

Fliegen an einem Flugplatz ohne Flugleiter



Foto: © AOPA-Germany

Ohne Flugleiter hat es bei unseren Norwegen Fly-Outs in Fyresdal auch geklappt.

In vielen europäischen Nachbarstaaten und in Nordamerika ist es bewährter Standard, einen Flugplatz ohne irgendeinen speziellen Flugplatzdienst und ohne Funkkontakt mit einer Bodenstelle anzufliegen. Bislang ist das in Deutschland bis auf wenige Ausnahmen so nicht möglich. Hier gibt es Flugleiter, und zu denen müssen Piloten bei Start und Landung Funkkontakt aufnehmen um Informationen zum Flugplatzbetrieb zu erhalten.

Nun gibt es seit dem Jahr 2022 eine wesentliche Änderung zum ICAO-Anhang 14 (Flugplätze), für die sich die IAOPA über lange Jahre eingesetzt hat. Danach fällt für Flugplätze die Verpflichtung weg, für nichtgewerbliche Flüge Rettungs- und Feuerlöschdienst vorzuhalten. Dieser Rettungs- und Feuerlöschdienst wurde in Deutschland bislang überwiegend durch die Anwesenheit eines Flugleiters gewährleistet, nur in seltenen Fällen auch durch in die Rettungsmittel eingewiesene Personen.

Durch den Wegfall dieser Aufgabe entfällt eine wesentliche Aufgabe der Flugleiter, damit werden sie mittelfristig an kleineren Flugplätzen speziell zu verkehrsschwachen Zeiten auch weniger häufig vorzufinden sein. Wir gehen davon aus, dass noch in diesem Jahr an vielen Flugplätzen in Deutschland das Fliegen ohne Flugleiter möglich sein wird.

Für viele Pilotinnen und Piloten ist das Fliegen ohne Flugleiter neu. Wir wollen Sie mit diesem Text darauf vorbereiten, ohne jeglichen Funkkontakt mit einer bemannten Bodenstelle eigenständig einen Flugplatz anzufliegen oder an einem Flugplatz zu starten.

An die Stelle eines Flugleiters tritt eine unbemannte Bodenfunkstelle, über die man per Sprechfunk allen Luftfahrzeugen im Bereich des Flugplatzes mitteilt, wo man sich befindet und was die Flugabsichten sind. Das tun alle anderen Luftfahrzeuge im Bereich des Flugplatzes ebenso.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für das Fliegen ohne Flugleiter bzw. den Rettungs- und Feuerlöschdienst werden derzeit angepasst, von den Behörden sowohl auf nationaler, als auch auf europäischer Ebene. Zum Redaktionsschluss im März 2023 zeichnen sich Lösungen klar ab, aber die notwendigen Veröffentlichungen sind noch nicht erfolgt.

Mit dem Wegfall von Flugleitern müssen auch neue Regelungen für andere Aufgaben gefunden werden, die bislang von ihnen wahrgenommen werden. Das sind die Meldung der Zeiten für Start und Landung im Flugbuch, das Kassieren von Landegebühen und die Prüfung des Zustands der Betriebsflächen. Hierfür sollen von den Flugplatzbetreibern individuelle Lösungen gefunden werden, die dann auch zu beachten sind. An dieser Stelle werden wir hier nicht vertiefend darauf eingehen.

Flugverfahren an einem Flugplatz ohne Flugleiter

Allgemeine Verhaltensweisen

Grundsätzlich gelten auch beim Fliegen ohne Flugleiter weiterhin die für den jeweiligen Flugplatz auf der Sichtflugkarte veröffentlichten Sichtanflugverfahren und wenn dargestellt, auch der Sichtabflugverfahren (einschließlich der im Einzelfall veröffentlichten Hinweise zur Vermeidung von Fluglärm).

Von zentraler Bedeutung ist die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer. Man muss auf jeden Fall vorausschauend fliegen und sich zur sicheren Separierung mit anderen Luftfahrzeugen abstimmen.

Besonders sollte man es unterlassen, noch knapp vor anfliegendem Verkehr zu starten, oder sich in der Platzrunde vor andere Flugzeuge zu drängeln. Sollte es hier zu Beschwerden kommen nach dem Motto: „Mit unseren Flugleitern wäre so etwas nicht passiert“, dann tut uns allen das nicht gut.

Stärker vertreten!

Das Miteinander in der Platzrunde wird im Zweifelsfall viel spannender, wenn man anderen Flugzeugen mitteilt, dass man sie sieht, dass man sich nach einem Vollkreis hinter ihnen in die Platzrunde einsortiert. Oder wenn man am Rollhalt wartend den anfliegenden Kollegen mitteilt, dass man erst startet, nachdem sie gelandet sind.

Im weiteren Bereich des Flugplatzes und insbesondere in der Platzrunde sollten die Landelichter eingeschaltet werden, um anderen Piloten das „Sehen und Gesehen werden“ zu erleichtern.

Nach der Landung fragt einen auch kein Flugleiter mehr, ob man denn schon den Flugplan geschlossen hat oder ob man das übernehmen soll, das muss man dann schon selbst in die Hand nehmen.

Anflug und Landung

Auch wenn nicht vorgeschrieben, so sollte der Einflug in die Platzrunde über den auf der Sichtflugkarte dargestellten Gegenanflug erfolgen. Das gibt mehr Zeit, anderen Verkehr in der Platzrunde zu beobachten und das eigene Flugverhalten danach auszurichten. Bei mehreren Luftfahrzeugen in der Platzrunde ist darauf zu achten, dass im Kreisverkehr von allen die gleiche Piste benutzt wird.

Wenn man offensichtlich das einzige Luftfahrzeug im Flugplatzbereich ist oder nicht sicher ist, welche Landerichtung gewählt werden muss, kann es sinnvoll sein, erst einmal den Flugplatz in einem ausreichenden Abstand oberhalb der Platzrundenhöhe zu überfliegen, um dabei den Windsack zu beobachten und die Landerichtung zu bestimmen. Die Position vom Windsack ist im Allgemeinen auf der Flugplatzkarte dargestellt.

Nach dem Flugplatzüberflug sollte man in einem Winkel von 45° in den Gegenanflug einfliegen; eine Vorschrift, wie man in den Gegenanflug einfliegt, gibt es allerdings nicht.

Nach der Landung ist die Piste zügig verlassen.

Start und Abflug

Auch für den Start gilt die eigenständige Bestimmung der Startrichtung. Diese lässt sich bei ausreichendem Wind anhand des Windsacks leicht festlegen. Ist der Wind nur mäßig und eine bevorzugte Startrichtung kann kaum bestimmt werden, so sollte man auf jeden Fall in die Flugplatzfrequenz reinhören und prüfen, ob sich andere Luftfahrzeuge im Anflug befinden und warten, bis die Landerichtung im Funk genannt wird. Auf jeden Fall muss man verhindern, dass in Richtung von anfliegendem Verkehr gestartet wird.

In einigen Fällen sind auf der Sichtflugkarte auch Abflugverfahren – meist aus Gründen der Lärmvermeidung über bewohnten Gebiet – veröffentlicht. Diese Abflugverfahren sind unbedingt einzuhalten.

Sprechfunkverfahren an einem Flugplatz ohne Flugleiter

Sprechfunkverfahren für das Fliegen an einem Flugplatz ohne Flugleiter sind in Deutschland bislang nicht festgelegt. Im Grundsatz werden aber auch an einem Flugplatz ohne Flugleiter die gleichen Sprechfunkverfahren gelten wie an einem Flugplatz mit Flugleiter.

Die nachfolgend genannten Beispiele der Sprechfunkverfahren sind daher nicht (rechtlich) verbindlich und sollen nur einen Eindruck geben, wie zukünftig an einem Flugplatz ohne Flugleiter verfahren werden könnte.

Funkrufzeichen

Zur Unterscheidung zu Flugplätzen mit Flugleiter bietet es sich an, anstelle des derzeit noch verwendeten Rufzeichens RADIO ein anderes Rufzeichen einzuführen. Nach EU-Richtlinien könnte das wie auch im Ausland z. B. UNICOM oder TRAFFIC sein. Auf jeden Fall muss eine einheitliche Regelung hierzu getroffen werden, wenn möglich sogar eine europäische.

Da es im Sprechfunk bei einem Flugplatz ohne Flugleiter keine Antwort von einer Bodenstation gibt und damit auch der Flugplatzname nicht genannt wird, sollte vom Piloten, im Anflug, beim Rollen am Boden und beim Start jede Meldung mit dem Namen des Flugplatzes beginnen. Damit wird für die anderen Luftverkehrsteilnehmer eindeutig klar, für welchen Flugplatz die Meldung bestimmt ist.

In den nachfolgenden Sprechfunkbeispielen wird das Rufzeichen UNICOM verwendet.

Anflug und Landung

Bevor der Erstanruf erfolgt, sollte die Frequenz des Zielflugplatzes aufmerksam abgehört werden, um festzustellen, ob sich anderer Verkehr im Flugplatzbereich befindet. Ist anderer Verkehr vorhanden, so sollte man mindestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes den Erstanruf starten.

Dieser Erstanruf erfolgt in gleicher Weise wie bei einem Flugplatz mit Flugleiter und wie in den Sprechfunkverfahren festgelegt: Stationsname, gefolgt von Luftfahrzeugtyp, Luftfahrzeugkennung, momentane Position (in Bezug zum Flugplatz), Flughöhe und Absicht zur Landung (oder z. B. Durchstarten).

*Beispiel: „Hintertupfing UNICOM, Mooney DEM00,
Position 10 Meilen östlich, zur Landung“*

Im Einzelfall kann es für anderen Flugplatzverkehr hilfreich sein, die Position genauer zu beschreiben, insbesondere, wenn sich markante geographische Merkmale in der Umgebung befinden (z. B. ein größerer See).



Ohne Flugleiter besonders wichtig – der Blick auf den Windsack

Wird der Flugplatz erst einmal überflogen, so könnte die Meldung folgendermaßen aussehen:

Beispiel: „Hintertupfung UNICOM, Piper DEPAC, Überflug über Flugplatz Hintertupfung von Süd nach Nord in 3.000 ft“

Der Einflug in den Gegenanflug sollte auf jeden Fall gemeldet werden.

Beispiel: „Hintertupfung UNICOM, Cessna DECES, Einflug in den Gegenanflug Piste 26“

Die weiteren Meldungen für den Quer- und Endanflug könnten so lauten:

Beispiel: „Hintertupfung UNICOM, Diamond DEDAI, drehe in Queranflug, Piste 26“

„Hintertupfung UNICOM, Cirrus DECDT, drehe in Endanflug, Piste 26“

Nach der Landung sollte das Verlassen der Piste gemeldet werden, damit andere Piloten im Anflug wissen, dass nun die Piste frei ist.

Beispiel: „Hintertupfung UNICOM, Extra DEXTR, Piste 26 verlassen“.

Startet man durch, dann ist das natürlich auch eine Meldung wert:

„Hintertupfung UNICOM, Robin DERAC, starte durch, Piste 26“.

Start und Abflug

Schon beim Rollen zum Start sollte man die UNICOM-Frequenz eingeschaltet haben, um festzustellen, ob sich anderer Verkehr im Anflug auf welche Piste befindet. Auch wenn anderer Verkehr nicht gemeldet ist, sollte man den Quer- und Endanflugbereich sorgfältig beobachten und am Rollhalt erst dann eine Startmeldung absetzen, wenn man sicher ist, dass nun gestartet wird.

Die Startmeldung könnte lauten:

Beispiel: „Hintertupfung UNICOM, Aquila DEAGU, Rollhalt Piste 26, starte auf Piste 26“

Erst nachdem diese Meldung abgesetzt worden ist, rollt man auf die Piste und startet. Führt der Abflug über einen Teil der Platzrunde, so kann man zusätzlich melden:

Beispiel: „Hintertupfung UNICOM, Pilatus DFPIL, verlasse Platzrunde über Querabflug Piste 26“

Hat man schließlich die Platzrunde und den Flugplatzbereich verlassen, so sollte man sich für alle anderen Verkehrsteilnehmer abmelden und eine letzte Positionsmeldung abgeben.

Beispiel: „Hintertupfung UNICOM, Tecnam DMTEC, Position Stadt Obertupfung, 1.400 ft, verlasse Frequenz“

Wenn man diese Hinweise beachtet, dann steht der zukünftigen sicheren und entspannten Nutzung von Flugplätzen ohne Flugleiter auch in Deutschland aus flugbetrieblicher Sicht nichts mehr im Weg.