

Anlage 1

Betriebsabsprache für Flüge unter Nutzung der temporären Geozone zwischen dem DLR (Flughafenbetreiber) und dem UAS-Betreiber

Der für den Flugversuch verantwortliche Flugversuchsleiter, die den Flugversuch durchführende Crew und alle am Flugversuch aktiv Beteiligten sowie alle tagesaktuell eingesetzten Flugleiter werden über diese Betriebsabsprache informiert, geschult und zur strikten Einhaltung verpflichtet.

1. Mögliche Nutzungszeiten für Erprobungsflüge

Der Flughafen Magdeburg-Cochstedt besitzt reguläre Öffnungszeiten für den Verkehrsbetrieb. Diese sind von Montag bis Freitag (Feiertage ausgenommen) in der Zeit von 10:00 bis 17:00 Uhr.

- Die Verkehrsdichte der bemannten Luftfahrt am Flughafen Magdeburg-Cochstedt ist im Vergleich zu anderen Flugplätzen außergewöhnlich niedrig. Die Betriebsabsprache basiert auf dieser geringen Anzahl durchschnittlicher Flugbewegungen. Eine Analyse der aktuellen sowie zukünftig prognostizierten Flugbewegungen erfolgt kontinuierlich. Veränderungen der zu erwartenden Verkehrsdichte sind dem Luftfahrt Bundesamt anzuzeigen.

Zur Mitigation des Luftraumrisikos wird für die Zeiten der UAS-Flugversuche die ATZ aktiviert.

2. Vorbereitende Maßnahmen

Dem DLR als Flughafenbetreiber ist vorab der operationelle Teil des Betriebskonzeptes (inkl. Betriebsvolumen) sowie der Emergency Response Plan (ERP), unabhängig, ob dieser Bestandteil der Genehmigung ist, zur Verfügung zu stellen. Das DLR stellt als Flugplatzbetreiber die Weiterleitung des ERP an den am Flugversuch beteiligten Flugleiter sowie die Schulung des am Flugversuch beteiligten Flugleiters sicher.

Vorbesprechung der Flugtests

Vor dem erstmaligen Beginn der Flugversuche erfolgt eine ausführliche Besprechung der geplanten Flugversuche zwischen der Crew des UAS-Betreibers und dem Verkehrsleiter vom Dienst sowie dem tagesaktuellen Flugleiter. Im weiteren Verlauf der Versuchskampagne erfolgen tagesaktuelle Absprachen zwischen den o.g. Parteien. Im Rahmen der tagesaktuellen Absprachen wird die Flugleitung den Flugversuchsleiter auch über etwaige per PPR angemeldete Flugbewegungen unterrichten. Die UAS Flugversuche ruhen während der Zeit der Roll-, Start- und Landebewegungen des bemannten Flugbetriebes. (siehe 4.)

Aktivierung der ATZ

Die Aktivierung der ATZ wird durch die Flughafenbetriebsgesellschaft per NOTAM veröffentlicht. Am Versuchstag wird die ATZ ab spätestens einer Stunde vor dem geplanten Versuchsbeginn aktiviert, um andere Luftverkehrsteilnehmer frühzeitig aus dem Luftraum fernzuhalten. Die ATZ bleibt dann bis zum Abschluss der Versuche für den Tag aktiv (bei vorzeitigem Versuchsabbruch – außer bei einem Notfallereignis – wird das NOTAM für den Tag deaktiviert).



3. Ablauf der Flugtests

Der tatsächliche Start eines Flugversuchs kann immer erst nach einer flughafenseitigen Startfreigabe durch den Flugleiter erfolgen. Dies dient zur Absicherung, dass der Luftraum wirklich frei für die Versuche ist. Die Crew erhält dafür mindestens ein Betriebsfunkgerät, über welches die Kommunikation mit der Flugleitung erfolgt. Die Betriebsfunkgeräte sind vom Flugversuchsleiter und der Crew bei der Durchführung von Flügen und/ oder bei Betreten der Flugbetriebsflächen jederzeit bei sich zu tragen und zu beachten. Nach Abschluss der Tests ist dem Flugleiter zudem per Betriebsfunk eine Mitteilung zu geben.

Beispielablauf:

- a. Flugversuchsleiter möchte den Flugversuch starten („Ready to start test flight.“)
- b. Flugleiter prüft den Luftraum mittels Radar und gibt die entsprechenden Verkehrsinformationen
- c. Flugleiter erteilt Startfreigabe sofern sich kein anderes Luftfahrzeug in der ATZ befindet
- d. Versuchsdurchführung (Flugleiter überwacht kontinuierlich den Luftraum mittels Radar sowie COCHSTEDT-RADIO)
- e. Flugversuch ist abgeschlossen (oder abgebrochen), das UAS ist wieder gelandet
- f. Flugversuchsleiter informiert den Flugleiter über den Abschluss des Versuchs
- g. Flugleiter bestätigt den Versuchsabschluss

(Dieser Ablauf erfolgt für jede Flugbewegung, auch wenn am gleichen Tag mehrere Flugbewegungen stattfinden.)

4. Ablauf bei gemeldeten Flugbewegungen

Insofern innerhalb des Versuchszeitraums angemeldete bemannte Flüge stattfinden sollen, wird die Flugleitung Cochstedt den Flugversuchsleiter der UAS Kampagne über die geplanten Start- und/oder Landezeiten in der täglichen Absprache informieren. Während der Roll- und Startbewegungen sowie während des Anflugs dürfen keine UAS Flüge stattfinden. Darüber hinaus sind die benötigten Flugbetriebsflächen zu räumen.

Die Flugleitung Cochstedt weist den Flugversuchsleiter unter Einhaltung der definierten Vorlaufzeit per Betriebsfunk an, den Testbetrieb zu unterbrechen und die Flugbetriebsflächen zu räumen. Da die Vorlaufzeiten zum Beenden der Flugversuche und Räumen der benötigten Flugbetriebsflächen je nach Kampagne variieren, werden die benötigte Vorlaufzeit im tagesaktuellen Briefing festgelegt.

5. Ablauf bei unerwartetem Einflug eines anderen Luftverkehrsteilnehmers (z.B. widerrechtlich)

Sollte ein anderer Luftverkehrsteilnehmer unerwartet in die ATZ einfliegen, so wird der Flugversuchsleiter umgehend durch den Flugleiter per Betriebsfunk mittels der zur Verfügung gestellten Betriebsfunkgeräte informiert. Der Flugleiter entscheidet über die unverzüglich einzuleitenden Maßnahmen (z.B. Abbruch des Flugversuchs) und gibt die entsprechende

Anweisung an den Flugversuchsleiter. Dieser Anweisung ist aus Sicherheitsgründen unter allen Umständen Folge zu leisten. Im Falle eines Abbruchs gelten die in Ihrem Betriebskonzept beschriebenen Flugabbruchsprozeduren.

6. Meldekette im Notfall (Emergency)

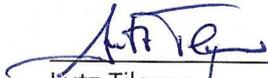
Im Falle eines Notfalls (z.B. Fly-Away des UAS oder Brand des UAS) ist es die Aufgabe des Flugbetreibers (in diesem Fall Ihrem verantwortlichen Flugversuchsleiter) den Notfallzustand auszurufen und den Flughafen umgehend darüber zu informieren. Dies hat als erstes über die Benachrichtigung des Flugleiters per Sprechfunk durch Ihren Flugversuchsleiter zu erfolgen. Dabei sind folgende Informationen zu übermitteln:

- Art des Notfalls
- Sind Personenschäden zu vermuten?
- Wo hat sich der Notfall ereignet? (Wenn möglich inkl. einer groben GPS-Position)
- Ist das UAS noch in der Luft (z.B. by Fly-Away)? Was ist der maximale Risikobereich?

Danach tritt der in Ihrem Antrag angegebene ERP in Kraft.

Unterzeichnung des Flughafenbetreibers

Cochstedt, den 21.05.2024



Lutz Tilgner
Verantwortlicher Betriebsleiter

Cochstedt, den 17.05.2024



Jean Daniel Sülberg
Leiter Nationales Erprobungszentrum für
Unbemannte Luftfahrtsysteme (DLR)

Gegenzeichnung des UAS-Betreibers sowie des Flugversuchsleiters:

Hiermit bestätigen wir, dass wir die o.g. Betriebsabsprache zur Kenntnis genommen haben, diese akzeptieren und uns zur Umsetzung verpflichten.

Ort, Datum, Unterschrift UAS-Betreiber*

Name in Klarschrift:
Rolle:

Ort, Datum, Unterschrift Flugversuchsleiter

Name in Klarschrift:

* bei juristischen Personen eine vertretungsberechtigte Person unter Angabe der Funktion