



Im Einflugkreis auf dem Flugplatz Birrfeld. Er dient der Separation vor dem Einfädeln in den Downwind.

■ *Trotz international gültigen Regeln gibt es in den meisten Ländern unterschiedliche lokale Vorschriften und Verhaltensregeln für das Fliegen im Flugplatzbereich. Während auf kontrollierten Flugplätzen in der Regel alles klar ist, stellen nicht kontrollierte Flugplätze viele Piloten vor Probleme.*

Während in der Schweiz die zu fliegende Höhe in der Platzrunde mit einer Altitude basierend auf dem aktuellen QNH angegeben wird, ist es in vielen Ländern – zum Beispiel in unserem Nachbarland Frankreich – üblich, die Höhe der Platzrunde in Höhe über Grund anzugeben. Meist befindet sich diese auf 1000 ft GND

(respektive 1000 ft QFE). Eine Platzrundenhöhe von 1000 ft über Grund erlaubt es, Flugplätze auf einer standardisierten Platzrunde anzufliegen. Aus diesem Grund sind im Ausland Platzrunden auf den Anflugkarten vielfach gar nicht eingezeichnet. In der Schweiz sind die Platzrunden für jeden Flugplatz genau festgelegt.

Meist steckt eine lange Geschichte hinter der Entstehung der nicht immer geradlinig verlaufenden Flugwege. Diese Flugwege sind entsprechend den Publikationen exakt einzuhalten, ausgenommen sind Abweichungen aus Sicherheitsgründen. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass im Flugplatzbereich des Öfteren

«politisch» geflogen werden muss. Die Folge: Flugwege sind so definiert, dass ein Flugplatz mit den umliegenden Gemeinden ein möglichst gutes Nachbarschaftsverhältnis pflegen kann.

Flugplatz Birrfeld, Base Piste 26: Deutlich erkennbar ist die Autobahnbrücke über die Reuss.



Kontrolliert oder nicht kontrolliert

Ein grundlegender Unterschied besteht zwischen dem Anflug von kontrollierten und nicht kontrollierten Flugplätzen.

Nicht kontrolliert bedeutet in den meisten Fällen nicht auch ohne Funk. AFIS (Aerodrome Flight Information Service) findet grundsätzlich überall statt. Gemäss Vorgaben der ICAO ist damit gemeint, dass sich alle an einem Flugplatz befindlichen Funkstationen (im Flug und am Boden) gegenseitig mit Informationen beliefern. Anweisungen an Flugzeuge dürfen dabei von keiner Seite her erfolgen. Es geht also ausschliesslich um Positionsmeldungen sowie Informationen allgemeiner Art, wie zum Beispiel die Bekanntgabe der im Gebrauch stehenden Piste oder Informationen über anderen Verkehr.

In Deutschland haben die meisten Flugplätze eine so genannte INFO-Frequenz. Diese ist nicht zu verwechseln mit der Flight Information innerhalb einer FIR (Flight Information Region). Die INFO auf den Flugplätzen in Deutschland hat einen offiziellen Charakter, da die zuständige Person auf dieser Frequenz eine dem Tower ähnliche Funktion über-

nimmt und in der Regel ohne Anwesenheit der entsprechenden Person nicht geflogen werden darf. Allerdings gilt auch in Deutschland: Über die AFIS-Frequenz erfolgen Informationen, und nicht Anweisungen.

Separation

Separation im Verkehr auf der Platzrunde ist für jeden Piloten eine anspruchsvolle Aufgabe. Das Gesetz schreibt dabei vor, dass sich im Anflug befindliche Flugzeuge auf jeden Fall Vortritt haben. Was aber, wenn man vor sich ein sehr langsames Flugzeug in Anflug sieht? Das Verlängern des Downwinds ist die Lösung, die in der Regel von der Flugverkehrsleitung im Tower vorgeschlagen wird. Auf Flugplätzen ohne Kontrolle ist es in den meisten Fällen besser, mit einem Vollkreis auf dem Downwind die Distanz zum voranfliegenden Flugzeug zu vergrössern. Das Verlängern des Downwinds kann das Problem auch lösen, nur gerät dann meistens das nachfolgende Flugzeug in Bedrängnis, da in der Folge auch dieses ein Separationsproblem bekommt. Mittels eines Wartekreises wird, sofern dieser

innerhalb der Platzrunde geflogen werden kann, auch noch weniger Lärm in benachbarte Ortschaften getragen.

Die Unterscheidung, ob kontrolliert oder nicht kontrolliert, ist nicht nur für den Funk wichtig. Während auf einem kontrollierten Flugplatz auf Anweisung des Towers fast alles möglich ist, hat ein Pilot auf einem nicht kontrollierten Flugplatz die Entscheide selber zu treffen. Die Voraussetzungen dazu sind allerdings grundsätzlich verschieden. Auf einem kontrollierten Flugplatz organisiert der Tower den Verkehr so, dass Start- und Anflugverkehr möglichst reibungslos aneinander vorbeikommen. Dies geschieht zum Beispiel mit der Anweisung, einen Anflug zu verkürzen oder diesen mit einem verlängerten Downwind auszudehnen. Diese Verfahren sollten ausschliesslich von einer Platzverkehrsleitstelle (Tower) angewendet werden.

Gute Vorbereitung und Vorausplanung sind die wesentlichen Elemente, um auch auf unbekanntem Flugplätzen die Platzrunden problemlos fliegen zu können.



Fliegen lernen?
Wir sind für Sie da.
<http://www.swisspsa.ch>



Alp-Air Bern • 031 960 22 22
Aero Locarno • 091 745 20 27
Fliegerschule Birrfeld • 056 464 40 40
Motorfluggruppe Zürich • 043 816 74 63
Flugsportgruppe Zürcher-Oberland • 044 954 12 53
Ausserschwyzerische Fluggemeinschaft • 055 440 42 18

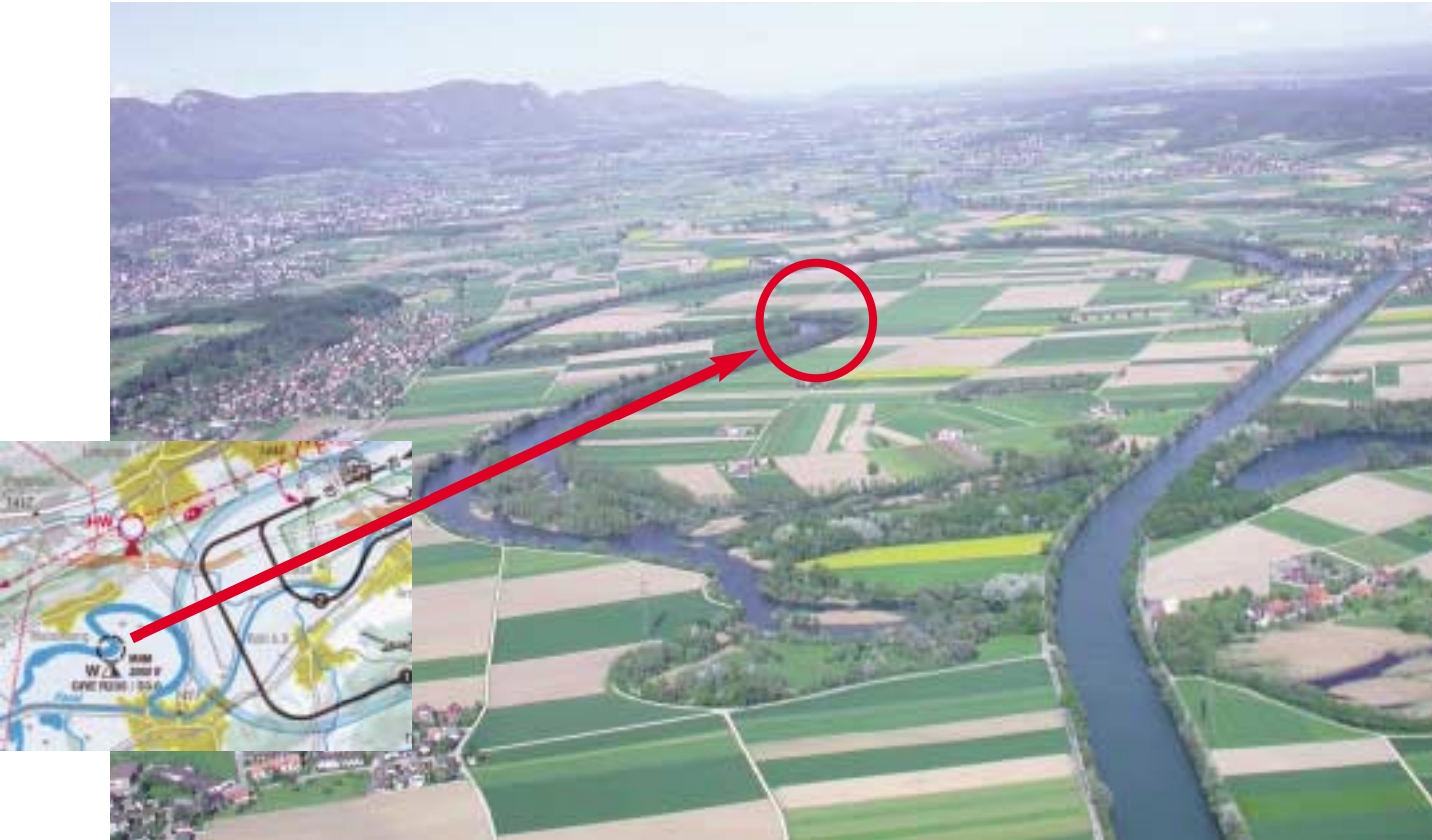


Foto: Willi Dystl

Der obligatorische Einflugschwerpunkt W, drei Meilen westlich des Flughafens Grenchen.

Anflug von Flugplätzen

■ Das Gesetz schreibt vor, dass die publizierten Anflugwege eingehalten werden müssen. Die Verfahren sind auf der VAC (Visual Approach Chart) publiziert. Ist kein Verfahren für die Integration in die Platzrunde vorgegeben, ist der Pilot gefordert.

Es besteht ein grosser Unterschied zwischen Piloten, die auf einem Flugplatz «zu Hause» sind und Gästen, die einen Flugplatz zum ersten Mal oder auch gelegentlich anflie-

gen. Ist auf einer VAC ein Anflugweg in die Platzrunde vorgegeben, ist mit vernünftiger Vorbereitung kaum mit Problemen zu rechnen. Viele Flugplätze haben jedoch nur die Einflugschwerpunkte und die eigentliche Platzrunde definiert. Wie genau in die Platzrunde eingeflogen werden soll, ist Sache des Piloten.

Als Grundsatz gilt: Eine Platzrunde muss so angefliegen werden, dass nicht erst im Downwind auf die Platzrundenhöhe abgesunken werden muss. Die horizontale Integration in einen Downwind erlaubt eine bessere Übersicht über anderen Verkehr. Leider haben schon etliche Piloten ihr Leben in einer Platzrunde verloren, weil ein Flugzeug von oben, ausserhalb des Sichtfeldes, auf ein anderes Flugzeug abgesunken

ist. Wesentlich ist auch die Frage, ob der Flugplatz zunächst überflogen wird, um die Pistenrichtung festzustellen, oder ob genügend Informationen vorhanden sind, um direkt in die Platzrunde einzufliegen. Dies ist auch abhängig vom Flugplatz selber. Ein Flugplatz mit viel Flugverkehr erfordert eine hohe Konzentration und kann in der Regel nur aus einer Position angefliegen werden, die eine gute Übersicht auf den übrigen Flugverkehr ermöglicht.

Auf verschiedenen Flugplätzen wird dagegen Wert darauf gelegt, dass die Anflugwege so kurz wie möglich gewählt werden. Grundsätzlich lässt sich aber festhalten: Erst wenn man einen Flugplatz kennt, können direkte Anflüge sicher durchgeführt werden. Fliegt man einen Flugplatz zum



**Ihr Partner
für Luftfahrt-
Versicherungen**

- ◆ Steuern
- ◆ Vorsorge
- ◆ Finanzplanung
- ◆ Versicherungsanalyse
- ◆ Luftfahrt Versicherungen

AFS
all-financial-solutions gmbh
Badstrasse 18 B
5408 Ennetbaden
Tel: 056 210 94 74
Fax: 056 210 94 75
afs@afs-gmbh.ch

SAFETY TIP

ersten Mal an, ist es am sichersten, den Flugweg so zu legen, dass eine grosse Übersicht gewährleistet ist.

Overhead

Der Überflug von Flugplätzen wird in vielen Fällen empfohlen. Zum Teil ist dieses Verfahren sogar vorgeschrieben. Ein Platzüberflug kann jedoch auch Risiken beinhalten. Ist zum Beispiel an einem Platz auch ein Paracub zuhause, muss an schönen Tagen mit Fallschirmspringern im Luftraum der Platzrunde gerechnet werden. Es ist also wichtig, sich vorher über alle Aktivitäten an einem Flugplatz zu informieren. Muss ein Platz trotzdem überflogen werden, soll dieser Überflug nach Möglichkeit nicht mitten über den Platz erfolgen, sondern so versetzt werden, dass die ganze Piste links unten er-



Einflugpunkt E östlich von Grenchen: Die Insel im Aarelauf.

Foto: Willi Dylli

Beim Fliegen von Platzrunden: Ein guter Pilot...

- absolviert den Anfangssteigflug bis über die Hindernishöhe mit V_x (steilstes Steigen)
- steigt nach Überflug der Hindernisse mit V_y weiter
- reduziert bei Flugzeugen mit Verstellpropeller die Propellerdrehzahl so rasch wie möglich auf die für den Steigflug definierte Drehzahl
- reduziert bei Erreichen der Downwindhöhe die Leistung auf eine tiefe Reisedrehzahl (in vielen Fällen zwischen 2000 und 2200 RPM)

Damit reduziert er den für die Flugplatzanlieger mehr oder weniger störenden Geräuschpegel und beweist erst noch seine fliegerischen Fähigkeiten.

kennbar ist. So lässt sich die Pisten- und Windsituation beurteilen.

Immer wieder werden Flugplätze auch auf einem Reiseflug als Wegpunkt überflogen. Das Gesetz schreibt zu diesem Zweck lediglich einen angemessenen Abstand, respektive genügend Höhe über dem Platz vor. Aber auch wer 3000 ft über einem Platz fliegt, muss sich über den Verkehr im Klaren sein. Ein Fallschirmspringer hört ein Motorflugzeug sehr gut, allerdings sind seine Möglichkeiten zum Ausweichen eher schlecht. Der Pilot wird ein solches «Hinderniss» erst registrieren, wenn es zu spät sein könnte. Flugplätze mit einer Kunstflugbox sind ebenfalls nicht für den Überflug geeignet.

Auf beinahe jedem Flugplatz gibt es eine Flugschule. Eine optimale Möglichkeit ist es, mit einem lokalen Fluglehrer eine Platzeinweisung zu absolvieren und sich alle relevanten

Punkte zeigen zu lassen. Denn nicht immer sind auf Anflugkarten auch die Merkpunkte zu finden, die von lokalen Piloten als Orientierungshilfe verwendet werden.

SAFER FLYING ist eine Dienstleistung des MFVS an seine Mitglieder zur Förderung der Sicherheit in der Aviatik. Haben Sie die ersten zehn Ausgaben von *SAFER FLYING* verpasst? Oder wollen Sie als sicherheitsbewusste Flugschule oder Flugplatz *SAFER FLYING* Ihren Schülern und Piloten abgeben und damit einen Beitrag an die Flugsicherheit leisten? Dann bestellen Sie weitere Exemplare zu 1 Franken für Mitglieder, bzw. 2 Franken für Nichtmitglieder, beim Sekretariat Aero-Club Schweiz, Tel. 041 375 01 01. *SAFER FLYING* ist auch als pdf-Datei auf der Homepage www.mfvs.ch erhältlich.

IMPRESSUM

Herausgeber

Motorflug-Verband
der Schweiz (MFVS)
Sekretariat AeCS
Lidostrasse 5
6006 Luzern
Tel. 041 375 01 01
Fax 041 375 01 02
www.mfvs.ch
vorstand@mfvs.ch

Präsident

Peter Wey

Auflage

10000 Exemplare

Konzept, Gestaltung,

Produktion

Swiss Aviation Media
Jürg Wyss
Zurzacherstrasse 64
5200 Brugg
Tel. 056 442 92 44
verlag@swissaviation.ch
Autor dieser Ausgabe
Andreas Fischer

Druck

Effingerhof AG
Storchengasse 15
5201 Brugg
Tel. 056 460 77 77
www.effingerhof.ch
info@effingerhof.ch

Erscheint

1- bis 3-mal pro Jahr
Versand an alle Mitglieder
des MFVS

Nächste Ausgabe

Dezember 2005

SWISSAVIATION
media

Publikationen und
Medienarbeit im
Fachbereich Aviatik

→ **Konzepte/Gestaltung/Produktion**

Wir machen Worte zu Inhalt

Swiss Aviation Media / Jürg Wyss
Zurzacherstr. 64 / 5200 Brugg
Telefon 056 442 92 44 / Fax 056 442 92 43
verlag@swissaviation.ch