Änderungen beim Standard-Landeanflug für Landeplätze, die ausschließlich für den Betrieb von Gleitsegeln und Hängegleitern bestimmt sind

Beim Höhenabbau, bzw. bei der Höhenstaffelung vor dem Landeanflug, hat sich Anpassungsbedarf ergeben.
Der Höhenabbau im unmittelbaren Bereich des Landeanfluges, durch Kreisen in der Position (siehe Abbildung 1) ist problematisch. Für Landeanflüge gelten europäische Richtlinien. Diese schreiben vor (SERA 3225), dass, wer ein Luftfahrzeug in der Umgebung eines Flugplatzes führt, verpflichtet ist,

a) den Flugplatzverkehr zu beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden;

b) sich in den Verkehrsfluss einzufügen oder sich erkennbar aus ihm herauszuhalten.

Beide Anforderungen sind mit Kreisen zum Höhenabbau, die in der Position in den unmittelbaren Landeanflugbereich führen, als Standardverfahren nicht in Übereinstimmung zu bringen.
Die rechtlichen Vorgaben (SERA 3225 und FBO IV.6.) beschränken sich auf den Landeanflug als solchen, also Gegen-, Quer- und Endanflug. Wo und in welcher Weise der Höhenabbau, bzw. die Höhenstaffelung vor dem Landeanflug zu erfolgen hat, ist hier nicht geregelt. Sinnvollerweise ist das im Normalfall ein Bereich luvseitig außerhalb des Landeplatzes (Abbau-Box). Je nach Gelände-Gegebenheiten und Platzverhältnisse (Hindernisse), sind aber auch andere Bereiche möglich.

ALT

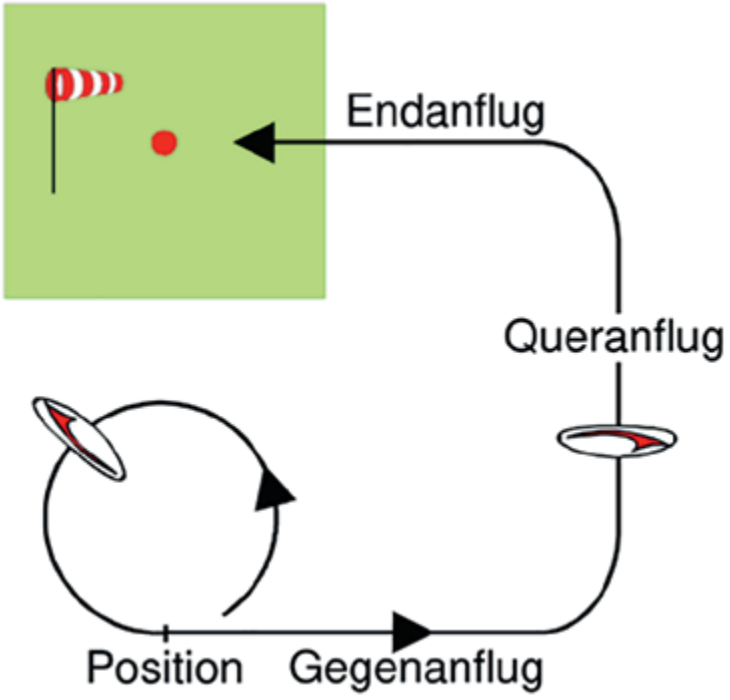
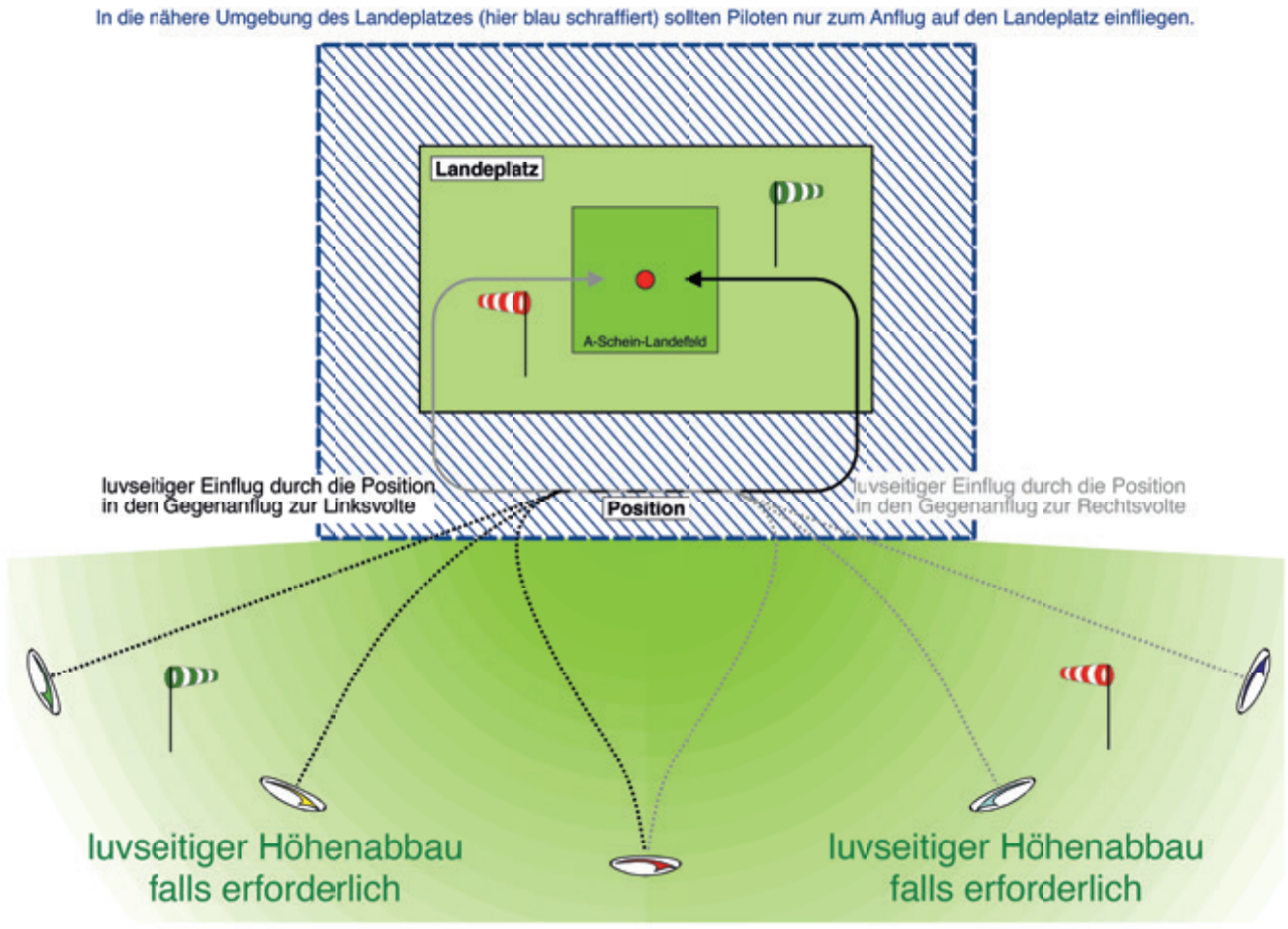


Abbildung 1: Alt: Höhenabbau in der Position durch Kreisen in Richtung Landeplatz.



NEU

Abbildung 2: Beispiel: Der Höhenabbau erfolgt, wenn erforderlich, luvseitig und außerhalb des Landeplatzes. In den Landeplatz-Bereich wird dabei nicht eingeflogen. Der bleibt dem Lande-Verkehr vorbehalten.

Das bedeutet: Die bisherige Position sollte von den Geländehaltern nicht mehr standardmäßig als Bereich zum Höhenabbau ausgewiesen werden. Nur dann, wenn es von den Geländeverhältnissen her nicht anders möglich ist. Stattdessen wird empfohlen, einen Bereich außerhalb des Landeplatzes zu kennzeichnen, in welchem der Höhenabbau, bzw. die Höhenstaffelung erfolgt (Beispiel: Abbildung 2).
Dieser Bereich ist freier Luftraum. Es gibt keine allgemeinen Vorgaben, in welcher Weise der Höhenabbau vorgenommen werden muss (Kreise, Achter, S-Kurven).
Fluglehrer und Flugschulen werden angehalten, die Änderung im Rahmen der Ausbildung zu vermitteln. Geländehalter werden gebeten, die Änderung in ihren Geländen zu berücksichtigen.

Anmerkung: Es ist im Grunde schon immer „Best Practice“ in den meisten Fluggeländen, den Höhenabbau querab und luvseitig des Landeplatzes durchzuführen. Aus praktischen Erwägungen, insbesondere wegen besserer Kontrolle der Windabdrift und der besseren Höhenabschätzung. Es wird deshalb in den meisten Geländen ausreichen, den Bereich des Höhenabbaus „offiziell“ dorthin zu verlegen, wo er in der Praxis ohnehin schon immer stattfindet: ins Luv des Landeplatzes außerhalb des Anflugbereichs.

Gmund, April 2025
Karl Slezak
DHV-Referat Ausbildung

DER AUTOR

Karl Slezak, DHV-Sicherheits- und Ausbildungsreferent