

Im [NFL II 37/00](#) wird ausgeführt:

“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.“*

Dieses entscheidet der verantwortliche und [selbstbewußte](#) Luftfahrzeugführer!! ([LuftVO §3](#) u. [§22 Abs.1](#))

NFL I 255/2013

” 8. BESTÄTIGEN VON MELDUNGEN

(1) Der Empfang von Meldungen ist zu bestätigen, soweit nicht nachfolgend eine Ausnahme zugelassen wird.

(2) Von der Bestätigung einer Meldung durch die Bodenfunkstelle kann bei wiederholten Standortmeldungen von Luftfahrzeugen, die sich bei bestehender Sprechfunkverbindung in der Platzrunde eines Flugplatzes ohne Flugverkehrskontrollstelle befinden, abgesehen werden.

Erbittet **die Luftfunkstelle** eine Bestätigung oder ist sonst ersichtlich, dass sich die Meldung **ausschließlich** an die Bodenfunkstelle richtet, sind auch solche Meldungen von der Bodenfunkstelle zu bestätigen. ”

Das heißt für die Praxis:

Nur der Einleitungsanruf, der sich nur an die Bodenfunkstelle (Urbsel INFO) richtet, muß bestätigt werden.

Danach könnte von “unten” Ruhe sein ! Alle folgenden Positionsmeldungen richten sich an alle Luftfahrzeugführer !

(Merke: Allgemeiner Anruf - keine Bestätigung!!)

([LuftVG §29 Abs.1](#))

Aufgaben der Türmer (Flugleiter an Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle)

“Der Türmer (als BFLer) hat im Rahmen der Gesetze alle Maßnahmen zu treffen, die notwendig und zweckmäßig sind, Gefahren für die Sicherheit (z.B mangelhafter Flugfunk, offensichtlich fehlendes Wissen, Überladung, technische Mängel) des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch die Luftfahrt im Bereich des Flugplatzes abzuwehren ([§ 29 Abs.1 LuftVG](#))”

Der Türmer

- hat einen Stempel "Luftaufsicht"
 - muß das Hauptflugbuch führen
 - muß die Dokumente der verantwortlichen Luftfahrzeugführer prüfen
 - hat die Dokumente der Luftfahrzeuge zu prüfen
 - hat die Einhaltung der Betriebsgrenzen der Luftfahrzeuge überwachen (Überladung, techn. Mängel)
 - prüft Flugaufträge der Flugschüler und die Anwesenheit der Fluglehrer
 - hat die Flugvorbereitungen bei "Flügen die über die Umgebung des Flugplatzes hinausführen" zu prüfen
 - muß die Einsatzbereitschaft der Rettungseinrichtungen und Markierungen der Platzes sicherstellen
 - muß Sicherheitsmängel und Verstöße gegen die (allgemeine) Sicherheit der zuständigen Luftfahrtbehörde melden
 - muß navigatorische Hilfe beim Anflug des Platzes geben
- (Beispiel: Dienstanweisung für die Luftaufsicht im Saarland an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrolle
- hat, soweit erforderlich Hinweise und Informationen zu erteilen über den Flugverkehr am Platz und in der Umgebung
 - muß ein Landeverbot "verfügen" wenn die Landefläche nicht frei ist
 - hat die von **Luftfahrzeugführern** für die Flugvorbereitung angeforderten [Informationen](#) zu übermitteln.

Quelle: DA Saarland, oder guggst Du bei [Wikipedia](#) (Flugleiter)

LuftVO § 22 Abs. 8

Der Luftfahrzeugführer hat sich bei der Luftaufsichtsstelle, auf Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle bei der Flugleitung, zu melden (*das geht auch durch persönlichen Besuch und entlastet dadurch den Funk!*) und folgende Angaben zu machen: vor dem Start:

- a) das Luftfahrzeugmuster,
 - b) das Kennzeichen (§ 19 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung),
 - c) die Anzahl der Besatzungsmitglieder,
 - d) die Anzahl der Fluggäste,
 - e) die Art des Fluges,
 - f) bei einem Überlandflug den Zielflugplatz;
- (Der Name des Luftfahrzeugführers gehört **definitiv nicht** dazu! siehe §70 LuftVG)

Im NFL II 37/2000 wird im Kapitel 3.3 Sprechfunkverkehr ausgeführt:

„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.“

Da Deutschland Mitglied der ICAO, kann man einfach die bewährten Regelungen anderer ICAO Mitgliedsländer nehmen ([FAA Beispiel auf Seite 10](#) od. [CTAF PROCEDURES GUIDE Seite 8-9](#)). Das NFL II 37/2000 führt auch an "mindestens".

An verkehrsreichen Landeplätzen ist "mindestens" nicht angebracht, das heißt, ist viel zu wenig!

(Das ist auch an anderen Plätzen zu wenig!)

Es gilt: "Je öfter und exakter diese Meldungen erfolgen, umso sicherer wird das Fliegen im Platzbereich!"

Das QNH

An INFO Plätzen gibt es kein QNH!

Korrekte Ansage des Türmers wäre: „Das QNH München um 1610 lautet 1008“.

Dies ist recht umständlich, einfacher und immer korrekt ist die Ansage der Elevation (Urbsel=350 ft). An vielen Flugplätzen ist am Türmchen ein Schild mit der Elevation angebracht. (fehlt in Urbsel, leider)

Aus PuF <http://www.pilotundflugzeug.de> / Forum / Flugleiter

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. „

Mehr INFOs <http://fliegermail.de>

*Smartphone Besitzer benutzen die
kostenlose APP ScanLive*

