

# Stichwort „Platzrunde“

Ein Diskussionsbeitrag zum Layout unseres Modellflug-Geländes

von Helmut Stettmaier

Auf unserem Modellflugplatz werden sehr verschiedene Arten des Modellfluges gemeinsam betrieben, insbesondere die Startarten sind vielfältig. Es soll nun jetzt nicht über die Vor- und Nachteile einzelner Startmethoden diskutiert werden - jede hat ihren eigenen Reiz, sondern es sollen die Besonderheiten betrachtet werden, die bei der Zuweisung von Flugraum zu beachten sind. Für jeden Flug sind die Phasen Start, Flug und Landung zu unterscheiden.

- Segelflug mit der Winde:  
Der traditionelle Windenstart „verbraucht“ enorm viel Platz, ich erinnere an unser Schutz-Dreieck. Während eines Starts muss der Start-Raum von anderem Verkehr freigehalten werden. Die herabfallende Leine kann zu einem Hindernis werden und es muss jemand auf's Feld gehen um sie einzusammeln.  
In unserer Platzordnung werden daher die Hochstart-Segler bei Mischbetrieb am nördlichen Rand des Geländes angesiedelt. Die Suche nach Thermik erfolgt üblicherweise abseits der Flugräume die für andere Modelle vorgesehen sind. Die Landung dieser Modelle erfolgt bei der Winde, interferiert also nicht mit den anderen Flugräumen.  
Konkurrenz mit anderen Modellen gibt es also eigentlich nur beim Start und wenn das Seil geholt wird (bitte machen Sie nicht Jagd auf den Seilholer...)
- Gelegentlich gibt es auch Segelflug mit Katapultstart:  
Größe und Aussehen des zu schützenden Raumes (der also frei von Personen sein muss) ist noch nicht final festgelegt. Der Flug ist in der Regel sehr kurz da nur wenig Höhe erreicht wird und wenn er auf der Landebahn beendet werden soll, muss das abgesprochen werden. Diese Art des Startes ist ein Werkzeug zum Einfliegen. Bei Mischbetrieb kann auch überlegt werden, ob der Katapultstart in der Nähe der Winde stattfinden sollte.
- Elektro-Segler, die aus der Hand gestartet werden:  
So gut wie immer wird der E-Segler bei der Startbahn möglichst genau gegen den Wind gestartet, auch wenn's mehr oder weniger quer zur Startbahn ist (eine südliche Startrichtung ist natürlich nicht möglich). Solange dabei der Flugraum anderer Modelle nicht beeinträchtigt wird soll dagegen nichts gesagt werden, jedoch ist eine gute Kommunikation und natürlich ein genaues Beachten des bereits fliegenden Verkehrs erforderlich.  
Der Flugraum für diese Modelle kann relativ weit entfernt liegen.
- Elektro-Segler, die mit Katapult-Unterstützung gestartet werden:  
Es wird die Startbahn relativ lange belegt und ein Schutzbereich ist einzuhalten. Ansonsten unterscheidet sich dieser Start nicht wesentlich von Motormodell-Starts.  
Der Flugraum für diese Modelle kann relativ weit entfernt liegen.
- Elektro-Segler, die mit einem Startwagen gestartet werden:  
Man darf nicht außer Acht lassen dass das Modell während des Rollens nicht gesteuert werden kann. Die bisherige Praxis zeigt aber, dass der Wagen stabil die Spur hält - Vorsichtsmaßnahmen bezüglich der Zuschauer sind nicht Thema dieses Aufsatzes. So ein Start dauert länger als der Start eines Motorflugmodelles und nach dem Start muss „aufgeräumt“ werden. Der Flugraum für diese Modelle kann relativ weit entfernt liegen.
- F-Schlepp:  
Ein Schleppgespann blockiert die Startbahn etwas lange für den Aufbau. Der Start ist relativ kompliziert. Üblicherweise dauert der Flug der Schleppmaschine nicht sonderlich lang und es wird kurz vor der Landung die Leine in der Nähe der Start- und Landebahn abgeworfen. Man erhofft sich von einem F-Schlepp eine lange Flugzeit für den Segler, seine Landung ist also zeitlich völlig vom Start entkoppelt und der Flugraum kann relativ weit entfernt liegen.
- Motorflug ("normal" und Kunstflug-Training):

Reine Motorflugmodelle fliegen „hin und her“ oder es wird Kunstflug mit verschiedensten Perfektionsgraden (-) durchgeführt. Viele Motorflugmodelle sind relativ klein und können nur in der Nähe des Piloten betrieben werden.

- ...und, last but not least, der Helikopterbetrieb:  
Diese Dinger schweben viel und können nur in unmittelbarer Nähe des Piloten betrieben werden. Nach gängiger Ansicht (die ich teile) benötigen sie ihren Flugraum exklusiv.
- Fallschirme, Raketen, Luftschiffe und Ballone gibt's bei uns (noch) nicht.

Alle Modelle konkurrieren um die begrenzte Ressource „Luft“ und damit jeder seinen Spaß hat muss eine gewisse Ordnung definiert und eingehalten werden.

Im mantragenden Flugbetrieb wurde als grundlegendes Ordnungsmittel die Platzrunde eingeführt wie sie Walter beschrieben hat. Sie soll einen sicheren Start und vor allem eine sichere Landung ermöglichen, selbst wenn keine Kommunikation zwischen Flugzeug und Boden besteht (natürlich nur bei geringem Flugaufkommen).

Start und Abflug: Nach dem Start wird (üblicherweise, solange das Gelände dies zulässt) eine Linkskurve geflogen bevor sich das Flugzeug „auf die Reise“ begibt.

Anflug und Landung: Der Gegenanflug wird, wenn möglich, so festgelegt, dass der (üblicherweise links sitzende) Pilot ohne weiteres feststellen kann ob die Landebahn frei ist. Die Wendepunkte der Platzrunde werden mit Gelände-Marken beschrieben, für eine ordentlich vorbereitete Landung kann man dann auch festlegen, welche Höhe das Flugzeug bei den Wendepunkten (und anderen dafür definierten Punkten) über Grund haben soll.

Folgende Elemente der Platzrunde sind für den Modellflug aus meiner Sicht ohne Bedeutung:

- Der Pilot steht an der Landebahn und braucht keinen Gegenanflug um zu erkennen, ob sie frei ist.
- Wendepunkte können nicht festgelegt werden, denn der Pilot kann nicht ausreichend genau feststellen ob er sie gerade überfliegt (Entfernungsproblem).
- Absolute Höhenangaben werden für die Landung eines Modelles nicht verwendet, nur Höhenwinkel sind evtl. von Bedeutung, sie werden gegen den Hintergrund (Bewuchs, Bebauung) abgeschätzt.

Was bleibt übrig von der Platzrunde?

- Der Queranflug ist nützlich um das Modell sicher über den korrekten Anflugpfad (Verlängerung der Landebahn) zu manövrieren.

Meiner Ansicht nach war's das schon. Also: Wozu eine Platzrunde beim Modellflugbetrieb?

Ich gebe nun einen Vorschlag an, wie der Luftraum über unserem Fluggelände in unterscheidbare Bereiche aufgeteilt werden kann und wem welcher Flugraum bevorzugt zugewiesen werden sollte (Betrachtungen zur Sicherheit von Leib und Leben sind nicht Thema dieses Aufsatzes):

#### 1. Startbahn, Abflugraum:

Es bedarf keiner weiteren Erläuterung dass folgende Regelungen sinnvoll sind:

Start- und Landebahn so kurz wie möglich belegen und betreten; wenn eine längere Belegung nötig oder erwünscht ist muss dies vorher kommuniziert werden.

Den Abflugraum (die Startschneise) frei halten.

#### 2. Querabflug:

Eine kurze Strecke nach dem Abheben wird man nach Norden drehen, zumindest nach einem Start sollte der dafür erforderliche Raum frei gehalten werden; andererseits engt jemand, der sofort nach dem Abheben in den Querabflug übergeht, den Spaß für die anderen möglicherweise zu sehr ein (erst 100m geradeaus fliegen?).

### 3. Queranflug:

Dies ist bereits Teil des Landeanfluges und ein Modell im Queranflug darf nicht gestört werden. Also ist dieser Raum frei zu halten spätestens sobald ein Pilot seine Landung angekündigt hat. Den Queranflug nicht zu nahe an der Bahn anordnen (Endanflug zu kurz).

### 4. Endanflug, Landung:

Landender Verkehr hat Vorrang; Landungen sind anzukündigen.

Die Landeschneise (Endanflug) ist frei zu halten. Wenn gerade keine Landung angekündigt ist kann der Anflugraum durchflogen werden, aber der „Aufenthalt“ eines Modelles in diesem Raum ist kein guter Stil, dies könnte einen Piloten, der gerade die Landung vorbereitet, nervös machen - bei uns gibt's auch Modellpiloten mit wenig Routine.

Man muss natürlich sagen, dass die zuletzt beschriebenen Flugräume nach oben begrenzt sind, der Aufenthalt „hoch genug“ darüber also selbstverständlich frei ist.

### 5. Der Platz „hinter“ der Start- und Landebahn:

Er ist nach Süden durch die Start- und Landebahn (mit einem gewissen Sicherheitsabstand) begrenzt. Seitliche Grenzen: Man kann grob sagen, etwa 100m leewärts sollte man mit Flugmodellen im Queranflug rechnen. Auf der Luvseite sehe ich das Ende dieses Raumes beim Raum für den Querabflug. Das nördliche Ende dieses Luftraumes ist schwer zu bestimmen und noch schwerer einzuhalten. Es wird bei Mischbetrieb durch den Platz am Boden bestimmt, auf dem die Leute bei der Winde das Seil holen. Es stehen (ohne Windenbetrieb) etwa 100m nach Norden zur Verfügung (an der Westseite etwas weniger, östlich etwas mehr); bei Windenbetrieb, wenn Sicherheitsabstände einzuhalten sind, ist dieser Flugraum „sehr eng“. Dieser Platz hat mehrere Vorteile und ist daher heiß begehrt:

- Man kann dort kleine Modelle betreiben, und
- man kann von dort aus sehr schnell die Landung einleiten (wenn der Akku leer wird).
- Es ist der spektakulärste Flugraum (Vorbeiflüge in Ameisenknöchel-Höhe etc.); in diesem Raum wird sich der Modellflieger gerne austoben, der Spaß sollte nicht überflüssig durch Einschränkungen getrübt werden.
- An der südlichen Seite dieses Raumes wird das Schleppseil abgeworfen.

Ich halte es für nicht sinnvoll, diesen Flugraum einzuengen für

- den Gegenanflug (der ist überflüssig),
- Höhe abbauen (den kann man *überall* machen).

In diesem Raum hat meiner Ansicht nach *niemand* Anspruch auf Exklusivität, daher möchte ich diesen Flugraum gerne „*Haifischbecken*“ nennen... Selbstverständlich gelten dort die Regeln des Anstandes und auch die LVO (insbesondere deren Ausweichregeln), aber wir alle wissen wie einfach das alles im Modellflugbetrieb einzuhalten ist.

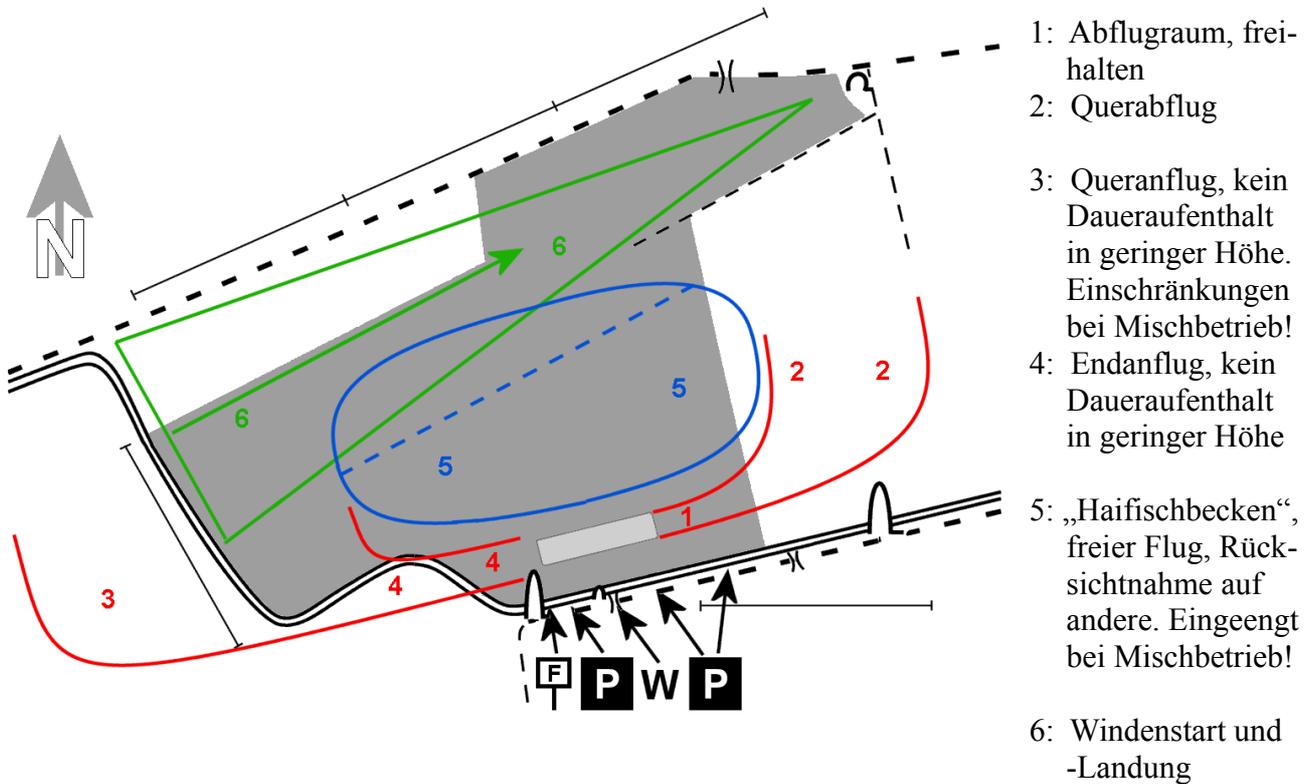
Das einzige, was dort kompromisslos einzuhalten ist ist der Schutz von Menschenleben und der körperlichen Unversehrtheit der Kameraden und Besucher.

Im Haifischbecken tummeln sich bevorzugt die Motorflieger. Wer seinen E-Segler aus der Hand in nördliche Richtung starten will *muss* darauf achten, den dort fliegenden Verkehr nicht zu stören. Wer dort ein Schleppseil abwerfen will sollte das unbedingt ankündigen wenn schon ein Hai unterwegs ist und er sollte es nahe der Start- und Landebahn tun (Vielleicht fällt jemandem ein geeigneterer Platz für diesen Vorgang ein?). Wer dort einen Gegenanflug machen will kann das tun, aber er hat kein besonderes Wegerecht.

Es macht einfach keinen Sinn wenn jemand seinen halben Akku woanders leer fliegt nur weil ein anderer im Haifischbecken mit einem Segler Höhe abbauen will.

6. Bei Mischbetrieb darf die Leine nur am nördlichen Platzrand ausgelegt werden. Wer die Definition des „Haifischbeckens“ verinnerlicht hat wird das Seil freiwillig ganz am nördlichen Rand unseres Geländes auslegen; ich plädiere für eine entsprechende Änderung der Platzordnung (Absatz 29, Graphik dazu).
7. Wir haben keinen ausgewiesenen Platz für die Helikopter. Ich weiß auch keinen.

Folgender Plan sollte obigen Aussagen verdeutlichen (gezeichnet für östliche Winde):



Nun folgen noch ein paar weitere (etwas lasch formulierte) Aussagen:

- Kommunikation ist extrem wichtig! Die Piloten müssen *jederzeit* miteinander reden können.
- Wer in der Startschneise und dem Querabflug nach Thermik sucht macht nicht immer alles richtig.
- Wer in der Landeschnaise in geringer Höhe nach Thermik sucht macht selten alles richtig.
- Es kann sicherlich nicht garantiert werden, dass es im Haifischbecken niemals zu Zusammenstößen kommen wird.
- Wer seinen Flug oder einen Teil davon weit weg durchführen kann sollte sich überlegen, ob er das auch so machen will.
- ...und wenn man miteinander redet kann man auch schon mal höflich werden und dem anderen den Vortritt lassen - aber nur wenn man miteinander redet kann das funktionieren.

(Es wird bestimmt noch ein paar weitere Empfehlungen dieser Art geben)

Bitte beachten: Dies ist ein Diskussionsbeitrag, der noch besprochen und präzisiert werden muss. Vielleicht muss er sogar noch korrigiert werden (obwohl ich mir als Autor das natürlich nicht vorstellen kann :-D )

Und: Nix für ungut!