

Safety Letter 2024

zur Erhöhung der Flugsicherheit am Verkehrslandeplatz
Schwäbisch Hall (EDTY)



Inhalt

1. Vorwort – Safety Management	3
2. Allgemeines	4
3. Safety-Statistik	6
4. IFR An- und Abflugverfahren	9
5. Gemeinsame Regelungen des Flugbetriebs (EDTX/EDTY)	10
6. Annäherungen im Luftraum	11
7. Fallschirmsprung im Nahbereich	11
8. Drohnen	11
9. Besonderheiten/Schwerpunkte	12
9.1. Zertifizierter AFIS-Dienst	13
9.2. Radio Mandatory Zone	13
9.3. VFR-Platzrunde	15
9.4. Landung / Start	16
9.5. Rollen / Abstellen	16
9.6. Sprechfunkverkehr	17
10. Nachwort	18

1. Vorwort – Safety Management

Liebe Fliegerkameradinnen, liebe Fliegerkameraden,

als Betreiber des Verkehrslandeplatzes (VLP) Schwäbisch Hall und als Flugsicherungsorganisation stellen wir, die Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH, an uns selbst hohe Ansprüche – nicht nur in Fragen der betrieblichen Sicherheit. Doch einhalten können wir diese nur, wenn wir die relevanten Vorgaben und Sicherheitsstandards umsetzen, was wiederum eng mit einer erfolgreichen geschäftlichen Tätigkeit des Unternehmens verbunden ist. Darüber hinaus ist es stets unser Bestreben, Ihnen eine sichere Flugbetriebsumgebung und gleichzeitig einen freundlichen und exzellenten Service zu bieten.

Früher war das aber einfacher!

Wer sich beruflich oder privat im Umfeld der Luftfahrt bewegt, wird diesem Satz mit hoher Wahrscheinlichkeit schon begegnet sein. Sicher, auch „früher“ hatten Flugzeuge – Tragflächen und Hubschrauber – Rotoren. Auch sind sie in den allermeisten Fällen unfallfrei von einem Ort zum anderen gekommen. Objektiv betrachtet sinken die Unfallzahlen in der Luftfahrt aber stetig und sprechen damit eine deutliche Sprache. Doch heißt das wirklich, dass es „früher“ unsicherer war? Nun, diese Frage lässt sich nicht pauschal beantworten. Viele der Verfahren oder Sprechphrasen, die wir heute als gegeben betrachten, haben jedoch eine bewegte Geschichte. So hat es einen guten Grund, warum Bodenfunkstellen einem Luftfahrzeug, das hinter einem anderen mit höherer Wirbelschleppenategorie auf den Endanflug dreht, den Hinweis „Vorsicht Wirbelschleppen“ erteilen.

Um den Vorgaben aus der Durchführungsverordnung (DVO) (EU) 373/2017 im Rahmen unserer bereits erfolgten Zertifizierung als Flugsicherungsorganisation nachzukommen, sind wir unter der Aufsicht des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) u. a. dazu verpflichtet, ein Sicherheitsmanagementsystem (SMS) zu betreiben. Dabei besteht gem. DVO (EU) 2015/1018 die Verpflichtung, bestimmte Ereignisse zu dokumentieren, auszuwerten und sie anonymisiert im dafür bereitgestellten Portal (ECCAIRS2.0) der Europäischen Union zu erfassen. Dort können auch alle anderen Teilnehmer der Luftfahrt Ereignisse melden, die ausschließlich zum Zwecke von Sicherheitsuntersuchungen und nicht für justiziable Zwecke genutzt werden dürfen. Weitere Behörden, wie die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BfU), müssen gem. Verordnung (VO) (EU) Nr. 996/2010 bzw. Flugunfalluntersuchungsgesetz (FIUUG) in bestimmten Fällen ebenfalls hinzugezogen werden.

Auch in unserer Funktion als Betreiber des VLP Schwäbisch Hall sind wir gegenüber der Genehmigungsbehörde, dem Regierungspräsidium (RP) Stuttgart, gem. der Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO) §47 dazu verpflichtet, ein SMS zu betreiben. Darüber hinaus ist am VLP Schwäbisch Hall eine Luftaufsichtsstelle, die durch Personal der Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH ausgestaltet ist, eingerichtet. Die Mitarbeiter in dieser Funktion unterstehen zum Zeitpunkt der Ausübung dieser Tätigkeit dem Regierungspräsidium (RP) Stuttgart und sind verpflichtet, Ordnungswidrigkeiten im eigenen Ermessen und Straftaten in jedem Fall zur Anzeige zu bringen. Sie sind im Rahmen Ihrer Tätigkeit dazu berechtigt, Personalien und Lizenzen der Luftfahrer sowie Nachweise, die zum Betrieb eines Luftfahrzeugs notwendig sind, zu

kontrollieren, Luftfahrzeuge zu betreten und bei Verstößen Maßnahmen festzulegen bzw. Verfügungen zu erlassen, deren Nichtbeachtung ein Straftatbestand darstellen kann.

Die neue Basisverordnung VO (EU) 2018/1139 enthält ebenfalls das Erfordernis eines Safety Management Systems für den Flugplatzbetrieb, den Fluginformationsdienst und die Bodenabfertigungsdienste. Doch warum sind all diese Verordnungen und Gesetze auf das Vorhandensein eines SMS ausgerichtet? Ziehen wir hier ein kurzes generelles Fazit:

Ja, früher war vieles sicher einfacher, weniger reguliert und ein Pilot, der in einem Jahr weniger geflogen war, konnte sich im Folgejahr recht unbeschwert ins Cockpit setzen. Sicherheitsrelevante Ereignisse wurden maximal am Stammtisch besprochen und bloß nicht breiter als nötig getreten. Selbst in der kommerziellen Fliegerei war es nicht üblich, dass ein vielleicht unerfahrener Copilot dem Kapitän ins Wort fällt oder gar seine Entscheidung hinterfragt. Auch die Risikobereitschaft war „früher“ häufig in einem Maß ausgeprägt, die nach heutiger Sicht nicht in den Zeitgeist und zu dem Anspruch passt, der an die Luftfahrt gestellt wird. Insbesondere die Privat-Fliegerei steht hier so manches Mal vor Schwierigkeiten, da neue Bestimmungen oft nur schwer umgesetzt werden können und Änderungen an Verfahren und Vorschriften restriktiver erscheinen und häufiger vorkommen. Auch das macht den Luftraum um Schwäbisch Hall herum komplexer, denn auf engem Raum müssen alle Teilnehmer des Luftverkehrs gut miteinander auskommen, egal ob sie beruflich, privat, mit 250kt oder mit 60kt am Luftverkehr teilnehmen. Die Errungenschaft, dass die Luftfahrt heute so sicher ist und sich gleichzeitig mehr Luftfahrzeuge denn je durch den Luftraum bewegen, ist eine direkte Folge der Etablierung des SMS an Flughäfen, bei Flugbetrieben und allen weiteren Stellen, wo dies vorgeschrieben ist. Die Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH unterstützt dies daher ausdrücklich und begrüßt jede Beteiligung, auch externer Personen, am SMS sehr.



Unser Formular zur Ereignismeldung und damit zur Teilhabe an der Sicherheitsarbeit der Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH finden Sie auf unserer Website. Klicken Sie dazu auf den nachfolgenden Link oder scannen Sie den QR-Code:

https://www.edty.de/de/airport/pilot_information/safety_letter/safetymanagement.php

Sie haben Interesse, sich mit dem Portal zur Erfassung sicherheitsrelevanter Ereignisse der europäischen Union (ECCAIRS2.0) zu befassen, dann klicken Sie auf den nachfolgenden Link oder scannen Sie den QR-Code:

<https://aviationreporting.eu/>



2. Allgemeines

Alle in diesem Dokument enthaltenen Darstellungen dienen nur der Information und dürfen nicht zur realen Flugplanung verwendet werden.

Mit ca. 30.000 jährlichen Flugbewegungen und einem vergleichsweise hohen Anteil an Instrumentenflugverkehr zählt der Adolf Würth Airport zu den komplexeren Flugplätzen der Kategorie VLP in Deutschland. Auf Grundlage der behördlichen Genehmigungen ist der Betrieb von bestimmten Flächenflugzeugen und Hubschraubern, selbststartenden Motorseglern, Segelflugzeugen,

Ultraleichtflugzeugen, Fallschirmsprung, Ballonen und Luftschiffen während der Öffnungszeiten und bei genehmigten Vorabanmeldungen möglich.

Neben dem Betrieb nach Sichtflugregeln (VFR) sind für den VLP Schwäbisch Hall auch An- und Abflugverfahren für Luftfahrzeuge, die nach Instrumentenflugregeln (IFR) verkehren, veröffentlicht. Der damit verbundene Mischbetrieb macht den Flug von/nach Schwäbisch Hall immer sehr spannend, erfordert aber auch ein Höchstmaß an Aufmerksamkeit aller Beteiligten. Das gilt auch für die genehmigten Verfahren bei schlechten Sicht- und Wetterbedingungen, die am Adolf Würth Airport regelmäßig zur Anwendung kommen.

Die Inhalte dieses Safety Letters betreffen auch den Betrieb des Sonderlandeplatzes (SLP) Weckrieden, der durch den Motorfliegerclub (MFC) Schwäbisch Hall e.V. betrieben und verantwortet wird. Aufgrund der räumlichen Nähe nutzen die hier verkehrenden Luftfahrzeuge innerhalb der Radio Mandatory Zone (RMZ) dieselbe Platzfrequenz von SCHWÄBISCH HALL INFORMATION. Die gemeinsamen Regelungen des Flugbetriebs der beiden Flugplätze werden derzeit vom RP-Stuttgart überarbeitet. Nähere Informationen dazu finden Sie im Abschnitt 5 dieses Dokuments.

Zur Erreichung der bestmöglichen Flugsicherheit finden für die Mitarbeiter der Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH regelmäßig Schulungen statt, die Neues vermitteln oder vorhandenes Wissen auffrischen sollen. So kann gewährleistet werden, dass die Mitarbeiter stets am „Puls der Zeit“ bleiben. Darüber hinaus werden regelmäßige Informationsveranstaltungen für die relevanten Personenkreise angeboten. Hierzu zählen die Folgenden:

- Runway Safety Team (jährlich), bei dem ein fachlicher und konstruktiver Austausch zu sicherheitsrelevanten Themen zwischen den ansässigen Vereinen und Luftfahrtbetrieben stattfinden soll.
- Safety-Briefings (jährlich), bei denen insbesondere für die Mitglieder der örtlichen Flugvereine die sicherheitsrelevanten Themen aufgearbeitet, Neuerungen präsentiert und ein allgemeiner Austausch zwischen Flugplatzbetreiber und Vereinsmitglied ermöglicht werden soll.

Für die Durchführung von professionellem und sicherem Flugbetrieb ist eine entsprechend funktionierende Infrastruktur zwingend erforderlich. Die Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH investiert daher fortlaufend in modernste Verfahren und Techniken sowie in ein umfangreiches Instandhaltungsprogramm.

Die Pisten- und Rollwegbefeuerung wurde im vergangenen Jahr 2023 mit innovativer und moderner LED-Technik erneuert und auch das große, zweiflügelige Haupttor A.01 ist durch ein Neues, das spürbar schneller fährt, ersetzt worden. Im Jahr 2024 wird die Ersatzbeschaffung der DME-Sendeanlage umgesetzt und am westlichen Ende des Flugplatzgeländes wird die regelkonforme RESA (Runway End Safety Area) hergestellt, um dort eine neue ILS-Landekursantenne installieren zu können. Darüber hinaus planen wir den Bau einer größeren Freiflächen-Photovoltaikanlage im südlichen Bereich des Betriebsgeländes, wofür derzeit die notwendigen Gutachten erstellt werden. Wie Sie sehen, investieren wir teils hohe Summen, um den Betrieb nicht nur sicherer, sondern auch effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten.

Die folgenden Fakten sind außerdem wissenswert:

- wir betreiben eine vom BAF zertifizierte AFIS- (Aerodrome Flight Information Service) Stelle, die ausschließlich mit zertifizierten AFIS-Spezialisten (AFISOs) besetzt ist.
- zur Erweiterung der Erbringung von Flugsicherungsdiensten besitzen alle AFISOs die Berechtigung zur Nutzung von Radardaten, die wir durch das „Phoenix Luftlagesystem“ der Deutschen Flugsicherung (DFS) zur Verfügung gestellt bekommen. Im Jahr 2022 wurde dieses System nochmals umfassend erweitert, sodass die Ausfallsicherheit durch nun insgesamt vier statt zwei angebundener Radarstationen deutlich verbessert wurde.
- Im Jahr 2024 wird der ATIS (Automatic Terminal Information Service) ein weiterer Baustein hinzugefügt werden, sodass zukünftig der Runway Condition Report (RCR) dort stets abrufbar sein wird. Diese Maßnahme ist insbesondere für die gewerblichen Flugbetriebe und jene, die mit größeren Flugzeugen operieren, relevant.
- alle AFISOs sind qualifizierte, durch den Deutschen Wetterdienst (DWD) geschulte Wetterbeobachter.

Um unsere hohen Standards gemeinsam mit Ihnen umzusetzen, vertrauen wir darauf, dass Sie das wichtigste Schlagwort für ein gelungenes und vor allem unfallfreies Miteinander kennen, das auch in komplexeren Situationen stets eine positive Wirkung erzielt. Es heißt:

„GOOD AIRMANSHIP“

3. Safety-Statistik

Die Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH hat sich dazu bekannt im Sinne der Redlichkeitskultur, auch als „Just Culture“ bekannt zu verfahren, sodass niemand Konsequenzen aufgrund von z. B. fehlerbehaftetem Handeln zu erwarten hat. Ausgenommen hiervon sind leichtfertige, grob fahrlässige oder vorsätzliche Handlungen, die weiterführend im Safety Management Handbuch (SMH), sowie der Safety Policy der Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH beschrieben sind.

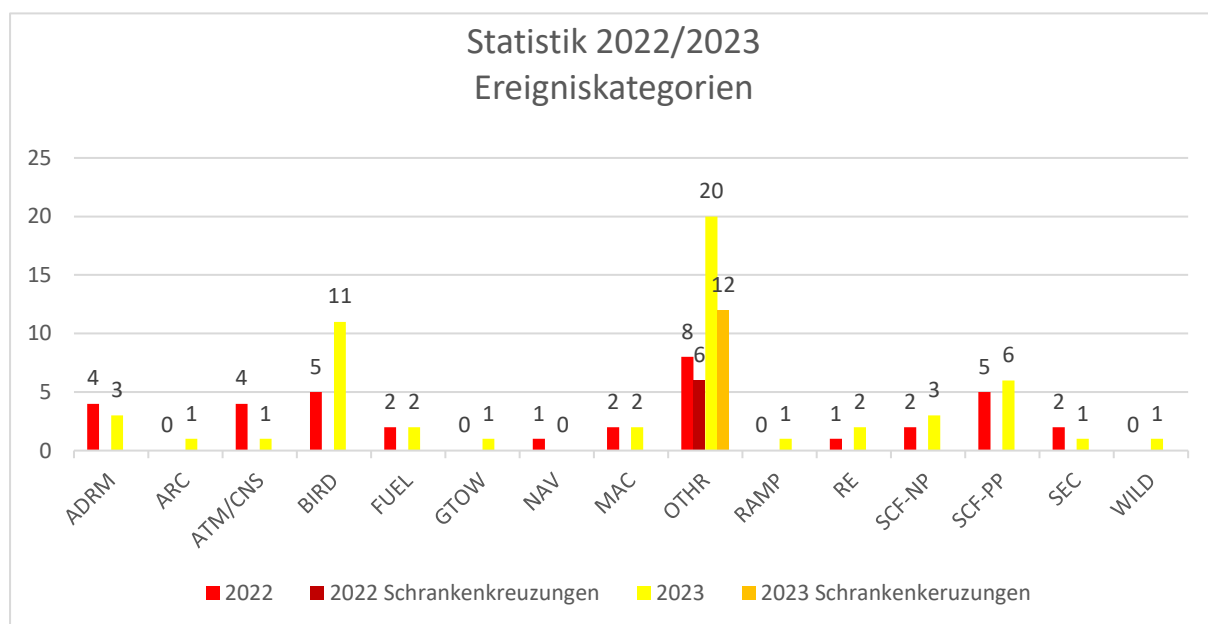
Die Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH hat ein „quantitatives Sicherheitsniveau“ festgelegt, das entsprechend dokumentiert ist und jährlich, wenn notwendig, angepasst wird. Aktuell sind Sicherheitsziele nur für den Bereich Air Traffic Services (ATS) festgelegt und können für die Jahre 2022 und 2023 als eingehalten betrachtet werden. Die Sicherheitsziele sind aktuell wie folgt ausgelegt:

Bezeichnung	Einstufung der Ereignisse	Sicherheitsziele
S1	Akzeptable Ereignisse mit ursächlicher Beteiligung ATS grün	- Ein Ereignis pro 15.000 Flugbewegungen

S2	Akzeptable Ereignisse mit ursächlicher Beteiligung ATS gelb und orange	- Ein Ereignis pro 45.000 Flugbewegungen
S3	Akzeptable Ereignisse mit ursächlicher Beteiligung ATS rot	- keine Ereignisse

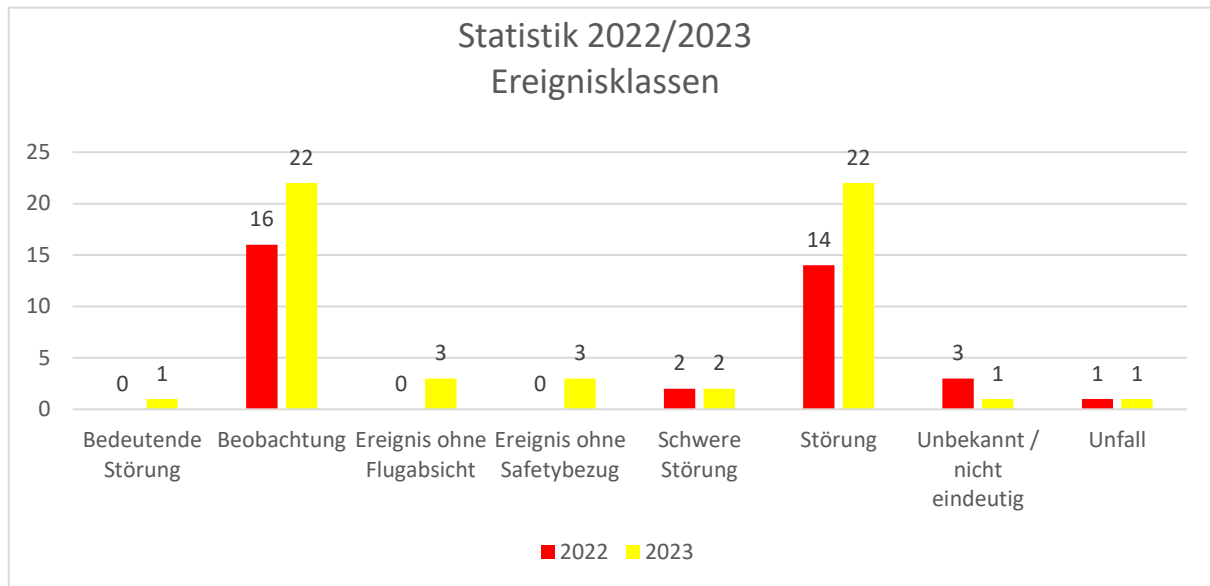
Um sicherzustellen, dass im Rahmen des Safety Management Systems (SMS), Faktoren und Indikatoren auffallen, die auf eine Erhöhung des betrieblichen Risikos hindeuten, wurde die Möglichkeit der Messbarkeit der sicherheitsrelevanten Ereignisse geschaffen. Dazu hat das Safety Management auch die Ereignisse aus dem Jahr 2022 gem. aktuell gültigem SMH neu betrachtet, sodass die Möglichkeit der Vergleichbarkeit und damit eine statistische Gegenüberstellung möglich ist.

Das nachfolgende Diagramm zeigt die Ereignisstatistik aus den Jahren 2022 und 2023 in Bezug auf die Ereigniskategorien. Besondere Beachtung findet dabei die Aufschlüsselung der Kategorie „OTHR“, in der die Ereignisse in Bezug auf die Schrankenkreuzungsanlage zwischen dem SLP Weckrieden und dem VLP Schwäbisch Hall hervorgehoben und extra ausgewiesen sind. Die genannten Abkürzungen der Ereigniskategorien können dem Formular zur Ereignismeldung entnommen werden, das, wie im Vorwort dieses Dokuments beschrieben, unserer Internetseite entnommen werden kann.



Absichtlich freigelassen

Das nachfolgende Diagramm zeigt die Ereignisstatistik aus den Jahren 2022 und 2023 in Bezug auf die Ereignisklassen.



Der nachfolgenden Tabelle können die Details zu den Veränderungen der Ereigniszahlen der Jahre 2022 und 2023 in Bezug auf die Ereigniskategorie entnommen werden.

Ereigniskategorie	2022	2023	Veränderung	Gesamt
ADRM	4	3	-1 →	33,3%
ARC	0	1	+1 →	Gesamt →
ATM/CNS	4	1	-3 →	53,3%
BIRD	5	11	+6 →	Gesamt →
FUEL	2	2	0 →	13,3%
GTOW	0	1	+1 →	
NAV	1	0	-1 →	
MAC	2	2	0 →	
OTHR	8	20	+12 →	
RAMP	0	1	+1 →	
RE	1	2	+1 →	
SCF-NP	2	3	+1 →	
SCF-PP	5	6	+1 →	
SEC	2	1	-1 →	
WILD	0	1	+1 →	

Der erste Blick auf die Ereigniszahlen der Jahre 2022 und 2023 wirkt überraschend. Im Jahr 2022 gab es insgesamt 36 Ereignismeldungen. Im Jahr 2023 waren es 55 und damit 19 Meldungen mehr als im Vorjahr. Doch ist der Flugbetrieb am VLP Schwäbisch Hall tatsächlich anfälliger für sicherheitsrelevante Ereignisse geworden? Nun, diese Frage lässt sich objektiv nicht final klären, jedoch zeigt der genauere Blick auf die Statistik einige ableitbare Erkenntnisse, die das Safety Management als ausreichend valide bewertet, um eine Aussage zur Entwicklung der Sicherheit am VLP Schwäbisch Hall zu treffen.

Die betriebliche Sicherheit am VLP Schwäbisch Hall ließ sich im Jahr 2023 erhöhen!

Anders als im ersten Moment vielleicht impliziert werden könnte, lässt sich die Begründung für diese Feststellung schon aus der gestiegenen Anzahl der Ereignismeldungen selbst ableiten. Jedes Ereignis, das nicht

unerkannt bleibt und somit vom Safety Management bearbeitet werden kann, trägt zu einer Erhöhung der Betriebssicherheit bei. Exemplarisch hervorheben lassen sich auch in diesem Jahr die Meldungen im Bereich der Schrankenanlage zwischen dem SLP Weckrieden und dem VLP Schwäbisch Hall. Hier gab es im Jahr 2023 eine Verdoppelung der Ereignismeldungen, die dazu geführt hat, dass sowohl die Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH, aber auch der MFC Schwäbisch Hall e. V. als verantwortliche Stelle, auf diese Problematik aufmerksam geworden ist.

Der Blick auf die Tabelle zeigt auch, dass in Bezug auf die jeweiligen Ereigniskategorien eher mehr Meldungen (53,3%) als weniger (33,3%) eingegangen sind. Das Safety Management sieht typische Anzeichen dafür, dass sich das Meldeverhalten verbessert hat, da jene Kategorien, die auch im Jahr 2022 im geringen Umfang vertreten waren, grundsätzlich auch eher weniger stark angestiegen sind und jene, die im Jahr 2022 bereits recht häufig gemeldet wurden, auch eher häufiger vorkamen.

4. IFR An- und Abflugverfahren

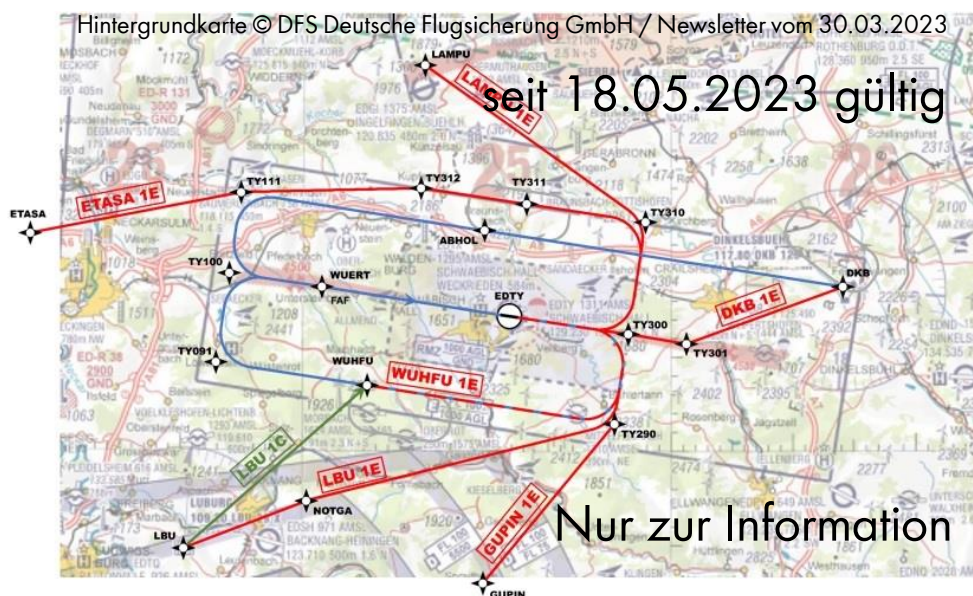
Durch die Vielzahl an IFR-Flugbewegungen in Schwäbisch Hall und aufgrund des auch hier hohen Anteils an Mischverkehr zwischen Kleinflugzeugen, Jets und Hubschraubern wurden von der DFS, die für die Planung und Etablierung der IFR-Verfahren zuständig ist, im Jahr 2023 neue und erheblich umfangreichere IFR An- und Abflugverfahren für den VLP Schwäbisch Hall eingeführt. Auch die Vergrößerung des Luftraums „Echo“ wurde in diesem Zusammenhang durchgeführt. Einhergehend mit neuen Standard Instrument Departure Routes (SID) und Standard Arrival Routes (STAR) wurde der Luftraum für VFR-Piloten um Schwäbisch Hall herum zwar nicht komplexer, jedoch muss seit dem 18.05.2023 an erheblich mehr Stellen mit ggf. schnellen und größeren Luftfahrzeugen gerechnet werden.

Unserer Erfahrung nach sind die damit verbundenen Befürchtungen verschiedener Parteien jedoch nicht eingetreten. Sowohl der Segelflugbetrieb, aber auch alle anderen Teilnehmer des Luftverkehrs schienen sich gut mit der Etablierung der neuen Verfahren zurechtgefunden zu haben und Lärmbeschwerden, die darauf zurückzuführen wären, sind uns nicht bekannt.

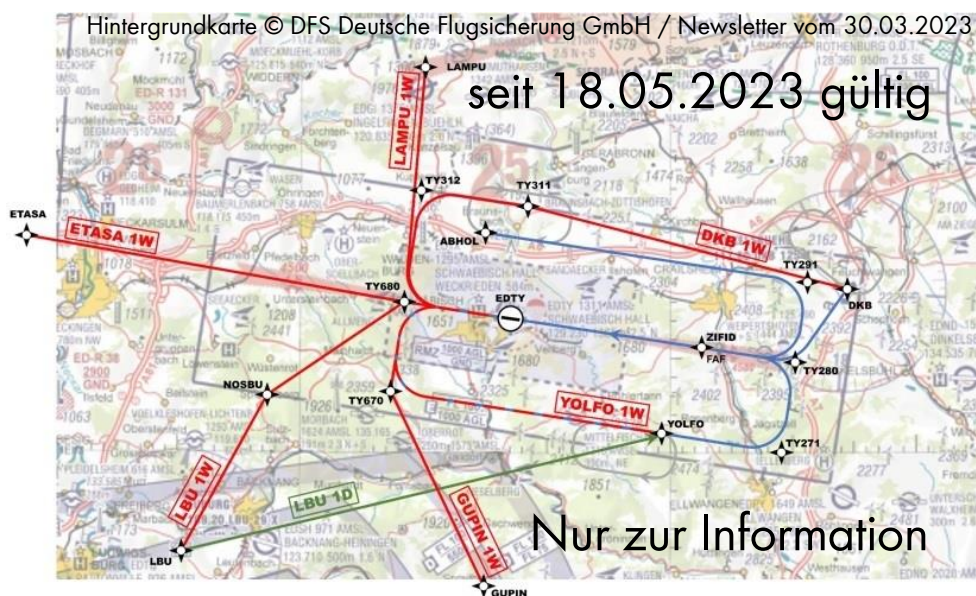
Nachfolgend sind die aktuell gültigen IFR- Abflugverfahren nochmals bildlich dargestellt:

Absichtlich freigelassen

Piste 10 (SID & STAR):



Piste 28 (SID & STAR):



5. Gemeinsame Regelungen des Flugbetriebs (EDTX/EDTY)

Die räumliche Nähe zwischen dem VLP Schwäbisch Hall und dem SLP Weckrieden stellt eine Besonderheit dar. Grundsätzlich ist dies zwar nicht einmalig, jedoch ist die geschaffene Möglichkeit, dass Luftfahrzeuge auf dem Landweg zwischen beiden Flugplätzen hin und her rollen können und dabei auch den öffentlichen Verkehrsraum über eine dafür bereitgestellte Schrankenanlage aus eigener Kraft kreuzen, durchaus als sehr selten zu betrachten.

Im Zuge der kontinuierlichen Auditierung durch die Aufsichtsbehörden des VLP Schwäbisch Hall fiel auf, dass die bestehenden gemeinsamen Regelungen des Flugbetriebs zwischen dem VLP Schwäbisch Hall und dem SLP Weckrieden nicht länger rechtssicher umgesetzt werden können. Als Genehmigungsbehörde arbeitet das

RP-Stuttgart aktuell an einer Neuauflage. Sobald hier belastbare Auskünfte erteilt werden können, werden die Betreiber der Flugplätze dies in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich kommunizieren.

An dieser Stelle möchten wir nochmals darauf hinweisen, dass das Kreuzen der Tüngentaler Straße durch jedwede Form von Luftfahrzeug oder Luftsportgerät, egal ob geschleppt oder aus eigener Kraft, nur bei geschlossener Schrankenanlage durchgeführt werden darf! Die Verantwortung dafür trägt der jeweilige Luftfahrzeugführer. Der Schließ- und Öffnungsvorgang wird von den AFISOs der Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH übernommen und bedarf der vorherigen Anfrage der verantwortlichen Person. Dabei ist von Luftfahrzeugen, die aus eigener Kraft rollen, vorzugsweise die Flugfunkfrequenz von SCHWÄBISCH HALL INFORMATION zu nutzen. Alle geschleppten Luftfahrzeuge müssen die Schrankenschließung über einen Telefonanruf bei der AFIS-Stelle erbitten. Weiterhin möchten wir daran erinnern, dass häufig beobachtet wird, dass Verkehrsteilnehmer mit Kraftfahrzeugen wenig Wert auf die im Bereich der Kreuzungsanlage festgelegte Geschwindigkeitsbegrenzung legen. Solange hier keine wirksamen Abwehrmaßnahmen etabliert werden können, auch daran wird aktuell gearbeitet, sollte sich jeder Pilot darüber im Klaren sein, dass er beim Kreuzen der Tüngentaler Straße den öffentlichen Verkehrsraum durchquert. Geschieht dies bei geöffneter Schrankenanlage, erhöht sich das Risiko eines Unfalls um ein Vielfaches.

6. Annäherungen im Luftraum

Das Thema Annäherungen hat insbesondere in stark frequentierten, unkontrollierten Lufträumen immer seine Relevanz, da schlichtweg keine Bodenfunkstelle dafür Sorge tragen kann, dass diese Situationen sicher verhindert werden. Im Rahmen dieses Safety Letters möchten wir daher nochmals explizit darauf eingehen, da sowohl am VLP Schwäbisch Hall, aber auch von der DFS immer wieder ungünstige Annäherungssituationen beobachtet werden. Wie Sie als Luftfahrer aktiv zu einer Reduzierung dieser Vorfälle beitragen können, haben wir im Abschnitt 9.2 aufgeführt.

7. Fallschirmsprung im Nahbereich

Selbst wenn am VLP Schwäbisch Hall und am SLP Weckrieden aktuell kein Fallschirmsprung durchgeführt wird, gilt insbesondere an Wochenenden keine Entwarnung. Aktuell gibt es zwei Sprunggebiete, die vor allem in den Sommermonaten vom Paracub Schwäbisch Hall e. V. genutzt werden. Eines befindet sich nordwestlich der RMZ, ein weiteres im Südosten. Da das Absetzflugzeug bislang weiterhin vom VLP Schwäbisch Hall aus startet, können die AFISOs, sofern Informationen dazu vorliegen, dennoch Auskünfte erteilen. Wir bitten also auch in diesem Zusammenhang darum, die genannten Empfehlungen aus Abschnitt 9.2 zu beachten.

8. Drohnen

Nicht nur bei Privatpersonen sind Drohnen sehr beliebt. Mittlerweile werden sie auch von öffentlichen Einsatzkräften und diversen weiteren Unternehmen eingesetzt. Doch die Masse der neuartigen Fluggeräte, die mittlerweile häufig den Status des „Spielzeugs“ überschritten haben und zu leistungsfähigen Fluggeräten weiterentwickelt wurden, macht deren Etablierung in die sehr geregelten Luftfahrtabläufe zu einer

Herausforderung. Wir möchten Ihnen hier einige Verfahren und Informationen an die Hand geben, die Ihnen beim Betrieb einer Drohne innerhalb der RMZ des VLP Schwäbisch Hall helfen können.

Grundsätzlich ist gem. der Luftverkehrsordnung (LuftVO) §21h geregelt, dass der Betrieb von Drohnen „über und innerhalb eines seitlichen Abstandes von 1,5 Kilometern von der Begrenzung von Flugplätzen, die keine Flughäfen sind, wenn der Betrieb in der „speziellen“ Kategorie stattfindet oder die Zustimmung der Luftaufsichtsstelle der Flugleitung oder des Betreibers am Flugplatz eingeholt worden ist“ zulässig ist. In diesem Bereich herrscht also ein grundsätzliches Flugverbot, das lediglich durch die AFISOs des VLP Schwäbisch Hall im Einzelfall und für einen bestimmten Zeitraum aufgehoben werden kann.

Darüber hinaus gibt die DVO (EU) 2019/947, die den Betrieb von Drohnen in der europäischen Union regelt her, dass die maximale Flughöhe der Drohne in der Kategorie „offen“, 120m über Grund nicht überschreiten darf. Da die RMZ im Luftraum „Golf“ liegt, dies ein unkontrollierter Luftraum ist und durch die Mitarbeiter auch keine Freigaben im Sinne des Flugverkehrskontrolldienstes erteilt werden können, besteht für die beschriebene Kategorie, außerhalb des 1,5km Bereichs, keine weitere Einschränkung. Das Diakonie-Klinikum Schwäbisch Hall und der SLP Weckrieden besitzen jedoch ebenfalls eine gesonderte Flugverbotszone gem. LuftVO §21h. Dies sollte bei einem Flugvorhaben beachtet werden.

Lassen Sie uns dazu abschließend festhalten, dass wenn Sie eine Drohne innerhalb des 1,5km Radius des VLP Schwäbisch Hall starten lassen wollen, Sie vorher mit uns in Kontakt getreten sein und eine luftrechtliche Genehmigung der Luftaufsicht erhalten haben müssen. Dies gilt auch für Drohnen der Kategorie „offen“. Findet Ihr Vorhaben außerhalb der Flugverbotszone statt, können die Mitarbeiter der Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH Ihr Vorhaben nicht ablehnen. Ein Anruf und die damit verbundene Weitergabe der relevanten Informationen ist im Sinne der Flugsicherheit stets wünschenswert.

Die DFS und das LBA bieten darüber hinaus weitere Informationen zum Thema „Betrieb von Drohnen“ auf ihren Internetseiten an.

Klicken Sie dazu auf einen der nachfolgenden Links oder scannen Sie einen der QR-Codes:

<https://www.dfs.de/homepage/de/drohnenflug/>

https://www.lba.de/DE/Drohnen/Drohnen_node.html



9. Besonderheiten/Schwerpunkte

Nachfolgend möchten wir über die Besonderheiten am VLP Schwäbisch Hall informieren, grundlegende Verhaltensweisen auffrischen, auf Empfehlungen unsererseits hinweisen und somit zum besseren Verständnis füreinander beitragen. Auch weisen wir auf bestimmte Themenschwerpunkte hin, bei denen das Safety Management der Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH, basierend auf der Auswertung der sicherheitsrelevanten Ereignisse aus den Jahren 2022 und 2023, wiederkehrende Gefahrenpotentiale sieht.

9.1. Zertifizierter AFIS-Dienst

Als Flugsicherungsorganisation zertifiziert, bietet die Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH Flugverkehrsdienste im Sinne von AFIS und Flugwetterdienste unter der Aufsicht des DWD an. Insbesondere im Hinblick auf die AFIS-Dienste, möchten wir an dieser Stelle nochmals darauf hinweisen, dass die RMZ im unkontrollierten Luftraum „Golf“ liegt und die AFISOs somit keine Flugverkehrskontrolle ausüben dürfen! Gleichwohl liegt mit AFIS ein zertifizierter Dienst vor, den die Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH ausgesprochen ernst nimmt. Zu unserem Service gehört auch, dass wir unsere AFISOs bestmöglich ausbilden, sodass sie auch in stressigen Verkehrslagen einen kühlen Kopf bewahren und Ihnen kompetente Fluginformationen erteilen können. Dazu zählt auch die luftrechtlich erlaubte Gabe von Empfehlungen, um deren Befolgung wir an dieser Stelle sehr höflich bitten möchten. Einer Anweisung zur unmittelbaren Gefahrenabwehr ist allerdings Folge zu leisten!

9.2. Radio Mandatory Zone

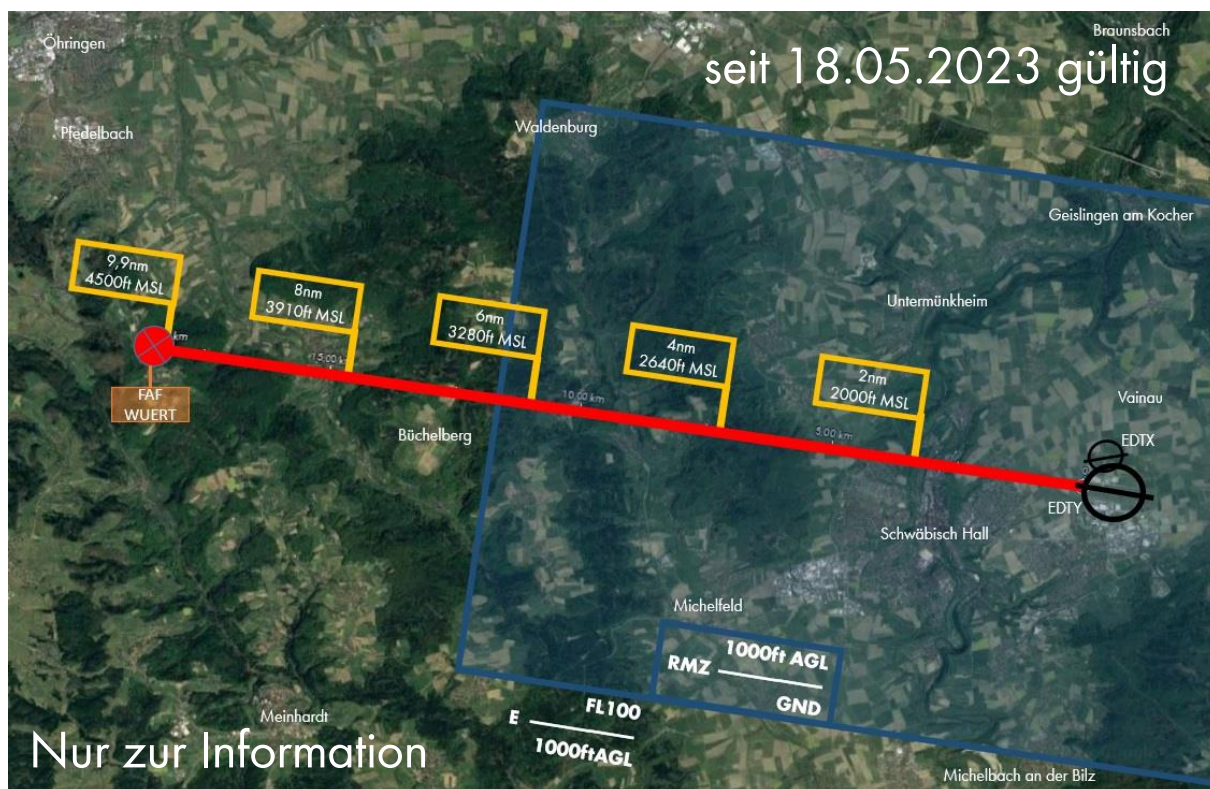
Es sollte mittlerweile allen Luffahrern bekannt sein, was die RMZ ist und welche verpflichtenden Meldungen damit verbunden sind. Zu beachten ist dennoch, dass die vertikale Ausdehnung einer RMZ auf 1.000ft above ground level (AGL) beschränkt ist. Die offizielle Platzhöhe des VLP Schwäbisch Hall ist mit ca. 1.300ft (mean sea level) MSL ausgewiesen, sodass deutlich wird, dass ein in der veröffentlichten Nordplatzrunde befindliches Luftfahrzeug sich in 2500ft MSL bereits oberhalb der RMZ befindet. Wir erleben es noch immer häufig, dass unsere RMZ bei VFR-Überlandflügen ohne Funkkontakt zur AFIS-Stelle bzw. zum Fluginformationsdienst (FIS) in geringem vertikalem oder horizontalem Abstand über- bzw. umflogen wird. Aufgrund der hügeligen Topografie ist auch das versehentliche Einfliegen in die RMZ ohne die gem. DVO (EU) Nr. 923/2012 SERA.6005 genannten Verfahren beachtet zu haben, schnell passiert und wird als Ordnungswidrigkeit eingestuft. Wir empfehlen daher, stets den Luftraum aufmerksam zu beobachten und insbesondere dann, wenn navigatorische Hilfsmittel wie GPS-Geräte bei VFR-Flügen zum Einsatz kommen, diesen nicht blind für die Umgebung zu folgen.

Durch die Nutzung der bereits erwähnten Radardaten des „Phoenix-Luftlagesystems“ ist es den AFISOs darüber hinaus möglich, nicht bekannte Luftfahrzeuge direkt anzusprechen. Dies kann u. a. dann erfolgen, wenn der zu erwartende Flugweg eines Luftfahrzeugs im Nahbereich der RMZ z. B. zu einer Gefährdung der Flugsicherheit beitragen könnte. Wir empfehlen daher, dass nach VFR betriebene Luftfahrzeuge in der Umgebung von Schwäbisch Hall, auch wenn dazu aktuell keine Verpflichtung besteht, trotzdem die Funkfrequenz von SCHWÄBISCH HALL INFORMATION rasten und, sofern vorhanden, den Transponder einschalten, sodass eine Antwort erfolgen kann, wenn die AFISOs wichtige Informationen übermitteln wollen.

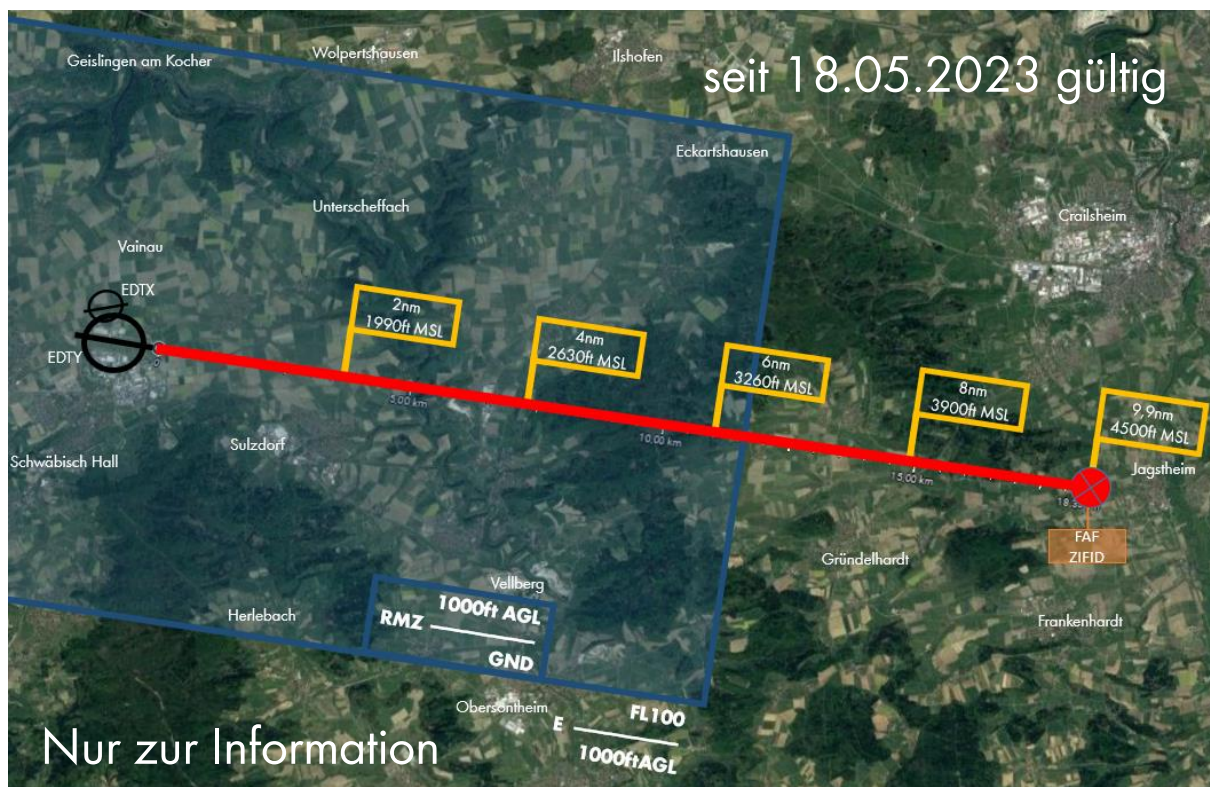
Insbesondere wenn ein Luftfahrzeug die Anfluggrundlinien kreuzt, ist dies dringend empfohlen, da durch viele täglich stattfindende IFR An- und Abflüge der nachfolgend angegebene Bereich besonders kritisch und hochfrequentiert ist. Gerade der Betrieb von Segelflugzeugen in den erwähnten Bereichen stellt für die AFIS-Stelle im Sommerhalbjahr eine Herausforderung dar. Auch hier unsere Bitte:

Meiden Sie die nachfolgend dargestellten IFR-Sektoren.

Endanflug Piste 10:



IFR Endanflug Piste 28



Höhenangaben bezogen auf das RNP-Anflugverfahren, Distanzangaben bezogen auf die Entfernung zur Schwelle.

Für Flüge im Nahbereich der RMZ, können die AFISOs, nach Absprache, lokale Transpondercodes vergeben, die den Flugsicherungsorganen die Arbeit ggf. erleichtern können. Eine dauerhafte Funkverbindung mit der AFIS-Stelle Schwäbisch Hall ist bei Rasten eines lokalen Transpondercodes sicherzustellen.

Auch die Nutzung unserer IFR-Verfahren unter VFR-Bedingungen ist gerne gelebte Praxis. Wir unterstützen es ausdrücklich, wenn Piloten ihre fliegerischen Fähigkeiten auffrischen und derartige Trainingsflüge durchführen wollen. Auch hier möchten wir jedoch darauf hinweisen, dass diese Vorhaben nicht immer in den Verkehrsfluss passen und insbesondere dann, wenn sie ohne Absprache mit den AFISOs oder der Flugverkehrskontrollstelle erfolgen, ein hohes Gefahrenpotential bergen.

9.3. VFR-Platzrunde

Wenn Sie sich mit einem nach VFR betriebenen Luftfahrzeug im Anflug auf den VLP Schwäbisch Hall oder den Sonderlandeplatz Weckrieden befinden, eine große Bitte unsererseits:

Melden Sie sich frühzeitig auf der Platzfrequenz von SCHWÄBISCH HALL INFORMATION an und geben Sie ihr Vorhaben bekannt. Dies hilft den AFISOs sehr, das zu erwartende Verkehrsaufkommen besser einzuschätzen und beugt gefährlichen Situationen vor, da z. B. die nördlich des Flugplatzes gelegene Kochertalbrücke ein gern genutzter Meldepunkt ist, der an manchen Tagen von dutzenden Luftfahrzeugen überflogen wird.

Einer der häufigsten Fehler innerhalb der Platzrunde ist die Verwechslung von Gegen- bzw. Queranflug und rechtem Gegen- bzw. Queranflug. Eine Differenzierung hier ist unbedingt notwendig, um insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen und Segelflugbetrieb keine Verwirrung zu erzeugen, da im Gegensatz zu den Motorflugzeugen die Segelflugzeuge die veröffentlichte Süd-Platzrunde fliegen.

Grafische Darstellung der VFR-Platzrunden am VLP Schwäbisch Hall und am SLP Weckrieden:

Rechtsplatzrunde Piste 10 EDTY

Platzrunde Piste 28 EDTY



Anmerkung: Die eingezeichnete Platzrunde für Ultraleicht-Luftsportgeräte am SLP Weckrieden wird im Rahmen der Überarbeitung der gemeinsamen Regelungen des Flugbetriebs durch das RP-Stuttgart in naher Zukunft voraussichtlich geändert werden.

9.4. Landung / Start

Sind Mehrfachanflüge geplant, ist zu beachten, dass Flugzeuge ohne erhöhten Lärmschutz in den gem. Landeplatzlärmschutzverordnung veröffentlichten Zeiten diese nicht durchführen dürfen, es sei denn zwischen dem Start und der Landung liegen mindestens 60 min. Die Landeplatzlärmschutzverordnung kann auf unserer Website eingesehen werden. Nutzen Sie gerne den nachfolgenden Link oder scannen Sie den QR-Code:



https://www.edty.de/de/airport/pilot_information/traffic_circuit_noise/traffic_circuit_noise.php

9.5. Rollen / Abstellen

Auf den Vorfeldern 1 und 2 sind seit einiger Zeit grüne Markierungen eingezeichnet, innerhalb derer sich unsere Abstellflächen befinden. Luftfahrzeuge sollen innerhalb dieses Bereiches nach Absprache mit der AFIS-Stelle abgestellt werden.

Müssen Segelflugzeuge, Gyrocopter oder selbststartende Motorsegler erst aufgebaut werden, muss auch dies innerhalb der grün markierten Abstellflächen, oder nach Absprache mit den Mitarbeitern der Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH erfolgen.

Anmerkung: Es ist darauf zu achten, dass kein Teil des Luftfahrzeugs über die grüne Linie hinaus in den Bereich der Rollwege oder Rollkorridore hineinragt.

Das temporäre Abstellen auf einem Rollweg/in einem Rollkorridor ist grundsätzlich nicht erlaubt.

Absichtlich freigelassen

Die genannten Bereiche sind in der nachfolgenden Abbildung kurz dargestellt:



Der Blick auf die Karte zeigt, dass insbesondere die Bereiche rund um die grüne Markierung auf Vorfeld 1 unmittelbar an die Rollkorridore und den Rollweg „Echo“ und der südliche Teil des Vorfeldes 2 ebenfalls unmittelbar an den Rollweg „Echo“ grenzt. Die dabei entstehenden Gefahren durch Triebwerksabgasstrahlen und Rotorabwinde von Hubschraubern wurden im Rahmen einer Risikoanalyse im Herbst des Jahres 2023 genauer beleuchtet. Als Ergebnis möchten wir gerne zusammenfassen, dass die etablierten Verfahren als ausreichend betrachtet werden, der Situation zu begegnen und auch die intuitive Mithilfe der Piloten als positiver Beitrag gewertet werden kann, sodass keine baulichen Änderungen oder Anpassungen der Verfahren notwendig sind. Dennoch wurde die Gefahr von Unfällen durch Triebwerksabgasstrahlen als nicht ausgeschlossen betrachtet, da es regelmäßig vorkommt, dass Luftfahrzeuge auf Rollweg „Echo“ hinter einem auf Vorfeld 2 abgestellten Turbinenflugzeug vorbeierollen. Wenn hier nun verschiedene Faktoren erfüllt sind, kann es zu einem Zwischenfall oder Unfall kommen. Achten Sie also immer auf Ihre Umgebung beim Rollvorgang und kreuzen Sie Gefahrenbereiche nur dann, wenn Sie sich sicher sind, dass dort aktuell keine Gefährdung besteht. Auch das gem. Luftfahrthandbuch (AIP) Germany verpflichtende Tragen einer Warnweste im Bereich des Betriebsgeländes des VLP Schwäbisch Hall trägt ggf. zur Risikominderung bei.

9.6. Sprechfunkverkehr

Der Sprechfunkverkehr zählt zu den wichtigsten Sicherheitseinrichtungen, die es in der Luftfahrt gibt. Frei nach dem Motto: „Wer fragt, dem kann geholfen werden“, haben wir in diesem Dokument bereits mehrfach auf Verfahren und Probleme hingewiesen, die insbesondere durch die falsche oder zu wenig Kommunikation entstehen. Aufgrund des häufig komplexen Mischverkehrs versuchen wir stets ein hohes Level an Professionalität zu gewährleisten und wünschen uns genau da auch wieder Ihre Mithilfe.

Beachten Sie hierzu bitte die Bekanntmachungen über die Sprechfunkverfahren in der jeweils gültigen Fassung, die in den entsprechenden NFL veröffentlicht sind.

Zum Flugfunk möchten wir Ihnen noch die folgende Regel ans Herz legen:

„K.I.S.S.“ => **Keep It Short and Simple.**

10. Nachwort

Abschließend möchten wir Ihnen dafür danken, dass Sie unsere Empfehlungen ernst nehmen und Ihren Teil zum sicheren Flugbetrieb in Schwäbisch Hall beitragen!

Schauen Sie doch auch mal auf unserem YouTube Kanal vorbei, auf dem wir uns in Bild und Ton vorstellen. Klicken Sie dazu auf den nachfolgenden Link oder scannen Sie den QR-Code. Wir freuen uns auf Sie:

<https://www.youtube.com/@flugplatzschwabischhallgmb5053>



Haben Sie Fragen? Dann sprechen Sie gerne unseren Safety Manager, Herrn Daniel Baumgart an!

Mail: daniel.baumgart@wuerth-airport.com

Tel.: 0170 6339948

Always happy landings wünscht Ihnen
Ihr

Adolf Würth Airport