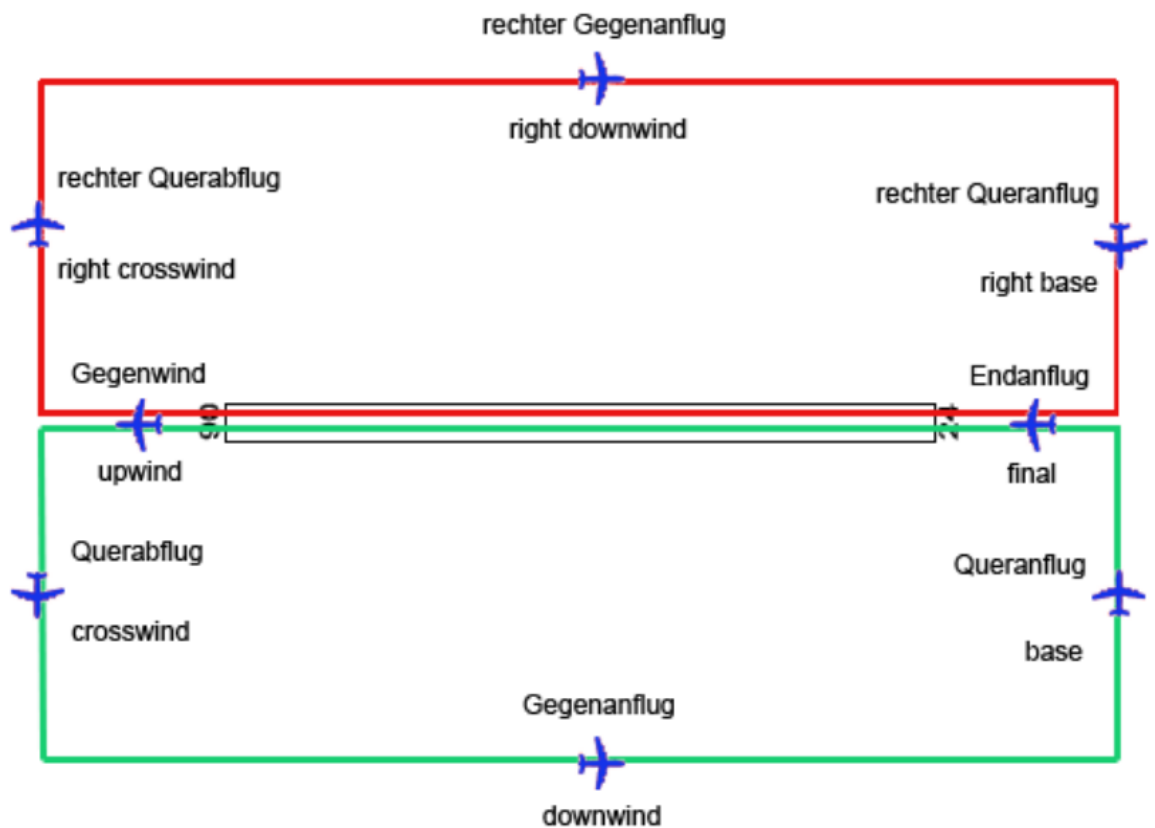


# Platzrunde

Die Platzrunde (engl. traffic circuit) stellen sicher, dass das An- und Abflugverfahren an unkontrollierten Flugplätzen reibungslos und vor allem sicher abläuft. Sie dienen zur Orientierung und vermeiden schlimme Kollisionen. Darüberhinaus verhelfen sie dem Piloten beim Ausbau seiner fliegerischen Fähigkeiten, da dieser die Platzrunden nutzen kann, um möglichst viele Landungen in kurzer Zeit zu durchzuführen. Vor allem in der Privatpilotenausbildung werden anfangs nur Platzrunden geflogen, um dem Flugschüler ein Gefühl für Starts und Landungen zu vermitteln. Platzrunden werden nur bei unkontrollierten Flugplätzen festgelegt und veröffentlicht. Bei kontrollierten Plätzen leiten Fluglotsen der Flugverkehrskontrolle den Flugplatzverkehr, das Vokabular bleibt aber gleich. Die Platzrunde wird gewöhnlich auf **1000 ft AGL** geflogen.



Spricht man von einer "traffic circuit", einem "Crosswind", "Downwind" oder "Base", so sind damit die Abschnitte der **Standardplatzrunde** (Linkskurven) gemeint.

Will man auf die entsprechenden Abschnitte der im Bild rot dargestellten Rechtsplatzrunde verweisen, so spricht man vom "right traffic circuit", dem "Right Crosswind", "Right Downwind", oder "Right Base".

Analog für die deutschen Abschnitte.

Es gibt keinen "Right Upwind" oder "Right Final", da diese Abschnitte bei der Rechtsplatzrunde und Standardplatzrunde identisch sind.

Soweit nicht von der zuständigen Luftverkehrsbehörde abweichend festgelegt, werden Platzrunden in einem Abstand von ca. 1,5 km (1 NM) von der Landebahn und **linksherum** (entgegen des Uhrzeigersinns) geflogen, damit der links sitzende Pilot die Landebahn während des gesamten Manövers im Auge behalten kann. Sollten wir aufgrund des Windes in die andere Richtung starten oder vom Turm eine Rechtsplatzrunde angewiesen bekommen, so bleibt alles wie gehabt. Nur melden wir jetzt den rechten Querabflug, rechten Gegenanflug und den rechten Queranflug. Den Endanflug dann wieder ohne Richtungsangabe.

An großen kontrollierten Plätzen wie zum Beispiel Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt und München gibt es keine publizierten Platzrunden, sodass dem Piloten hier etwas freiere Hand gelassen wird. Hintergrund ist, dass an diesen Plätzen von der kleinen Einmot bis zum Airliner eine sehr große Bandbreite an Flugzeugen unterwegs ist. Würde man nun eine Platzrunde publizieren, so wäre diese entweder für eine C172 zu groß oder für einen A320 zu eng. An kleineren, teils unkontrollierten Plätzen hingegen findet man nahezu immer genau veröffentlichte Platzrunden, die dann meist Ortschaften meiden.

## Bestandteile der Platzrunde

Die Platzrunde besteht aus den folgenden Abschnitten:

### Abflug / Depature

In dieser Phase befindet sich der Pilot im Steigflug und trifft alle Vorkehrungen, die nach dem Abflug notwendig sind: Landeklappen einfahren, Landelicht ausschalten, Fahrwerk einfahren und andere wichtige Schritte, die von der Checkliste vorgeschrieben sind.

### Querabflug / Crosswind

Im Querabflug sollte das Flugzeug die Platzrundenhöhe erreicht haben. Die Höhe beträgt ca. 1000 Fuß (ft) über der Flugplatzhöhe.

### Gegenanflug / Downwind

Dieser Abschnitt befindet sich parallel in entgegengesetzter Richtung zur aktiven Landebahn. Hier gibt der Pilot seine erste Positionsmeldung per Funk, indem er sein Rufzeichen und den Abschnitt, indem er sich befindet, meldet. Kurz darauf bestätigt der Turm und jeder Funkteilnehmer am Flugplatz und in der Platzrunde weiß Bescheid, wo sich das Flugzeug befindet. Der Grund, warum der Pilot erst in diesem Abschnitt seine Position meldet, ist dass andere Flugzeuge, die z.B. von einem anderen Flugplatz kommen, durch diesen Abschnitt in die Platzrunde einfliegen und bei zu geringer Aufmerksamkeit andere Flugzeuge nicht bemerken würden.

### Queranflug / Base

Hier fängt der Luftfahrzeugführer langsam mit dem Sinkflug an und meldet seine Position. Auch das Abarbeiten der Checkliste für die Vorbereitung zur Landung sollte in Angriff genommen werden: Schub reduzieren, Vergaservorwärmung einschalten, Landelicht einschalten etc.

## Endanflug / Final

In der letzten und gefährlichsten Phase sollte der Pilot alle Schritte für die Landung eingeleitet haben. Nach der Positionsmeldung gibt Info / Turm dem Piloten die Windrichtung und -stärke, damit diese bei der Landung berücksichtigt werden können, sowie an einem kontrollierten Flugplatz noch die Landefreigabe. Unnötiger Funkkontakt sollte hier vermieden werden, sodass sich der Pilot voll und ganz auf die Landung konzentrieren kann.

## Platzrunden Funkbeispiel

Die Bestandteile einer Platzrunde bilden oft einen wichtigen Teil eines VFR Fluges. Neben An- und Abflügen wird diese von Piloten auch genutzt um die wichtigen Phasen eines Fluges in Platznähe zu üben.

Der Pilot meldet sich beim zuständigen Lotsen (Delivery oder Ground - je nach Flughafen) und meldet diesem seine Absichten.

| Platzrunde / Traffic Pattern   |  |
|--|--|
| Deutsch  | Englisch   |
| Sylt Turm, Moin, DEMAM   | DEMAM, Moin , Sylt Turm  |
| DEMAM, Moin , Sylt Turm  | DEMAM, Moin , Sylt Turm  |
| DEMAM, C172, Apron 2, eine Person mit Information Golf an Bord, für VFR Platzrunden, erbitte Rollen. | DEMAM, C172, Apron 2, one person with information Golf, for VFR traffic pattern, request taxi. |
| DAM rollen Sie zum Rollhalt Piste 32, über A und B, überqueren Sie Piste 06, QNH 1018.               | DAM taxi to holding point runway 32, via A and B, cross runway 06, QNH 1018.                   |
| Rolle zum Rollhalt Piste 32 über A und B, überquere Piste 06, QNH 1018, DAM.                         | Taxi to holding point runway 32 via A and B, crossing runway 06, QNH 1018, DAM.                |
| DAM Rollhalt Piste 32, abflugbereit.   | DAM holding point rwy 32, ready for depature.  |
| DAM fliegen Sie in den rechten Gegenanflug Piste 32, Wind 310 Grad 10 Knoten Piste 32, Start frei.   | DAM join right downwind runway 32, wind 310 degrees 10 knots rwy 32, cleared for take off.     |

|   |  |
|---|--|
| <b>Anmerkung:</b> Standard ist immer die linke Platzrunde. Soll der Pilot in die rechte Platzrunde bzw. in einen Abschnitt dort einfliegen, muss dies immer explizit dazu gesagt werden. Das gleiche gilt für Rechtskurven, die immer genehmigt werden müssen. Ansonsten muss der Pilot eine 270° Linkskurve fliegen. |  |
| Fliege in den rechten Gegenanflug Piste 32, Piste 32 Start frei, DAM.   | Joining right downwind runway 32, runway 32 cleared for take off, DAM. |
| Rechter Gegenanflug Piste 32, zur Landung, DAM.   | Right Downwind rwy 32, for landing, DAM.                               |
| <b>Anmerkung:</b> Wenn der Pilot seine Absichten nicht von sich aus nennt, sollte der Lotse den Piloten fragen. Hier kann es die verschiedensten Möglichkeiten geben, was ein Pilot machen möchte.  |  |
| DAM, Wind 310 Grad 10 Knoten Piste 32 Landung frei.   | DAM, wind 310 degrees 10 knots runway 32 cleared to land.              |
| Piste 32 Landung frei, DAM.   | Runway 32 cleared to land, DAM.  |
| DAM rollen Sie zum Apron 2 über D I.  | DAM taxi to Apron 2 via D I.   |
| Rolle zum Apron 2 über D I, DAM.  | Taxi to Apron 2 via D I, DAM.  |

**Wichtig:** Ist ein Pilot für einen Abschnitt einer Platzrunde freigegeben, so ist er für alle weiteren Abschnitte freigegeben und darf diese eigenständig abfliegen. Gibst du beispielsweise einem Piloten die Freigabe für den Gegenanflug, so wird er eigenständig (sobald es für ihn passend ist) erst in den Queranflug und dann in den Endanflug drehen. Solltest du ihn daher z.B. aufgrund von IFR-Verkehr im Endanflug verzögern wollen, musst du eine der verschiedenen Verzögerungstaktiken anwenden.

Revision #4

Created 17 December 2023 15:36:17 by 1583954

Updated 20 April 2024 12:35:30 by 1439797