

Weniger Sicherheit

GEFANGEN IM STOCKHOLM-SYNDROM Heft #5.2017:
Wir schrieben, dass Piloten zu oft vertraute, aber überzogene
Vorschriften verteidigen – etwa die Flugleiterpflicht

Im Editorial stand, es sei vielleicht vertretbar, dass ein Flugleiter am Platz sitzen »kann«. Wenn er aber anwesend sein »muss«, verursache das Kosten und enge Öffnungszeiten. Ich möchte noch einen Schritt weiter gehen: **Es »sollte« dort niemand sitzen! Zu oft beobachte ich, dass Piloten ihre alleinige (!) Verantwortung durch die erste Meldung beim Flugleiter abgeben und sich dann erst im Endanflug wieder melden.** Dieses Weglassen der Positionsmeldungen in der Platzrunde ist höchst gefährlich! Die Sicherheit wäre weit höher, wenn am Boden niemand säße, so wie in etlichen Ländern Europas und in den USA. Dann melden nämlich die allermeisten sorgfältig und regelmäßig ihre Position, weil niemand mit einem anderen zusammenstoßen will. So hat jeder »situational awareness« und trägt zur Sicherheit aller Beteiligten bei.

Klare Verhältnisse verstehen wir nun mal am besten: Wenn jemand am Boden funkt, dann mit der Autorität eines Towerlotsen. Wenn keine Autorität, dann besser gar nichts – und daraus folgend klar ersichtliche Selbstverantwortung. **Die oft zu beobachtende Reaktion des Flugleiters, groteskerweise Positionsmeldungen auch noch zu bestätigen, als ob er etwas zu sagen oder zu genehmigen hätte, verschärft die Situation noch.** Der angebliche Sicherheitsgewinn ist in der Realität ein deutlicher Sicherheitsverlust.

Wir werden die Gesetzeslage in Deutschland sicher nicht von heute auf morgen ändern, aber wir als Piloten können etwas tun: Verantwortung übernehmen, an Plätzen ohne Kontrollzone die erforderlichen Positionsmeldungen machen und **klar die Verantwortung für die Regelung des Flugverkehrs am Platz übernehmen.** Damit erreichen wir eine sofortige Erhöhung unserer Sicherheit – und vielleicht irgendwann die Erkenntnis, dass

wir den Flugleiter nicht brauchen. Dann können unsere Flugplätze auch länger geöffnet bleiben. **Hermann Eul, München**

Was ist die Botschaft?

HAMMERTRIP Heft #3.2017: Ein Pilot fliegt in 24 Stunden mit der Piper Tomahawk nach Hammerfest in Norwegen

Ihnen ist ja immer eine vorausschauende, sichere und durchdachte Fliegerei wichtig. Auch wird der Begriff »good airmanship« von Ihnen oft verwendet. Aber dann bringen Sie einen lockeren Beitrag, in dem ein Pilot innerhalb von 24 Stunden über 19 Stunden am Steuer sitzt. Das finde ich sehr bedenklich und überhaupt nicht nachahmenswert. Was soll die Botschaft des Beitrags sein? Grenzen überschreiten, Spaß am Fliegen, mit Red Bull geht alles? Oder eher schlechtes Beispiel, kein Vorbild? Es fehlt ja jede kritische Reflexion sowohl von den Autoren als auch ein Kommentar der Redaktion. **Lutz Lohse, per E-Mail**

Neue Gesetze

WER SCHWEIGT, BLEIBT AM BODEN
Heft #3.2017: Rechtsanwalt Dr. Roland Winkler klärte die Frage, wo Funkgeräte vorgeschrieben sind

Dr. Winkler schreibt, ohne Funk dürfe man die Umgebung des Startflugplatzes nicht verlassen. Das ist soweit richtig. Dass sich das Fliegen somit auf die Platzrunde beschränkt, ist falsch. In der LuftVO § 3a Absatz 3 heißt es: Ein Flug führt über die Umgebung eines Flugplatzes hinaus, wenn der Luftfahrzeugführer den Verkehr in der Platzrunde nicht mehr beobachten kann. Bei guter Sicht mit der Sonne im Rücken können das mehrere Kilometer sein. Ich möchte mit dieser Klarstellung nieman-



FOTO: HELMUTH LAGE

Vorgetäuscht: Sieht aus wie ein Tower, ist aber nur ein Gebäude am unkontrollierten Platz

den ermutigen, ohne Funk zu fliegen, aber was Recht ist, sollte Recht bleiben.

Peter Raach, per E-Mail

Inzwischen wird der § 3a der Luft VO durch den höherrangigen Art. 2 Abs. 9 der EU-Verordnung 923/2012 ersetzt. Dort ist Flugplatzverkehr wie folgt definiert: »der gesamte Verkehr auf dem Rollfeld und alle in der Nähe eines Flugplatzes fliegenden Luftfahrzeuge. Ein Luftfahrzeug ist in der Nähe eines Flugplatzes, wenn es sich unter anderem in einer Platzrunde befindet, in diese einfliegt oder sie verlässt.« **Red.**

Absolut zu empfehlen

LANDEGUTSCHEINE Heft #4.2017: Seit dem April-Heft gibt es in jeder Ausgabe wieder fünf Landegutscheine

Was den Landegutschein für Regensburg angeht, darf ich aus eigener Erfahrung berichten: Ich bin letzten Samstag beruflich nach Regensburg-Oberhub geflogen und kam kurz vor Sonnenuntergang an. Da der Platz etwas außerhalb von Regensburg liegt, war Wirt Lothar so freundlich, mich mitzunehmen und bis zum Hotel zufahren! Das fand ich super und sehr freundlich. Gaststätte und Platz sind absolut zu empfehlen. **Thomas Falter, per E-Mail**

SCHREIBEN SIE UNS

Redaktion **fliiegermagazin**

Tropowitzstraße 5, 22529 Hamburg
E-Mail: redaktion@fliiegermagazin.de

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe sinngemäß zu kürzen.