

Verhalten auf Flugplätzen

Allgemeines

Immer häufiger wird der Winden- und UL-Schleppbetrieb auf Segelfluggeländen und anderen, zugelassenen Flugplätzen im Mischflugbetrieb durchgeführt. Besonders der gemeinsame Flugbetrieb mit anderen Luftfahrzeugarten auf diesen Flugplätzen erfordert hohe Aufmerksamkeit und setzt voraus, dass jeder am Flugbetrieb Beteiligte die Verhaltensregeln dort kennt und berücksichtigt. Jeder Teilnehmer am Luftverkehr hat sich so zu verhalten, dass Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind und kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird (§1 LuftVO). Wer durch berauschende Mittel oder durch geistige oder körperliche Mängel behindert ist, darf als Luftfahrzeugführer nicht tätig werden, sonst handelt er strafbar.

Der Luftfahrzeugführer hat beim Rollen, Starten, Landen und während des Fluges alle notwendigen Sicherheitsmaßnahmen zu treffen.

Flugplätze

sind Anlagen, die für Start und Landungen von Luftfahrzeugen eingerichtet wurden. Der Luftfahrzeugführer ist verpflichtet, für Start und Landung einen Flugplatz zu benutzen (Flugplatzzwang). Ausnahmen sind möglich. Man unterscheidet Militär- und Zivilflugplätze.

Übersicht der verschiedenen Kategorien von zivilen Flugplätzen:

- a) Flughäfen (Verkehrsflughäfen, Sonderflughäfen), sind kontrollierte Flugplätze und dienen der Groß-, Reise- und Verkehrsfliegerei. FH sind z.B. Frankfurt/M, München, Hamburg, Erfurt etc.
- b) Verkehrslandeplätze (VLP) dienen dem allgemeinen Verkehr
- c) Sonderlandeplätze (SLP) sind Landeplätze für besondere Zwecke z.B. UL-SLP
- d) Segelfluggelände dienen dem Winden- und oft auch dem F-Schlepp von Segelflugzeugen.

Flughäfen sind für den Mischflugbetrieb mit HG/GS üblicherweise nicht zugelassen.

Sonderlandeplätze und Segelfluggelände haben keine Betriebspflicht. Sie sind unkontrollierte Landeplätze, ebenso wie die Verkehrslandeplätze, die nicht im Luftraum D liegen.

Die Betriebszeiten der VLP und einiger SLP sind im AIP VFR veröffentlicht.

Die Flugplatzanlagen dürfen nur innerhalb der Betriebszeiten (angegeben in UTC) benutzt werden.

Eine vorherige Genehmigung ist vor dem Flugbetrieb einzuholen, wenn die Abkürzung PPR auf der Flugplatzkarte vermerkt ist.

Flugplatzanlage (Flugfeld)

besteht aus dem Vorfeld und dem Rollfeld. Zum Rollfeld gehören die Start- und Landebahnen einschließlich der sie umgebenden Schutzstreifen und die Rollbahnen, jedoch nicht das Vorfeld, auf dem die Flugzeuge abgestellt sind. Zum Flugplatzverkehr gehören Luftfahrzeuge in der Platzrunde sowie auf dem Rollfeld (das Vorfeld gehört nicht zum Flugplatzverkehr).

Auf der AIP-Flugplatzkarte ist der Flugplatz beschrieben. Dort findet man auch die ICAO-Kennung, die Koordinaten, die Funkfrequenz, das Vorfeld, die Rollwege, die Start- und Landebahn sowie die Gebäude, die Tankanlage oder Hochspannungsleitungen im Nahbereich.

Das Betreten des gesamten Flugfeldes ist Unbefugten untersagt. Auf dem Flugfeld haben die Luftfahrzeuge Vorrang. Autos, Schleppwinden und Fußgänger bedürfen zum Queren der Roll- und Startbahnen ausdrücklich der Genehmigung des Flugleiters, der bei größeren Flugplätzen im Gebäude der Flugleitung (Turm) zu finden ist. Das Gebäude ist mit einer gelben Tafel und dem schwarzen Buchstaben „C“ gekennzeichnet.

Hier ist auch der Winden- bzw. UL-Schleppbetrieb anzumelden und die Landegebühr zu zahlen.

Die Rollwege (Taxiways)

beginnen am Vorfeld. Dort sind die Luftfahrzeuge abgestellt (Abstellplatz Allgemeine Luftfahrt). Rollwege sind Verbindungswege zur Start- und Landebahn. Bei mehreren Rollwegen werden diese

mit A(lpha), B(ravo), C(harlie) bezeichnet. Bevor das Luftfahrzeug auf die Startbahn rollen kann, muss es an der durchgezogenen Linie (am Rollhalteort) anhalten.

Erst nach der Meldung „D-... abflugbereit“ darf auf die Bahn zur Schwelle gerollt und anschließend gestartet werden. Gelandete Luftfahrzeuge dürfen über den vorher zugewiesenen Rollweg sofort und ohne weitere Meldung über die unterbrochene Linie abrollen.

Die Schwelle (Abflugpunkt) der Startbahn **09** liegt am westlichen Ende der Bahn. Gestartet wird in Ostrichtung. Bei Westwind würde am östlichen Ende der Bahn (auf der Schwelle **27**) gestartet und gelandet. Der Aufsetzpunkt beim Landen befindet sich üblicherweise direkt hinter der Schwelle.

Die Start- und Landebahnen werden in der Gradzahl ihrer missweisenden Ausrichtung benannt, z.B. **09** = 90°. Auf dieser Bahn wird bei Ostwind gestartet und gelandet. Die in Betrieb befindliche Start- und Landebahnrichtung wird im Signalgarten und/oder auch an der Flugleitung angezeigt. Auf der Bahnmitte befinden sich jeweils rechts und links zwei gelbe Dachreiter mit der Bezeichnung $\frac{1}{2}$ (Halbbahnmarkierung). Sie dient dem Piloten als Orientierung und zur Entscheidungsfindung (Startabbruch o. Durchstarten). Im Abstand von jeweils 50 m befinden sich die seitlichen Begrenzungsmarkierungen, die aus weiß/roten Kegeln, Pyramiden, Dachreitern oder weißen Rechtecken bestehen können. Durch sie ist der Flugplatz auch aus größerer Höhe noch gut erkennbar.

Die Platzrunde ist üblicherweise eine Linksplatzrunde (Normalplatzrunde), d. h., der Gegen- Quer- und Endanflug werden mit Linkskurven durchgeführt. Ist eine Rechtsplatzrunde vorgeschrieben, wird der Anflug mit „rechter Gegenanflug und rechter Queranflug“ angemeldet. Queranflug und Endteil müssen in der Allgemeinen Luftfahrt dem Flugleiter gemeldet werden. Auf der ICAO-Karte ist die Flughöhe für die Platzrunde in feet (ft) über MSL ersichtlich. Sie muss aus Lärmschutzgründen eingehalten werden und darf nur im Endteil unterschritten werden.

Startstellen

Sind außer der Start- und Landebahn der Motorflieger noch andere Startstellen, z. B. Segelflug-Windenschlepp oder HG/GS-Windenschlepp in Betrieb, werden dort jeweils Startstellenleiter benötigt. Mit ihnen steht der Flugleiter ständig über Funk in Kontakt, wenn ein Start von einer dieser Startstellen aus erfolgt.

Je nach Absprache und Genehmigung kann auch ein eigenständiger Flugbetrieb für HG/GS-**Windenschlepp** auf einem Flugplatz durchgeführt werden, wenn sichergestellt ist, dass der übrige Flugbetrieb nicht durch den HG/GS-Windenschlepp beeinträchtigt wird. Diese Regelung kann angewendet werden, wenn eine getrennte Platzrunde für den nicht-motorisierten Luftsportbetrieb vorgesehen ist und eine eigene Start/Landebahn zu Verfügung steht. Die Entscheidung obliegt dem Flugleiter.

Der UL-Schleppbetrieb findet meist auf der regulären Betriebsstartbahn statt, auf der auch der motorisierte Flugbetrieb durchgeführt wird. Das Schleppflugzeug benutzt zum Landen die Motorplatzrunde, die Luftsportgeräte (HG/GS) üblicherweise die Segelflugplatzrunde, bzw. die gegenüberliegende Platzrunde der Motorflieger.

Bei kleineren Segelfluggeländen, auf denen auch HG/GS-Winden- oder UL-Schleppbetrieb durchgeführt wird, steht häufig nur eine gemeinsame Schleppstrecke und Start- bzw. Landebahn zu Verfügung. Manche Luftfahrtbehörden legen deshalb in ihren Genehmigungen fest, dass jeweils nur eine Luftfahrzeugart gleichzeitig betrieben werden darf. Dadurch entstehen auf diesen Fluggeländen oft große Pausen für den HG/GS-Winden-, bzw. UL-Schlepp.

Segelfluggelände

sind speziell für die Betriebsart Segelflug zugelassen.

Soll auf Segelfluggeländen UL-Schlepp durchgeführt werden, muss für das UL-Schleppflugzeug eine Genehmigung nach § 25 LuftVG vorliegen.

Zusätzlich muss der Betrieb mit Hängegleitern/Gleitsegeln luftrechtlich für diese Luftfahrzeugart behördliche genehmigt sein. Die Betriebsart UL- oder Windenschlepp mit HG/GS muss auch in den Flugplatzgenehmigungen vermerkt sein.

Achtung: Schleppseile, Startwagen, Rückholer, Fußgänger und Fluggeräte gehören **nicht** auf die Start-/Landebahn, wenn an- und abfliegender Luftverkehr stattfindet. Es besteht Lebensgefahr durch Verhängen von Schleppseilen oder anderer Gerätschaften an startenden oder landenden Luftfahrzeugen. Klare Absprachen mit der Flugleitung vereinbaren!

Rufzeichen

Das Rufzeichen für Flughäfen lautet z.B.: „Frankfurt Turm“,
Das Rufzeichen für unkontrollierte Flugplätze z.B.: „Lauterbach Info“,
Das Rufzeichen für Segelfluggelände z.B.: „Huhnrain Segelflug“.

Die ICAO-Karte 1:500 000

gibt mit Symbolen an, ob der Flugplatz über eine Grasbahn oder Hartbelagpiste verfügt; ob er militärisch oder zivil genutzt ist, ob er eine Landebahnbeleuchtung hat oder ob dort auch Funknavigationshilfe (QDM) angeboten wird. Außer der Platzfrequenz ersieht man auch die Start/Landebahnlänge in Metern und die Platzrundenangabe in feet (ft) über MSL. Segelfluggelände, militärische Flugplätze, Flugplätze auf den Fallschirmspringer abgesetzt werden, Flughäfen mit Kontrollzonen (D) sind ebenfalls gekennzeichnet, wie auch die Höhe des kontrollierten Luftraums über dem Flugplatz.

Der Flugleiter

Der diensthabende Flugleiter oder der Beauftragte für Luftaufsicht (BfL) ist für den gesamten Flugbetrieb auf unkontrollierten Flugplätzen der Verantwortliche. Er ist an die Weisungen der zuständigen Luftfahrtbehörde gebunden. Zur Abwehr von unmittelbarer Gefahr und zur Erhaltung der Sicherheit hat er ordnerische Befugnisse. Er koordiniert die Flugbewegung der startenden und landenden Luftfahrzeuge, ähnlich wie ein Fluglotse im Tower. Flugverkehrsfreigaben, wie sie auf kontrollierten Flugplätzen vorgeschrieben sind, gibt es allerdings auf unkontrollierten Flugplätzen nicht. Aber auch hier muss das Rollen, Starten und Landen mit den vorgeschriebenen Funksprechgruppen vom Piloten dem Flugleiter gemeldet werden. Der Flugleiter gibt auch bei Funkausfall die erforderlichen Lichtsignale, die den HG/GS-Piloten bekannt sein sollten.

Das Überqueren der Rollwege, der Start- und Landebahnen und der Beginn des HG/GS-Schleppbetriebs müssen bei ihm angemeldet werden, ebenfalls das Betriebsende.
Die in der Luftfahrt übliche Zeitangabe (UTC) ist auch in der Startkladde anzuwenden.

Betriebliche Störungen und Unfälle

auf dem Gelände sind dem Flugleiter sofort zu melden. Er veranlasst auch ggf. die erforderlichen Rettungsmaßnahmen. Dafür hat der Platzhalter einen Alarmplan erstellt, der auch dem Startstellenleiter HG/GS bekannt sein sollte.

Schlußwort

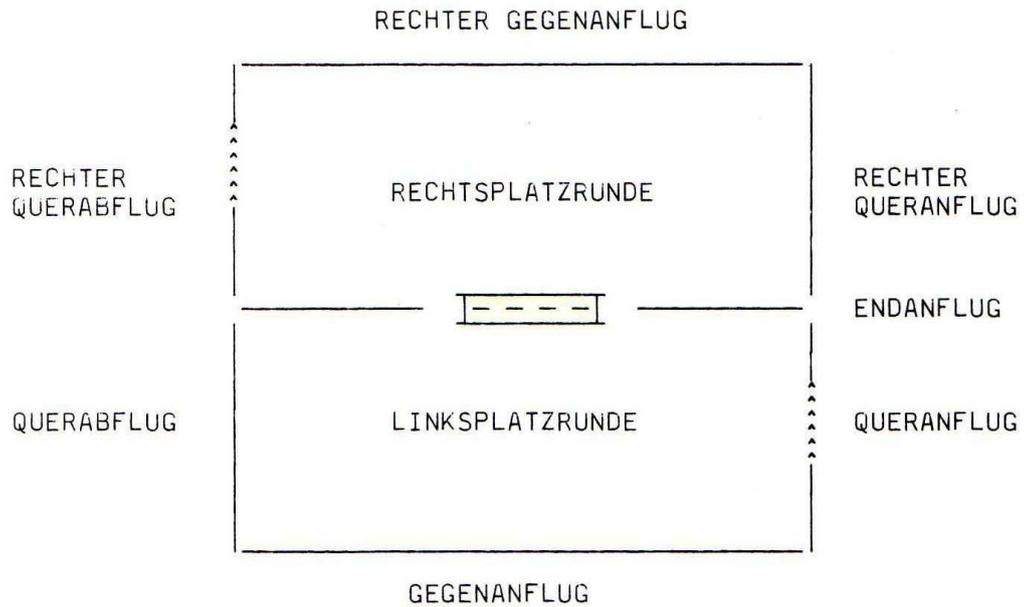
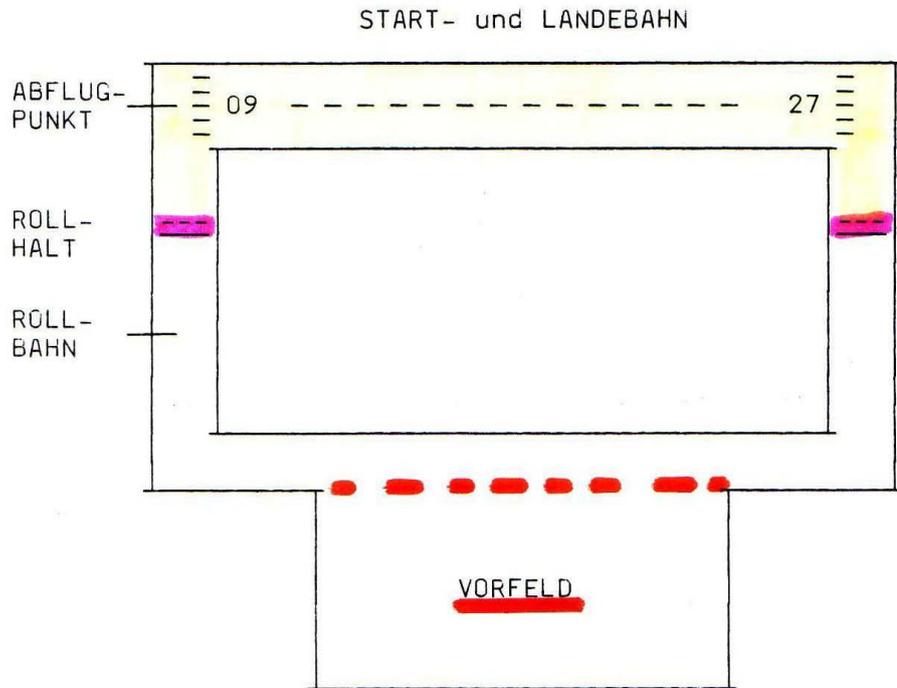
Das Wissen über das Verhalten auf Flugplätzen soll einen sicheren Mischflugbetrieb mit anderen Luftverkehrsteilnehmern ermöglichen und den B-Theorieunterricht ergänzen.

Diese Seiten und die Anlagen sind ein Anhang der DHV-Winden- und UL-Schleppstart-Lehrpläne und treten mit Kommissionsbeschluss ab 15.5.2004 in Kraft.

Anlagen:

- 1 Flugplatzanlage
- 1 Flugplatzkarte
- 1 Sichtflugkarte
- 1 ICAO Kartenauszug

Flugplatzanlage



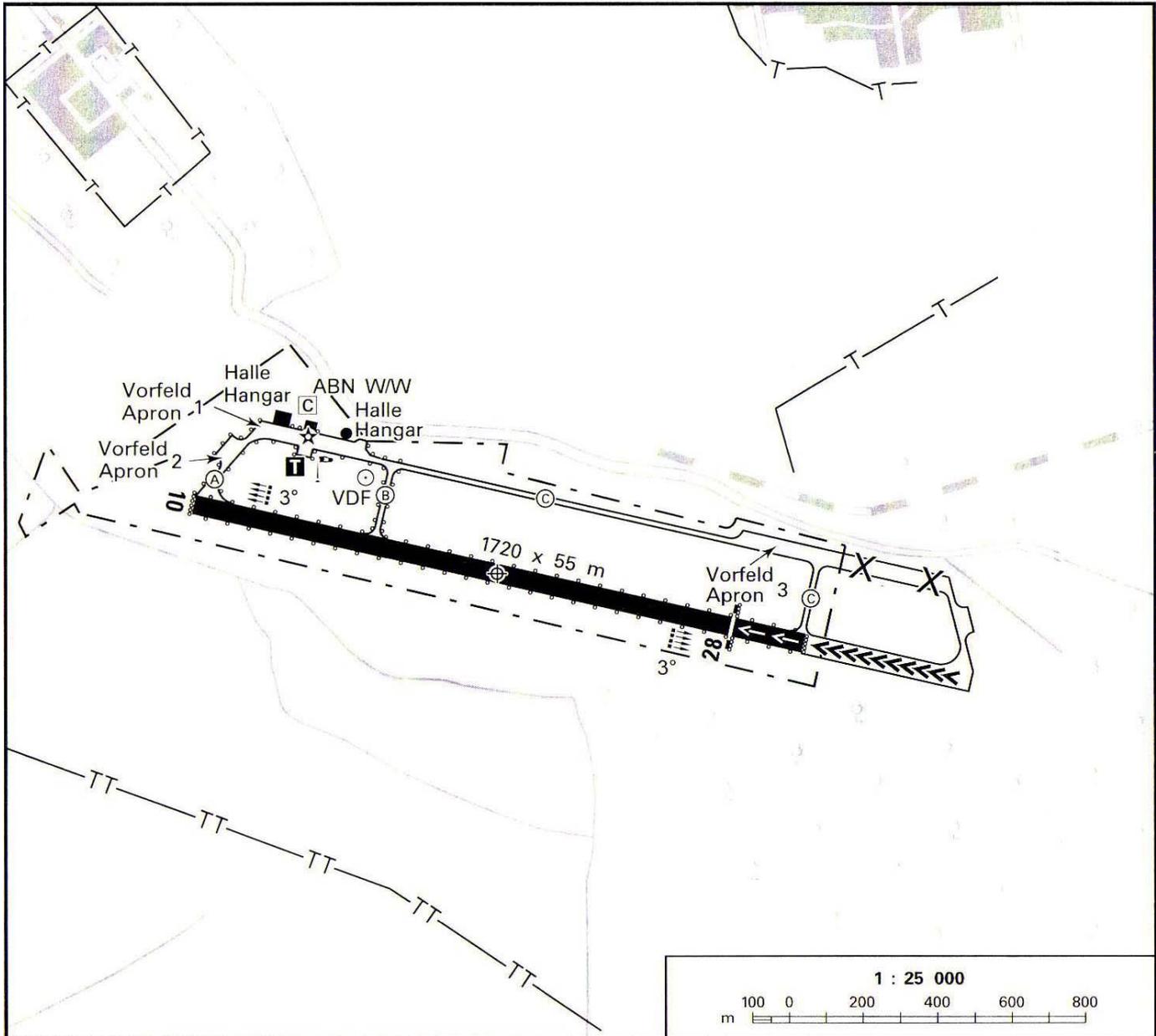
Flugplatzkarte

**EISENACH-KINDEL
EDGE**

N 50° 59,53'

E 10° 28,56'

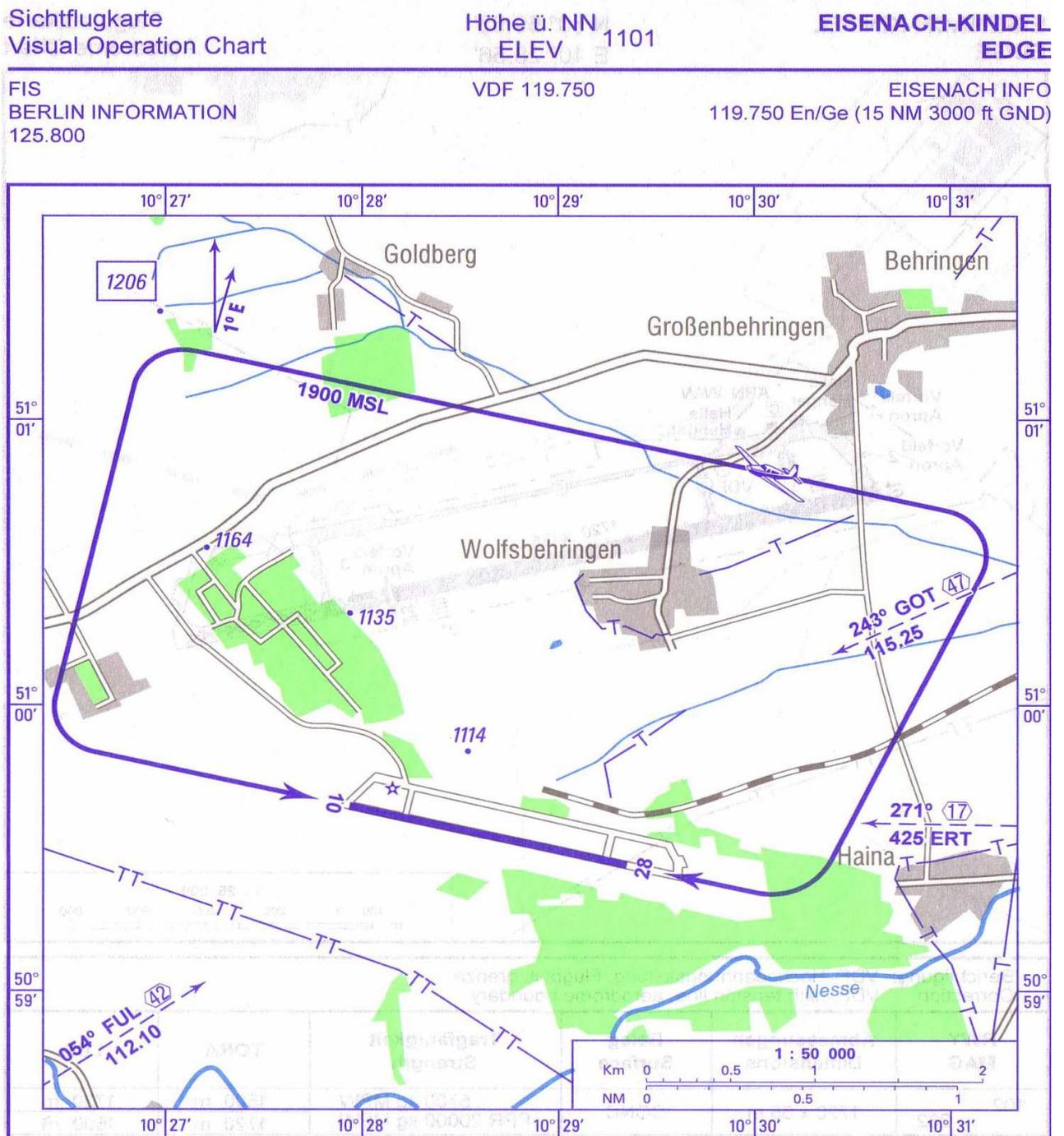
Flugplatzkarte
Aerodrome Chart



Berichtigung: VDF, Hochspannungsleitung, Flugplatzgrenze.
Correction: VDF, high tension line, aerodrome boundary.

RWY MAG	Abmessungen Dimensions	Belag Surface	Tragfähigkeit Strength	TORA	LDA
102 282	1720 x 55 m	CONC	5700 kg MPW PPR 20000 kg MPW	1500 m	1720 m
				1720 m	1500 m

Sichtanflugkarte



Berichtigung: VDF, Hochspannungsleitung, Topografie.
Correction: VDF, high tension line, topo.

Überflüge bewohnter Gebiete in der Umgebung des
Flugplatzes sind möglichst zu vermeiden.

Overflights of residential areas in the vicinity of the
airfield shall be avoided as far as possible.

ICAO-Kartenausschnitt 1: 500 000

