

Safety Letter

Zur Erhöhung der Flugsicherheit am Flugplatz Schwäbisch Hall



Sehr geehrte Fliegerkameradinnen, sehr geehrte Fliegerkameraden,

unser größtes Anliegen als Flugplatzbetreiber ist es, dass Sie bei uns sicher Starten und Landen können.

Der Adolf Würth Airport zählt mit über 30.000 Flugbewegungen pro Jahr zu den verkehrsreichsten Verkehrslandeplätzen in Deutschland.

Gerade der VFR/IFR Mischverkehr macht den An- und Abflug, sowie Flüge in der Umgebung des Adolf Würth Airport zu einer Herausforderung.

Dieser Safety Letter soll über die Besonderheiten in Schwäbisch Hall informieren und grundlegende Verhaltensweisen auffrischen und somit zum besseren Verständnis der jeweiligen Seite beitragen. Alle angesprochenen Themen haben ihre Gründe in dem täglich erlebten.

Das wichtigste Schlagwort für ein gelungenes Miteinander heißt „**Good Airmanship**“.

Die Ausweichregeln im Luftverkehr sind in der SERA unter Punkt 3210, Ausweichregeln klar geregelt. Zur Landung steht unter Punkt 4. Landung:

Ein im Flug befindliches oder am Boden bzw. auf dem Wasser betriebenes Luftfahrzeug, hat einem Luftfahrzeug, das landet oder sich im Endteil des Landeanflugs befindet, auszuweichen.

i) Von mehreren einen Flugplatz oder einen Einsatzort gleichzeitig zur Landung anfliegenden Luftfahrzeugen hat das höher fliegende dem tiefer fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen; jedoch darf das tiefer fliegende Luftfahrzeug ein anderes Luftfahrzeug, das sich im Endteil des Landeanflugs befindet, nicht unterschneiden oder überholen. Motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, haben Segelflugzeugen in jedem Fall auszuweichen.

Aber auch ein Business Jet, der mit Landegeschwindigkeit fliegt und voll zur Landung konfiguriert ist, kann nicht einfach mal so ausweichen. Für einen VFR-Piloten ist es nicht immer einfach zu erkennen, wann ein anderer Pilot seinen Endanflug beginnt. Deshalb sollte er zum eigenen Schutz vor allem in Flugplatznähe nicht beharrlich auf den Ausweichregeln beharren, sondern rechtzeitig einen sicheren Kurs fliegen. Das zeigt nicht nur Verantwortungsbewusstsein, sondern trägt dazu bei, den Luftsportlern das Fliegen auch in stärker frequentierten, sensiblen Räumen möglich zu machen.

Den Adolf Würth Airport umgibt eine RMZ (Radio Mandatory Zone). In dieser RMZ ist es Pflicht ständig auf der Platzfrequenz hörbereit zu sein. Laut dem aktuell gültigen Nfl I 916-16 Punkt 9 sind sowohl der Ein- und Ausflug als auch das reine Durchfliegen der RMZ zu melden. Die Sprechfunkmeldungen sind auch für den Fall abzugeben, dass seitens der Bodenfunkstelle keine Antwort erfolgt!

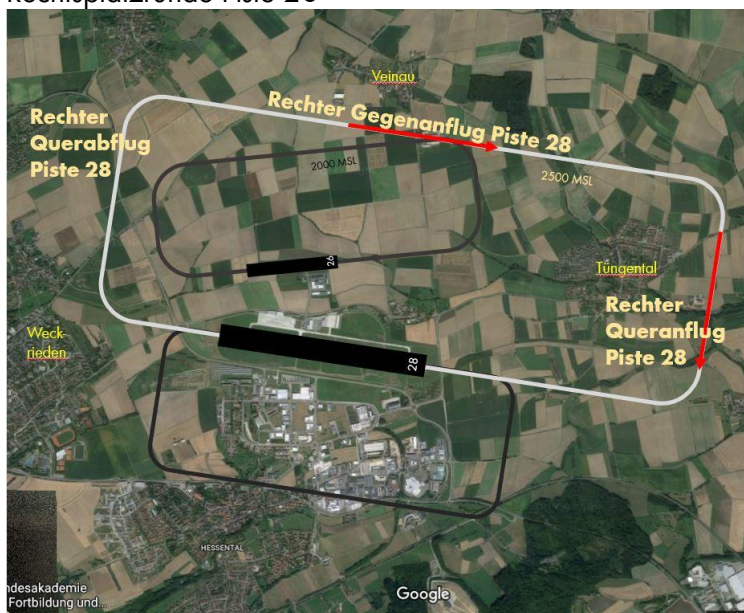
Sicherer und eindeutiger Sprechfunkverkehr ist essentiell wichtig für eine sichere Flugdurchführung.

Täglich melden sich Piloten im Gegenanflug bzw. Queranflug für die Piste 28. Entgegen der Meinung einiger sind auch in Schwäbisch Hall der Gegenanflug und der Queranflug für die Piste 28 ein RECHTER Gegenanflug und ein RECHTER Queranflug. und sollte auch so gemeldet werden! Falsche Meldungen führen täglich zu Verwirrung von Piloten und der Flugleitung und zu gefährlichen Situationen.

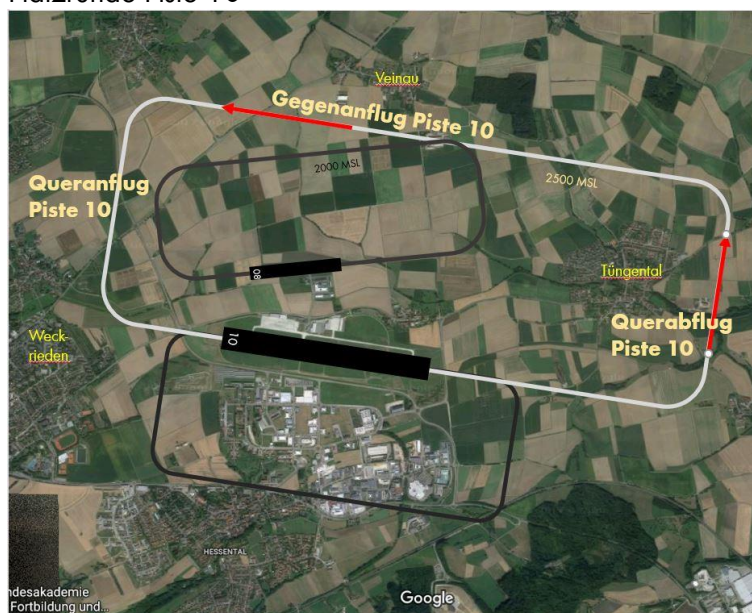
Doch nicht nur falsche, sondern auch späte Meldungen können potentiell gefährlich sein. Die Kochertalbrücke ist ein guter, aber auch beliebter Meldepunkt. Wenn sich allerdings jeder erst direkt über der Kochertalbrücke und dann am besten noch in der beliebten Höhe von 3000ft meldet ist die Zeit für evtl. nötige Warnungen sehr gering.

Bei Meldungen gar erst im Gegenanflug/ rechten Gegenanflug gibt es kaum noch Chancen auf anderen Verkehr hinzuweisen.

Rechtsplatzrunde Piste 28



Platzrunde Piste 10



Ebenfalls stiften einige Piloten Verwirrung indem sie sich nicht an die vorgegebene Platzrunde halten. Die Platzrunde ist zur Sicherheit aller wie in der AIP veröffentlicht einzuhalten!

Die Flugleitung in Schwäbisch Hall ist kein kontrollierendes Organ im Sinne einer Flugverkehrskontrollstelle. Allerdings ist die Übersicht über die Gesamtlage auf dem Turm wesentlich besser als aus dem eigenen Cockpit. Somit sind Anfragen wie z.B. den Gegenanflug/ rechten Gegenanflug etwas verlängern oder einen Vollkreis im Norden zu drehen als Empfehlung für einen geordneten und sicheren Anflug zu sehen.

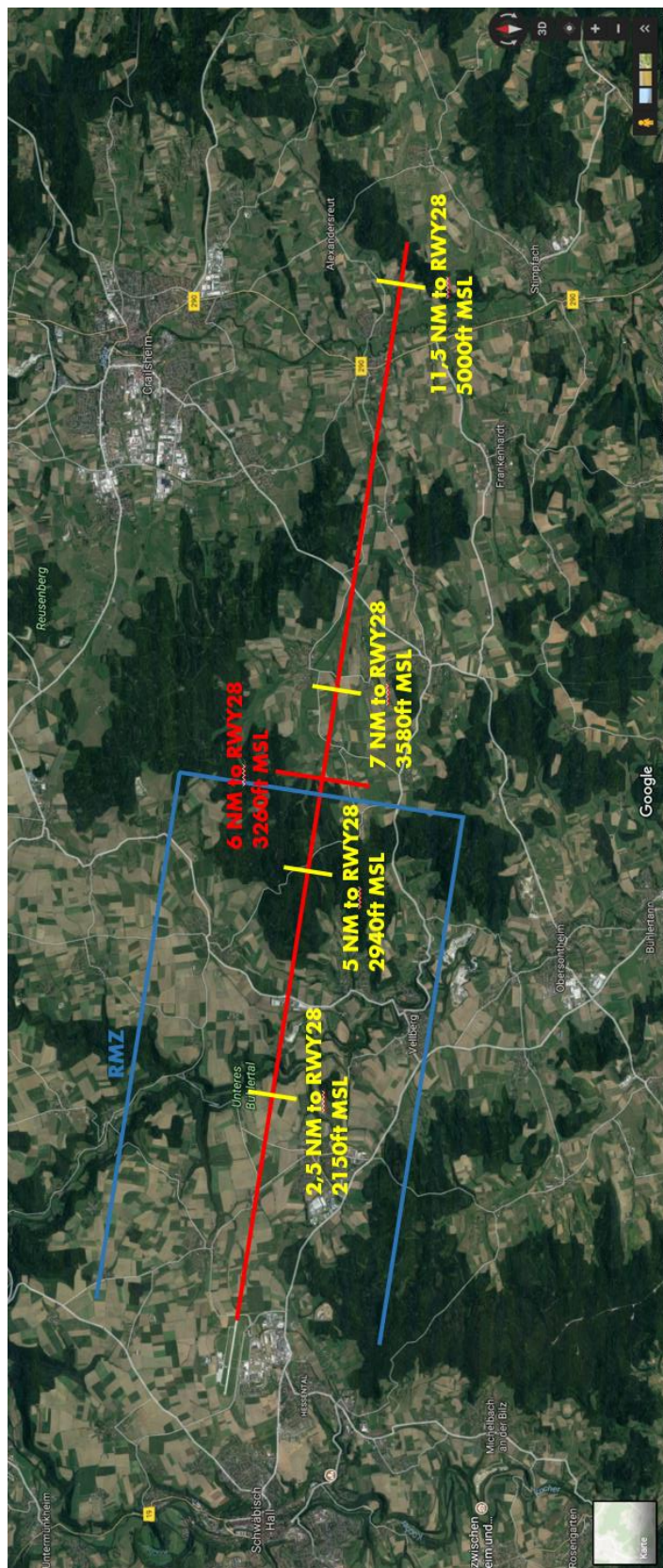
Anders verhält es sich mit Anweisungen zur Gefahrenabwehr. Diesen ist Folge zu leisten!

Die Flugleitung in Schwäbisch Hall fordert die IFR-Piloten im Endanflug in der Regel die Meldung von 6 NM zum Platz an. Diese 6 NM sind zum einen der Einflug in die RMZ, entstammen aber auch einer einfachen Rechnung: Bei einer Geschwindigkeit von 120kt (ein Jet ist im Normalfall sogar noch etwas schneller) legt der anfliegende Verkehr pro Minute 2 NM zurück. D.h. nach Meldung der 6 NM ist das Flugzeug in 3 Minuten am Boden. Im Vergleich dazu benötigt z.B. eine C172 ca. 7 min für eine komplette Platzrunde. Da nach dem Eindrehen in den Queranflug / rechten Queranflug somit ebenfalls ca. 3 Minuten vergehen, würden beide Luftfahrzeuge zum gleichen Zeitpunkt über der Schwelle eintreffen. Eine gefährliche Situation ist hier vorprogrammiert.

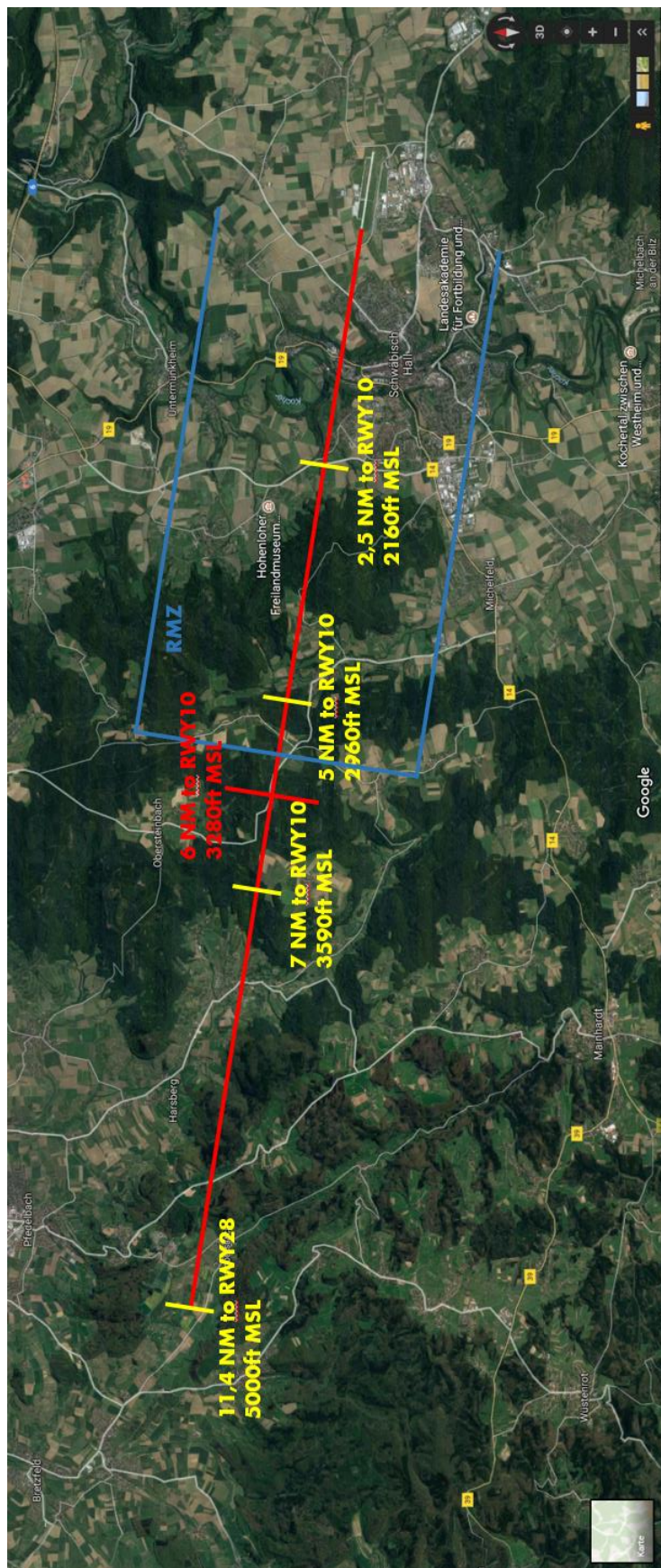
Durch die große Anzahl an IFR-Flügen kommt es leider auch immer wieder zu gefährlichen Annäherungen außerhalb der Platzrunde. Hier liegt das Problem in der Definition des Luftraumes E und das mangelnde Situationsbewusstsein. D.h. dass der IFR-Pilot keine VFR-Karten und umgekehrt der VFR-Pilot keine IFR-Karten im Cockpit hat.

Die nachfolgenden Grafiken stellen die IFR-Anflüge mit Entfernungen und Höhen in Bezug zur jeweiligen Schwelle dar. Diese Grafiken sind rein informativ zu sehen.

IFR-Anflug auf die Piste 28:



IFR-Anflug Piste 10:



Auch wenn es natürlich legal ist unter VFR Bedingung im Westen und Osten die Anfluggrundlinie von Nord nach Süd bzw. Süd nach Nord zu queren, so ist dies ohne Information an die Flugleitung Schwäbisch Hall oder Langen Information nicht immer eine gute Idee. IFR-Abflüge gehen auf der Piste 28 bis 5,8 DME SHD geradeaus in Richtung Westen (und auf der Piste 10 bis 5,5 DME SHD geradeaus in Richtung Osten) und steigen standardmäßig auf 5000ft.

Ebenso ist es natürlich völlig legal das DKB VOR zur Ausbildung oder zur Navigation auf einem Streckenflug zu nutzen. Aber auch hier sind nicht alle Höhen sinnvoll. IFR Flüge werden in Höhen von 5000ft oder darüber von Radar über das DKB VOR geführt. Für den VFR-Flieger empfiehlt es sich hier also die Halbkreisflugflächen zu nutzen und/oder sich bei Langen Information zu melden.

Zuletzt noch ein Absolutes NO-GO: Ein Vollkreis im Endanflug ist nur in absoluten Gefahrensituationen eine Option. Im alltäglichen Betrieb ist die Chance bei solch einem Vollkreis dem Fliegerkameraden, der sich im Endanflug hinter einem befand, ungewollt nahe zu kommen sehr hoch.

Besser ist hier ein Ausweichen und Abfliegen nach Norden oder Süden, um sich dann wieder koordiniert in den Platzverkehr einzureihen.