



FLIEGEN ZU FREMDEN PLÄTZEN

Nr. 40, Dezember 2018

Fliegen zu fremden Flugplätzen, also zu Plätzen, auf denen man zuvor noch nicht gelandet ist, ist besonders spannend und macht meist viel Spaß. Es gibt Neues zu entdecken und weitere Flugenerfahrung zu sammeln. Dabei können neue Flugplätze durchaus eine fliegerische Herausforderung darstellen, weil sie vielleicht in schwierigem Gelände liegen, oder weil es sich um einen großen Flughafen mit hohem Verkehrsaufkommen handelt.

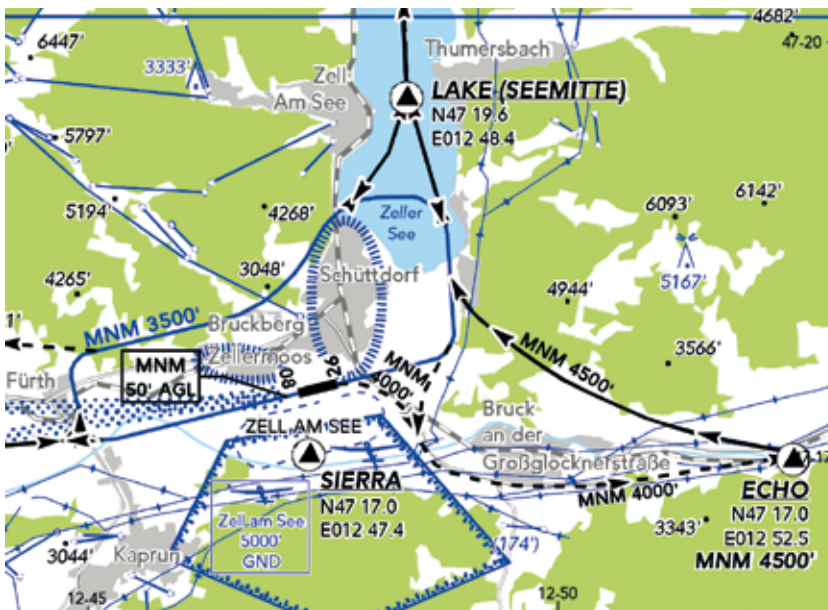
Die Herausforderungen lassen sich meistern, wenn man in der Flugvorbereitung gründlich vorgeht und soweit möglich nichts dem Zufall überlässt. Dabei gilt es auch, die Leistungen des Flugzeuges genau zu kennen und seine eigenen fliegerischen Fähigkeiten richtig einzuschätzen und nur dort hinzufiegen, wo man davon ausgehen kann, dass man sicher landen (und starten) kann.

FLUGVORBEREITUNG

Grundsätzlich gilt, dass sich der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeuges vor Beginn eines Fluges mit allen verfügbaren Informationen, die für den beabsichtigten Flugbetrieb von Belang sind, vertraut zu machen hat. Diese Grundregel der Standardised European Rules of the Air (EU VO Nr. 923/2012, SERA) gilt umso mehr, wenn man einen Flugplatz ansteuert, auf dem man zuvor noch nie gelandet ist. Auch wenn der „neue“ Flugplatz auf den ersten Blick auf die Karte keine Besonderheiten aufweist und eigentlich so aussieht wie der Heimatflugplatz, so sollte man sich doch die Mühe machen, mehr als sonst alle verfügbaren Karten und Informationen zu diesem Platz zu studieren. Dazu gehört natürlich auch das Sichten entsprechender NOTAM.

Das Kartenstudium muss u. a. die Umgebung des Flugplatzes mit einbeziehen – allein schon aus navigatorischen Gründen aber auch zur Beurteilung der Hindernissituation – sowie die Lage der Platzrunde, die Ausrichtung, Länge und Beschaffenheit der Piste, mögliche Sichtflugverfahren wie bei Verkehrsflughäfen mit Einflugstrecken, Meldepunkten und Warteverfahren.

Der Lage und dem Verlauf der Platzrunde sollte man besondere Aufmerksamkeit schenken. Viele Platzrunden verlaufen nicht (mehr) „klassisch“ parallel und rechtwinklig zur Piste, sondern sind eventuell abgeschrägt und der Endanflug ist vielleicht um einige Grad versetzt zur Pistenausrichtung. Gründe dafür sind in vielen Fällen die Vermeidung von Fluglärm für die in der Umgebung wohnenden Anwohner, aber in einigen Fällen auch die Hindernissituation um den Flugplatz herum, die ein besonderes Anflugverfahren bedingt. Schon bei der Flugvorbereitung sollte man sich auf diese besonderen Verfahren vorbereiten.



Ausschnitt aus der Sichtflugkarte für den Flugplatz Zell am See (LOWZ) in Österreich: Sicherlich erfordern die Flugverfahren und die besondere Platzrunde an diesem Platz eine gründliche Flugvorbereitung (Quelle: JeppView von Jeppesen GmbH).

Übrigens, bei der Flugvorbereitung zu neuen Flugplätzen kann auch das Internet helfen. Heute gibt es von sehr vielen Flugplätzen, auch von kleinen, Luftbildaufnahmen, die einen Eindruck von der geographischen Lage des Flugplatzes und des Pistensystems vermitteln.

Man sollte nichts dem Zufall überlassen und auf alles vorbereitet sein. Das gilt auch für den möglichen Ausweichflugplatz.

Wenn man noch nicht viel fliegerische Erfahrung hat, sollte man sich selbst die Frage stellen, ob man gleich beim ersten Flug zu einem fremden Flugplatz den Flieger voll packt und Fluggäste mitnimmt. Das gilt insbesondere für einen Flug zu einem Flugplatz mit einer kurzen Piste, mit ausgeprägten Hindernissen im An- oder Abflugbereich und für Verkehrsflughäfen mit

komplexen Verfahren. Auf jeden Fall sollte man die Berechnung von Gewicht (Masse) und Schwerpunkt (Weight & Balance) durchführen und sich unter Umständen nicht scheuen, die Fluggäste nach ihrem Körpergewicht zu fragen, damit die Werte für den beabsichtigten Flug auch wirklich im Limit bleiben.

FLUGPLÄTZE MIT KURZEN PISTEN

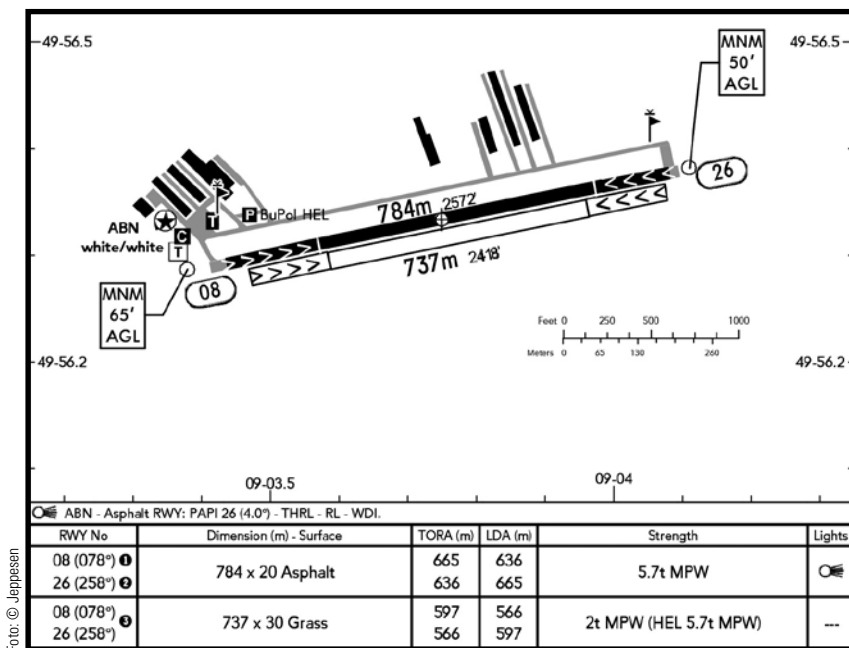
Flugplätze mit kurzen Pisten sind nicht nur für „Neulinge“ eine besondere Herausforderung, sondern auch für erfahrene Piloten. Wer zum ersten Mal zu so einem Flugplatz fliegt, sollte sich nicht nur mit den besonderen An- und Abflugtechniken für kurze Pisten befassen, sondern auch von vornherein den Flug mit einem nicht vollbesetzten Flugzeug planen. Die beste Kurzlandtechnik nutzt nichts, wenn die erforderliche Landestrecke aufgrund des aktuellen Gewichtes bzw. der Masse und der Temperaturverhältnisse größer als die vorhandene ist. Vielleicht ist es sinnvoll, erst mal mit einem erfahrenen Fluglehrer dort hinzufiegen, bevor man dann „Zuschauer“ mitnimmt.

Foto: © Jeppesen

Entscheidend für die Beurteilung, ob die Pistenlänge ausreichend ist, ist nicht die auf der Karte angegebene Bahnlänge sondern die verfügbare Landestrecke (Landing Distance Available, LDA). Diese kann wegen einer versetzten Schwelle durchaus viele Meter kürzer als die Pistenlänge sein. Ähnliches kann für den Start gelten: Aufgrund von Hindernissen im Abflugbereich kann die wirklich verfügbare Startstrecke (Take-off Run Available, TORA) ebenfalls kürzer sein.

Überhaupt muss man bei der Planung zu einem Flugplatz mit einer kurzen Piste nicht nur über die Landung nachdenken, sondern auch überlegen bzw. berechnen, ob man unter den gegebenen Umständen von der Bahn aus wieder starten kann.

Die Startstrecke kann durchaus sehr viel länger als die Landestrecke sein. Vielleicht muss man wegen einer Längsneigung (Slope) der Piste gegen aufsteigendes Gelände starten. Ist der Start für die Mittagszeit geplant, dann kann eine hohe Mittagstemperatur die Startstrecke zusätzlich verlängern.



Ausschnitt aus der Flugplatzkarte für den Flugplatz Aschaffenburg (EDFC): Obwohl der Flugplatz Aschaffenburg über eine Pistenlänge von 784 m verfügt, stehen für die Landung auf der Asphaltpiste 26 nur 665 m zur Verfügung (LDA), für den Start 636 m (TORA). (Quelle: JeppView von Jeppesen GmbH)

Bei einem Anflug zu einer kurzen Piste muss man die im Flughandbuch beschriebene Anflug- bzw. Landetechnik anwenden (siehe auch AOPA Safety Letter Nr. 15, August 2014 „Besondere Landetechniken“). Entscheidend ist, dass man beim Überflug über der Schwelle die richtige Flughöhe und die für Kurzlandungen festgelegte Geschwindigkeit (1,3-fache Überziehgeschwindigkeit bei vollem Klappenausschlag) erreicht hat.

Der Anflug auf eine kurze Piste muss exakt durchgeführt werden. Stellt man im letzten Teil des Endanfluges oder spätestens beim Überflug der Schwelle fest, dass die Fluggeschwindigkeit weit über der Geschwindigkeit für Kurzlandungen liegt oder das Flugzeug viel zu hoch und ein Aufsetzen im ersten Drittel der Piste nicht sichergestellt ist, sollte man nicht zögern und durchstarten.

Lieber noch eine weitere Platzrunde fliegen und einen erneuten Anflug machen, als zu erleben, wie man über die Piste hinausfliegt.

Stellt man schon bei der Planung fest, dass aufgrund der Verhältnisse am Flugplatz, der Leistungsmerkmale des Flugzeuges und ggf. der eigenen Flugerfahrung eine sichere Landung (und ein sicherer Start) nicht unbedingt gewährleistet sein wird, so sollte man auch mal „nein sagen“ und nicht dort hinfliegen, auch wenn andere Fliegerkameraden das vielleicht ganz anders sehen.

Zuschläge bei der Berechnung der Startstrecke

In der Flugsicherheitsmitteilung fsm/75 des Luftfahrt-Bundesamtes, 1975 veröffentlicht, wird empfohlen, die anhand des aktuellen Fluggewichtes, der aktuellen Druckhöhe und Temperatur aus dem Flughandbuch ermittelte Startstrecke ggf. um folgende Zuschläge zu erhöhen:

Neigungszuschlag

- Pro 1% Steigung der Bahn + 10%

Grasbahnzuschlag

- Feste, trockene, ebene Grasbahn, kurzer Bewuchs (Wert wird bei Benutzung von Grasbahnen immer eingesetzt) + 20%

Zusätzliche Grasbahn-Zuschläge

- Feuchter Grasboden + 10%
- Aufgeweichter Untergrund + 50%
- Beschädigte Grasnarbe + 10%
- Hoher Grasbewuchs (max. Länge 8 cm) + 20%

Zuschläge für Oberflächenfaktoren

- Stehendes Wasser, große Pfützen, Schneematsch (max. 1 cm) + 30%
- Normalfeuchter Schnee (max. 5 cm) + 50%
- Pulverschnee (max. 8 cm) + 25%



Der Flugplatz Helgoland (EDXH) verfügt über sehr kurze Pisten. Wer dort hinfliegen möchte muss über eine Flugerfahrung von mindestens 100 Flugstunden verfügen.

VERKEHRSFLUGHAFEN

An einem Verkehrsflughafen ist einiges anders als auf einem kleinen Landeplatz. Nicht nur, dass ein Flughafen meist sehr viel größer ist und man beim Rollen sich vielleicht nicht gleich zurecht findet. Verkehrsflughäfen sind im allgemeinen von der Flugsicherung kontrollierte Flugplätze und man spricht hier nicht mit der Luftaufsicht (INFO), sondern mit dem Turm (TOWER), und am Boden ggf. zusätzlich mit der Rollkontrolle (GROUND).



Wer zu einem Verkehrsflughafen fliegt, sollte sich vorher nochmals genau die verschiedenen Zeichen des Einwinkers einprägen.

Ohne Frage bedarf ein Flug zu einem Verkehrsflughafen einer besonderen Flugvorbereitung. Dies gilt nicht nur im Hinblick auf ein genaues Studium der entsprechenden flughafenbezogenen Informationen und NOTAM. Man muss sich vorher auch mit den Markierungen und Zeichen, sowie mit den Zeichen des Einwinkers vertraut machen, die man während der Pilotenausbildung gelernt hat.

Anders als an den nicht von der Flugsicherung kontrollierten Landeplätzen sind an den meisten kontrollierten Flughäfen Sichtflugverfahren für den An- und Abflug festgelegt. Die Anflugrouten führen den Piloten von außerhalb der Kontrollzone definierten Meldepunkten zu einem Punkt nahe dem Platz, von wo aus der Landeanflug beginnen kann. Eine genau definierte Platzrunde wie an einem Landeplatz gibt es nicht. Dafür ein Warteverfahren.

Die VFR-Anflugrouten sind so festgelegt, dass sie frei von IFR-An- und Abflugwegen sind. Der Fluglotse erwartet, dass sich der VFR-Pilot rechtzeitig (meist 5 Minuten) vor Erreichen des ersten Meldepunktes meldet und die festgelegten Kurse und Höhen exakt einhält.

Oftmals bittet der Fluglotse den Piloten darum, sich zu melden, sobald er den Flughafen in Sicht hat. Das gibt dem Fluglotsen Sicherheit, dass der Flug in der Tat richtig verläuft.

Nahe dem Flugplatz wird der Fluglotse dem Piloten weitere Anweisungen erteilen, wie z. B. „Fliegen Sie in den rechten Gegenanflug Piste...“ oder er wird im besten Fall schon die Landefreigabe erteilen. Bleibt eine weitere Anweisung aus, weil der Fluglotse beschäftigt und die Frequenz belegt ist, so kann man nicht aufs Gratewohl weiterfliegen. Dann muss man erst mal ins Warteverfahren einfliegen und auf weitere Anweisungen warten.

Auf Anweisungen wie „Machen Sie kurzen Anflug“ („Make short approach“) oder „Machen Sie lange Landung“ („Make long landing“) sollte man je nach Verkehrssituation gefasst sein. Mit der Anweisung zu einer kurzen oder langen Landung lässt

sich erreichen, dass das Flugzeug möglichst so aufsetzt, dass es schnell den nächsten Abrollweg erreicht und die Piste verlässt.



Parken auf dem schwedischen Flughafen Malmö (ESMS) direkt neben den großen Airlinern.

Für ungeübte Piloten hält die erste Landung auf einem Verkehrsflughafen meist noch eine Überraschung bereit. Aufgrund der großen Breite der Piste (45 m bis 60 m) wird die Höhe über der Bahn leicht falsch eingeschätzt und das Flugzeug zu hoch abgefangen. Ist man sich der besonderen Breite der Piste und der dadurch verursachten Täuschung bewusst, sollte im letzten Teil des Anfluges und bei der Landung ganz gezielt auf die Höhe in bezug zur Piste geachtet werden. Die Landung wird dann ohne Probleme gelingen.

Auf noch eine Besonderheit muss am Verkehrsflughafen geachtet werden: Wirbelschleppen (Wake Turbulences). Diese werden an den Rändern von Tragflügeln erzeugt und sind bei schweren Verkehrsflugzeugen, besonders im Langsamflug, also vor allem beim An- und Abflug, besonders stark ausgeprägt und können eine große Gefahr für kleine Luftfahrzeuge bedeuten. Man muss sich daher mit den besonderen Verfahren vertraut machen, um sowohl beim Anflug und der Landung als auch beim Start nicht in Wirbel eines vorausfliegenden Verkehrsflugzeuges zu geraten.

Um eine Gefährdung durch Wirbelschleppen möglichst gering zu halten, sollte man mit einem kleinen Flugzeug einen Flugweg wählen, der oberhalb oder seitlich versetzt zu dem des vorausfliegenden Verkehrsflugzeuges liegt.

Zu Verkehrsflugzeugen, insbesondere mit Düsentriebwerken, sollte man immer gehörigen Abstand halten. Das gilt auch beim Rollen am Boden. Rollt man mit seinem kleinen Flugzeug zu nahe hinter einem Düsenflugzeug und kommt in den Wirkungsbereich des Düsenstrahls, kann es zu Beschädigungen und sogar zum Überschlag des Flugzeuges kommen. Daher sollte man beim Rollen einen Abstand von weit mehr als 100 m zu Düsenflugzeugen mit laufenden Triebwerken halten.

Wegen des hohen Verkehrsaufkommens mit Linienflugzeugen sind VFR-Flüge an einigen großen Verkehrsflughäfen eingeschränkt und eine vorherige Genehmigung ist erforderlich. Darüber hinaus sind die Kosten für eine Landung an einem Flughafen meist sehr viel höher als an einem Landeplatz. Neben den Lande- und Parkgebühren können im Einzelfall noch Servicegebühren für die Abfertigung (z. B. für das Follow-Me-Fahrzeug und den Transport mit dem Bus zum Terminal) sowie Flugsicherungsgebühren anfallen. Im Zweifelsfall sollte man den Flughafenbetreiber (Operator) vorher anrufen und die verschiedenen Gebühren erfragen.

Dichtehöhe

Die Dichtehöhe (Density Altitude) ist die Höhe in der Standardatmosphäre (International Standard Atmosphere, ISA), die der in Höhe des Flugzeuges herrschenden Luftdichte entspricht. Sie ist maßgebend für die Leistung des Flugzeuges, denn die Luftdichte beeinflusst sowohl seine Aerodynamik als auch die Leistung des Triebwerks. Generell gilt: Größere Flughöhe = geringere Luftdichte = geringere Leistung
Höhere Temperatur = geringere Luftdichte = geringere Leistung

Den Wert der Dichtehöhe erhält man, indem man die Druckhöhe (Pressure Altitude) um die Abweichung der aktuellen Temperatur von der Temperatur in ISA korrigiert. Die Druckhöhe wiederum ist die Höhe, die auf dem Höhenmesser angezeigt wird, wenn dieser auf 1013 hPa eingestellt ist. Hierzu ein Beispiel:

Flugplatz Zell am See (LOWZ)

Flugplatzhöhe 2470 ft MSL

Tiefdruckwetterlage, QNH 1002 hPa

Temperatur über der Piste 25°C

Hat der Pilot am Höhenmesser 1002 hPa eingestellt, so liest er in Zell am See die Flugplatzhöhe mit 2470 ft MSL ab. Dreht er nun den Höhenmesser auf 1013 hPa, so wird ihm die aktuelle Druckhöhe von ca. 2800 ft angezeigt werden.

Der Pilot hätte sich die Druckhöhe aber auch ausrechnen können, denn 1 hPa Druckdifferenz entspricht ca. 30 ft. Der aktuelle Luftdruck ist um 11 hPa tiefer als der Standardluftdruck. D. h. die Druckhöhe ist um $11 \times 30 = 330$ ft höher als die Flugplatzhöhe.

Um nun die Dichtehöhe am Platz zu ermitteln, wird die Druckhöhe von 2800 ft um die Abweichung der aktuellen Temperatur von der Temperatur in ISA korrigiert. Nach ISA würde in 2800 ft eine Temperatur von etwa 9°C herrschen (in MSL 15°C, 2°C Temperaturabnahme pro 1000 ft), die aktuelle Temperatur von 25°C liegt also 16°C über ISA-Temperatur. Die Dichtehöhe ändert sich um ca. 120 ft pro 1°C Temperaturabweichung. Ist die Temperatur höher als der Standardwert, wie in diesem Beispiel, so ist die Dichtehöhe größer als die Druckhöhe. In diesem Beispiel liegt die Dichtehöhe um $16 \times 120 = 1920$ ft über der Druckhöhe und beträgt somit ca. 4720 ft (!).

Aus dem Flughandbuch müssen also die Leistungsdaten für die Dichtehöhe von 4720 ft und nicht etwa von der für die Flugplatzhöhe von 2470 ft entnommen werden.

GEBIRGSFLUGPLATZ

Starten und Landen an einem Flugplatz mitten im Gebirge bedarf ohne Frage einer exakten Planung und Umsicht. Nicht nur, weil Gebirgsflugplätze oft sehr hoch liegen und sich dadurch Start- und Landestrecke vergrößern, sondern auch weil die Steigleistung mit der Höhe drastisch abnimmt. Hier wirkt sich der Effekt der Dichtehöhe (Density Altitude) spürbar aus. Hinzu kommt, dass nahe am Berg geflogen werden muss und im ungünstigen Fall Abwinde und unberechenbare Turbulenzen dem Flugzeug gefährlich werden können.

Geringe Luftdichte in der Höhe, dazu vielleicht noch hohe Temperaturen im Sommer, können dazu führen, dass sich die erforderliche Startstrecke um einige Hundert Meter verlängert, ja sogar verdoppelt. Ohne eine genaue Berechnung der Flugleistungsdaten anhand des Flughandbuches geht es hier nicht. Am besten macht man diese Berechnung bereits bevor man zu einem Gebirgsflugplatz fliegt. Es macht keinen Sinn, an einem hochgelegenen Flugplatz zu landen, um dann festzustellen, dass ein sicherer Start nicht mehr möglich ist. Unter Umständen wird man gezwungen sein, nicht mit voller Beladung zu fliegen und den Abflug auf den kühleren Spätnachmittag oder Morgen zu verlegen. Auch die Landestrecke vergrößert sich in der Höhe, allerdings in sehr viel geringerem Maße als die Startstrecke. Mit zunehmender Flughöhe macht sich der Unterschied zwischen der angezeigten Geschwindigkeit (Indicated Airspeed, IAS)



Foto: © Fotolia.com – Reinhold Ernstle

Blick auf den in 5600 ft MSL gelegenen schweizer Flugplatz Samedan (LSZS). Piloten müssen vor dem ersten Flug dorthin einen Test absolvieren.

und der wahren Geschwindigkeit (True Airspeed, TAS) stärker bemerkbar. Beträgt die Anfluggeschwindigkeit 80 kt IAS, so entspricht das in 5000 ft Höhe einer wahren Geschwindigkeit von etwa 88 kt (rund 10% mehr). Das Flugzeug fliegt also bei Windstille mit 88 kt über Grund und damit schneller an.

Zur Vorbereitung auf einen Flug zu einem Gebirgsflugplatz gehört nicht nur das genaue Studieren der Sichtflug- und Flugplatzkarten, sondern auch der Geländestruktur und der Höhen der umliegenden Berge. Die veröffentlichten Platzrunden und Flugrouten müssen exakt eingehalten werden. Sie garantieren ein Höchstmaß an Sicherheit in schwierigem Terrain. Auf jeden Fall sollte man sich vergewissern, dass die Abflugroute mit der zur Verfügung stehenden (geringeren) Motorleistung sicher über alle Hindernisse geflogen werden kann.

Bei besonders hoch gelegenen Flugplätzen wird man gezwungen sein, schon vor dem Start das Kraftstoff/Luft-Gemisch des Motors zu verarmen, um die maximal mögliche Startleistung zu erreichen. Im Flughandbuch findet man dazu die entsprechenden Hinweise.

Einige, besonders schwierig anzufliegende Gebirgsflugplätze können nur von Piloten mit einer Mindestflugerfahrung angefliegen werden. In besonderen Fällen ist eine vorhergehende Einweisung und Genehmigung erforderlich oder ggf. der Erwerb



Foto: © AOPA-Germany

Anflug auf den Flugplatz Zell am See (LOWZ).

einer Bergflugberechtigung gemäß der europäischen Flight Crew Licensing, FCL.815.

FLUGPLÄTZE IM AUSLAND

Auch wenn der Luftraum und die Luftverkehrsregeln in Europa immer mehr vereinheitlicht worden sind, so bedarf ein Flug zu einem Flugplatz ins Ausland doch einer besonderen Flugvorbereitung, da es weiterhin einige nationale Eigenheiten gibt, die beachtet werden müssen (siehe AOPA Safety Letter Nr. 06, Februar 2013 „Fliegen im Ausland“).

In Deutschland ist man, was die Öffnungszeiten der Flugplätze, zumindest der Verkehrslandeplätze, anbetriift, kaum eingeschränkt. Sie sind tagsüber durchgehend geöffnet. Es gibt auch meist eine Tankstelle am Platz, und eine Abstellmöglichkeit, auch mal über Nacht, steht fast immer zur Verfügung. Diese komfortable Situation findet man nicht überall im Ausland. In manchen Ländern muss man sich vorher genau informieren und entsprechend planen. So sind in Großbritannien zurzeit nicht nur viele Flughäfen, sondern auch kleinere Flugplätze PPR (Prior Permission Required), d.h. man muss dort vorher anrufen, bevor man dort landen möchte. Auf den griechischen Inseln sind die Flugplätze teilweise nur wenige Stunden am Tag geöffnet, und nicht alle verfügen über AVGAS. Wenn man die Öffnungszeiten verpasst, hat man ein Problem.



Foto © Jürgen Mies

Anflug auf den schottischen Flugplatz Oban (EGEO).

Auch wenn man in den Unterlagen liest, dass ein Flugplatz über eine Tankmöglichkeit verfügt, so heißt das noch lange nicht, dass die Tankstelle zum Zeitpunkt der Landung auch geöffnet ist. Es empfiehlt sich, vorher dort anzurufen und einen Tanktermin auszumachen. Und nicht jeder Tankwart akzeptiert eine Kreditkarte, deshalb sollte man immer genügend Bargeld dabei haben.

Manchmal bleibt es nicht aus, dass man im Ausland einen großen Verkehrsflughafen anfliegen muss (oder möchte), da es am Zielort keine andere Alternative gibt, oder weil nur dieser Flughafen ein Airport of Entry ist. Die Landegebühren an einem Verkehrsflughafen sind meist sehr viel höher als an einem kleinen

Grasplatz, dafür steht aber vor der Tür ein Bus, der einen für wenig Geld in die nächste Stadt bringt. Viele große Verkehrsflughäfen in Europa verlangen die obligatorische Abfertigung durch einen sogenannten Handling Agent, bei dem man sich schon vor der Landung telefonisch anmelden muss. Bei diesem Telefonanruf erhält man dann auch vielleicht eine Landezeit zugeteilt und erfährt, was der Aufenthalt am Flughafen insgesamt kosten wird.

Wer daran gewöhnt ist, immer erst INFO zu rufen, bevor man einen Flugplatz anfliegt, wird sich bei einigen Flugplätzen im Ausland umstellen müssen. Ganz abgesehen davon, dass das Rufzeichen vielleicht „RADIO“ heißen kann, einige Flugplätze verfügen



Foto © Jürgen Mies

Anflug auf den Verkehrsflughafen von Palermo (LICJ) auf Sizilien.

über keinerlei Flugplatzinformationsdienst (AFIS – Aerodrome Flight Information Service) und man kann mit keinem Flugleiter am Boden sprechen (z. B. in Frankreich, Dänemark, Finnland). Man überfliegt einfach den Flugplatz, beobachtet die ausgelegten Signale und Zeichen, ordnet sich in die Platzrunde ein und landet entsprechend der im Signalfeld angegebenen Lande- richtung.

Schon vor Einflug in die Platzrunde gibt man über Funk auf der festgelegten Frequenz blind sein Ruf- zeichen, Flugzeugtyp, Position und Flugabsicht be- kannt und meldet sich erneut beim Eindrehen in den Gegen-, Quer- und Endanflug und nach Verlassen der Piste. Beim Abflug verfährt man ähnlich. Da auch an- dere Piloten in gleicher Weise ihre Positionsmeldungen absetzen, wissen alle im Flugplatzverkehr Bescheid und können ihren An- oder Abflug entsprechend ein- richten. Wie das im Detail geht, sollte man sich vorher im nationalen Luftfahrthandbuch oder im Jeppesen VFR Manual anschauen. Dabei entdeckt man dann vielleicht auch, dass die Meldungen nicht in Englisch, sondern in der Landessprache zu erfolgen haben.

Wer im Ausland auch mal bei Nacht fliegen möchte, sollte die nationalen Vorschriften sehr genau studieren. In vielen europäischen Ländern sind Nachtflüge gänz- lich verboten.

PRIVATE FLUGPLÄTZE

Anders als in Deutschland gibt es im Ausland eine Reihe von privaten Flugplätzen, die man nur nach vor- hergehender Genehmigung durch den Eigentümer anfliegen kann. Diese Flugplätze sind meist nicht im nationalen Luftfahrthandbuch (AIP) oder in anderen Manuals zu finden. Es ist also ein gewisses „Wagnis“, diese Flugplätze anzuflieden, da ggf. wichtige Infor-

mationen fehlen. Die Tatsache, dass es sich um einen zugelassenen Flugplatz handelt und dort von einem privaten Eigner Flugbetrieb durchgeführt wird, sagt noch nicht unbedingt etwas darüber aus, dass der Flugplatz auch für das eigene Flugzeug (und für die eigenen fliegerischen Fähigkeiten) geeignet ist.

Sicherlich erhält man vom Flugplatzzeigner einige Informationen zum Flugplatz, wie Ausrichtung, Länge und Beschaffenheit der Piste. Aber Informationen, ob vielleicht direkt vor der Piste ein Zaun oder ein Baum steht oder am Ende eine Straße verläuft und ob bei einer Grasbahn das Gelände über eine Entwässe- rungsanlage verfügt und das Gras regelmäßig gemäht wird, bekommt man vielleicht nicht. Und einen Funk- kontakt wird es wahrscheinlich auch nicht geben.

Auf jeden Fall sollte man vor dem Anflug das Gelände erst einmal überfliegen und sich einen Eindruck von der gesamten Situation, der Pistenbeschaffenheit, so- weit das aus der Luft auszumachen ist, der Hindernis- situation und wenn möglich der Windrichtung ver- schaffen. Hat man irgendwelche Zweifel, dass das Gelände für eine Landung oder für einen späteren Start ungeeignet ist, sollte man den Flugplatz erst gar nicht anfliegen.

Im Anflug muss man unbedingt den Beginn und das Ende der Piste ausmachen können. Verläuft der An- flug nicht stabil oder ist die Geschwindigkeit über der Schwelle zu hoch, darf man nicht zögern durchzu- starten. Lieber nochmal einen Anflug durchführen, als eine (unsichere) Landung erzwingen.

Da es sich bei privaten Flugplätzen oft um kurze Gras- pisten handelt, sollte man beim ersten Flug dorthin sicherlich nicht vollbeladen sein. Damit hat man bei der Landung, aber auch beim Start „im Fall eines Falles“ mehr Spielraum zur Verfügung.

Autor:

Jürgen Mies

Quellen:

„Einflüsse auf die Länge der Startstrecke“, Flugsicherheitsmitteilung fsm/75, Luftfahrt-Bundesamt, 1975

„Gefahrenhandbuch für Piloten“, Jürgen Mies, Motorbuch Verlag, 2006

„Perfekt und sicher fliegen“, Peter Bachmann / Jürgen Mies, Motorbuch Verlag, 2003

Haftungsausschluss:

Die Informationen und Daten in diesem AOPA Safety Letter sind vom Autor und der AOPA-Germany sorgfältig erwogen und geprüft. Dennoch kann eine Garantie für Richtigkeit und Vollständigkeit nicht übernommen werden. Eine Haftung des Autors bzw. von AOPA-Germany und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

HERAUSGEBER

AOPA-Germany e.V.
Flugplatz, Haus 10
63329 Egelsbach

www.aopa.de