Thematik auch eingebunden werden.

Transponderpflicht für Freiballone in der Kontrollzone

Mit Hr. Harms (Ktn. Ld.reg.) wurde vereinbart, dass ab sofort in Bescheide für Freiballone aufgenommen wird, dass für Flüge in der CTR Transponderpflicht herrscht.

Luftballone, motorisierte Paragleiter etc.

In letzter Zeit gab es sehr viele Anrufe bzgl. Ballone, die mit offenem Feuer (Kerzen) aufsteigen, irgendwo hängen bleiben und oft für einen Flugunfall gehalten werden. Hr. Pletzer (BMI) bestätigt diesbzgl. Einsätze, wo Nachschau gehalten wurde. Lt. Hr. Jesse sollte ein Weg gefunden werden, dass solche Ballone verboten werden, weil sie ein Risiko darstellen (auch wegen der Brandgefahr).

Ein weitgehend unbekanntes Thema sind die motorisierten Paragleiter. Lt. Hr. De Vora (HG / PG) gibt es einige davon, die Berechtigung dafür erstreckt sich auf eine PG-Berechtigung mit einer dazugehörigen speziellen Ausbildung. Sie verfügen über keinen Funk und haben keinen Transponder (fallen aber unter die Transponderpflicht mit März 2009). Lt. Hr. Jesse wird man sich auch diesem Thema in Zukunft vermehrt annehmen.

Restricted Areas bei Events

In den beiden letzten Jahren wurde es praktiziert, dass bei großen Events (wie Ironman, Beachvolleyball Grand Slam) über den betroffenen Gebieten zeitweilige Flugbeschränkungsgebiete errichtet wurden, um den Sichtflugverkehr kontrollierbarer zu machen. Dafür wurden Karten erstellt, ein NOTAM herausgegeben und die betroffenen Organisationen und Vereine zeitgerecht informiert. Das wird auch in Zukunft so bleiben.

Besuch der Flugfelder

Auf Wunsch sollen auch im Jahr 2009 die umliegenden Flugfelder von Austro Control Mitarbeitern besucht werden.

Sonstiges

Hr. Vogl (LOKN): wird – wenn Single Engine Acft zu zweit geflogen werden – der zweite Pilot für die Scheinverlängerung anerkannt? Angeblich wird dies zur Zeit in der Privatfliegerei anerkannt, in Zukunft soll sich dies ändern.

(Wird von Hr. Jesse über die ACG-Zentrale abgeklärt).

Zu diesem Thema wird angeregt, dass bei einer zukünftigen Veranstaltung eine kundige Person über Lizenzierung, Pilotenscheine etc. einen Vortrag hält.

Hr. Jesse stellt dies in Aussicht. Eventuell ergibt sich die Möglichkeit beim „Season Opener“, der von der ACG-Zentrale im nächsten Frühjahr in Klagenfurt abgehalten wird.

Hr. Huber (Österr. AEROclub) gibt bekannt, dass die erfolgte Pistenverlängerung in LOKF seit vergangenem Montag genehmigt ist und damit 700 Meter Piste zur Verfügung stehen.

Weiters kündigt er eine Segelflug-Veranstaltung im kommenden Mai (16. – 24.) an: es wird ein „Gliding Grand Prix“ in Feldkirchen stattfinden, ein sehr interessanter und publikumswirksamer Event. Diesbezgl. Wünsche werden mit Hr. Jesse gesondert besprochen.

22. Nov. 2008

**Christian Jesse
Austro Control GmbH
Flughafen Klagenfurt**

TEILNEHMERLISTE

TEILNEHMER	ORGANISATION
BRANDSTÄTTER Herbert	KLV / AeC
DE VORA Alexander	Carinthian Air
FALKENBURG Günter	ACG
FÜHRER Johann	KFC
HUBER Martin	ÖAeC LV Kärnten
JACHS Josef	Ballonteam Kärnten
JESSE Christian	ACG
KALTENHOFER Ewald	ÖAeC LSL HG / PG
KÖSTENBERGER Hans	LOKM
KUCHER Michael	FSVN / KLV
MATTUSCHKA Christian	MCK
MOSER Walter	FSV
NAPETSCHNIG Anton	ACG
PERKONIGG Ferdinand	KFC
PIRKER Harold	KFC
PLETZER Johann	BMI Flugpolizei
PONTASCH Friedrich, DI (FH)	Goldeckflug
PUSCHNIG Peter	Tyrolean Airways
SCHUCH Albert	KFC
STOUTZ Harald	KFBG
TOMASCHITZ Walter, Mag.	KFC
VOGL Jakob	LOKN
ZEILNER Monika	1.KFSC

