

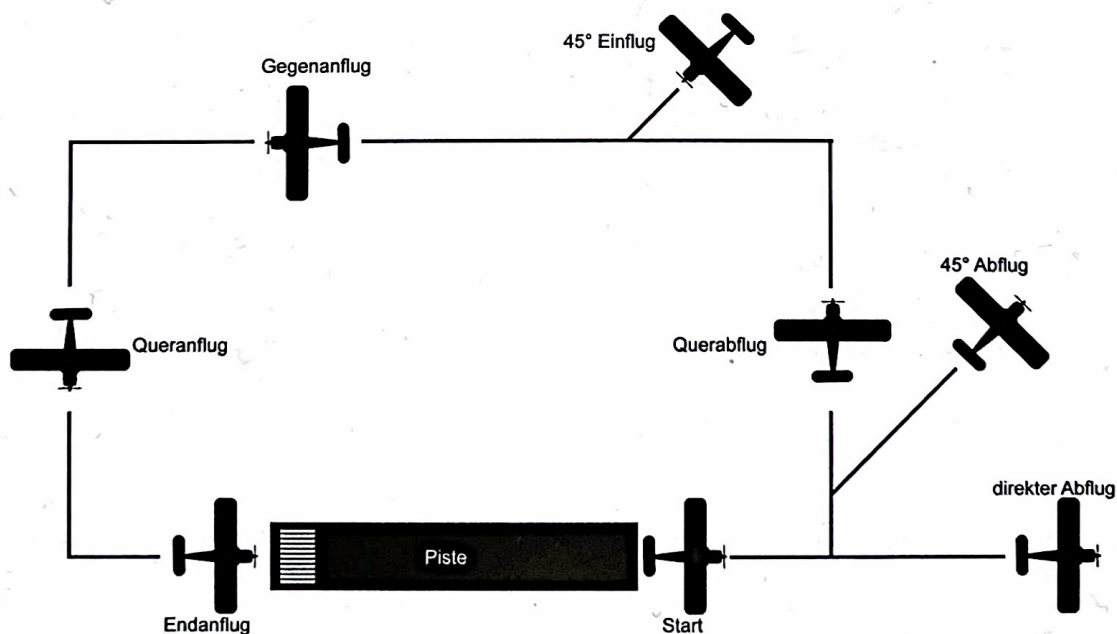


AOPA GERMANY

Verfahren an Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste NFL 2024-1-3240

Grundprinzipien beim Betrieb in der Flugplatzumgebung

- Sicherheit steht in jeder Situation an erster Stelle.
- Zentral dafür sind klare Kommunikation im Funk durch Meldung von Positionen und Ankündigung von Flugabsichten, sowie max. Rausschauen!
- Nur dadurch können alle Luftfahrzeugführer ein Verkehrslagebild und „Situational Awareness“ entwickeln.
- Auch wenn niemand antwortet, müssen konsequent Blindmeldungen erfolgen.
- Die Separierung von anderen Luftfahrzeugen erfolgt eigenständig in Übereinstimmung mit den Flugregeln und allen veröffentlichten Flugplatzverfahren.
- Alle Bewegungen des Luftfahrzeugs (z. B. Rollen, Starten oder Landen) sollen nur dann erfolgen, wenn der Luftfahrzeugführer davon überzeugt ist, dass diese sicher und konfliktfrei ausgeführt werden können.
- Das Wissen um den Aufbau der Platzrunde ist dafür Grundvoraussetzung.



Erstanruf:

„Hintertupfing RADIO, Mooney, D-EMOO,
Position 10 Meilen östlich des Platzes, 1.500 ft, zur Landung Piste 26“

Überflug des Platzes:

„Hintertupfing RADIO, Mooney, D-EMOO,
Überflug des Flugplatzes von Nord nach Süd in 3.000 ft“



AOPA GERMANY

Achtung: Anflug von der platzrundenabgewandten Seite

- „Overhead pattern“-Verfahren (Überflug der Flugplatzmitte) an Flugplätzen mit Windenbetrieb unbedingt vermeiden.
- Wegpunkt querab des Gegenanflugs wählen und gemäß Standardverfahren in die Platzrunde einfliegen.

Eindrehen in den Gegenanflug:

„Hintertupfing RADIO, Mooney, D-EMOO,
drehe in den Gegenanflug Piste 26, Nummer 2“

- Anflug im 45°-Winkel gibt Zeit den Platzrundenverkehr zu beobachten.
- Sinke auf die Platzrundenhöhe vor dem Einfliegen in die Platzrunde!
- Meldung der Platzrundenbestandteile stets kurz vor dem Eindrehen, da Luftfahrzeuge in Schräglage deutlich besser zu erkennen sind.
- Vorausfliegendem Verkehr folgen - kein Überholen!
- Querneigungen in allen Kurven sollten 30° nicht überschreiten.
- Gefahr kritischen Anstellwinkel zu überschreiten!
- Vollkreise innerhalb der Platzrunde sind tabu!
- Windkorrekturen durch Vorhaltewinkel, sofern erforderlich.

Eindrehen in den Queranflug:

„Hintertupfing RADIO, Mooney, D-EMOO,
drehe in den Queranflug Piste 26, Nummer 2“

Eindrehen in den Endanflug:

„Hintertupfing RADIO, Mooney, D-EMOO,
drehe in den Endanflug Piste 26, Nummer 2, zur Landung“

- Absicht kommunizieren, d.h. „zur Landung“ oder „Aufsetzen und Durchstarten.“
- Nicht stabilisierter Anflug erfordert konsequentes Durchstarten.
- Durchstartmanöver parallel rechts zur Piste fliegen, damit anderer Verkehr in Sicht bleibt. Danach wieder in die Platzrunde einfliegen.

Nach der Landung ist die Piste zügig zu verlassen:

„Hintertupfing RADIO, Mooney, D-EMOO, Piste 26 verlassen“

Im Falle eines Durchstartens:

„Hintertupfing RADIO, Mooney, D-EMOO, starte durch“

Abflug – Beispiel

Erstanruf:

„Hintertupfing RADIO, Mooney D-EMOO, rolle zum Rollhalt Piste 26“

Start:

„Hintertupfing RADIO, Mooney D-EMOO, rolle zum Abflugpunkt Piste 26 und starte, verlasse die Platzrunde (Richtung, über, ...)“

- Tipp: Kurzes Abwarten und erneutes Überprüfen des Anflugsektors.
- Gesamte Startstrecke nutzen: Steigen mit V_y , wenn erforderlich V_x .

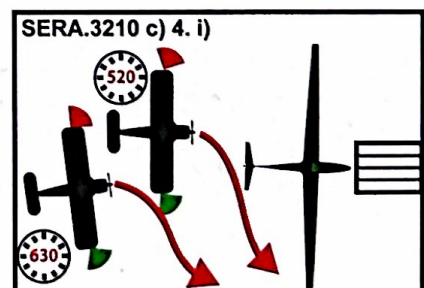
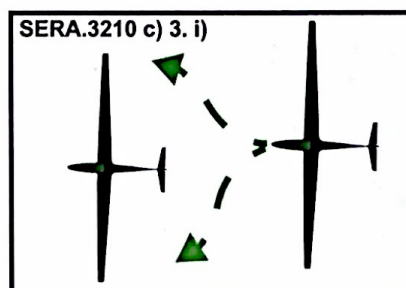
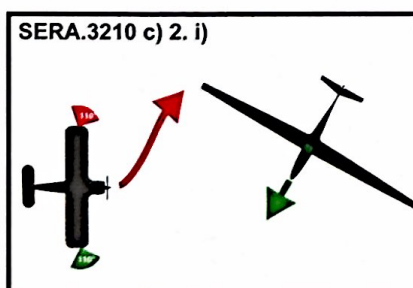
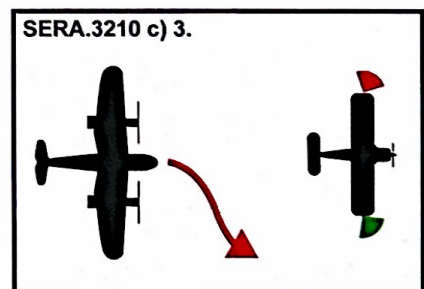
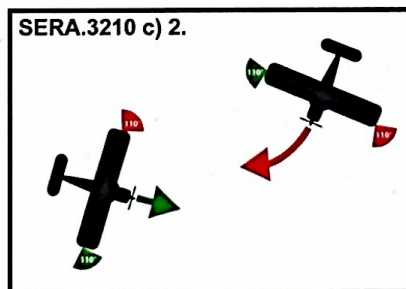
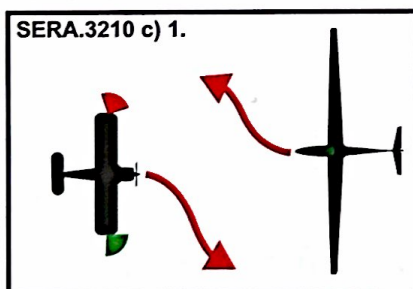
Verlassen der Platzrunde:

„Hintertupfing RADIO, Mooney D-EMOO, verlasse Platzrunde Richtung Süden“
Oder: „Hintertupfing RADIO, Mooney D-EMOO, verlasse Platzrunde über den Querabflug Piste 26“

Verlassen der Flugplatzumgebung:

„Hintertupfing RADIO, Mooney D-EMOO, 8 Meilen östlich, 2.700 ft, verlasse die Frequenz“

Ausweichregeln (SERA.3210) beachten



Start und Landung sind die anspruchsvollsten Phasen des Fluges.
Zusammenstöße in der Luft stellen die größte Gefahr dar.



AOPA GERMANY

- Meldungen der Platzrundenbestandteile sollten kurz vor dem Eindrehen erfolgen, da Luftfahrzeuge in Schräglage deutlich besser zu erkennen sind.
- Hochdecker sollten vor dem Eindrehen kurz die Fläche der Seite anheben, in die eingedreht werden soll, um Konflikte zu erkennen.
- Die Besonderheiten des Luftfahrzeugs sind zu beachten. Hochdecker haben eine eingeschränkte Sicht nach oben, Tiefdecker hingegen eine eingeschränkte Sicht nach unten. Die kritischste Konstellation bleibt Tiefdecker oben, Hochdecker unten.
- Ablenkungen sind zu vermeiden und die Arbeitsbelastung auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren. Sie entstehen durch Konfigurieren des Luftfahrzeugs, Abarbeiten von Checklisten, Einstellen von Navigations- und Kommunikationsequipment. Deshalb sollten alle notwendigen Eingaben bestmöglich vorbereitet und eingestellt sein.

Zusammenfassung:

1. Rausschauen.
2. Kommunizieren von Positionen und Absichten.
3. Zuhören im Funk: Position und Absichten anderer Luftfahrzeuge?
4. Solide Flugvorbereitung, insbesondere Verfahren der Flugplätze.
5. Rücksichtnahme durch Defensives Fliegen.
6. Einhalten der Platzrunde und vorgeschriebener Verfahren.
7. Lichter in der Flugplatzumgebung einschalten.
8. Ausweichregeln und Vorflugrecht beachten.
9. Ablenkungen auf ein absolutes Minimum reduzieren.
10. Unnötigen Lärm vermeiden.

Folge dem Merkwort **REACT**.

R adio	= Aufmerksam zuhören.
E yes	= Augen benutzen, Ausschau halten.
A nnounce	= Position und Absichten melden.
C ourtesy	= Rücksichtnahme entschärft Konflikte.
T raffic Pattern	= Veröffentlichten Verfahren folgen.

Egal in welcher Situation gilt an erster Stelle: Fliege das Flugzeug!
A-N-C: AVIATE, NAVIGATE, COMMUNICATE!

Haftungsausschluss:

Die Informationen in diesem Handout sind von den Autoren und Organisationen sorgfältig erwogen und geprüft. Dennoch kann keine Garantie für Richtigkeit und Vollständigkeit übernommen werden. Eine Haftung der Autoren bzw. Organisationen und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

