

Fliegen ohne Flugleiter

Erläuterung des Verfahrens

(Kai Mesanke, 15.05.2011)

Der Verkehrslandeplatz Ganderkesee hat ein Verfahren mit einer automatischen Flugplatzinformationsansage „ALIS“ (Automatic Landing Information Service) in Betrieb genommen.

Grundsätzlich wird immer ohne Flugleiter geflogen, denn es fliegt der Pilot :-)
In vielen Ländern (z.B. USA, Frankreich, Spanien) ist der Turm an nicht kontrollierten Flugplätzen nicht besetzt
Aufgabe des Flugleiters ist es für den Flug relevante Informationen zu geben (z.B. aktive Piste, Wind, QNH, in Betrieb befindliche Platzrunde)
Der Flugleiter kann und darf keine Freigaben erteilen und auch keine Staffellungen vornehmen
Grundsätzlich können die Informationen die ein Flugleiter gibt auch durch ein geeignetes „System“ gegeben werden
Personalkosten können gespart werden, bzw. das Personal kann anderweitig eingesetzt werden
Z.B. kann das Personal sich intensiver persönlich um die Kunden kümmern
Grundsätzlich sind längere Öffnungszeiten ohne zusätzliches Personal möglich, dadurch wird der Flugplatz attraktiver, insbesondere für die Geschäftsluftfahrt

Es werden die Flugplatz-Informationen für Start und die Landung automatisch angesagt.

Wann darf bei uns mit ALIS geflogen werden ?

Zunächst wird das System zu betriebsschwachen Zeiten eingesetzt, werktags bis 16:00 Uhr lcl,
morgens vor 09:00 Uhr local und abends nach 20:00 Uhr local
Das System wird nicht eingesetzt:
an betriebsstarken Tagen (z.B. Samstags u. Sonntags , sowie Feiertags und bei Nachtflug (zur Zeit)

Die Piloten müssen aufmerksamer sein und den Luftraum intensiver beobachten wodurch die Sicherheit erhöht wird

Die Sicherheit dieses Verfahrens lebt von der Disziplin aller Piloten.
Daher bitten wir Sie, sich an die folgenden Empfehlungen zu halten:

Wer darf bei uns mit ALIS fliegen?

Es gelten die Regeln für den Sichtflug sehen und gesehen werden!

Jedes Luftfahrzeug, für das der Flugplatz zugelassen ist, darf bei ALIS -Ansagen betrieben werden, also auch platzfremde Luftfahrzeuge.

Wo darf mit ALIS geflogen werden?

Es darf nur auf der befestigten Piste 26/08 gestartet und gelandet werden.

Die Segelflughahn darf nur in Anwesenheit eines Flugleiters benutzt werden

Wie funktioniert das genau?

Am Flug-und Funkverkehr teilnehmende Piloten erhalten nach ihrem „Einleitungsanruf“ über die automatische Ansage folgende Informationen:

Beispiel:

- Ganderkesee Info
- Piste 26 / Runway 26
- Wind 280 mit 10 Knoten
- QNH 1013
- südliche Platzrunde / southern traffic circuit

Jeder Pilot informiert den Flugplatz und den übrigen Verkehr durch Positionsmeldungen über seine Absichten.

Den Positionsmeldungen anderer Luftfahrzeuge sollte man aufmerksam zuhören, um diese in ein Lagebild des Luftverkehrs (möglichst relativ zur eigenen Position) umzusetzen.

Dabei sollte der Luftraum aufmerksam beobachtet werden, insbesondere im Hinblick auf LFZge, die sich in einer kritischen Lage zu Ihrer eigenen Position gemeldet haben.

Die Positionsmeldungen sollen präzise und kurz sein, hierbei ist zu berücksichtigen, dass auch ortsfremde Piloten mit den Informationen etwas anfangen können.

Jeder Pilot ist für sich selbst verantwortlich, auch bei den im folgenden beschriebenen Verfahren handelt es sich um Empfehlungen, jeder Pilot entscheidet selbst und eigenverantwortlich wie er sich verhält.

Der „Einleitungsanruf“ des Piloten sollte mindestens 3 Sekunden dauern, damit die automatische "Flugplatz-Information" aktiviert wird.

Abfliegende Piloten beenden ihren Vorflugcheck und beobachten anschließend vom Roll – Halte -Ort aus die Platzrunde.

Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei dem Quer-und Endanflug.

Ist ein ausreichender Abstand zu anderen Luftfahrzeugen gegeben, setzen Sie eine Meldung ab, wie z.B.

DEDWQ, VFR (nach ... (Zielflugplatz, Ort)
Richtung) Rechts-/Platzrunden,
Piste 26 (08) rolle zum Abflugpunkt)

Falls eine automatische Ansage erfolgt muss mit dem Aufrollen gewartet werden bis die Ansage beendet ist, damit evtl. übersehene Flugzeuge im (kurzen) Endanflug eine Meldung geben können

Dann rollen Sie zum Abflugpunkt und beginnen unverzüglich mit dem Startlauf.

Bei Platzrundenflügen ist der Einflug in den (rechten) Gegenanflug, das Eindrehen in den (rechten) Queranflug und den Endanflug zu melden.

Beispiel:

D-EDWQ, drehe in den (rechten) Queranflug Piste 08/26

Nach Erreichen der Platzrundenhöhe kann eine Meldung unter Angabe der Abflugrichtung (z.B. Nordwest) gemacht werden

Beispiel:

DEDWQ, rechter Gegenanflug Piste 08, drehe nach rechts Steuerkurs 360 steige auf Flughöhe 1500 Fuß

Anfliegende Piloten nehmen entsprechend der VFR-Flugverfahren (AIP-VFR, AD 1-3) spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Funkverbindung auf der Frequenz 118,625 auf.

Beispiel:

D-EDWQ, C172, 9 Meilen nördlich des Platzes, Flughöhe 2400 Fuß, zur Landung

-, „Einleitungsanruf“ min. 3 Sekunden lang

Sie hören darauf hin die automatische Ansage mit Angabe der Betriebspiste, Windrichtung und –stärke, das QNH und die Lage der Platzrunde (einschließlich der Platzrundenhöhe).

Piste und QNH sollten wie gewohnt bestätigt werden, darüber hinaus soll die Position (relativ zum Platz) und der Abflugort genannt werden

Der Luftraum ist aufmerksam zu beobachten wobei auf die Meldungen anderer Piloten geachtet werden soll

Idealerweise sollte die Platzrunde im (rechten) Gegenanflug in Höhe der Platzmitte von aussen angefliegen werden (45° anschneiden). Hierbei sollte eine Positionsmeldung abgegeben werden

Beispiel;

„D-EDWQ eindrehen Gegenanflug Piste 26“

Weitere Meldungen haben beim Eindrehen in den Quer-und Endanflug zu erfolgen.

Nach der Landung ist die Piste unverzüglich zu verlassen und dies zu melden:

Beispiel: DEDWQ, Piste 26(08) verlassen

Piloten, die aus Westen kommend direkt anfliegen möchten sollen dies entsprechend vorher melden:

„D-EDWQ aus Westen direkter Anflug Piste 08 werde 3 Meilen melden“

Beim direkten Anflug ist darauf zu achten, dass dem Verkehr in der Platzrunde Vorflug zu gewähren ist!

Was ist sonst noch zu beachten?

Der Luftraum ist aufmerksam zu beobachten wobei auf die Meldungen anderer Piloten geachtet werden soll
Piloten, die aus nördlicher Richtung kommend anfliegen möchten überfliegen den Platz zunächst mit ca. 500 ft über Platzrundenhöhe
Auch der (rechte) Gegenanflug wird zunächst überflogen, danach wird eine Sinkkurve eingeleitet, so dass der (rechte) Gegenanflug in einem Winkel von 45° angeschnitten werden kann

Sinken Sie erst außerhalb der Südplatzrunde auf Flughöhe 1000 ft.

Melden Sie alle Manöver, mit denen andere Piloten nicht rechnen, z.B. „DEDWQ . mache Vollkreis im rechten Queranflug 08“

Wenn Sie anfliegen achten Sie bitte stets auf Segelflugbetrieb und Fallschirmsprungbetrieb.

Die Meldungen sind vor dem Einleiten einer Kurve abzusetzen

In der Kurve sind sie aufgrund Ihrer Querneigung dann besser zu erkennen.

Beim Fliegen mit Flugplänen ist es erforderlich, daß sie Ihren Flugplan selbstständig öffnen und auch dafür Sorge tragen, das er telefonisch oder per FIS wieder geschlossen wird.

QDM Informationen sind zu Trainingszwecken mit der ALIS nicht möglich.

Bei kritischen Situationen oder auf besonderen Wunsch wird Sie der anwesende Flugleiter aber ausreichend unterstützen.

Um überflüssige ALIS – Ansagen zu vermeiden, wird die ALIS nach dem „Einleitungsanruf“ von 3 Sekunden aktiviert.

Sie schweigt danach etwa 150 Sekunden.

Bei kurzen Positionsmeldungen erfolgt auch keine ALIS – Ansage.

Bei variablem oder Seitenwind (Querab) ist eine vom System gewählte Start- und Landerichtung mindestens 20 Minuten aktiv bevor wieder gewechselt werden kann. Hier ist besondere Aufmerksamkeit erforderlich!!
Bei einem Wechsel der Landerichtung und mehreren an- und abfliegenden Flugzeugen ist eine Verständigung unter den Piloten zwingend erforderlich!

Die letzte Entscheidung welche Piste benutzt wird fällt der Pilot.

So kann es z.B. sein, dass ein Pilot aus Sicherheitsgründen (wegen tief stehender Sonne) Die Piste 08 zur Landung wählt, obwohl Piste 26 in Betrieb ist.

In diesem Ausnahmefall, ist natürlich der Luftraum noch intensiver zu beobachten, es ist mehrfach (Gegen-, Quer- und Endanflug) anzusagen, dass entgegen der in Betrieb befindlichen Landerichtung gelandet werden soll.

Außerdem ist jedem „richtig“ anfliegendem Verkehr Vorflug zu gewähren.

Erst wenn jegliche Gefahr ausgeschlossen ist, dass zwei Luftfahrzeuge entgegengesetzt anfliegen, darf entgegen der in Betrieb befindlichen Landerichtung gelandet werden.

Fazit: Lieber einmal öfter melden als zu wenig.

Wichtig!

Am Flugplatz sind Sie nicht allein !

Auch wenn die Infofrequenz nicht personell besetzt ist, wird in unseren Betriebszeiten jederzeit mindestens ein Mitarbeiter am Flugplatz sein.

(Er kann sich auch sehr kurzfristig, wie gewohnt, persönlich melden. Z. B. wegen Tankungen.)

Dieser wird Ihnen selbstverständlich in allen Belangen (wie z.B. Tanken, Organisieren eines Taxis oder einer Unterkunft, Ausleihen eines Fahrrades etc.) wie gewohnt helfen und Sie beraten.

Im Falle eines Notfalles wird er erste Hilfe leisten und die Feuerwehr bzw. den Rettungsdienst alarmieren.

Was ist zu tun, wenn das System ausgefallen ist oder nicht plausible Informationen gibt (innerhalb der Betriebszeiten)?

Informationen von Bremen Information 119.825 oder 125.100 einholen (QNH, etc.)

Bremen ATIS 132,375 abhören

Ggf. Bremen Information bitten am Platz anzurufen

Platz überfliegen und Windrichtung ermitteln

Blindmeldungen über die Positionen und Absichten abgeben, Platzrunde abfliegen, Verkehr beobachten und landen

Nach erfolgter Landung den Platzbetreiber über die Systemstörung informieren

Alternativ: z.B. EDWH oder EDDW anfliegen und Platzbetreiber telefonisch informieren

Die Pflicht zum Führen des Hauptflugbuchs besteht unverändert

Dementsprechend müssen die Piloten bei nicht besetztem Turm ihre Start- und/oder Landezeiten sowie den Start- und/oder Zielort angeben

Es wird empfohlen Start- und Zielort auch über Funk zu melden,

i.d.R wird die Angabe dann ins Hauptflugbuch eingetragen

Die Landegebühren werden über eine Landegebührenpauschale abgerechnet