

Seit dem 23.8.09 sind mindestens
12 Menschen in der "Platzrunde" gestorben!

Der letzter Unfall (++++) am 28.8.2011

Flugzeuge kollidiert: Vier Tote in [Zell am See](#)

3 Tote beim letzten Unfall am 21.5.2011

Kollision über dem [Flugplatz Saarmund](#).

ATC an unkontrollierten Flugplätzen !?!

**Wer glaubt, dass der Flugleiter den Flug leitet,
glaubt auch, daß ein Zitonenfalter Zitronen faltet.**

Luftverkehr beruht auf Eigenverantwortung, nicht auf Erlaubnissen. © D. Grosse

Hallo Flieger,

mir geht es um eine Diskussion, die hilft, daß jeder Pilot seine Verantwortung gegenüber dem übrigen Flugverkehr (An- und Abflüge, Platzrunden) besser wahrnimmt und damit die Flugsicherheit erhöht wird.

Der Anlass dazu sind mehrere eigene, und [uunangenehme Erlebnisse](#) in der (auch Oppiner) Luft.

Meine Überschriften:

Viel mehr Funk durch die Piloten, exaktere und häufigere Ansagen der Position in Platznähe
Viel weniger Funk vom Türmer, (weil beides nicht geht, auch nicht notwendig ist)

Exakte Ansage aus welcher Richtung und Position der Platz angefliegen wird

Exakte Ansagen wann und wohin der Ausflug aus der Platzrunde geht

Positionsangaben sind Blindmeldungen (keine Bestätigung an unkontrollierten Plätzen)

INFORMATIONSGEHALT / Relevanz der Nachricht (Wer bin ich, wo bin ich, was will ich!)

Der wichtigste Punkt ist, seine genaue Position in Platznähe regelmäßig und exakt durchzugeben
ohne eine Antwort zu erwarten. (Blindmeldung!)

Wenn der Türmer es schafft, entspannt das Mikrofon liegen zu lassen, wird die Frequenz nicht mehr belastet, die Sicherheit aber deutlich erhöht! Auch ist ein am Boden stehender Fluglehrer in der Lage seinem alleinfliegenden Schüler Hilfen zu geben. Die anderen Teilnehmer in der Platzrunde müssen das nur wissen (Türmer) und könne auch nur dann reagieren und sich entsprechend §1 Abs.1 LuftVO verhalten!

(Jeder Teilnehmer am Luftverkehr hat sich so zu verhalten, daß die Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind und kein anderer gefährdet, geschädigt oder belästigt wird.)

In einer (jeder!) Platzrunde sollten das 4 genaue Positionsangaben (Blindmeldungen!) sein.

Zum Beispiel: „**DKE starte 29**“,
„**DKE eindreihen Gegenanflug 29**“,
„**DKE eindreihen Queranflug 29**“,
„**DKE eindreihen Endanflug 29**“

Die Ansagen: „....eindreihen **Gegenanflug 29** odereindreihen **Endanflug 29**“ sind besonders hilfreich, da man ein Flugzeug während der Drehung besonders gut sieht. (Nachteil gegen "D-XXX Gegenanflug 29" es ist 1 Wort mehr!)

Jeder weiß (sollte wissen) wo dieses „**eindreihen Gegenanflug 29**“ räumlich ungefähr liegt. Wenn jetzt die Platzrundenhöhe exakt ist, kann jeder, ohne zu suchen, sehen wo das Flugzeug ist!
(visueller pick up)

Das muss insbesondere auch dann gelten wenn 3 Flugzeuge in der Platzrunde sind, ist aber genauso wichtig wenn Ihr (vermeintlich) alleine seid! Es kann ja noch ein Maul(Funk)fauler unterwegs sein!!!

Zu jedem Zeitpunkt ist die Positionsmeldung und die Ankündigung der Absichten absolut zwingend erforderlich. Diese Positionsmeldungen müssen (sollten!) **keine Dialoge mit dem Türmer** sein! Sie dienen **ausschließlich** der Information der **Luftverkehrsteilnehmer** (an-, ab- und „umher“ fliegender Verkehr eingeschlossen). Jedem Piloten muss klar sein, dass er unabhängig von den durch den Türmer vermittelten Informationen selber für Staffelung und Mindestabstände verantwortlich ist.

Nur mit Hilfe häufiger, genauer Positionsmeldungen ist es für den anderen Verkehr möglich, sich ein Bild zu machen.

Ohne, dass es in irgendeiner Weise begründet ist, hat es sich eingebürgert, nach einem Einleitungsanruf :

„UrbseL INFO DELTB“ „DELTB UrbseL INFO“

eines Piloten an den Türmer, nach seiner darauf folgenden Positionsmeldung :

„D-ELTB, Cessna 182, 5 min westlich, zur Landung“

einen Spruch (**Anweisung !?**) durchzugeben in der Art :

„UrbseL INFO, verstanden, melden Sie Queranflug“.

Ein Brauch, der die Sicherheit im Platzverkehr deutlich beeinträchtigt, und der so nirgendwo vorgesehen ist. Denn durch die nun ausbleibenden Meldungen über **Einflug in die Platzrunde, Gegenanflug, Queranflug und Endanflug** ist es anderen Verkehrsteilnehmern **unmöglich**, sich ein Bild der Lage und der Position anfliegender Maschinen zu machen. Türmer haben weder die Verpflichtung, die Arbeitsbedingungen, die Ausrüstungen, die Ausbildung noch die Sicherheitsmechanismen, zuverlässig jeden Verkehr an jeden anderen Teilnehmer weiter zu melden, mal ganz abgesehen davon, dass dies eine 300%ige Mehrbelastung der Frequenz bedeuten würde.

Der Türmer ist **kein FLUGLEITER**, er hat die meisten seiner Informationen auch „nur“ von den Fliegern, weiß deshalb selten mehr als ihr selber! Er darf Anweisungen (z.B. „DTB, Durchstarten“) an Luftfahrzeuge in der Luft ausschließlich zur Abwehr einer unmittelbaren Gefahr geben.

Du bist der verantwortliche Luftfahrzeugführer und damit selber und ausschließlich verantwortlich!!!!

Für die Festigung dieser Erkenntnis habe ich Euch einige Dokumente (BFU Berichte, NFLs, Gesetzestexte, §§ und Kommentare von Rechtskundigen) zusammengesucht.

[download ca. 13,5 MB:](#)

www.ultraleichtflugschule.de/funk.zip

Der **Türmer ist beim Fliegen unser Verbündeter am Boden**. Es ist für mich immer beruhigend zu wissen, das auch er meistens aufpasst und mich informiert über Dinge die ich nicht weiß und/oder (noch) nicht gesehen habe. (Er kann aber regelmäßig viel schlechter sehen als wir Flieger, und muß auch mal, ohne Vertretung auf **Whisky Charly** !)

Diese Zeilen und die aufgeführten Dokumente sollten der Anregung einer sachlichen Diskussion zur Verbesserung der Sicherheit dienen.

Was ist an diesen Ausführungen falsch ? („Wir machen das schon immer so“, zählt nicht!)

Ist alles richtig ! Oder?

Und warum machen wir das dann nicht so?

Ich wünsche uns allen immer einen blauen Himmel und eine weiche Landung!

Eike Damer im März 2009

(CPL, FI >10.000 Flugstunden)

Alle INFOs auf meiner **privaten** Homepage

www.fliegermail.de

Kontakt:

Eike Damer, mobil: 0172 6210514 (simyo), Skype: eikedamer oder eMail: eike.damer@fliegermail.de