

14. Oktober 2010

Von [Frank Thore Laufenberg](#) [thore]

Keinesfalls will ich mir anmassen, nur nach den paar Zeilen in einem BFU Unfallbericht irgendwen zu beschuldigen. Aber sicher ist: trotz einer "Flugleitung" und ihrem Einschreiten kurz vor einer Kollision wurde hier nur durch pures Glück schlimmeres verhindert:

[Unfallbericht BFU](#), Seite 24.

Allen, die immer wieder meinen, ein Flugleiter könne in einer "Gefahrensituation" irgend etwas Gutes für uns tun (in dem Fall: go around fordern), sei das als Hinweis mit auf den Weg gegeben. Fakt ist: Wir müssen einfach selber darauf hinweisen, wo wir sind (im Übrigen gilt das auch für Segelflugzeuge!), und uns so ein Bild von der Verkehrssituation verschaffen. Wir melden uns inkl. Höhenangabe 10 Meilen vorher, 5 Meilen vorher, Gegenanflug, Queranflug, Endanflug. Von der "Flugleitung" brauchen wir nichts anderes als den Wind, und vielleicht aktuelle Besonderheiten, also ne Art "Human AWOS".

Was wir nicht brauchen: "Bitte benutzen Sie die 06, nächste Meldung Endanflug" (gestern in Worms), "Überqueren Sie die 16" (gestern in Bremerhaven) und was weiss ich was hier immer wieder gequatscht wird.

Und bitte, wenn es dann mal zu Gefahrensituation kommt: ihr habt doch gar nicht den gleichen Blick wie die Piloten da draussen. Wie wollt ihr denn sicher stellen, dass eure Perspektive wirklich der aktuellen Situation entspricht? Am allerschlimmsten finde ich, dass sich durch das Controllergespiele Piloten in falschen Sicherheiten wiegen. In der Sicherheit, dass da jemand mit aufpasst.

14. Oktober 2010

Von [Kai Schmitz](#) [kaischmitz] an [Frank Thore Laufenberg](#) [thore]

Vielleicht muss man den Posten ja nicht gleich ganz abschaffen.

Mir würde es auch schon helfen, wenn nicht jede meiner Positionsmeldungen in der Platzrunde vom Flugleiter "bestätigt" würde.

Ich denke es ist aber wohl naives Wunschdenken von mir, dass es gelingen könnte hier wenigstens eine einigermaßen standardisierte Vorgehensweise zu installieren.

Könnte übrigens auch nicht schaden, wenn Segelflieger eine Sprache benutzen würden, die auch von anderen Besuchern der Platzrunde verstanden wird. Der beschriebene Vorfall in EDTW hat mich an eine ähnliche Begebenheit in meiner PPL Ausbildung erinnert.

Gruss, Kai Schmitz

18. Oktober 2010

Von [Andreas Heinzgen](#) [heinzgen] an [Holger Kutz](#) [teletubi]

Problem zutreffend geschildert - Ursache verkannt.

Die von Ihnen genannten Fehlverhalten, und jeder von uns könnte problemlos ein halbes Dutzend weiterer Fälle nennen, resultieren doch letztlich aus dem hier kritisierten System, das dem Piloten durch die Anwesenheit eines Flugleiters", der in realiter jedoch nichts zu leiten hat, scheinbar die Verantwortung abnimmt.

Anders herum formuliert: Gibt es keine Flugleiter, ist auch keiner da, den die Piloten fragen können; kann man keinen fragen, muß man sich gefälligst selbst kundig machen.

Und wer, derart sensibilisiert, gezwungenermaßen wesentlich aufmerksamer ans Fliegen herangeht, weil er keinen hat, auf dessen Auskunft er meint, sich verlassen zu können, oder auf dessen Anweisungen er meint, hören zu müssen, der fliegt erstens umsichtiger und wird zweitens durch regelmäßiges Absetzen von Positionsmeldungen dafür sorgen, daß auch die anderen Flieger informiert sind.

19. Oktober 2010

Von [\[n5994h\]](#) an [Kai-Olav Roscher](#) [kaiolav]

Schade, dass in dieser Diskussion, bei der die Teilnehmer eigentlich von gleichen Interessenslagen getragen sein dürften, kein Konsens zu finden ist.

Es nur mit der Verschiedenheit der Länder und Mentalitäten zu erklären, ist zu einfach.

Meiner Meinung nach beruht unser deutsches System und die Widerstände gegen eine

Liberalisierung schlicht auf der fehlenden Notwendigkeit ("war ja schon immer so, kannst nix dran ändern").

Meine persönliche Beobachtung in USA:

Flugplatz in Illinois: 2 kreuzende Bahnen, 10 Stearman in der Platzrunde + eine King Air 90, es meldet sich eine Citation im 8 Miles Final, und alles funktioniert ohne einen "Regler".

Warum?

- es ist natürlich Gewohnheit, ALLE Position-Reports zu kommunizieren

- jeder Ruf beinhaltet den A/C-Typ (Citation versus Stearman gibt schon mal ein Gefühl für die eigene Staffelung)

- das Prinzip "Eigenverantwortung" hat natürlich einen anderen Stellenwert in USA als hierzulande
Aber:

- solange bei uns (zB bei Einführung JAR-FCL) gefragt wird: "Und wer kontrolliert jetzt, dass ich ein Medical habe" (im Zusammenhang mit der Verlängerung der SEP-Berechtigung, weil man früher das Medical mit "einschicken musste")

- solange bei uns ein "Flugplatzregler" seine Aufgabe noch darin sieht, den Funkknopf zweimal zu klicken um anzuzeigen, dass er noch wach ist

- solange es als "lästig" empfunden wird "Einflug in die Platzrunde", "Gegenanflug", "Queranflug", "Endanflug" und idealerweise "verlassen der Piste" zu melden,

solange wird die Bequemlichkeit nicht aus den Köpfen verschwinden, und es wird sich nichts zu ändern.

Möglich ist es allemal... oder andersrum ausgedrückt: Offenbar ist der "Leidensdruck" noch nicht groß genug, dass etwas in Bewegung kommt.

Ein Bekannter sagte mal "klebt die Scheiben im Turm mit schwarzer Folie zu, damit man endlich mal merkt, dass diese Position unnötig ist".

In meiner Funktion als FI bin ich gerne bereit und tue dies auch, das System "Eigenverantwortung" zu vermitteln. Damit es sich aber weiträumig durchsetzt und akzeptiert wird, ist eine Standardisierung nötig, und die kann naturgemäß nicht von Einzelnen geleistet werden.

Ich gebe aber die Hoffnung nicht auf, dass sich irgendwann in der Luftfahrt auch mal was zum Positiven wendet!

30. August 2011 15:18 Uhr Von [Mathias Göschl](#) [[mgoeschl](#)] an [Eckart Müller](#) [[echomike](#)]
um das allseits beliebte Thema "Flugleiter" weiter in die Diskussion einzubringen, folgende pers. Beobachtungen (an Info-Plätzen):

- manche melden Platzrundenteile nur solange sie sich 'gehört' fühlen, d.h. der FL einen 'readback' echoed oder gar Folgeanweisungen ausspricht (*Anflug fortsetzen, melden Sie Endteil*, oder so einen Mist...). Schweigt der FL, schweigt man eben auch...
- Air-to-Air Kommunikation tut Not und es wird darauf vertraut, dass von der Info-Stelle 'Orders' kommen. Geradezu belebend wirkt es, wenn ein anderer Flieger in der Platzrunde dann mal die Initiative ergreift und Meldungen einordnend kommentiert (D-XY in Sicht, D-AB ist Nr. 2 im Queranflug ...).
- es gibt Piloten (v.a. bei redseligem Turm), die meinen tatsächlich, dass sie durch Melden in jedem Teilsegment + Acknowledge des Turms die ohnehin belastete Frequenz 'verstopfen'. Also schweigt man lieber und meldet nur den Endteil, bevor man irgendwie auffällt...

und dazu die These:

Ohne Flugleiter (und das scheinbare Verantwortungs-Mittragen des FL) würde mehr gemeldet werden und die air-to-air awareness steigen. Es ist ja nett, wenn air-to-ground funktioniert und die Info-Stelle Bescheid weiss, aber in letzter Instanz, d.h. verantwortlich, gilt 'see and avoid' für die Akteure in der Luft !

27. September 2011 12:27 Uhr Von [Sönke Springer \[sprinsnk\]](#) an [Frank Thore Laufenberg \[thore\]](#)

Ich war neulich in Uetersen und habe eine Ziellandeübung aus 2.000 ft gemacht und das auch mehrmals gemeldet - keine Antwort. Ich drehte dann so in 500ft ins Final und in ca. 300ft dreht plötzlich ein Motorsegler direkt vor mir ins Final - ohne irgendwas gesagt zu haben. Ich bin sofort durchgestartet, der ist ja total langsam. Hab das über Funk auch gesagt. Nach 10s die Ansage des Flugleiters: D-EXX, zur Info, der Motorsegler ist auch durchgestartet. Also reflexartig nach rechts und da sehe ich den Motorsegler. Da ich voll beladen war, stieg der Motorsegler auch besser als meine C172.

Der Horst war nur noch weniger ft unter mir.

In der ganzen Zeit keine Funkmeldung des Motorseglers.

Ich fliege ja erst seit so 1,5 Jahren und bin auch der Meinung, dass in Amerika das bessere System ist.

Allerdings habe ich Zweifel, dass man das auch hier in Deutschland umsetzen kann.

Der Türmer hat in dem Fall (leider!!!) den Funk des Motorseglers ersetzt.

Sowas in der Art ist mir schonmal passiert. Toll war auch, als ich spät Abends nur mit einem Motorsegler in Platzrunde war und ich jeden Punkt gemeldet habe und sein Kommentar war: Hey, wie sind doch die Einzigen....

27. September 2011 21:14 Uhr Von [Alfred Obermaier \[snoop\]](#) an [Dr. Jürgen Schwarz-Boeck \[jsb\]](#)

Sehr geehrter Herr Dr. Schwarz-Boeck, bitte keinen Killerbeitrag.

Niemand verlangt, daß der Türmer allen Fliegern mit dem Fernstecher hinterherschaut, denn das wäre dann ohnehin ein sehr begrenzter Blick.

Die offizielle Begründung für die "Luftaufsicht" ist die Gefahrenabwehr. Wenn diese aber nicht erfüllt werden kann, dann muss die Gefahrenabwehr anders geregelt werden.

1) Durch eine Kontrollzone mit Radar und Doppelbesetzung. Wird auch nur ein einziger Unfall damit vermieden dann sind die Kosten gerechtfertigt.

2 Übertragung der Verantwortlichkeit für den Platzrundenverkehr auf die Piloten und das beginnt bereits bei der Ausbildung.

Ein Vorhaben das sicherlich von heute auf morgen zu bewältigen ist.

Wie das Prinzip "Sehen und gesehen werden" früher mal wichtig war (heute halten wir FLARE / TCAS für überlebenswichtig), so sollten die Piloten mit einander sprechen. Daher bedarf es eben keines Flugleiters oder Beauftragten für Luftaufsicht oder Türmers mehr, denn die Landegebühr kann auch in einen Briefkasten geworfen werden.

Leider gibt es keine ernsthafte Initiative mehr für "Fliegen ohne Flugleiter" an unkontrollierten Plätzen. **Nehmen wir also die Unfälle in der Platzrunde weiterhin als Schicksal der Flieger hin** (egal ob da ein bekiffter oder sprachloser Pilot rumkurvt).

28. September 2011 06:41 Uhr Von [Ralf Kahl \[kahl\]](#) an [Frank Thore Laufenberg \[thore\]](#)

"die Leute reden nicht, **WEIL** es den Flugleiter gibt."

Für mich ist ein Flugleiter kein Controller. Insofern komme ich auch erst gar nicht auf den Gedanken, dass er mich vor irgendwelchen Situationen warnen könnte (oft genug hat er ja auch andere Dinge zu tun und sitzt gar nicht im Turm sondern ist auf dem Platz unterwegs).

Verantwortlich für mich und andere bin ich da oben ganz alleine. Deswegen liegt es an mir, alles daran zu setzen, den Flug so sicher wie möglich zu gestalten.

Dazu gehört eben auch der entsprechende Funkverkehr.

Meine Erfahrung ist da aber eine andere. Die Leute reden oft auch nicht (oder nur Blödsinn), wenn sie genau wissen, dass am Platz kein Flugleiter ist.

Wir haben hier zwei Plätze in der Umgebung, die ein automatisches Ansagesystem haben und keinen Flugleiter. Auch da sind mir schon mehrere Male andere Maschinen in die Quere gekommen, die ich nicht aufgrund ihrer Positionsmeldung aufspüren konnte (sie haben nämlich

keine abgegeben), sondern weil ich besonders scharf den Luftraum beobachtet habe. Wenn ich auf unserem Platz Dienst im Turm mache, höre ich im Funk die wildesten Sachen. Abgesehen davon stimmen ca. 40 % der abgegebenen Positionsmeldungen überhaupt nicht. Erstaunlich daran ist, dass bei uns am Platz in der Ausbildung ganz vehement darauf geachtet wird, dass die richtige Positionsmeldung zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort abgegeben wird, die "jungen" Kollegen also sehr genau wissen, was zu tun ist.

Mir kommt es so vor, als würde diese lästige Funkerei dann aber gerne wieder in den Hintergrund gedrängt. Nach meiner Erfahrung steht da aber nicht hinter: "Der Flugleiter wird schon aufpassen" sondern "Ach, hab ich vergessen. Ist ja auch nicht so wichtig. Die andere Maschine hatte ich ja in Sicht." (ohne darüber nachzudenken, dass die andere Maschine ihn aber vielleicht nicht in Sicht hatte).

Diese erschreckende Unbekümmertheit habe ich auf vielen Plätzen quer durch Deutschland feststellen können.

28. September 2011 11:27 Uhr Von [Thomas Engel \[eddm\]](#) an [Stefan Kondorffer \[korndoerffer\]](#)
Zitat: "Wir melden line up, take off, crosswind, downwind, base, final, runway vacated"

Das wäre ein Traum, wenn dies alle täten!

Ich führe als CPLer sehr viele Rundflüge durch, und bin teilweise 3x in der Stunde in der Platzrunde und versuche mir ein Bild zu machen wo alle sind.

Es würde schon sehr helfen, wenn alle "begin of downwind" - "turning base" – "turning final" melden würden. Denn dann ist die Position für e i n e n Moment genau definiert. Dann kann man sich entscheiden, ob man sich aus seiner Position noch davor setzen kann oder nicht. Crosswind Rwy 07 habe ich wegen der Arbeitsbelastung nach dem Start noch nie gemeldet. Werde ich ändern! Denn oft habe ich es erlebt, das ich im Querabflug zur Platzrundenhöhe stieß und auf einen Kollegen traf, der gerade „begin of downwind“ war. Generell bin ich der Meinung, dass wir alle in Englisch funken sollten. Es ist die Sprache der Luftfahrer, man kann es am heimischen Platz trainieren, im Ausland gibt es dann keine Probleme. Selbst ein über 60-jähriger Fliegerkollege, der kein Wort Englisch konnte, setzt jetzt Fallschirmspringer in FL120 ab und musste nach einem holprigen Start anerkennen, dass es nicht so schwer ist. Alles eine Sache der Übung!

In letzter Zeit mache ich zur Übung fast nur noch Hi-Key-Landungen. Zusätzlich gebe ich noch die turn-Komponente an: „Hi-key Rwy 25 – turn north-east, next report Low-key 25“.

Bevor ich im Direktanflug in den Queranflug fliege, melde ich: „D-XXXX, 6.1 NM west of the field, 2.500 ft, QDR 280°, entering base rwy 07, next report base“. Dann kann sich jeder ein Bild machen wo „ich“ bin.

Ich halte es so: Ich melde alles, so oft ich kann. In meiner ATPL-Ausbildung wurde von einigen Fluglehrern gesagt „Quatsch die Frequenz nicht voll“. An diesigen/trüben Tagen hoffe ich immer diesen nicht in der Luft zu begegnen.

29. September 2011 14:35 Uhr Von [RotorHead \[rth\]](#) an [Carmine Bevilacqua \[carbevi\]](#)
Wenn etwas die Frequenz blockiert, dann ist es die unnötige Bestätigung der Positionsmeldungen in der Platzrunde durch den Flugleiter. Die Positionsmeldungen sind nicht für den Flugleiter gedacht, sondern für die anderen Piloten am Platz und in der Umgebung.

29. August 2011 11:30 Uhr Von [Stefan Kondorffer \[korndoerffer\]](#) an [M. Koepfer \[magnum\]](#)
Sorry Magnum, aber diese Haltung kann ich nicht nachvollziehen. Dauernd erzählen mir nicht-flarm-nutzer, dass flarm nichts bringt. Fakt ist ja wohl, dass die Ausrüstung beider Luftfahrzeuge mit Powerflarm das Unglück vermutlich verhindert hätte. Aber selbst die Ausrüstung EINES der Lfz mit Powerflarm und die Ausstattung des anderen mit Mode C oder S hätten genügt um beim Powerflarm-Flieger awareness zu schaffen für ein Ziel auf gleicher Flughöhe - wenn ich im Final in

100-300ft bin und mein powerflarm zeigt mir ein Transponderziel ohne Position aber in gleicher Höhe an, dann gehen bei mir alle Warnlichter an. Zumal mir Powerflarm ja die Annäherung der Flughöhen nicht erst zeigt, wenn der andere schon auf meiner Flügeloberkante sitzt. Sicher ADSB out ist nochmal besser und wirklich billig. Werde ich auch in unserer HG realisieren, sobald wir Mode S anschaffen, hoffentlich vor Weihnachten. Solange bin ich mit meinem Powerflarm, das ich in jede Maschine mitnehmen kann sehr glücklich.

27. September 2011 11:59 Uhr Von [Frank Thore Laufenberg \[thore\]](#) an [Alfred Obermaier \[snoop\]](#)
Gerade in LOWZ ist eine ständige Beobachtung des Platzverkehrs eigentlich unerlässlich

Soso, und dazu brauchen wir also eine Infostelle? In der Tat wurde das hier im Forum schon einige Male diskutiert, aber die Idee, dass eine Infostelle auch nur irgendwas mit der Sicherheit der an- und abfliegenden Maschine zu tun haben kann, ist abstrus. **Ne Infostelle ist nicht mehr als ein AWOS (Automated Weather Observing System, automatische Wetteransage auf einer eigenen Frequenz, ähnlich ATIS), nur besser bezahlt und mit besserer Aussicht.** Alles weitere kann und darf eine Infostelle nicht sein.

Wenn es tatsächlich am Platz zu einer gefährlichen Häufung von Verkehr kommt, muss da eine Kontrollzone hin. Dann auch gerne mit Radar und Turm. Aber doch nicht der armen Infostelle Aufgaben aufbürden, die diese gar nicht leisten kann. Dass logischerweise die Frage, ja wozu haben wir denn dann diese Infostellen, nicht mehr viel sinnvolle Antwort ergeben kann, ist - wie schon häufiger hier vertreten - der Grund gegen diesen "Unfug" Flugleiter. Er darf nichts, er kann kaum was, wenn er doch mal vielleicht hätte helfen können war er gerade auf dem Klo, und da sich die Piloten immer auch zumindest ein bisschen auf ihn verlassen, ist er sogar gefährlich.

9. August 2008 Von [RotorHead \[rth\]](#) an [\[duske\]](#)

Sagen Sie mal, Herr Duske, wie ein Flugleiter einen Unfall verhindern will, wenn der Pilot per Funk gar nicht erreichbar ist...

Trotz Flugleiterpflicht dürfen auch in Deutschland unkontrollierte Flugplätze OHNE Funk genutzt werden.

Übrigens gilt die **Flugleiterpflicht für die Platzbetreiber** und NICHT für die Piloten, die den Platz nutzen. Die Pflicht einen Flugleiter bereitzuhalten findet sich regelmäßig in der Zulassung des Landeplatzes - an den Platzbetreiber gerichtet. Ein Pilot muss von dieser Pflicht weder Kenntnis haben, noch ist er verpflichtet, mit dem Flugleiter per Funk Kontakt aufzunehmen.

Für einen Piloten ist einzig wichtig, dass der Flugplatz entweder generell (per Betriebspflicht) geöffnet ist, oder für ihn speziell per erteilter Erlaubnis (PPR). Das Nutzen eines geöffneten Flugplatzes ist für den Piloten rechtskonform, egal ob ein Flugleiter anwesend ist, oder nicht. Eine Regelung, die einen Piloten zum Betrieb eines Luftfahrzeugs auf die Anwesenheit eines Flugleiters verpflichtet, gibt es nicht.

Eine Erlaubnis zur Außenlandung an einem Flugplatz ist nur dann notwendig, wenn der Flugplatz entweder geschlossen ist (z.B. außerhalb der Betriebszeit) oder für das Luftfahrzeug nicht zugelassen ist.

Von [Frank Thore Laufenberg \[thore\]](#) an [Achim Gross \[akim\]](#)

„

Und was lese ich hier? Die Angabe „Bitte benutzen sie die 06“ sei sinnvoll??? Ich will den Wind, und will wissen, wer außer mir noch im An- oder Abflug ist und welche Bahn die benutzen. Ihr glaubt ja gar nicht, wie oft ich schon eine viel passendere Landerichtung gewählt habe, nachdem man mich zur Landung auf einer Bahn gebeten hatte. Ich frage bei so was grundsätzlich zurück: „Könnte ich bitte den Wind haben?“ und zurück kommt ein mit 2kn ganz schwaches Lüftchen und ich soll in die untergehende Sonne landen, oder die kürzere Querbahn passt viel besser, und und und.

Hallo Flugleiter: Ihr sollt uns nicht die Landerichtung sagen, und nicht auffordern, irgendwelche Meldungen an anderer Stelle zu machen als wir das richtig empfinden („nächste Meldung Endanflug“), bitte auch nichts was den Funk sperrt („Es befinden sich 2 Maschinen in der Platzrunde, und ein anfliegender Verkehr von Süden“ oder ähnliches, was **von den anderen Piloten selbst kommen muss** – und diese dann nicht mehr sagen,

(weil's ja schon wer anders gesagt hat).

Bitte erst recht keine Start-, Lande- oder sonstigen Freigaben oder anderes Wichtigtugequatsche, dass nur bewirkt, dass wir Piloten letztlich unsicherer unterwegs sind...

Und wenn Ihr Euch jetzt fragt, was ihr denn dann noch tun sollt, wenn all das wegfällt, antworte ich: **eben.** „

