



# NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

## TEIL II

48. Jahrgang

Offenbach a.M., 20. April 2000

### Grundsätze des Bundes und der Länder für die Regelung des Flugverkehrs an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle

#### 1. Einleitung

Für Regelungen des Flugverkehrs an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle sind die Luftfahrtbehörden der Länder zuständig (vgl. § 21a Luftverkehrsordnung (LuftVO)).

Nachfolgende Ausführungen sind dazu bestimmt, den zuständigen Stellen praktische Orientierungshilfe an die Hand zu geben sowie den Handlungsrahmen und die Ausführung solcher Maßnahmen zu definieren.

Die Festlegung von Regelungen für den Flugplatzverkehr ist nur erforderlich, wenn für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die Bestimmungen nach § 22 LuftVO nicht ausreichen.

Wesentliche Inhalte der Regelungen des Flugplatzverkehrs werden im Luftfahrthandbuch VFR als Karten (Sichtflugkarte, Flugplatzkarte) bzw. in Textform veröffentlicht.

#### 2. Platzrunde

##### 2.1 Grundsätze

Die Platzrunde soll folgende Aufgaben und Kriterien erfüllen:

- Gewährleistung der Sicherheit im Flugplatzverkehr, insbesondere bei Start und Landung sowie bei An- und Abflug;
- Steuerung und Gewährleistung der Leichtigkeit des Verkehrsflusses und Optimierung der Aufnahmekapazität eines Flugplatzes;
- Erleichterung der Navigation im Flugplatzverkehr;
- Erleichterung bei der Führung und Bedienung des Luftfahrzeuges nach dem Start sowie bei der Vorbereitung und Durchführung der Landung.

Folgende Grundsätze sollen bei der Festlegung des Platzrundenverlaufs beachtet werden:

- Einhaltung der Standardplatzrunde gemäß Abb. 1;
- Flugsicherheit, Wirtschaftlichkeit und Lärmbelastung;
- höhenmäßige und räumliche Trennung des Mischflugbetriebes;
- Vermeidung von sich überschneidenden Flugwegen in gleicher Höhe;
- Richtungsänderung in der Endanflugkurve nicht größer als 90°;
- Gewährleistung des ständigen Sichtkontaktes zur Landebahn unter Sichtflugwetterbedingungen (VMC);
- Hindernisfreiheit;
- einfache und überschaubare Darstellung.

##### 2.2 Standardplatzrunde für Motorflug und Ultraleichtflug (UL-Flug)

###### 2.2.1 Motorflug

Die Standardplatzrunde hat:

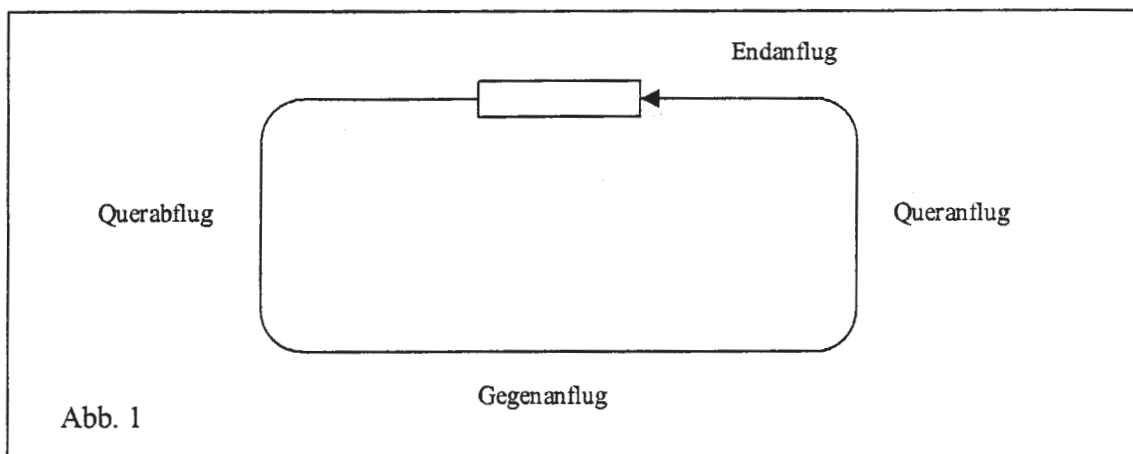
- eine Entfernung Startbahnende - Querabflug von ca. 1,5 km;
- einen Abstand Gegenanflug - Landebahn von ca. 1,5 km;
- einen Endanflug von ca. 1,5 km;
- eine Platzrundenhöhe von 800 ft GND.

Der Endanflug darf grundsätzlich bei einer Entfernung von mindestens 1 km von der Landebahnschwelle keine Krümmung oder Versetzung mehr ausweisen.

###### 2.2.2 Ultraleichtflug

Die Standardplatzrunde hat:

- eine Entfernung Startbahnende - Querabflug von ca. 600 m;
- einen Abstand Gegenanflug - Landebahn von ca. 300 m;
- einen Endanflug von ca. 600 m;



- eine Platzrundenhöhe zwischen 600 ft und 800 ft GND.

Der Endanflug darf grundsätzlich bei einer Entfernung von mindestens 400 m von der Landebahnschwelle keine Krümmung oder Versetzung mehr aufweisen.

### 2.2.3 Abstände

Die Motorflug-Platzrunde soll grundsätzlich mindestens 200 ft über der UL-Platzrunde liegen.

Sollen Motorflug- und UL-Platzrunde nicht gegenüberliegend angeordnet werden, ist die UL-Platzrunde innerhalb der Motorflug-Platzrunde mit einem Abstand der Gegenanflugteile von mindestens 500 m anzulegen.

## 2.3 Segelflug, Hängegleiter und Gleitschirme

Für diese Betriebsarten kann eine Platzrunde festgelegt werden.

## 3. Flugbetrieb

### 3.1 Allgemeines

Die veröffentlichten Flugbetriebsregelungen sind entsprechend § 22 Abs. 1 Nr. 1 LuftVO zu beachten und daher grundsätzlich verbindlich.

Abweichungen hiervon sind insbesondere aus meteorologischen, verkehrsbedingten und technischen Gründen oder aufgrund der Leistungsmerkmale des Luftfahrzeuges zulässig.

### 3.2 Ein- und Ausflüge in die bzw. aus der Platzrunde

Ein- und Ausflüge in die bzw. aus der Platzrunde sind gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 LuftVO durchzuführen.

Der Einflug erfolgt in der Regel in den Gegenanflug, der Ausflug aus dem Querabflug.

Ein- und Ausflugverfahren sollen nur festgelegt werden, wenn dies aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich ist.

Geradeausanflüge (Anflug auf verlängerter Landebahn-Mittellinie) sowie Direktanflüge (Anflug aus variabler Position direkt zum Endanflug) und Direktabflüge sind aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Lärmvermeidung möglich, wenn es der Platzrundenverkehr erlaubt.

### 3.3 Sprechfunkverkehr

Wichtige Grundsätze und Sprechgruppen für den Sprechfunkverkehr im Sichtflugbetrieb sind im Luftfahrthandbuch VFR veröffentlicht.

Bei Anflügen ist mindestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit " INFO " aufzunehmen.

Je nach Art und Umfang des Flugplatzverkehrs kann in den Flugbetriebsregelungen zusätzlich festgelegt werden, dass mindestens das Eindrehen in den Queranflug von allen Luftfahrzeugführern unaufgefordert zu melden ist.

## 3.4 Motorgetriebene Luftfahrzeuge

### 3.4.1 Lärmschutz

Der Überflug von lärmempfindlichen Gebieten, insbesondere von Ortschaften, ist möglichst zu vermeiden.

Lärmempfindliche Gebiete sind in der Sichtflugkarte nur in besonders begründeten Einzelfällen zu benennen.

### 3.4.2 Motorseglerbetrieb

Motorsegler mit laufendem Motor haben die Start- und Landebahn für Flugzeuge und die Motorflug-Platzrunde zu benutzen. Bei abgestelltem Motor gelten die Regelungen wie für den Segelflugbetrieb.

### 3.4.3 UL-Flugbetrieb

UL-Flugzeuge haben, wenn nicht anders festgelegt, für Starts und Landungen die Start- und Landebahn für Flugzeuge zu benutzen.

### 3.4.4 Hubschrauberbetrieb

Hubschrauber haben, wenn keine Hubschrauberlandefläche ausgewiesen ist, für Starts und Landungen die Start- und Landebahn für Flugzeuge zu benutzen.

Abweichungen von den An- und Abflugstrecken sind mit dem Flugleiter/Luftaufsicht zu koordinieren.

### 3.4.5 Luftschiffe

Der Startaufbau und das Landefeld sind im Einzelfall entsprechend der Windrichtung und Verkehrslage zwischen Startleiter und Flugleitung/Luftaufsicht festzulegen.

### 3.4.6 Mischflugbetrieb

Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen nicht starten, solange die gelbe Warnblinkleuchte am Rollhalt bzw. auf der Segelflugstartwinde in Betrieb ist.

## 3.5 Segelflugbetrieb

Sind Motorflug- und Segelflugbetrieb nicht gleichzeitig zulässig, dürfen Segelflugzeuge nur starten, wenn sich kein motorgetriebenes Luftfahrzeug im Startvorgang oder im Endanflug befindet.

## 3.6 Hängegleiter- und Gleitschirmbetrieb

Der Flugbetrieb mit Hängegleitern und Gleitschirmen ist mit Zustimmung der Flugleitung/Luftaufsicht durchzuführen.

## 3.7 Freiballone

Der Startplatz ist im Einzelfall entsprechend Windrichtung und Verkehrslage zwischen Ballonfahrer und Flugleitung/Luftaufsicht festzulegen.

## 3.8 Fallschirmsprungbetrieb

Die Landezone ist so festzulegen, dass ein Abstand von mindestens 250 m zum Rollfeld eingehalten wird.

Fallschirmsprungbetrieb ist nur nach vorheriger Abstimmung mit der Flugleitung/ Luftaufsicht zulässig.

Der Betrieb von Luftfahrzeugen am Boden und das Anlassen von Triebwerken ist während des Fallschirmsprungvorganges zulässig, wenn ausschließlich Flächenfallschirme zum Einsatz kommen und sich die Luftfahrzeuge außerhalb des Umkreises von 250 m der Landezone befinden.

Die Landezonen mit dem entsprechenden Umfeld werden im Luftfahrthandbuch VFR (Flugplatzkarte) dargestellt. Sprungbetrieb und sonstiger Flugbetrieb sind gleichzeitig gestattet, wenn

- der Sprungsektor einen Mindestabstand von 500 m zur festgelegten Platzrunde aufweist;
- der Sprungfallschirm spätestens in einer Höhe von 1500 ft GND vollständig geöffnet ist;
- der benötigte Luftraum und der Zielsektor frei von Luftfahrzeugen sind.

Steigflüge auf Absetzhöhe sind außerhalb der Platzrunde und frei von Ortschaften durchzuführen.

Vor dem Absetzen der Fallschirmspringer hat der verantwortliche Luftfahrzeugführer des Absetzflugzeuges sich davon zu überzeugen, dass kein anderes Luftfahrzeug im durch die Fallschirmspringer zu benutzenden Luftraum zu erwarten ist und die Flugleitung/Luftaufsicht über den unmittelbar bevorstehenden Absetzvorgang zu informieren.

#### **4. Übergangsregelung**

Bestehende Regelungen des Flugplatzverkehrs sollten in einer angemessenen Zeit auf Einhaltung der vorstehenden Grundsätze überprüft und bei Notwendigkeit geändert werden.

Bonn, den 3.4.2000  
LS17/60.01.31/06Va00

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen  
Im Auftrag

S c h w i e r c z i n s k i