

Text-Auszug über Platzrunden von Heiko Teegen (ehem. Chefredakteur „Pilot und Flugzeug“)

Zitat:

... Die beiden Verbände DAeC und AOPA sind bar jeder tiefergehenden Fachkunde, bar jeder Streitkultur und Konfliktfreude. Man sucht das harmonische Nebeneinander mit Behörden.

Konsequenz:

Die Behörden können eher unkontrolliert tun und lassen, was ihnen gefällt.

Ein signifikantes Beispiel, es geht uns alle an:

Die Platzrunde.

Derzeit landen auf dem Redaktionsschreibtisch wieder vermehrt Hinweise, dass Piloten angezeigt wurden, weil die tatsächlich oder angeblich eine Platzrunde nicht eingehalten haben.

Tatsächlich ist nichts besser geeignet als diese Platzrunde, den Beweis zu führen, dass Behörden gelegentlich rechtswidrig handeln.

Der Verwaltungsgerichtshof Mannheim letztlich hat der DFS und dem angeschlossenen Luftfahrt-Bundesamt Abteilung V (Flugsicherung) rechtswidriges Verhalten in einem Urteil bestätigt, gegen das keine Rechtsmittel mehr bestehen:

Womöglich ist dieses Urteil geeignet, die Sinne endlich zu schärfen und sich als Bürger eben nicht alles gefallen zu lassen.

Zurück zur Platzrunde.

Die Platzrunde ist ursprünglich und grundsätzlich ein Verfahren, das der Pilot nutzt, um die Landung vorzubereiten:

Man fliegt an den Flugplatz, behält die Sicht auf die Landebahn und richtet so Geschwindigkeit und Flughöhe ein.

Eine Landung nach Sichtflugregeln, also ohne elektronische Hilfen, ist ohne eine derartige Platzrunde, die im Gegenanflug beginnt, nicht denkbar und somit sicherlich eines der ältesten Verfahren in der Fliegerei überhaupt.

Jeder wendet dieses Verfahren an:

Egal ob man im Cockpit einer Cessna 150 oder hinter dem Steuerknüppel einer Phantom sitzt.

Die Platzrunde, um das festzuhalten, ist ein Flugverfahren.

Und keine behördliche Sanktion!

Zu letzterer verkam dieses Flugverfahren nämlich hierzulande, ohne dass sich irgendjemand darüber aufregen würde.

Es ist sicher sehr sinnvoll, immer wieder darauf hinzuweisen, dass alle Nationen eingebunden sind in internationale Regeln.

Und die geben zwingend vor, wie Luftverkehr abgewickelt gehört.

Diese internationalen Regeln kennen natürlich die Basisverfahren an einem unkontrollierten Flugplatz, an dem nach VFR operiert wird.

Die Regel zum Beispiel, dass alle Kurven nach links durchzuführen sind.

Aber:

Platzrunden in Form eines vorgeschriebenen Tracks über Grund sind im Grunde die Perversion aller Grundsätze der Sichtfliegerei.

Es ist so:

Bürokraten machten das Verfahren Platzrunde zu einem zwingend einzuhaltenden Kurs über Grund.

Wäre das nicht so, könnte es keine Anzeigen wegen "Abweichung von der Platzrunde" geben.

Und diese Anzeigen, dieser ausgeübte Zwang, behördlich verordnete Platzrunden einzuhalten, ist der glatte Rechtsbruch:

Niemand in der Bundesrepublik, kein ICAO-Mitglied hat das Recht, derartige Verfahren anzulegen.

Das ist das eine.

Das andere ist:

Die Platzrunden wie gezeichnet sind samt und sonders ohne jede Ausnahme nicht zu fliegen.

Zunächst zu den rechtlichen Aspekten:

Die VFR-Fliegerei wird dominiert vom § 3 LuftVO, der sich so in dem ICAO-Reglement wiederfindet.

Dem Piloten wird dabei das alleinige Entscheidungsrecht über die Flugdurchführung zugeordnet:

Er entscheidet über Kurse, Höhen und Geschwindigkeiten.

Dass er sich dabei an Regeln zu halten hat, steht außer Frage:

Vornan die Regeln der verschiedenen Luftraumkategorien, die sicher jene Freiheit über den Wolken für den Betrieb nach VFR gewaltig einschränken.

Das ist ebenso selbstverständlich wie die Verpflichtung des IFR-Piloten, fliegerisch-handwerklich die Vorgaben der Flugsicherung umzusetzen, solange an Bord alles normal verläuft.

Das - den Flugsicherungsauflagen zu folgen nämlich - kann er auch beruhigt tun, da alle angewendeten IFR-Verfahren internationalen Standards folgen - so zum Beispiel die Instrumentenanflugverfahren.

Und genau das ist bei den "Bürokraten-Platzrunden" nicht der Fall.

In irgendwelchen Amtsstuben hantieren irgendwelche Leute mit Bleistift und Lineal und meinen anschliessend, diese so entstandene Platzrunde sei eine "luftrechtliche Verfügung", der Folge zu leisten ist.

Tatsächlich wundern wir uns hier, dass sich niemand auflehnt, niemand aufbegehrt, auch jenseits von DAeC und AOPA, den Verbänden soll man da nichts abverlangen?

Es beginnt doch bei legalen Aspekten:

Wer sich die Mühe macht und im Luftverkehrsgesetz schmökert - eine durchaus anregende Literatur! -, der erfährt etwas sehr, sehr wichtiges:

Der erfährt nämlich, wer welche Kompetenzen hat.

Die Flugsicherung macht zum Beispiel Flugverkehrskontrolle - aber eben nur im kontrollierten Luftraum.

Schon deshalb kann eine Flugsicherung keine VFR-Platzrunden an unkontrollierten Flugplätzen anlegen.

Die Landesluftfahrtbehörden wiederum sind zuständig für die Genehmigung von Flugplätzen - eine Zuständigkeit, in den fliegenden Verkehr einzugreifen, hat eine Landesluftfahrtbehörde sehr sicher nicht.

Also:

Gäbe es irgendwo einen über Grund festgelegten Track, der nach VFR zu fliegen ist, dann wäre das nur denkbar als Bestandteil eines IFR-Anflugverfahrens.

Nachlesen kann man das im Doc. 8168 der ICAO, da stehen hochinteressante Dinge, liest man jene Kriterien, die für eine VFR-Platzrunde erforderlich sind.

Zunächst werden die Kriterien den einzelnen Flugzeugkategorien zugeordnet:

Während unsere Luftfahrtbürokraten annehmen oder unterstellen, von der Cessna Citation bis zur PA18 würden alle den gleichen Track (Platzrunde) fliegen, so ist das natürlich Unsinn.

Uns liegt ein eher absurdes Schreiben des Luftamt Nordbayern vor, in dem Amtschef Kreitinger davon ausgeht, dass seine per se nicht fliegbaren Platzrunden mit einer Toleranz von 200 m eingehalten werden, was etwa für die Luftaufsicht am Landeplatz Herzogenaurach bedeutet, bei grösseren Abweichungen eben eine Anzeige zu erstatten.

Die Absurdität behördlichen Handelns wird klar, konsultiert man ICAO:

Dort ist bei Kategorie A-Flugzeugen (das sind die langsamsten, also alle Singles in jedem Fall) die sogenannte Korridorbreite auch im Gegenanflug 1.400 m breit - und nicht 400 m wie beim Herrn Kreitinger, Bayern.

Das Segment Endanflug, so ICAO, muss so lang sein, dass die Flugzeuge 30 Sekunden geradeaus fliegen können bis zu Schwelle der Landebahn.

Das heisst:

Kategorie A-Flugzeuge /Final Approach Speed 70 bis 100 kts) müssen eine Manöverarea vorfinden, die einen mindestens 0,83 NM/1,54 km langen Endanflug garantieren.

Kategorie B-Flugzeuge - alle typischen Twins liegen in dieser, Cessna 340, PA60, etc. - benötigen ein Final von 1,1 NM/2 km.

Also:

Will man ICAO-Kriterien einstellen, müssen Landeplätze, die Flugzeugen bis 5,7 t MTOW offen stehen, mindestens Platzrunden, Manöverflächen anbieten, die ein Final von mindestens 2 km bieten.

An dem von Kreitinger genehmigten Landeplatz Herzogenaurach, wo man nun schon per Radar die Platzrunden überwachen will (!), beträgt der Endanflug aber nur 800 m!

Oder:

Egelsbach, "Entlastungsflugplatz" für Frankfurt, bietet beim Anflug auf die 09, folgt man der absurden "Platzrunde", einen Endanflug von nur 1.2 km.

Wenn aber im Rahmen eines solchen Verfahrens eine Citation crasht - was passiert ist in Egelsbach! -,

drehen sich die verantwortlichen Bürokraten leise pfeifend um:

Geht uns nichts an, der Pilot trägt die Verantwortung.

Dass die AOPA in Egelsbach ihr Büro hat, sei nur am Rande erwähnt, da hier niemand ernsthaft annimmt, die AOPA Germany würde im Interesse der Mitglieder konflikträchtige Themen aufgreifen.

Besonders interessant aber wird es, betrachtet man die Kurvenradien.

In der Bundesrepublik Deutschland scheint es einen einheitlichen "Platzrundenkurvenradius" zu geben, der bei den Turns in Queranflug und Final bitteschön zu fliegen ist - er beträgt ungefähr 300 m.

Es soll Ultralight geben, mit denen das nachvollzogen ist.

Aber richtige Flugzeuge, die im Rahmen ihrer Betriebsgrenzen und unter Ansatz fliegerischer Übereinkünfte bedient werden, ist das leider nicht möglich:

ICAO ordnet Kategorie A-Flugzeugen in Approachkonfiguration und maximal 20° Bank einen Kurvenradius von 0,69 NM/ 1.280 m zu, den Kategorie B-Maschinen einen von 1,13 NM/2.090 m - nachzulesen im ICAO Doc. 8168 unter Punkt 4.2.

Offensichtlich haben irgendwann einige Leute in der Verwaltung begriffen, dass mit den Platzrunden etwas völlig falsch läuft.

Jedenfalls hat die Deutsche Flugsicherung GmbH im April 2000 eine NfL herausgegeben, die Grundsätze für die Regelung des Flugverkehrs an unkontrollierten Flugplätzen aufschreibt (NfL II-37/00).

DFS-Mitarbeiter G. dazu: "Das war notwendig weil in den Behörden keine fachliche Qualifikation vorhanden ist".

Liest man diese Grundsätze durch, so erfährt man, welche Standards eine normale Platzrunde zu haben hat:

Abstand Gegenanflug - Landebahn: 1,5 km

Länge des Endanflugs: ca. 1,5 km, wobei 1 km mindestens gerade verlaufen muss.

Wobei diese NfL nichts über den rechtlichen Status einer Platzrunde aussagt, sondern die Mindestanforderungen an die Manöverfläche gibt.

Die DFS-"Grundsätze" spiegeln etwa die ICAO-Richtlinien wider für Flugzeuge der Kategorie A.

Leider hat die DFS dem Text eine Skizze beigelegt.

Hier finden sich dann die High-G-Kurven mit 300 m Radius, die das ganze Bild natürlich der Lächerlichkeit preisgeben.

Um es festzuhalten:

1. VFR-Platzrunden kann niemand verbindlich vorschreiben, schon gar nicht mit beigegebenen Toleranzen von 200 m Maximalabweichung, wie die komischen Nordbayern das versuchen.
2. Die Landesluftfahrtbehörden haben kein Mandat, in den fliegenden Verkehr einzugreifen, schon gar nicht, indem Flightracks und/oder Flughöhen vorgegeben werden.
3. Die Flugsicherung hat keine rechtliche Handhabe, unkontrollierten Verkehr im unkontrollierten Luftraum auf Flightracks über Grund zu zwingen.
4. Sämtliche graphisch dargestellten Platzrunden in der Deutschen AIP III sind aus physikalischen Gründen so nicht fliegbare.
5. Sämtliche graphisch dargestellten Platzrunden in der deutschen AIP II widersprechen massiv den ICAO-Regeln.
6. Die Platzrunde ist ein Flugverfahren, das der Pilot eigenverantwortlich steuert. Fremde Eingriffe, wie vorgeschriebene Tracks oder Höhen seitens irgendeiner Behörde, sind nicht statthaft.
7. Gleichwohl gilt § 1 LuftVO (von ICAO übernommen): Die Belästigung Dritter muss minimiert werden. Insofern ist das Überfliegen von Ortschaften in der Platzrunde möglichst zu vermeiden.

Leider: Es ist einigermaßen phantastisch, dass tatsächlich immer noch Anzeigen erstattet werden gegen Piloten, die eine so rechtswidrig zustandekommene "Platzrunde" nicht einhalten.

Es geht ja noch weiter:

Oft werden Anflugrouten vorgegeben, so etwa auf den Flugplatz Egelsbach.

Auch die sind rechtswidrig:

Diese Strecken liegen voll im unkontrollierten Luftraum.

Und dort hat ausser dem Piloten niemand etwas zu sagen, einzuschränken, zu regulieren.

Was wir wollen:

Das Verhältnis der Landesluftfahrtbehörden zur Fliegerei muss pragmatischer werden.

Die Bürokraten mögen sich doch bitte ausschliesslich auf ihre Aufgaben, Kompetenzen und auch Qualifikationen besinnen und endlich aufhören, ständig Unruhe durch eigentlich phantastische, weil rechtswidrige Aktionen zu schaffen.

Nicht klar wird, weshalb die Verbände derartige Dinge nicht erkennen und nicht dagegen angehen.

AOPA Germany hat vom Büro in Egelsbach seit Jahren direkten Ausblick auf die rechtswidrigen, gefährlichen Zustände in der Platzrunde - unter reinen legalen Betrachtungen, also unterstellt, ein jeder würde sich an die nicht fliegbaren Platzrunden halten.

Was tut sie?

Nichts. ...

(Heiko Teegen)