

## **„Bedienungsanleitung“ für den Flugplatz Neumünster**

Jeder Flugplatz hat seine eigenen Regeln. Sie sorgen u. a. dafür, dass alle Nutzer mit so wenigen Einschränkungen wie möglich ihr Ziel, das Fliegen mit dem jeweiligen Fluggerät, erreichen und dass Gefahren und Konflikte weitgehend vermieden werden. Diese Regeln zu achten, sollte daher für jeden Nutzer des Platzes selbstverständlich sein.

Im Folgenden habe ich einige wesentliche Regeln und Hinweise zum Flugplatz Neumünster zu einer Art „Bedienungsanleitung“ zusammengefasst. Sie soll uns Neulingen auf dem Flugplatz das Verhalten auf dem Platz und das Miteinander mit den anderen Fliegern dort näher bringen und so unnötige Schwierigkeiten und Reibungsverluste vermeiden helfen. Sie enthält auch Selbstverständlichkeiten für ein gedeihliches Miteinander. Leider haben die Erfahrungen gezeigt, dass aber auch diese manchmal noch der Erwähnung und Betonung bedürfen...

Die vorliegende „Bedienungsanleitung“ ersetzt nicht die anderen für uns geltenden Regeln und Vorschriften. Sie ergänzt diese lediglich um die Spezifika in Neumünster.

Diese Bedienungsanleitung hat für mich den Status „in Bearbeitung“. Sie ist also nicht anschließend und wird anlassbezogen fortgeschrieben und ggf. geändert. Der jeweilige Stand ist oben am Datum zu ersehen.

### **Allgemeines**

- Der Flugplatz Neumünster ist vereinseigenes Gelände des Flugsportclub Neumünster (FSCN). Der Verein ist für den Platz und den Betrieb verantwortlich.
- Der Platz hat die Kennung EDHN.
- Der Flugplatz ist ein Verkehrslandeplatz nach dem Luftrecht. Er ist zugelassen für Motorflugzeuge, Ultraleichtflugzeuge, Motorsegler, Segelflugzeuge, Modellflugzeuge, Hängegleiter und Gleitschirme.
- Aus der Eigenschaft als Verkehrslandeplatz ergeben sich u. a. auch Betriebspflichten. So hat der Platz festgelegte Betriebszeiten, die sich nach Sommer- und Winterzeit unterscheiden. Außerhalb der festen Zeiten ist er ein PPR-Platz, d. h. er kann jederzeit aus besonderem Anlass geöffnet werden. Während der Öffnungszeiten ist ein Flugleiter anwesend, der grundsätzlich auf dem Tower seinen Dienst verrichtet. Er ist verantwortlich für den Platz. Er ist auch gegen Jedermann auf dem Platz weisungsbefugt.
- Der FSCN hat vier Sparten: Motorflug, Segelflug, Ballonsport und Modellsport.
- Unser Verein (die „Milaner“) ist als juristische Person des öffentlichen Rechts im Sinne des BGB Mitglied im FSCN. Daher stehen uns als Mitglieder der Milaner die Einrichtungen des FSCN zur Verfügung.

- Im Regelfall haben wir mehr mit den Segelfliegern zu tun als mit den anderen Sparten. Unsere Schleppstrecke ist grundsätzlich parallel zu der der Segelflieger. Bei Einhaltung der Regeln, konsequenter Trennung der Platzrunden (Segelflieger Südplatzrunde, Hängegleiter und Gleitschirme Nordplatzrunde) und offensiver Kommunikation ist ein Seitenabstand von ca. 25 m möglich. Damit steht auch uns eine Schleppstrecke von ca. 910 m zur Verfügung (alternative Schleppstrecke – Anlage 2). Wenn sich auch nur einzelne nicht entsprechend der Absprachen halten, müssen wir damit leben, dass uns dann nur die kürzere Schleppstrecke nördlich der Asphaltbahn (Anlage 1) zur Verfügung steht!
- Die Kommunikation auf dem Flugplatz findet über den ‚klassischen‘ Flugfunk (123.000) statt.
  - Der Tower hat die Kennung ‚Neumünster-Info‘.
  - Der Segelflug funkt als ‚Neumünster-Segelflug‘.
  - Die Milaner haben den Rufnamen ‚Gleitschirmstart‘.
  - Jedes Flugzeug hat seine individuelle Kennung.
- Beim Flugbetrieb brauchen wir einen Gesamtverantwortlichen als zentralen Koordinatoren.

### **Hinweise/Regeln für Alle**

- Für den Flugplatz ist eine Flugplatzeinweisung erforderlich, in der auf die Besonderheiten dieses Flugplatzes hingewiesen wird. Diese Einweisung wird von mir durchgeführt. Wer sie noch nicht hat, meldet sich beim Flugbetrieb kurz bei mir.
- Das Betreten des Platzes ist im Sinne des Hausrechts grundsätzlich gestattet, da wir über die Mitgliedschaft dieses Recht erworben haben. Allerdings handelt es sich um einen Verkehrslandeplatz, so dass dort rechtlich besondere Bedingungen gelten, auch für uns und die anderen Nutzer am Platz.
- Wir dürfen den Platz nicht nur zum Fliegen sondern auch zum Groundhandling nutzen. Das gilt während der Betriebszeiten aber auch außerhalb der Betriebszeiten.
- Vor jedem Betreten ist zu prüfen, ob der Platz geöffnet (betriebsbereit) ist. Dann ist eine Anmeldung beim Flugleiter erforderlich. Ein Hinweis auf Betrieb ist neben den veröffentlichten Betriebszeiten (<http://www.edhn.de/>) die Tatsache, dass vor dem Tower Fahrzeuge stehen. Aber auch so sollte kurz geprüft werden, ob der Tower besetzt ist. Außerhalb der Betriebszeiten und ohne Flugleiter am Platz kann davon ausgegangen werden, dass der Platz geschlossen ist. Dann dürfen wir den Platz auch so betreten. Aber auch dann gilt, dass die Verkehrswege einzuhalten sind und ein Queren von Start- und Landebahnen nicht zulässig ist. Der Platz dient jederzeit unabhängig von Betriebszeiten als Not- und Außenlandeplatz!
- Für ein Groundhandling gilt, dass wir den Ort grundsätzlich mit dem Flugleiter abstimmen. Ist keiner am Platz, können wir uns den Ort selbst aussuchen. Aber auch dann gilt, dass die Asphaltbahn (26/08) und ein Bereich von 20 m neben der Bahn sowie die Verlängerung dieser Strecke nicht betreten werden dürfen.
- Während der Betriebszeiten (Betrieb am Platz) wird der Platz zum Fliegen erst betreten bzw. befahren, wenn der Gesamtverantwortliche die Vorabsprachen mit Flugleitung und Segelflug getroffen hat und das Betreten freigibt.

- Das Befahren des Platzes und das Parken auf dem Platz sind grundsätzlich untersagt.
  - Die GS-Flieger stellen ihre Fahrzeuge auf dem Parkplatz vor dem Tower ab und tragen ihr Gerät zum Startplatz. Bei Westwind sind es ca. 50 m. Wird wegen Ostwinds von der Westseite gestartet, können der Lepo bzw. das Startleiterauto zum Transport der Geräte verwendet werden.
  - HG-Piloten dürfen mit ihren Fahrzeugen den Platz zum Aus- und Aufladen des Geräts am Startplatz befahren. Danach sind die Fahrzeuge unverzüglich zu entfernen und auf dem Parkplatz abzustellen.
- Das Begehen und Befahren ist nur auf den dazu ausgewiesenen Wegen (Anlage 3) zulässig. Diese führen außen um die Start- und Landebahnen herum. Das Queren von Start- und Landebahnen ist nicht gestattet.
- Wer später kommt, meldet sich auf dem Tower und teilt dem Flugleiter mit, dass er zum Gleitschirmstart möchte. Erteilt der Flugleiter die Freigabe zum Betreten des Platzes, gelangt der Pilot auf den vorgegebenen Wegen zum Startplatz. Ggf. fragt der Flugleiter beim Gleitschirmstart nach, dann wird die Abholung geregelt.
- Für Starts, Landungen und während des Fluges wird der Milan-interne Funk (PMR oder LPD) genutzt. Starten darf nur, wer ein Funkgerät hörbereit mitführt.
- Unabhängig von der Schleppstrecke gilt für Gleitschirm- und Hängegleiterpiloten, dass sie ausschließlich die nördliche Platzrunde haben (Anlage 1).
  - Beim Schlepp hat der Pilot durch Vorhalten darauf zu achten, dass er nicht nach Süden über die Segelflugstrecke abdriftet.
  - Nach dem Ausklinken ist unbedingt nach Norden abzdrehen.
  - Das weitere Fliegen findet ausschließlich nördlich der Piste 26/08 statt. Der Teil südlich der 26/08 ist ausschließlich dem Segelflug vorbehalten.
  - Die Landeplätze liegen ebenfalls nördlich der Piste 26/08.

## Hinweise/Regeln für den Gesamtverantwortlichen

- Für jeden Flugtag ist ein Gesamtverantwortlicher der Milaner zu benennen. Er ist der Ansprechpartner zum und für den Flugplatz (Flugleiter, Segelflug, Motorflug, Platzhalter). Wenn ich anwesend bin, würde ich diese Funktion wegen meiner langjährigen Kenntnisse von Platz, Personen und Abläufen wahrnehmen.
- Der Gesamtverantwortliche nimmt vor Betreten, Aufbau und Flugbeginn Verbindung mit der Flugleitung (auf dem Tower) auf. Hierbei werden die Startrichtung, der Funkkanal sowie Besonderheiten des Tages abgestimmt.
- Grundsätzlich bauen die Milaner nördlich der Piste 08/26 auf (Anlage 1). Wahlweise kann der Startplatz bei Westwind auch vorverlegt werden, z. B. bis in Höhe des kleinen Hangars.
- Sind keine Segelflieger am Platz, kann mit dem Flugleiter abgestimmt werden, ob die Milaner die Segelfliegerstartstrecke (südlich der Piste) nutzen dürfen.
- Sind Segelflieger am Platz, kann mit dem Flugleiter abgestimmt werden, ob er zustimmen würde, dass die Milaner ebenfalls südlich der Piste parallel zum Segelflug aufbauen würden. Die Strecke wäre dann zwischen Segelfliegern und Piste (Anlage 2).
- Als nächstes wird Kontakt mit dem Leiter Segelflug aufgenommen. Mit ihm wird kurz der gemeinsame Flugtag besprochen. Liegt Zustimmung des Flugleiters zum alternativen Aufbau südlich der Piste vor, so wird diese Absicht mit dem Leiter Segelflug besprochen. Stimmt er ebenfalls zu, so darf die alternative Startstrecke aufgebaut werden. Ansonsten gilt der Regelplan für den Aufbau (Anlage 1).
- Nach diesen Absprachen organisiert der Gesamtverantwortliche das Betreten des Flugplatzes und den Aufbau.
- Ist der Tower beim Eintreffen der Milaner noch nicht besetzt, so erfolgt die erste Abstimmung mit dem Segelflug. Ist auch der noch nicht besetzt, so kann entsprechend der Windrichtung aufgebaut werden. Wird die alternative Startbahn südlich der Piste gewählt, ist bei Eintreffen der Segelflieger bzw. des Flugleiters aktiv Kontakt mit ihnen aufzunehmen und die Abstimmungen nachzuholen. Dies kann ggf. über Flugfunk erfolgen.

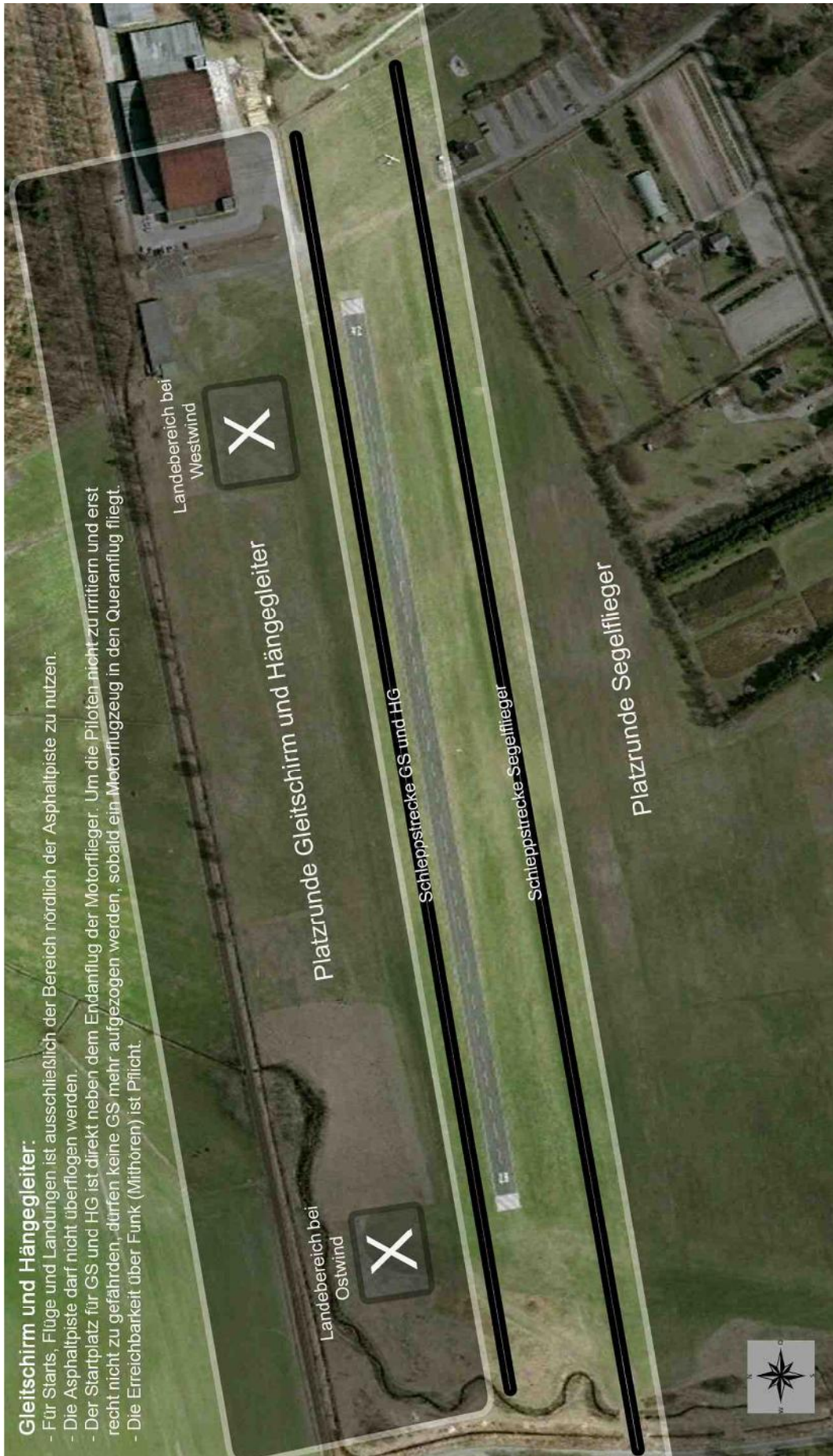
### **Hinweise/Regeln für den Windenfahrer**

- Die Winde ist unter dem Schleppdach auf der rechten Seite des Anbaus am kleinen Hangar untergestellt.
- Der Windenfahrer darf sein Zugfahrzeug mit auf den Platz nehmen darf, um die Winde zum Schleppplatz zu fahren. Das Fahrzeug darf bei der Winde stehen bleiben.

### **Hinweise/Regeln für den Startleiter**

- Am Startplatz ist ein Fahrzeug als Startfahrzeug (Logistik) zulässig.
- Der Startleiter hört ständig den Flugfunk Neumünster mit. Ist er nicht im Besitz eines Sprechfunkzeugnisses (BZF) so nimmt diese Funktion ein anderer Milaner mit entsprechender Qualifikation wahr. Es stellt ständigen Kontakt zum Startleiter sicher.
- Vor jedem Start teilt er über Flugfunk dem Flugleiter (Neumünster-Info) und dem Segelflug (Neumünster-Segelflug) die Startabsicht mit. Hierbei wird ggf. die Startreihenfolge besprochen bzw. Hinweise zu Flugbewegungen eingeholt.
- Erst nach Startfreigabe erfolgen das Einklinken und der Kontakt mit der Winde.
- Er achtet beim Start darauf, dass
  - jeder Pilot ein eingeschaltetes Funkgerät mit sich führt, um den Funkverkehr der Milaner zu verfolgen
  - sich kein Flugzeug im Anflug befindet.
  - nicht gestartet wird, solange ein anderes Flugzeug vorrangiges Startrecht hat.

# Anlage 1 – Regelaufbau und Platzverteilung



Anlage 2: Alternative Strecke (nach Zustimmung von Flugleitung und Segelflug)

