

News @ EDMS

2. Meeting zum Informationsaustausch
am Flugplatz Straubing-Wallmühle

18. April 2015

Miro Rieser
Mobil 0151 – 58902214
miro.rieser@t-online.de

Herbert Voglsang
Mobil 0160 – 52 54 101
vh@iphone.de

Bitte an LÄRMZEUGNISSE denken!

Flugplatz Straubing-Wallmühle GmbH
edms@airport-straubing.com
Fax: 09429 - 8252

Die Themen

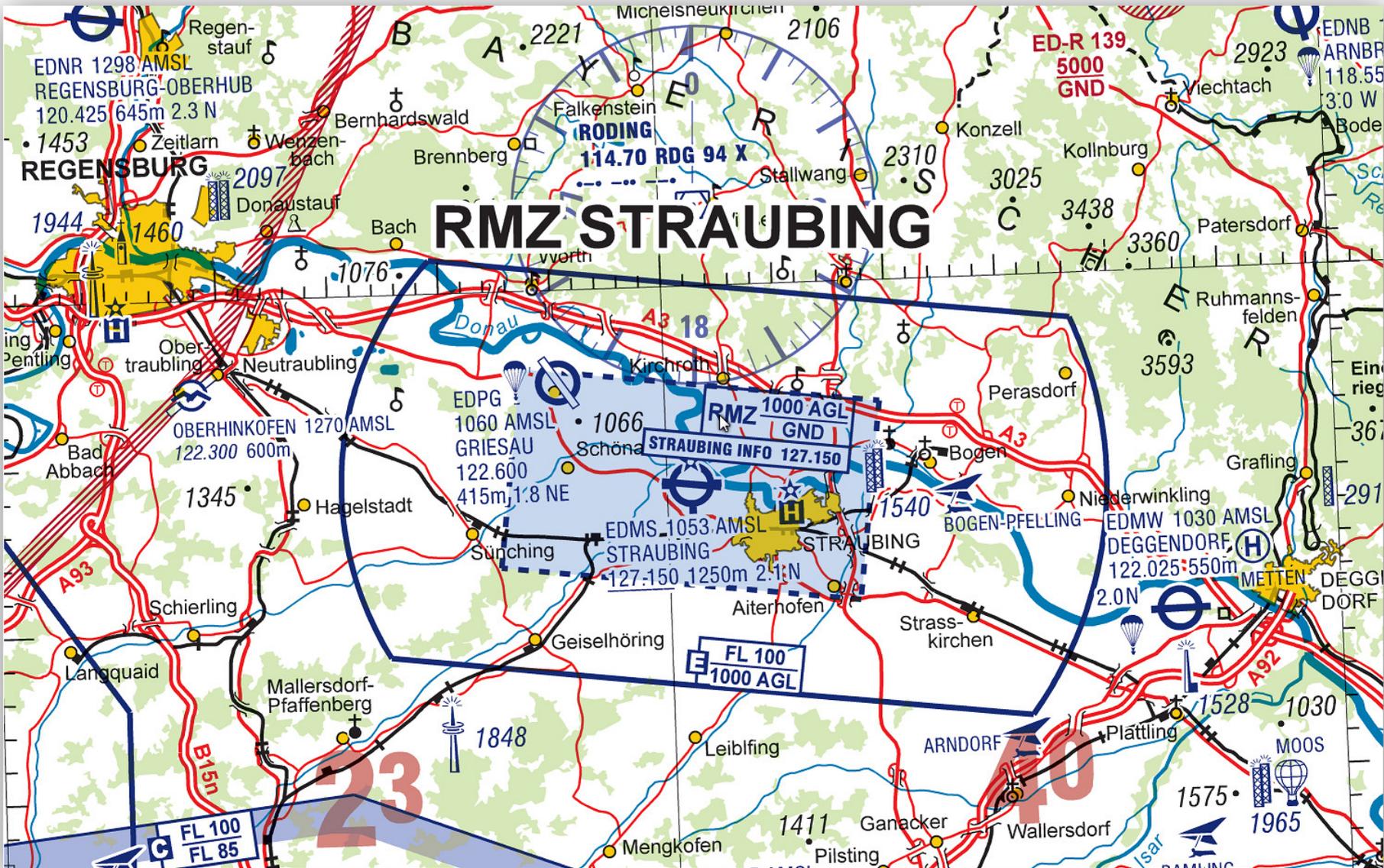
- Aktuelles aus dem Tower
- Review Luftraum RMZ
- VFR-IFR-TWR: „Alles Roger?“
Motto: Gute Zusammenarbeit für sicheres Fliegen
- Offene Diskussion

Aktuelles aus dem Tower

- Sanierung der Verkehrsflächen
- Errichtung einer Heizkraftanlage
- Medienversorgung
- Weitere Baumaßnahmen
- Erweiterung der Fire-Category O/R
- Fliegen ohne Flugleiter (Verlängerung)

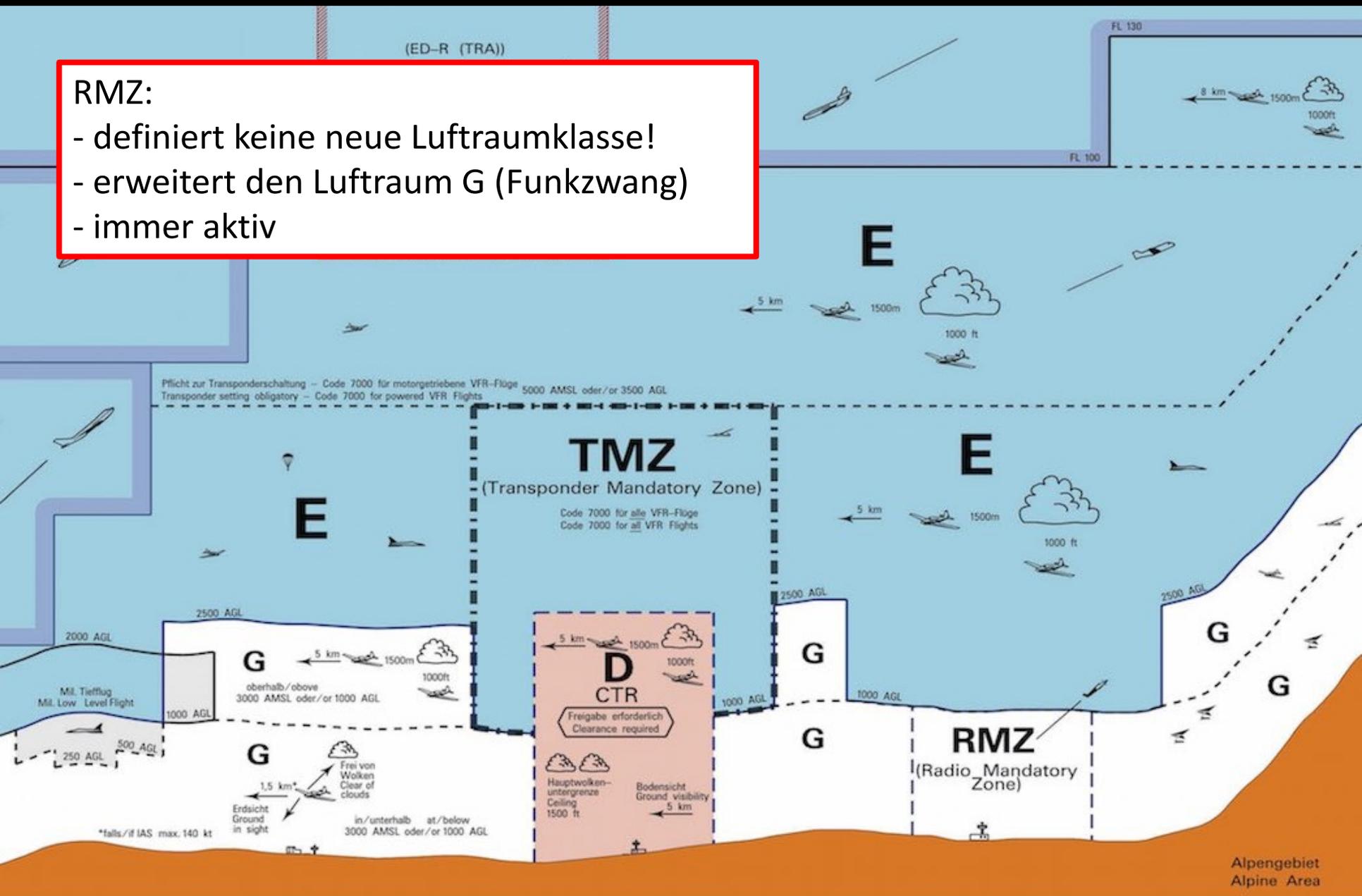


Review Luftraum RMZ



RMZ:

- definiert keine neue Luftraumklasse!
- erweitert den Luftraum G (Funkzwang)
- immer aktiv



2500 AGL

AGL

fflug
vel Flight

1000 AGL

G



oberhalb / above
3000 AMSL oder / or 1000 AGL

G



Endsicht
Ground
in sight

in / unterhalb at / below
3000 AMSL oder / or 1000 AGL

*falls / if IAS max. 140 kt



Strafe muss sein! Das lässt sich aber auch vermeiden!

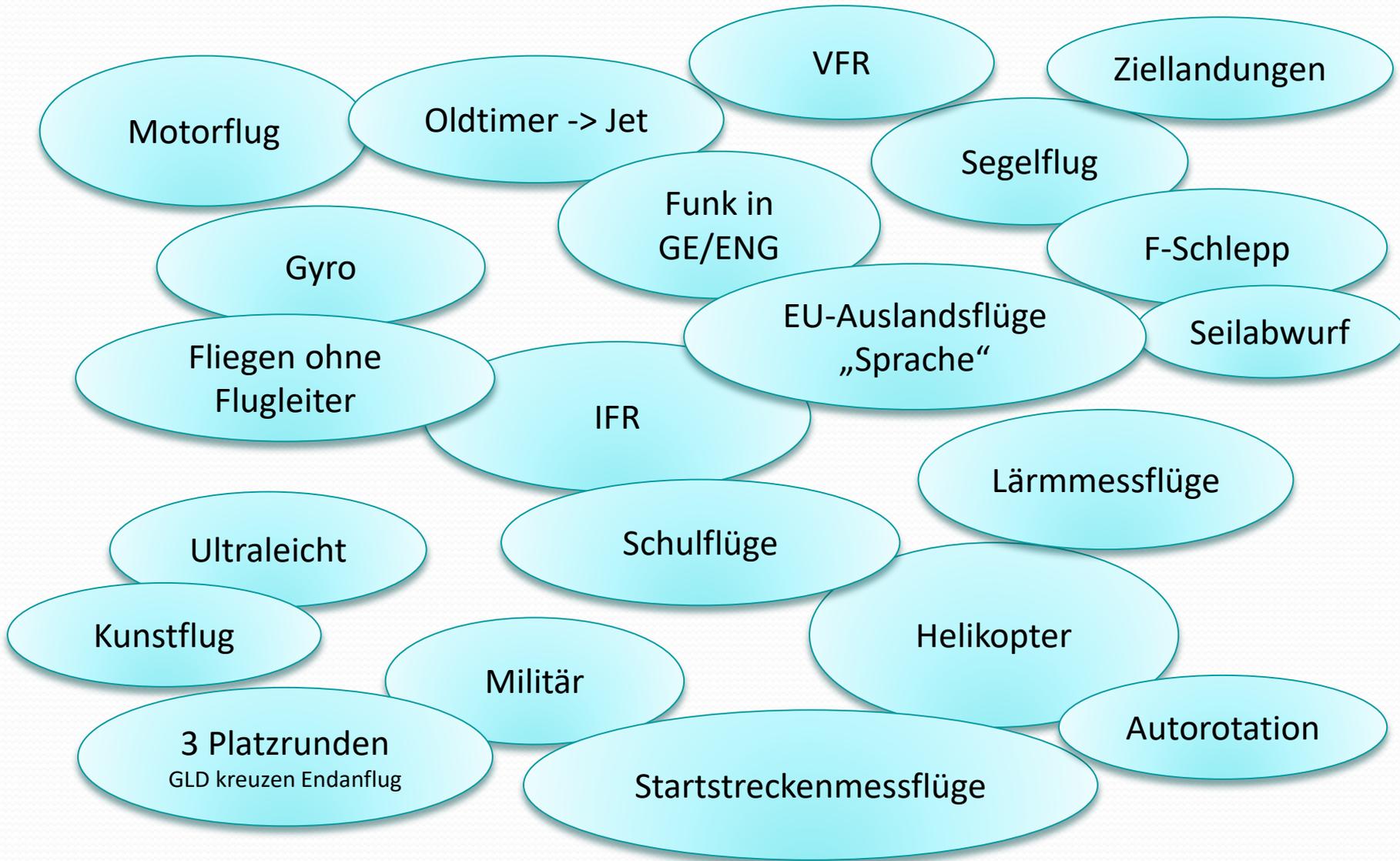


VFR-IFR-TWR: „Alles Roger?“

Wie kann jeder dazu beitragen, dass wir am und im Platzbereich sicher(er) fliegen und jeder zum Zug kommt?

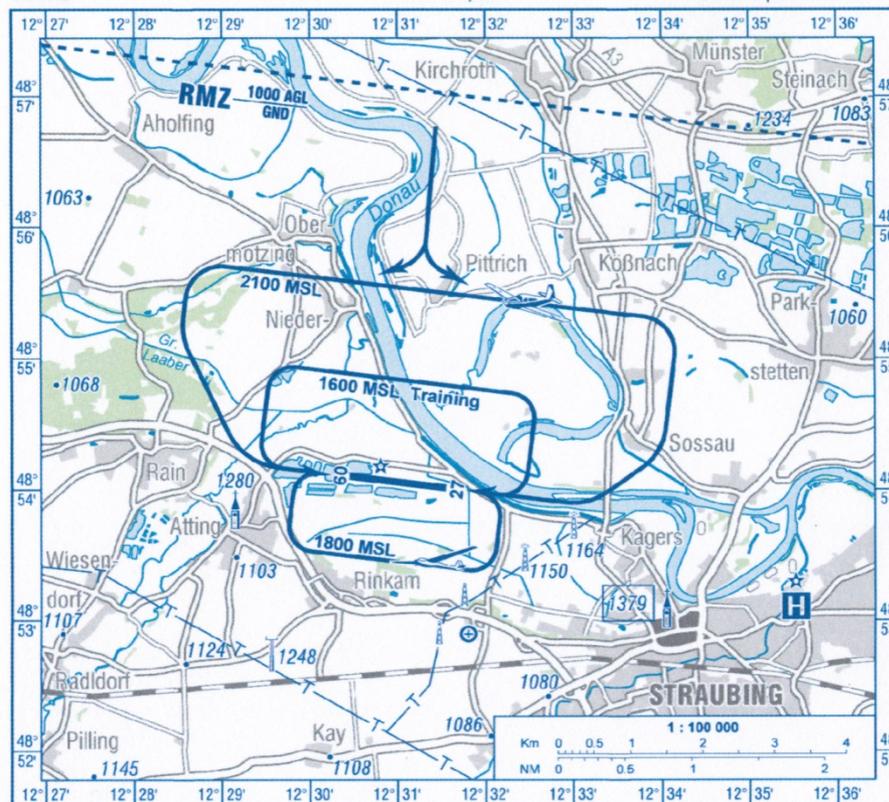
Problematik Mischverkehr:

In EDMS ist bis auf Fallschirmsprungbetrieb und Windschlepp alles vorhanden!



VFR-IFR-TWR: „Alles Roger?“

- Regeln beachten (SERA, LuftVO, EDMS Betriebsordnung)
- Kommunizieren
- Mitdenken (Common Sense)



Berichtigung: RMZ, Hindernis, Topografie.
 Correction: RMZ, obstacle, topo.

RWY (MAG)	Dimensions	Surface	Strength	TORA	LDA
09 (095) 27 (275)	1350 x 30 m	ASPH	PCN 40	1350 m* 1350 m**	1250 m 1350 m

- * zuzüglich 60 m befestigter Streifen westlich vor RWY.
- ** zuzüglich 40 m befestigter Streifen östlich vor RWY.

- * additional 60 m paved strip west of RWY.
- ** additional 40 m paved strip east of RWY.

Unaufgefordert zu melden sind: Einflug in den Gegen-, Quer- und Endanflug.
 Abweichungen von der Platzrunde, z.B. Direkt- oder Geradeausanflüge, bedürfen der Zustimmung von INFO.
 Bei Abflügen sind Richtungsänderungen auf den jeweiligen Kurs frühestens im Querabflug durchzuführen.
 Direktabflüge bedürfen der Zustimmung von INFO.
 Hindernisse (Schornstein/Silo) im Anflugsektor RWY 09.

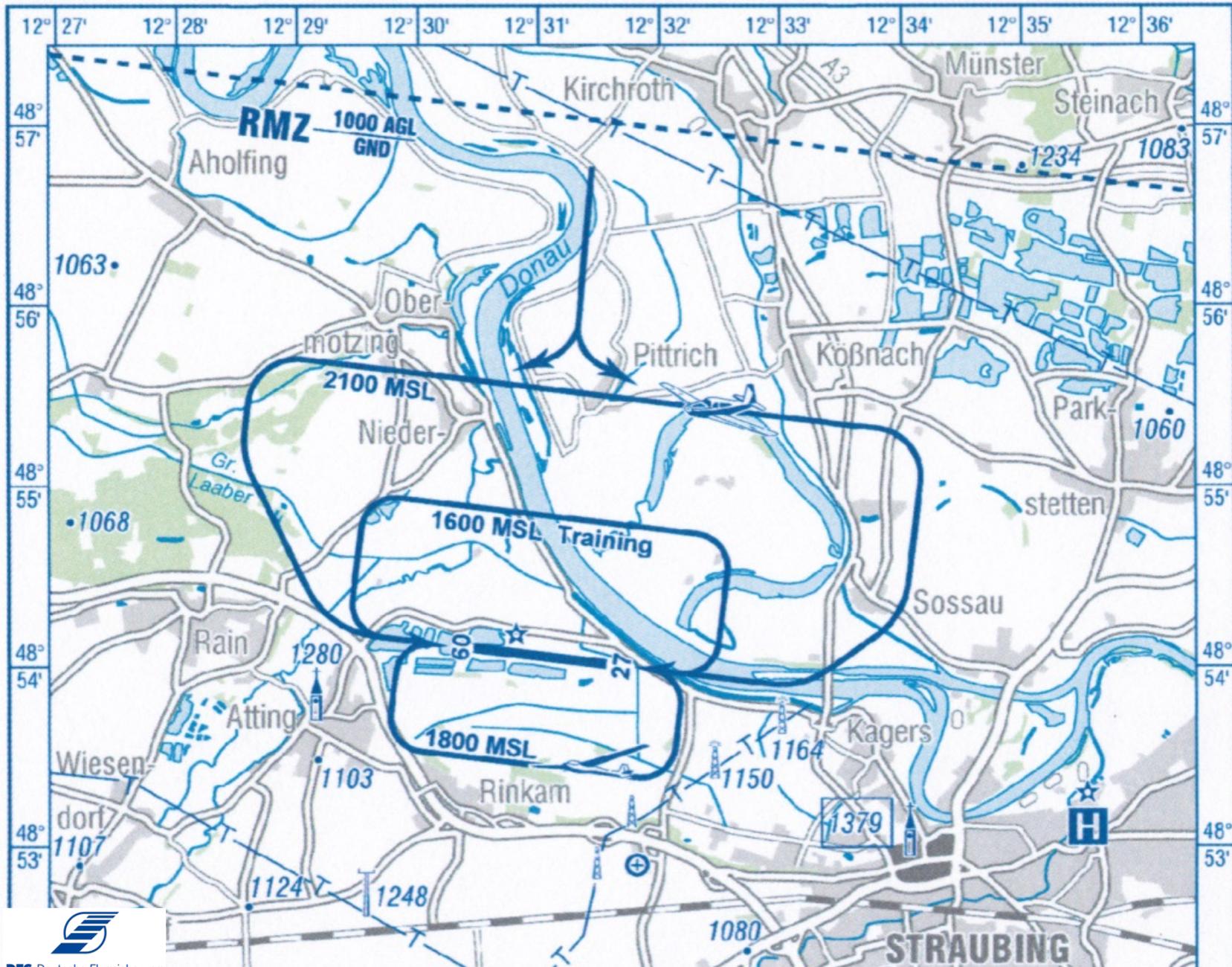
The following shall be transmitted via radio telephony unrequested: entry into downwind, base and final.
 Deviations from the traffic circuit e.g. direct approaches or straight-in approaches, require approval by INFO.
 Heading changes for departures shall be performed in crosswind at the earliest.

Direct departures require approval by INFO.
 Obstacles (chimney/silo) in approach sector RWY 09.

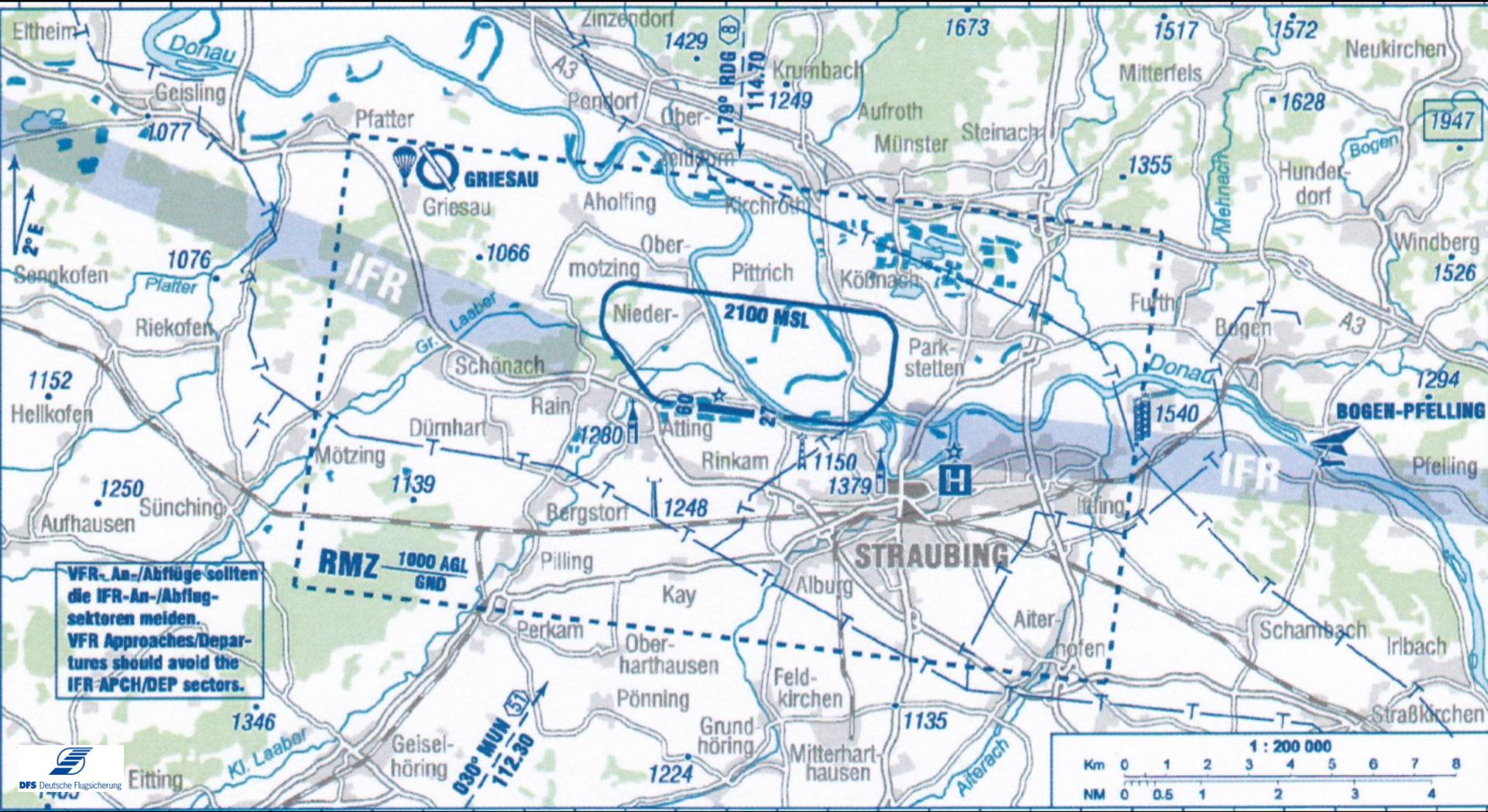
STRAUBING EDMS

N 48° 54,06'
E 12° 31,09'

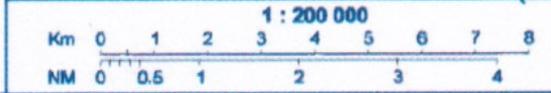
Sichtflugkarte
Visual Operation Chart



Berichtigung: RMZ, Hindernis, Topo.
Correction: RMZ, obstacle, topo.



VFR-An-/Abflüge sollten die IFR-An-/Abflug-sektoren meiden.
 VFR Approaches/Departures should avoid the IFR-APCH/DEP sectors.



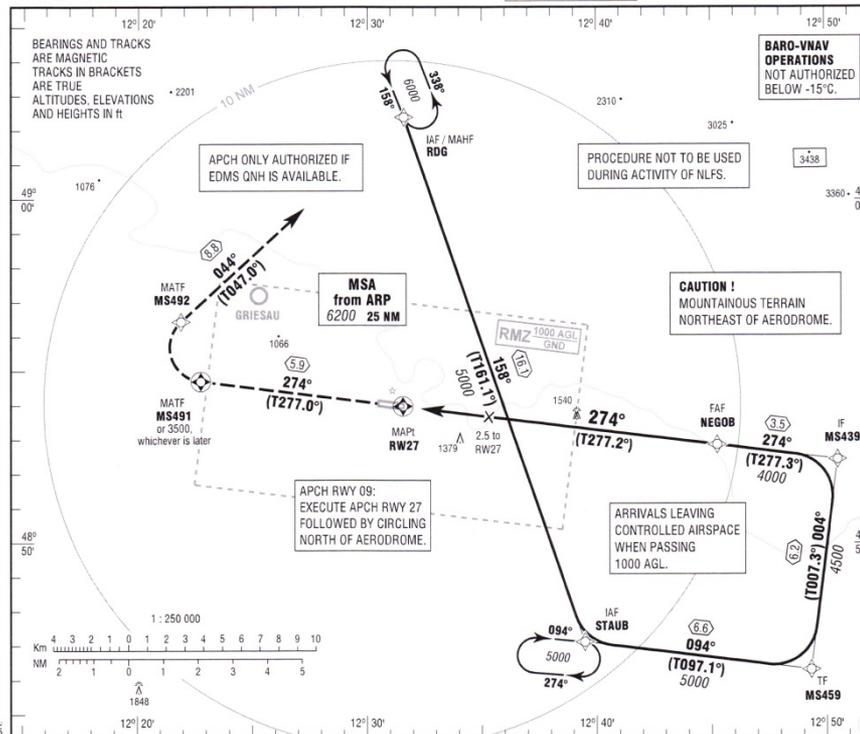
INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

VAR 3° E

ELEV 1054
OCH RELATED TO
THR 27 ELEV 1045

ATIS 135.525
MÜNCHEN RADAR 132.550
INFO 127.150

STRAUBING
RNAV (GPS) RWY 27
EGNOS CH 66427 E27A

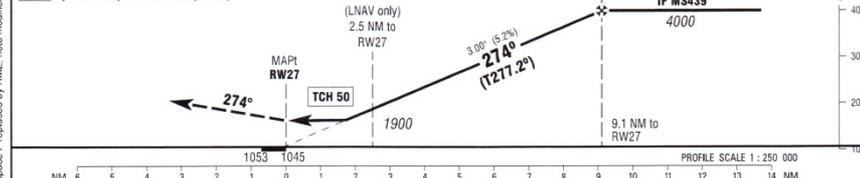


Correction: Airspace F replaced by RMZ, note modified, waypoint deletion.

MISSED APPROACH PROCEDURE

On track 274° to MS491 or 3500, whichever is later, RT, via MS492 on track 044° to RDG, continue to 6000.

MS491 - [A3500+; R] - MS492 - RDG [A6000]



OCA (OCH)	A	B
LNAV	1630 (580)	1630 (580)
LNAV / VNAV	1490 (450)	1510 (470)
LPV	1630 (580)	1630 (580)
CIRCLING*	1690 (640)	1690 (640)
OCH RELATED TO AID ELEV		

*NORTH OF AERODROME ONLY.

DIST THR / RW27	2	3	4	5	6	7	8	9
ALTITUDE	1740	2060	2370	2690	3010	3330	3650	3970

Timing not authorized for defining the MAPt.

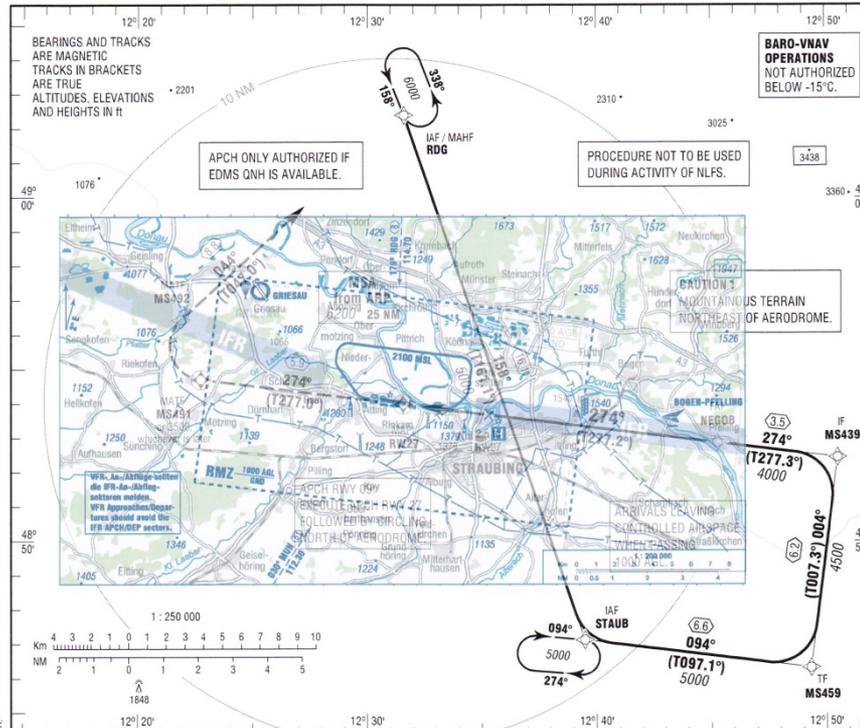
GS	kt	80	100	120	140
NEGOB - RW27 (9.1 NM)	MIN:SEC	6:50	5:28	4:33	3:54
Rate of descent (5.2%)	ft / MIN	420	530	640	740

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

VAR 3° E
ELEV 1054
OCH RELATED TO
THR 27 ELEV 1045

ATIS 135.525
MÜNCHEN RADAR 132.550
INFO 127.150

STRAUBING
RNAV (GPS) RWY 27
EGNOS CH 66427 E27A



Correction: Altitude F replaced by RMZ, note modified, waypoint deletion.

THE MAGNETIC TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE ALTITUDES, ELEVATIONS AND HEIGHTS IN ft

OPERATIONS NOT AUTHORIZED BELOW -15°C.

• 2201

2310 •

3025 •

3438

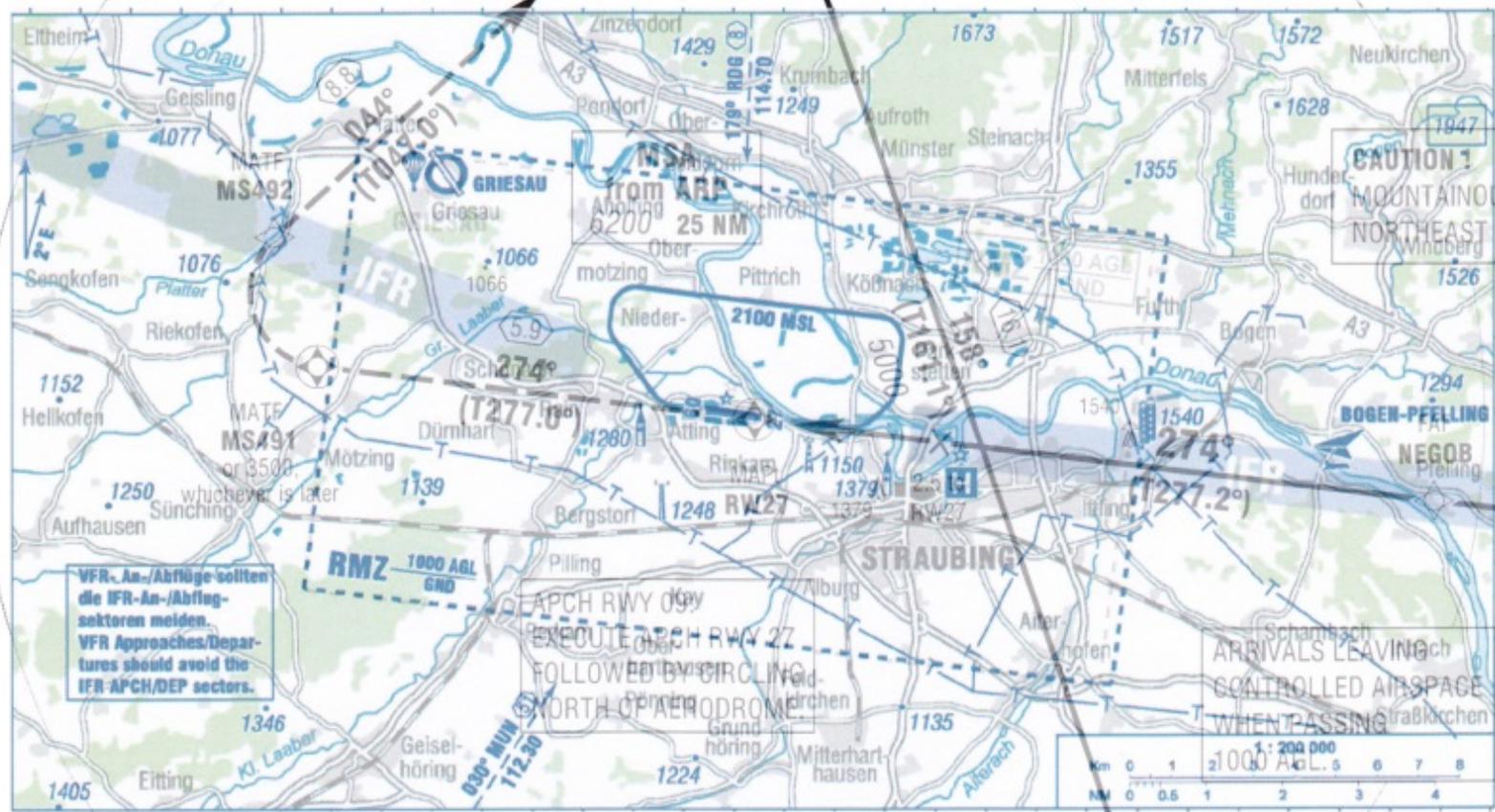
3360 • 4
0

49° 00'

1076 •

APCH ONLY AUTHORIZED IF EDMS QNH IS AVAILABLE.

PROCEDURE NOT TO BE USED DURING ACTIVITY OF NLFS.

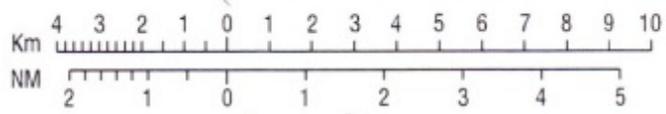


CAUTION! MOUNTAINOUS TERRAIN NORTHEAST OF AERODROME.

ARRIVALS LEAVING CONTROLLED AIRSPACE WHEN PASSING

48° 50'

1 : 250 000



48° 50'

TF

Linkverzeichnis

- www.owoba.de (⇒ Eschis Infos und Downloads für Piloten)
- www.dfs.de (Services ⇒ SERA)
- www.easa.europa.eu (⇒ regulations)



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit
und kommen Sie gut nach Hause!



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;

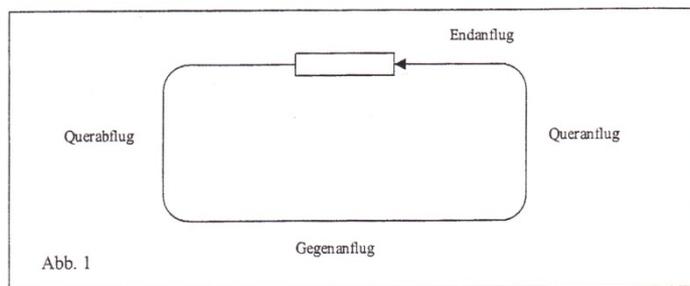


Abb. 1

– 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 Warmlinleuchte 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 Luffahrzeugführer des Absetzflugzeuges sich davon zu überzeugen, dass kein anderes Luffahrzeug im durch die Fallschirmspringer zu benutzenden Luftraum zu erwarten ist und die Flugleitung/Lufaufsicht 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

Schwie rc z i n s k i