

Merkblatt zum IFR-Betrieb in Schönhausen für VFR- und IFR-Piloten

Die Mischung aus VFR-, IFR- und Segelflugverkehr stellt uns vor besondere Herausforderungen. Die nachfolgenden Empfehlungen sollen das gegenseitige Verständnis verbessern und Hinweise zu bewährten Verhaltensweisen geben.

Kommunikation/ Funkverfahren

- In der RMZ Schönhausen wird ein AFIS-Dienst vorgehalten. Im Gegensatz zum herkömmlichen Info-Dienst müssen Sie das Verlassen der Frequenz melden. Anderenfalls muss AFIS den SAR verständigen.
- Der Flugleiter heißt jetzt AFIS-Officer. Er darf, wie bisher, keine verkehrslenkenden Anweisungen geben. Er muss jedoch Anweisungen zur Gefahrenabwehr und zur Einhaltung der Regelungen des Flugplatzverkehrs geben, denen Sie nach §§ 22,23 LuftVO folgen müssen.
- AFIS ist mit einem Einzelarbeitsplatz besetzt und wickelt die DFS-Kommunikation telefonisch ab. Haben Sie bitte Geduld, wenn ein Funkspruch nicht sofort beantwortet wird.
- Als IFR-Pilot sollten Sie Ihre Abflugbereitschaft erst melden, wenn sie wirklich abflugbereit sind, auch im Hinblick auf die aktuelle Verkehrssituation am Platz. Das IFR-Release ist mit einem engen Zeitfenster von drei Minuten verbunden.
- Fassen Sie sich im Funk bitte kurz. Bei Rollbewegungen am Boden reicht eine Blindmeldung ohne Erstanruf, z.B. „D-EABC“ rollt von Halle O zur Tankstelle“.
- Geben Sie als VFR-Pilot in der Platzrunde Positionsmeldungen ab, besonders beim Eindrehen in den Queranflug.
- Flugschüler im Soloflug sollten sich beim Erstanruf als solche zu erkennen geben.

Vorflugrechte

- Das LFZ im Endteil des Landeanflugs hat nach SERA.3210 Vorrang. Ein VFR-Anflug befindet sich nach Verlassen des Queranfluges im **Endteil**, ein IFR-Anflug bereits nach Passieren von TRIBY (4,1 nm). **IFR-Anflüge haben deshalb mit Passieren von TRIBY Vorflugrecht vor allen übrigen LFZ in der Platzrunde.**
- Das Circling Approach-Segment auf die Piste 07 gehört zum Endteil des Landeanflugs, d.h. das Vorflugrecht bleibt erhalten.
- VFR-Flüge haben Vorflugrecht, wenn sie sich bereits im Endteil des Landeanflugs befinden bevor ein IFR-Pilot TRIBY erreicht.
- IFR-Piloten sollten TRIBY immer melden.

Verkehrskonflikte

- Bei einem drohenden Verkehrskonflikt sollten Sie als VFR-Pilot vorzugsweise in der Kurve vom Gegen- zum Queranflug einen 270°-Turn fliegen.
- Reicht der 270°-Turn nicht, verlassen Sie die Platzrunde nach Süden und fliegen neu an.
- Wird bei Landerichtung 25 der Gegenanflug verlängert, sollten Sie anschließend zwischen Trebbin und Kliestow durchfliegen. Der 270°-Turn ist jedoch wegen Lärmbeschwerden und drohender Konflikte mit dem nachfolgenden Verkehr zu bevorzugen.

- Bei Landerichtung 07 können Sie den Gegenanflug bis zum versetzten Queranflug verlängern. Das Einfliegen in das Vogelschutzgebiet ist jedoch nicht zulässig und wird überwacht. Gegebenenfalls muss die Platzrunde verlassen und erneut angefliegen werden.

Canceln von IFR

- Bei guten Sichtflugbedingungen, besonders am Wochenende, herrscht intensiver Mischverkehr mit unterschiedlichen LFZ-Klassen. Unter diesen Bedingungen bietet es sich an, einen IFR-Flugplan frühzeitig zu canceln und VFR über die Platzrunde einzufliegen.

Segelflugbetrieb

- Während eines IFR-An-/Abflugs finden keine Segelflugstarts statt. Achten Sie jedoch jederzeit auf landende Segelflugzeuge.

Circling Approach

- Der Circling Approach ist aufgrund der vorliegenden Hindernisbewertung nur im Süden gestattet. Zur Vermeidung von Verkehrskonflikten sollten Sie ihn nur fliegen, wenn es die Wetterbedingungen erfordern. Dies gilt besonders bei Segelflugbetrieb. Mitunter kann auch eine Landung mit leichtem Rückenwind auf die Piste 25 eine Option sein.

Fehlanflugverfahren nach Circling Approach 07

- In Anlehnung an ICAO DOC 8168 (Vol.1 Seite I-4-7-2, Abschnitt 7.4.1) ist das veröffentlichte Fehlanflugverfahren für die Piste 25 zu fliegen. D.h. bei einem **Fehlanflug** im Circling Approach Segment **Piste 07** fliegen Sie eine Rechtskurve mit Steigflug auf 2.000 ft, die Sie in Richtung AZ 259 ausleiten. Dann folgen Sie dem veröffentlichten Fehlanflugverfahren.

PPR-Flüge außerhalb der Betriebszeiten

- PPR-Anfragen können nur realisiert werden, wenn sie nicht gegen die maximal zulässigen Dienstzeiten verstoßen.

Wetterminima IFR-Take Offs

- In Abhängigkeit der Ausrüstung sowohl des Flugzeuges, als auch des Flugplatzes (bzw. der jeweiligen Startbahn) gibt es unterschiedliche Zulassungen für Piloten und/oder Betreiber eines Luftfahrzeuges. Bei Pistensichtweiten unter 400 m handelt es sich um einen so genannten Low Visibility Take-off (LVTO), der an spezielle Bedingungen und Zulassungen geknüpft und in EDAZ nicht zulässig ist.

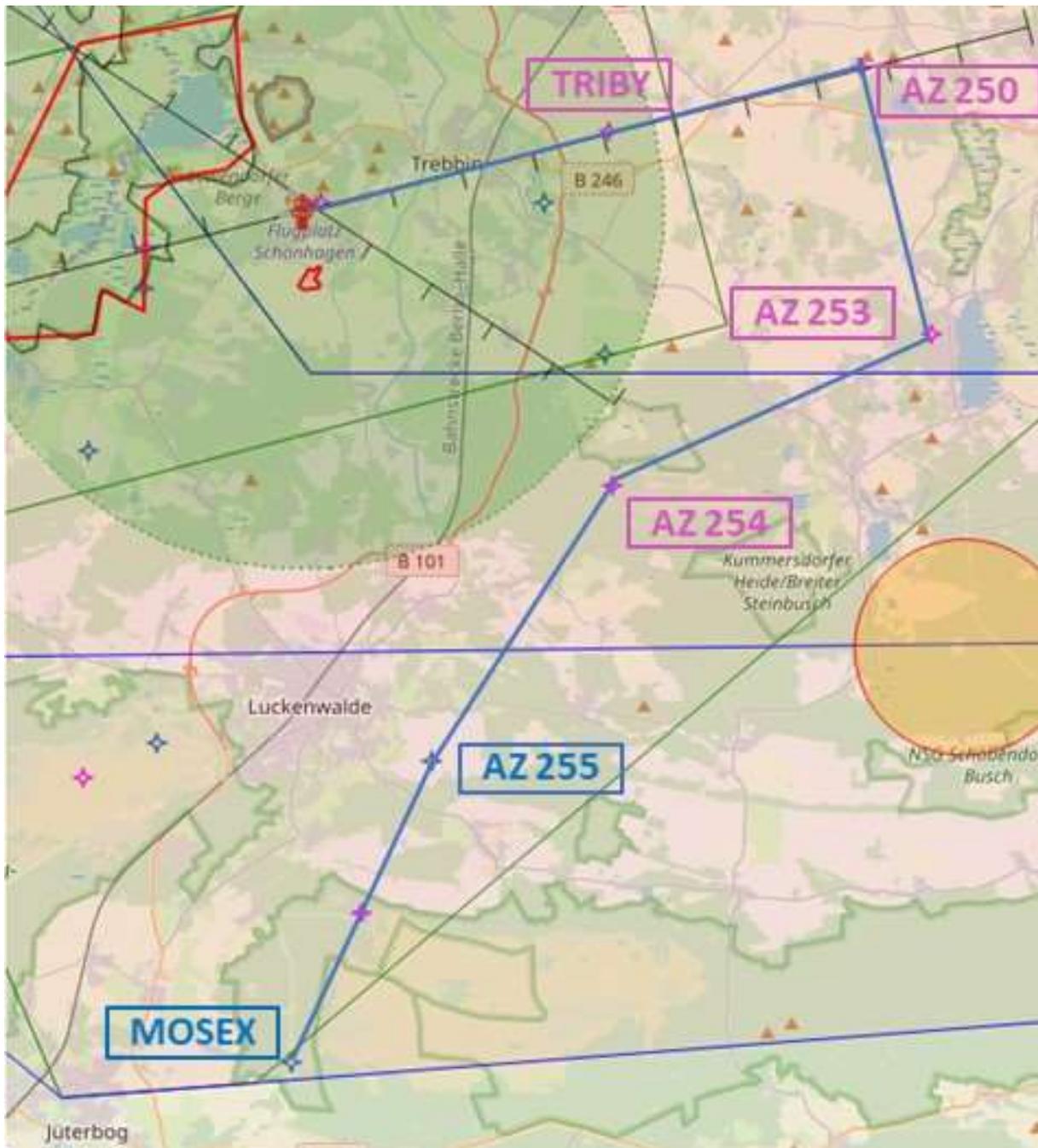
Sonstiges

- Transponderpflicht gemäß SERA 13.001 beachten.
- IFR-Trainingsflüge sind nicht gestattet.
- Von TRIBY bis hinter Trebbin möglichst mit niedriger Propellerdrehzahl fliegen.
- VFR-Direktanflüge sind nicht gestattet. Dies betrifft auch simulierte IFR-Anflüge nach VFR. Diese sind vor der Stadt Trebbin abzubrechen. Grund ist der zulässige Dauerschallpegel, der durch zusätzliche Direktanflüge schnell überschritten würde.
- AZ 106 liegt im ABA, doch außerhalb des SPA-Schutzgebietes (Überflug < 2.000 ft gestattet).

Wegpunkte IFR Anflug

Das folgende Bild zeigt die Wegpunkte des IFR-Anflugverfahrens.

Beachten Sie jedoch, dass der Frequenzwechsel von Approach zu Schönhagen Info je nach Verkehrslage sehr unterschiedlich erfolgt. Wenn Sie auf der Infofrequenz keine Meldung hören, heißt das also nicht, dass sich an diesen Wegpunkten kein Flugzeug befindet. Grundsätzlich gilt im Luftraum G und E für alle Verkehrsteilnehmer, ob VFR oder IFR: „sehen und ausweichen“.



Wegpunkte IFR-Anflug Piste 25