



Mischflugbetrieb am Flugplatz Jena-Schöngleina

# Gemeinsam Fliegen

Erfahrungen beim Windschlepp im Mischflugbetrieb mit Segel-, UL- und Motorfliegern

Text Horst Barthelmes, DHV-Fachbeirat Schlepp und Bettina Mensing, DHV-Geländereferat

**E**in interessantes Thema, das bei der erfreulich anwachsenden Anzahl unserer Piloten, besonders im Flachland, immer mehr an Bedeutung gewinnt. Dort fehlen ja bekanntlich geeignete Berge und die vorhandenen Hangstart- und Windschleppgelände der Vereine und Flugschulen sind oft am Limit ihrer Kapazitäten angelangt. An stark frequentierten Fluggeländen haben sich zudem Hot Spots gebildet, bei denen das Fliegen für den ungeübten Piloten zu einer echten Herausforderung wird, weil es im Luftraum einfach zu eng geworden ist.

Hier ist der gemeinsame Flugbetrieb mit den Segelfliegern oder auch mit den UL- und Motorfliegern eine wirkliche Alternative, die bisher schon von mehr als 40 Vereinen und Interessengemeinschaften praktiziert wird und die noch weiter ausbaufähig ist.

Was liegt also näher, als die vorhandenen und im engeren Umfeld liegenden Segelfluggelände oder geeignete Sonderlandeplätze einmal genauer anzuschauen, Kontakte mit den Fliegern zu knüpfen und deren Interesse für einen gemeinsamen Flugbetrieb zu

wecken? Nach dem ersten Beschnuppern und Kennenlernen möchte der neue Partner natürlich mehr über unsere konkreten Nutzungswünsche wissen. Eine perfekte Windschleppvorführung mit GS/HG, unter Einhaltung der üblichen Sicherheitsstandards, kann den entscheidenden Ausschlag geben, ob wir in die Fliegergemeinschaft am Flugplatz aufgenommen werden oder nicht. Meist wird erst einmal ein Probejahr vereinbart, um den Mischflugbetrieb in der Praxis zu prüfen, bevor längerfristige Verträge abgeschlossen werden. Verläuft das Probejahr gut, ist der Grundstein einer guten Zusammenarbeit gelegt. Selbstredend, dass hinsichtlich der Kosten auch ein Konsens gefunden werden muss.

Das DHV-Geländereferat und das DHV-Schleppbüro haben eine Umfrage bei betroffenen Vereinen und Piloten gemacht, die bereits im Mischflug auf Segelflug-, UL- und Motorflugplätzen fliegen. Die dabei gesammelten Erfahrungen haben wir hier zusammengefasst und ausgewertet.

## Allgemeines zum Mischflugbetrieb

- » Segelflieger haben ähnliche Nachwuchsprobleme wie die Drachenflieger. Dies ist eines der Gründe, warum GS/HG-Windenschlepp auf Segelfluggeländen zunehmend gemeinsam ausgeübt wird.
- » Segelfluggelände sind behördlich zugelassene Fluggelände und können auf Wunsch des Platzhalters relativ leicht auf die Startart GS/HG-Windenschlepp erweitert werden. Antrag an das zuständige Luftamt/RP genügt.
- » Die Geländeerhaltung dieser Flugplätze mit der dazugehörigen Infrastruktur ist kostspielig und oft kaum noch alleine von den Segelflugvereinen aufzubringen.
- » Gleitschirm-/Drachen-Piloten sind zwischenzeitig bei Segelflugvereinen gern gesehene Mitglieder (Sparte GS-Windenschlepp) oder fliegen dort als zahlende Gäste.
- » Auf Segelfluggeländen herrscht Disziplin. In den meisten Genehmigungen ist festgelegt, dass nur eine Betriebsart zeitgleich betrieben werden darf, dann muss die andere warten. Platzrunden und besondere Absprachen sind verbindlich einzuhalten.
- » Flugfunk ist auf allen Flugplätzen üblich. Auf einigen Segelfluggeländen reicht es aus, wenn der GS/HG-Startleiter Flugfunkverbindung zum Flugleiter hat und über eine andere Funkverbindung die Gleitschirm- und Drachenpiloten informieren kann (z.B. LPD oder PMR). Grundsätzlich ist es sicherer, wenn alle im Mischflugbetrieb mit Flugfunk fliegen.

### Positiv empfanden die befragten GS/HG-Vereine:

- » die komplett vorhandene Infrastruktur, die mitbenutzt werden darf (Parkplätze, Toiletten, Unterstellplatz für Winde und Rückholfahrzeug, Campingmöglichkeiten, Abstellplätze für Wohnmobile etc.).
- » Die Flugplätze sind bereits zugelassen. Damit entfällt für die Gleitschirm- und Drachenflieger ein eigenes Zulassungsverfahren.
- » Oft sind PC mit Flugwetterstationen und Webcam für die Flugplanung vorhanden.
- » Manche Flugplätze werden nur an Wochenenden betrieben. Dort ist outarker Windenschleppbetrieb mit GS/HG an Wochentagen problemlos möglich.
- » Häufig sind lange Schleppstrecken vorhanden (>900 m), die gepflegt und gemäht sind.
- » Hohe Ausklinkhöhen möglich (keine Beschränkung für Segelflieger).
- » Die Nähe zum Heimatort des GS/HG-Piloten = kurze Anfahrestrecken.
- » In der Thermikzeit fliegen kaum ULs. Motorflieger und UL haben eine eigene Platzrunde. Dadurch ist ein abgestimmter und geregelter Flugbetrieb für die nichtmotorisierten Luftsportler parallel möglich.

### Negativ bewertet wurden:

- » die teilweise schwierige Kommunikation mit Segelfliegern. Traditionelle, hierarchische und konservative Einstellungen erinnern so ein bisschen an die Anfänge des Drachenfliegens, als die Segelflieger noch mitleidig auf diese Sportart herab geschaut haben. Der eigene Verein hat Vorrang und dann erst die anderen Luftfahrzeuge.
- » Einschränkungen der Flugtage
- » An Wochenenden ist oft der GS/HG-Windenschlepp nicht möglich, weil der Segelflugverein dann selbst fliegt und schult.
- » Wenn an Wochenenden gemeinsamer Flugbetrieb durchgeführt wird, kann es wegen der gegenseitigen Rücksichtnahmen zu Einschränkungen und weniger GS/HG-Schlepps führen.
- » Starker Mischflugbetrieb führt zwangsläufig zu weniger GS/HG-Windenschlepps.
- » Paralleler Windenschleppbetrieb (Segelflieger und GS/HG-Winden) erfordert klare Absprachen. Ungehinderter Schleppbetrieb, wie er auf eigenen Schleppgeländen üblich ist, funktioniert hier nur sehr eingeschränkt.
- » Teilweise werden hohe Nutzungsgebühren verlangt.

## Fazit

Die Auswertung der Umfrage hat ergeben, dass das Zwischenmenschliche, wie so oft im Leben, extrem entscheidend ist. Verstehen sich die Flieger untereinander, ist der Windenschlepp mit GS/HG problemlos auf Segelfluggeländen möglich, wenn man Zeit und Verständnis mitbringt. Allerdings kann es auch vorkommen, dass man nicht gleich geschleppt wird, weil gerade ein anderer Pilot startet oder landet. Das muss man respektieren können, ebenso die Disziplin am Flugplatz. Der Flugbetrieb im Mischflugbetrieb erfordert definitiv mehr Aufmerksamkeit. Flugfunk sollte deshalb auch im eigenen Sicherheitsinteresse mitgeführt werden. Manche Segelflugvereine legen Wert darauf, dass GS/HG-Piloten Mitglieder in ihrem Segelflugverein werden, um den Platz und die Infrastruktur benutzen zu dürfen. Andere nehmen GS/HG-Verein als korrespondierende Mitglieder (Dauergäste) auf oder bilden mit diesen die Sparte GS/HG-Windenschlepp im Segelflugverein. In jedem Fall ist es üblich, dass GS/HG-Piloten, die auf Flugplätzen im Mischflugbetrieb fliegen, sich an den Kosten beteiligen. Darüber

sollte schon bei den ersten Verhandlungen Konsens herrschen. Für kleinere Vereine oder Windenschleppgruppen sind Segelfluggelände eine gute Wahl, wenn keine eigenen Schleppgelände zu Verfügung stehen.



Informationen zu Flugplätzen mit Mischflugbetrieb findet ihr in der DHV-Geländedatenbank unter [www.dhv.de/db3/gelaende](http://www.dhv.de/db3/gelaende)



Was beim Mischflugbetrieb zu beachten ist, ist im Merkblatt Verhalten auf Flugplätzen zusammengefasst. Download unter [www.dhv.de/web/piloteninfos/ausbildung/winden-und-ul-schlepp/downloads](http://www.dhv.de/web/piloteninfos/ausbildung/winden-und-ul-schlepp/downloads)