

Gedrängel: unterschiedlich schnelle Maschinen im Endanflug. VFR-Piloten sind selbst dafür verantwortlich, Abstand zu halten

Der Reihe nach!

DIE PLATZRUNDE Sicher starten und landen, den übrigen Verkehr nicht behindern oder gefährden und für Erdlinge möglichst leise sein – darum geht's in der Platzrunde. Wissen Sie, wie man das alles unter einen Hut bringt?

TEXT & ZEICHNUNGEN **Helmut Mauch**

ILLUSTRATION **Eric Kutschke**

So groß die Scheu mancher VFR-Piloten vor kontrollierten Flugplätzen sein mag – viele Entscheidungen werden ihnen dort abgenommen. Da gibt es Meldepunkte, An- und Abflugstrecken, Verkehrsführung durch den Lotsen, Anweisungen und Freigaben.

Anders an unkontrollierten Plätzen. Hier lenkt niemand den Verkehr. Aber es gibt eine veröffentlichte Platzrunde. Sie legt in der

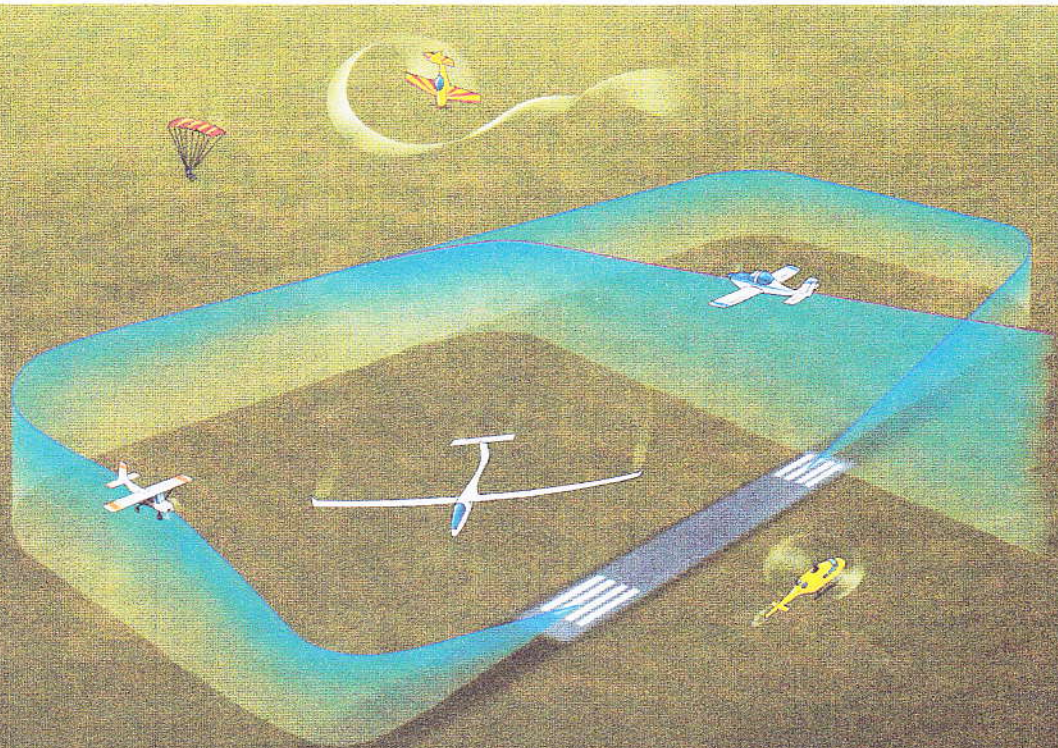
Regel fest, auf welchem Flugweg und in welcher Höhe sich Luftfahrzeuge einem Platz anzunähern und von ihm zu entfernen haben. Sie kann Informationen zum Ein- und Ausflug enthalten, und sie verrät die Pistenausrichtung. Meist hat der Flugweg eine Rechteckform, wobei die Piste auf einem der langen Schenkel liegt. Gegenanflug, Queranflug und Endanflug beziehungsweise Abflug, Querabflug und Gegenabflug – das sind die Segmente der Platzrunde. Wird rechtsrum gekurvt, ist die Rede vom rechten Gegen-/Queranflug beziehungsweise -abflug. Die Kurven fliegt man im Anflug mit

zirka 30 Grad Schräglage, im Abflug dicht über Grund höchstens mit 20 Grad, da die geringe Geschwindigkeit bei größerer Querverneigung an die Stallgrenze führen würde.

Müssten Wohngebiete oder lärmempfindliche Natur überflogen werden, sind hohe Gebäude, Berge, andere Hindernisse oder vielbefahrene Straßen im Weg, weicht der Track von der Rechteckform ab. Die Platzrunde einzuhalten versteht sich von selbst, auf lokale Besonderheiten weist die Anflugkarte hin.

Allerdings kann es an manchen Plätzen sinnvoll sein, bei passender Anflugrichtung

Wer früh in die lokale Frequenz Reinhört, verschafft sich einen besseren Überblick



Mischbetrieb: Durch Positionsmeldungen lassen sich gefährliche Annäherungen vermeiden. Rechts oben die »englische Variante« eines überhöhten Einfugs von der toten Seite des Platzes

und geringem Verkehrsaufkommen den Flugleiter zu fragen, ob ein Direktanflug möglich ist. Das spart Zeit und Sprit und muss niemanden stören, weder in der Luft noch am Boden. So bietet zum Beispiel der Flugleiter in Eisenach von sich aus ankommenden Maschinen aus Süden an, bei westlichem Wind die Piste 28 direkt anzufliegen – die Platzrunde, die im Norden liegt, hätte bloß Umweg und Lärm in der Nähe mehrerer Ortschaften zur Folge.

Nie in die Platzrunde reinsinken

Flexibilität ist auch gefordert, wenn die Anflugkarte keine Informationen zum Einflug enthält. Standard ist dann das Einfädeln in den Gegenanflug, und zwar in der veröffentlichten Platzrundenhöhe, meist 800 bis 1000 Fuß über Grund. Dabei sind zwei Varianten möglich: auf gerader Linie, sodass der Gegenanflug in kompletter Länge stattfindet, oder mit einer 90-Grad-Kurve auf halber Länge. In diesem Fall wird gelegentlich auch die 45-Grad-Methode empfohlen, vor allem bei schnellen Maschinen, zum Bei-

spiel Zweimots. Dabei sind die Ausweichmöglichkeiten besser, weil eine kleinere Kurskorrektur reicht als bei einem Kollisionswinkel von 90 Grad. Übrigens gilt auch in der Platzrunde die Ausweichregel »rechts vor links« (siehe *fliegermagazin* #5.2009).

Ist die Platzrunde nicht bekannt und besteht kein Funkkontakt zum Flugleiter, bietet sich das »overhead pattern« an: Nachdem Windsack oder Abdrift über die Anflugrichtung entschieden haben, fliegt man in der angenommenen Platzrundenhöhe über die Schwelle, kurvt anschließend um 180 Grad in den Gegenanflug, reduziert die Höhe und sinkt in einer erneuten 180-Grad-Kurve weiter auf Endanflughöhe.

In jedem Fall muss die Platzrundenhöhe erreicht sein, sobald sich der Flugweg mit dem Verlauf der Platzrunde deckt. Hineinsinken ist tabu. Immer wieder kommt es dabei zu Zusammenstößen, weil sich die Verkehrsteilnehmer – Tiefdecker oben, Hochdecker unten – nicht gesehen haben. Auch beim Einkurven in den Gegenanflug, auf korrekter Höhe, kann die angehobene Fläche eines

Tiefdeckers eine von der Seite kommende Maschine verdecken. Bei Hochdeckern wiederum schränkt der kurveninnere Flügel die Sicht auf den nächsten Anflugschenkel ein. Viele Hochdeckerpiloten lupfen deshalb vor dem Einkurven den inneren Flügel kurz an und halten darunter Ausschau nach Verkehr. Besteht Unklarheit über die Position anderer Luftfahrzeuge, kann man – sofern es die Umgebung erlaubt – vor dem Einflug in die Platzrunde kurz ein paar Fuß unter deren Höhe sinken, sodass andere Maschinen über dem Horizont sichtbar werden.

Hoch und leise statt tief und laut

Wo die Platzrundenhöhe zur Landung verlassen wird, hängt vom Gelände ab (Hindernisse, Lärmbelästigung) und vom Sinkwinkel des Flugzeugs in Landekonfiguration. UL-Piloten werden gelegentlich belächelt, wenn sie lang hoch bleiben und dann in »Geier-Sturzflug«-Manier steil reinkommen – wie es in der Anfangszeit gelehrt wurde, weil die damals verwendeten Zweitaktmotoren im Leerlauf hin und wieder ausgin-

gen. Doch bleibt der Motor im Endanflug tatsächlich mal weg – auch bei Viertaktern kann eine Leerlaufdüse verstopfen –, ist es sehr beruhigend, wenn die Schwelle im Gleitwinkelbereich liegt. Außerdem: Je höher, desto leiser und je mehr Schleppgas, desto lauter.

Auch im Abflug bringt eine steile Flugbahn Vorteile, ausreichend Speed vorausgesetzt. Wer die Höhe der Platzrunde erreicht hat und weiter steigt, kann sie verlassen – ob im Anfangssteigflug, im Querab- oder im Gegenabflug. Je besser die Kletterleistung (Steigwinkel, nicht Steigrate), desto weniger ist ein Pilot gezwungen, Schenkel der Platzrunde abzufliegen, die im Hinblick auf den beabsichtigten Kurs Umwege verursachen. Dabei gibt es eine Flugphase, in der die Maschine zwar außerhalb der Platzrunde, aber noch nicht auf Überlandflughöhe

(2000 Fuß AGL) ist. Das darf sie aber auch sein – wie beim Anflug oder falls das Wetter, der Luftraum oder betriebsbedingte Gründe weniger Höhe nahelegen.

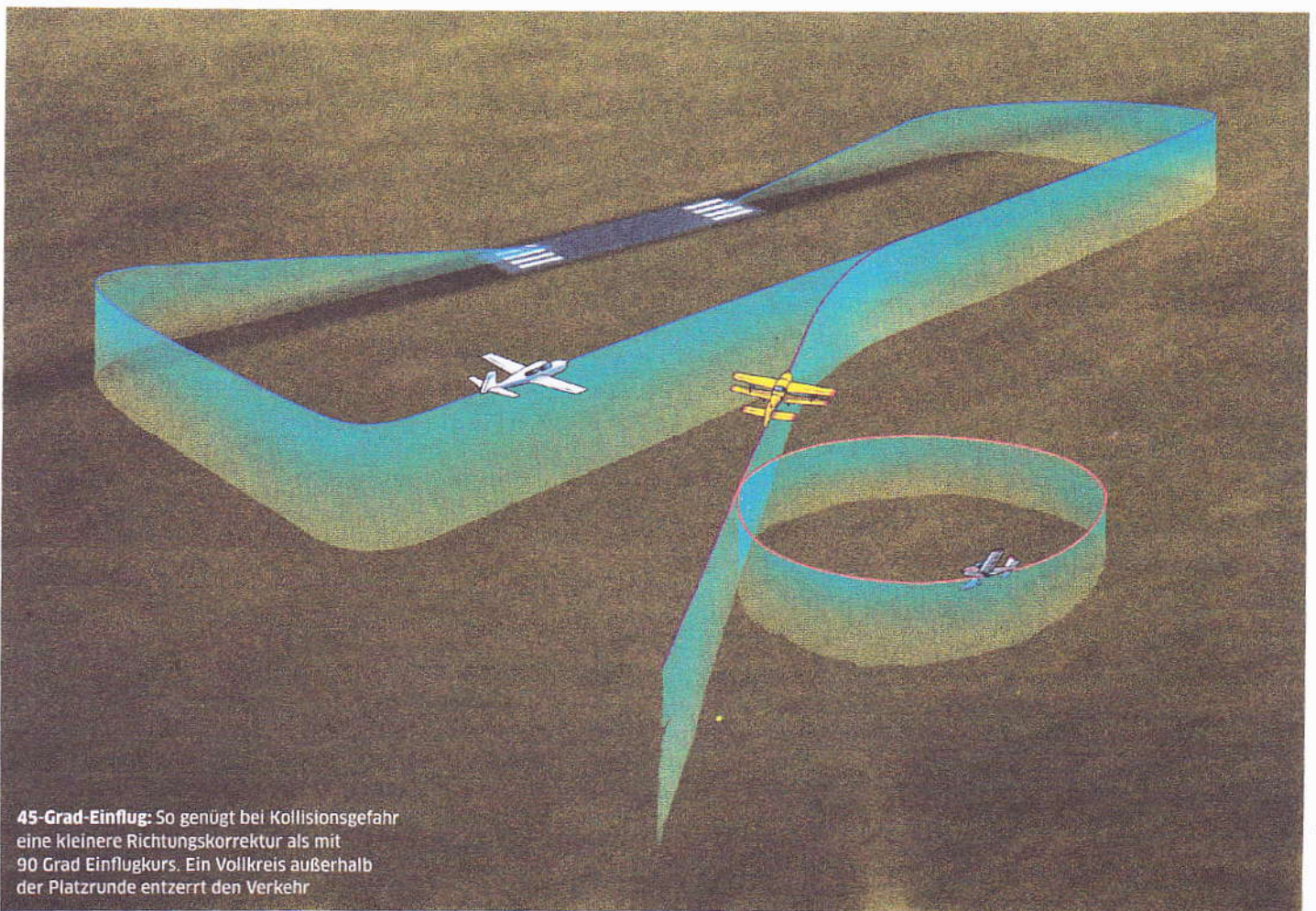
Wann eine Maschine für die Landung konfiguriert wird, steht im Betriebshandbuch des jeweiligen Musters. Fürs Einziehfahrwerk wird's in der Regel schon außerhalb der Platzrunde Zeit, weil die Räder beim Verlangsamen helfen. Im Gegenanflug sind Mixer (fett), Vergaservorwärmung (an) und Flaps (Stellung eins) dran, im Quer- oder Endanflug dann »full flaps«, zuletzt die Propverstellung – solange noch Leistung gebraucht wird, würde wenig Pitch bei erhöhter Drehzahl unnötig viel Lärm verursachen.

Unabhängig vom Muster spielt die Kommunikation in der Platzrunde (siehe *fliegermagazin* #4.2010) eine besonders wichtige Rolle – auch weil es so viele verschiedene

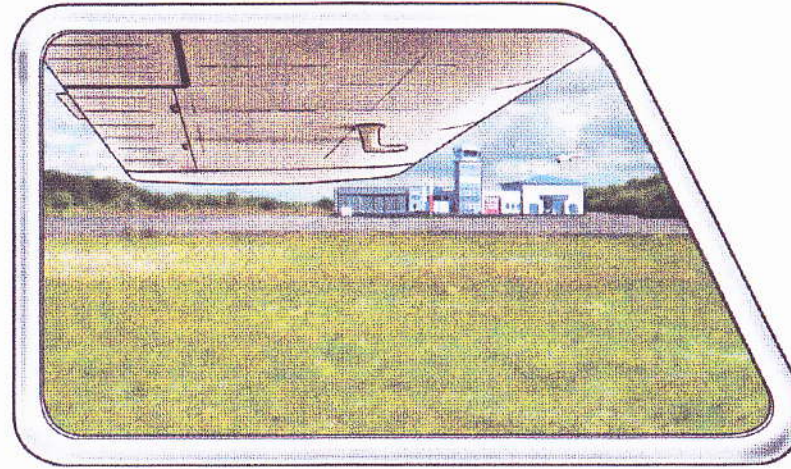
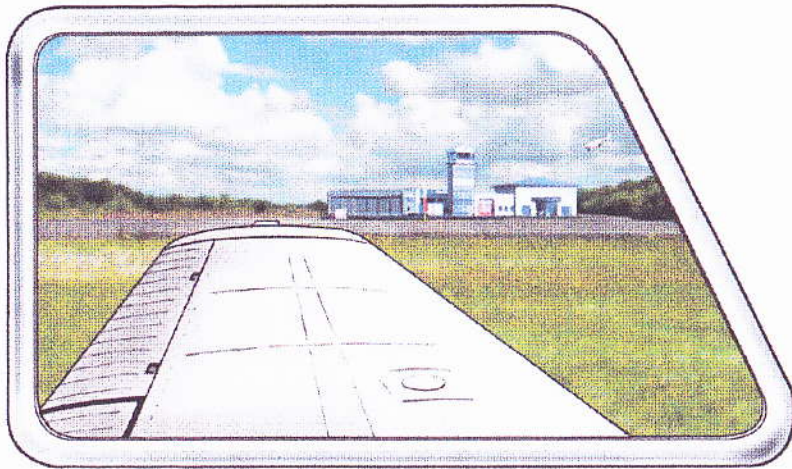
Muster gibt. Wer im Anflug auf eine Destination früh in deren Frequenz Reinhört, erfährt, wie es mit Verkehr im An- und Abflug sowie in der Platzrunde steht. Gemeldete Positionen und Abstände zum Platz haben je nach Luftfahrzeug unterschiedliche Konsequenzen: Zehn Meilen legt eine Seneca (Zweimot) in drei Minuten zurück, eine Motte (UL) in elf. Zu wissen, wer wann wo sein wird, ist einfacher, wenn man mehr Muster kennt als Cessna 172 und Ikarus C42.

Rausschauen und reden

Unverzichtbar sind Positionsmeldungen bei Annäherung an einen Flugplatz sowie in der Platzrunde vor jedem Richtungswechsel. »... Oskar Papa, Gegenanflug Piste 27«, »... Queranflug Piste 27«, »... Endanflug Piste 27« – das sagt man nicht für den Flugleiter, sondern für die anderen Piloten vor



45-Grad-Einflug: So genügt bei Kollisionsgefahr eine kleinere Richtungskorrektur als mit 90 Grad Einflugkurs. Ein Vollkreis außerhalb der Platzrunde entzerrt den Verkehr



Hochdecker als Verdeckter:
Andere Flugzeuge können
hinterm Flügel verschwin-
den (rechts). Tiefdecker
hingegen versperren die
Sicht nach unten und zur
Kurvenaußenseite hin

Ort und selbst dann, wenn der Flugleiter gar nicht um Meldung der einzelnen Positionen gebeten hat. Man will auch wissen, wenn jemand die Platzrunde verlässt und in welche Richtung er abfliegt. Nur wer die Verkehrssituation vollständig überblickt, kann gefährliche Annäherungen vermeiden.

Werden Fallschirmspringer abgesetzt? Herrscht Segel- oder Kunstflugbetrieb? Frühes Reinhören in die lokale Frequenz beantwortet auch diese Fragen und hilft, den Ein-

flug richtig zu timen. Situationsbewusstsein heißt bei VFR-Flügen aber vor allem: rauschauen und die Situation selbst interpretieren. So ist es manchmal notwendig, einen Anflug abubrechen, falls der Abstand zum Vorausfliegenden bedrohlich klein wird. Ein Vollkreis mit Ansage, außerhalb der Platzrunde, entzerzt den Verkehr. Oft reicht eine leicht geänderte Flugbahn, ein etwas verlängerter oder verkürzter Queran- oder -abflug, ein bisschen weniger Gas oder ein

bisschen mehr. Vielleicht harmoniert die eigene Speed auch besser mit jener der Anderen, wenn man die Landeklappen später oder früher setzt als gewöhnlich.

Und wie steht's mit Piloten, die in der Platzrunde Checklisten lesen, statt rauszuschauen – will man denen begegnen? Eher nicht. Die wenigen Maßnahmen, die in Kleinflugzeugen zwischen Reiseflug und Landung zu erledigen sind, sollten unser Gedächtnis nicht überfordern. 