

## Einführung in die Plätze Bremen und Wilhelmshaven für das freie Training

Dieses Dokument soll euch bei der Orientierung an den Plätzen Bremen und Wilhelmshaven helfen. Wir werden uns Ground-Charts ein wenig ansehen, mögliche Platzrunden sowie die Ein- und Ausflugpunkte.

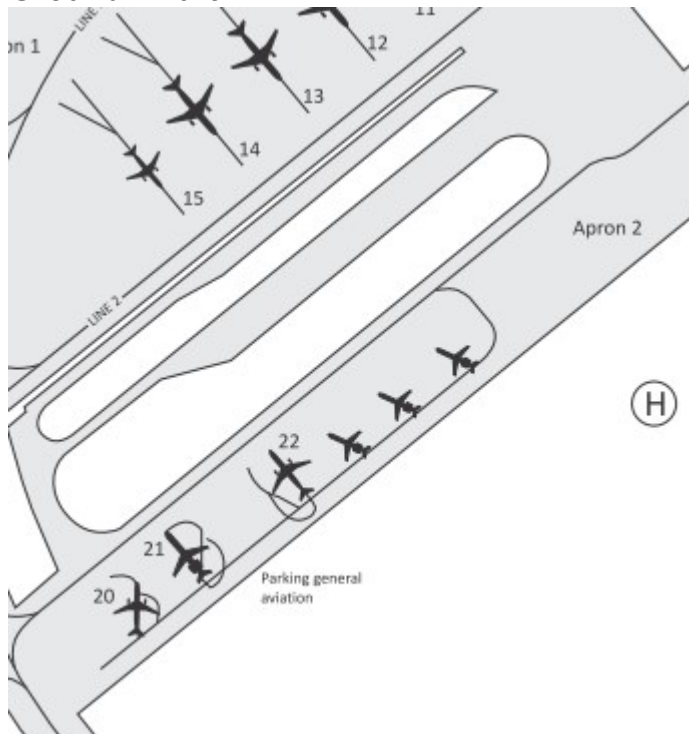
Da ihr noch keine oder wenig Onlineerfahrung habt, ist dieses Dokument nur eine kleine Hilfe für eure ersten Schritte. Alles Weitere werden wir per Funk oder per TS abwickeln.

Charts: <http://www.vacc-sag.org/airport/EDDW> und <http://www.vacc-sag.org/airport/EDWI>

Für das freie Training benötigt ihr die VFR-Karten sowie Ground-Charts von beiden Plätzen. Zum Laden der VFR-Karte bitte auf der VATGER Seite einloggen.

### Bremen EDDW

#### Ground-Chart:



Hier seht ihr einen Ausschnitt aus dem Ground-Chart. Die Parkplätze für die E-Klasse sind auf Apron 2 wie auch 20 und folgende für die etwas größeren Flugzeuge.

Bitte sucht euch einen passenden Stellplatz aus und loggt euch dann erst ein.



Nach dem Einloggen könnt ihr feststellen, welche Controller zurzeit online sind. Bremen ist ein kontrollierter Platz, es könnte also eine Rollkontrolle und einen Turm geben.

Frequenzen  
Rollkontrolle: 121.75  
Turm: 120.32  
ATIS: 120.12

Zur besseren Vorbereitung könnt ihr die aktuellen Platzinformationen (ATIS) anhören. Hier bekommt ihr Informationen über das Wetter, QNH, aktive Piste uvm. Die aktive Piste ist für euch hilfreich, dann könnt ihr mit dem Ground-Chart schon mal schauen, wo ihr zur Piste rollen werdet. Diese Informationen bekommt ihr aber nochmals vom Turm/Rollkontrolle beim ersten Kontakt.

Die erste Handlung nach dem Einloggen ist die Aufgabe eines Flugplans. Es ist lt. VATSIM nicht notwendig, erleichtert den Lotsen aber wesentlich ihre Arbeit. Tut ihnen den Gefallen, es dauert nur eine Minute.

Startplatz: Bremen (EDDW)

Zielplatz: Bremen (EDDW)

Höhe: 1000 ft

Route: Platzrunden

Bemerkung: Newbie, freies Training PTD

Ist die Rollkontrolle online, dann stellt ihr die Frequenz ein und könnt euch dort melden. Wenn keine Rollkontrolle online ist, könnt ihr euch direkt beim Turm melden.

Kleine Flugzeuge können sowohl beim Start auf der Piste 09 als auch auf der Piste 27 über B zum Rollhalt rollen. Größere Flugzeuge, die eine längere Piste zum Starten benötigen, rollen je nach benötigter Pistenlänge über einige der anderen Rollbahnen. Falls gewünscht, kann auch auf der Piste 23 gestartet werden. Die Piste 23 in Bremen ist jedoch nur zum Starten und nicht zum Landen verfügbar. Die Piste 05 wird in Bremen grundsätzlich nicht verwendet.

### Platzrunde:



Wir sehen hier einen Ausschnitt aus der VFR-Karte von Bremen und bemerken, dass keine Platzrunde eingezeichnet ist. Das ist bei kontrollierten Plätzen normal. Wir sehen aber Warteräume, einer südlich vom Platz bei Sierra 2, einer nördlich in der Nähe der Weser. Diese nutzen wir jedoch normalerweise nicht.

Jetzt haben wir 2 Möglichkeiten, eine Platzrunde zu fliegen, je nach aktiver Piste und Drehrichtung. Bei einer Standardplatzrunde drehen wir immer nach links um 90°.

Aktive Piste 27:  
Abflugteil: 267<sup>0</sup>  
Querabflug: 177<sup>0</sup>  
Gegenanflug: 087<sup>0</sup>  
Queranflug: 357<sup>0</sup>  
Endanflug: 267<sup>0</sup>

Aktive Piste 09:  
Abflugteil: 087<sup>0</sup>  
Querabflug: 357<sup>0</sup>  
Gegenanflug: 267<sup>0</sup>  
Queranflug: 177<sup>0</sup>  
Endanflug: 087<sup>0</sup>

Es kann jedoch auch vorkommen, dass der Lotse die Rechtsplatzrunde anweist. Dann werden die Kurven entsprechend nach rechts um 90<sup>0</sup> geflogen.

Zeit für die einzelnen Teile der Platzrunde:

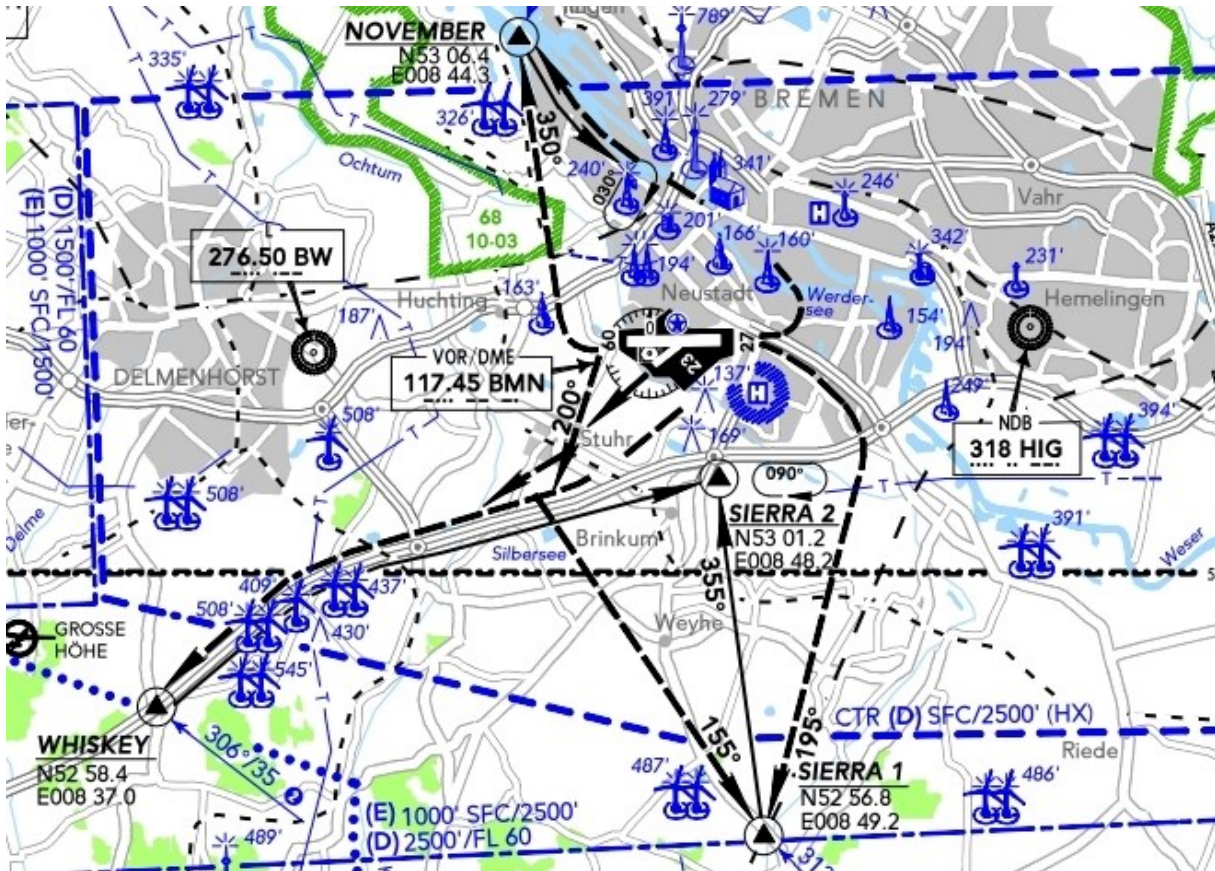
Ihr startet und stabilisiert den Steigflug. Nach ca. 30s dreht ihr nach links um 90<sup>0</sup> und fliegt auf diesem Kurs ca. 30s weiter. Dann dreht ihr wieder um 90<sup>0</sup> nach links in den Gegenanflug und fliegt diesen ca. 2 Minuten weiter. Nach dem Queranflug von ca. 30s dreht ihr in den Endanflug.

Die gesamte Dauer der Runde beträgt dann ca. 4 Minuten. Das gibt dem Lotsen genug Zeit, andere Flieger abzufertigen.

Zum einfacheren Ablauf notiert ihr euch die Kurse und Dauer der einzelne Abschnitte auf ein Blatt Papier, dass ihr eigentlich immer dabei liegen haben solltet.

Auf dem Papier könnt ihr das QNH und die aktive Piste, die Rollbahnen und andere Infos notieren.

**Verlassen der Kontrollzone:**



Die Kontrollzone ist der Zuständigkeitsbereich des Turms und ist mit einer blau gestrichelten Linie gekennzeichnet. Damit wir diese verlassen, müssen wir ganz genaue Punkte anfliegen, die so genannten Pflichtmeldepunkte. Diese Punkte sind für VFR-Flüge eingerichtet worden, um ein kontrolliertes Ein- und Ausfliegen zu gewährleisten.



Ein Pflichtmeldepunkt ist in der Karte mit einem schwarzen Dreieck gekennzeichnet, das mit einem kleinen Kreis umrandet ist. Die Kennzeichnung ist immer ein Buchstabe aus dem englischen Buchstabieralphabet. An diesen Punkten muss sich der Pilot beim Tower melden. Ist das Dreieck nicht ausgefüllt, muss der Punkt angefliegen werden, muss aber nicht gemeldet werden.

**Ausflug:**

Der Pilot bekommt beim Start den Pflichtmeldepunkt zum Ausflug mitgeteilt. Der Pilot startete, steuert diesen Punkt entlang der eingezeichneten Route an und meldet den Überflug zusammen mit der aktuellen Höhe beim Überflug.

**Einflug:**

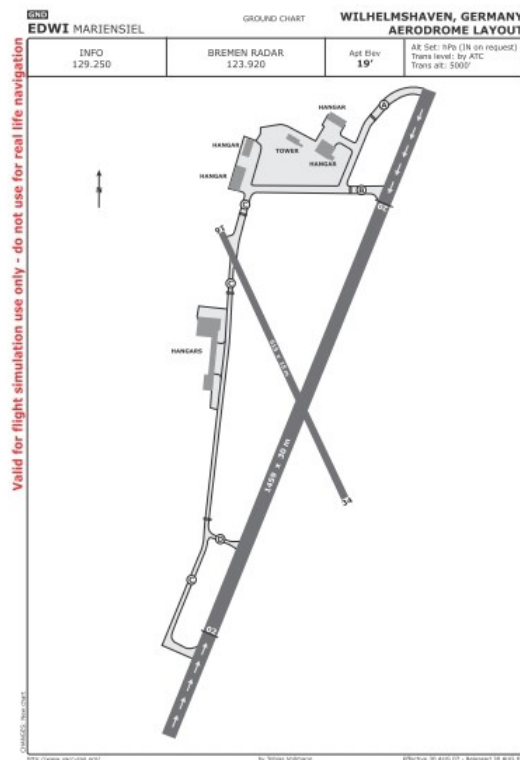
Beim Anflug des Platzes meldet sich der Pilot 10 Minuten vor dem Einflug in die Kontrollzone und gibt dem Lotsen damit genug Zeit, sich auf den Flieger einzustellen. Nach den Anfluginformationen vom Lotsen fliegt der Pilot weiter auf den Pflichtmeldepunkt zu und meldet sich wieder beim Überflug. Anschließend erhält der Pilot weitere Anweisungen.

# Wilhelmshaven EDWI

Der Platz Wilhelmshaven ist kein kontrollierter Flugplatz wie in Bremen, sondern ein Infoplatz. Hier gibt es keinen klassischen Fluglotsen, sondern nur einen Verkehrsleiter. Er ist Angestellter des Flughafens und dient nur dazu, den Piloten Informationen über den gerade herrschenden Verkehr zu geben. Er ist nicht weisungsbefugt, d.h. er darf und kann euch keine Anweisungen geben. Sollte es einmal eng werden, dann wird er euch mit Nachdruck „Empfehlungen“ geben, die ihr dann aber auch so ausführen solltet.

Im normalen Flugbetrieb informiert ihr euch zuerst über die Wetterlage, offene Pisten und Verkehr in der Luft und am Boden. Für das weitere Bewegen am Boden und in der Luft seid ausschließlich ihr für die Sicherheit für euch und die anderen verantwortlich. Das hört sich alles sehr kompliziert an, ist es aber nicht. Eure Aufgabe ist am unkontrollierten Platz mehr als an den anderen Plätzen, den Funk genau zu verfolgen und euch daraus ein Bild zu machen.

## Ground-Chart:



Nach dem Einloggen solltet ihr euch auf dem Apron befinden, eine genaue Parkposition gibt es hier nicht. Bitte gebt auch beim Start vom Infoplatz einen Flugplan, wie oben beschrieben, auf.

Der Infolotse funkt auf der Frequenz 129.25.

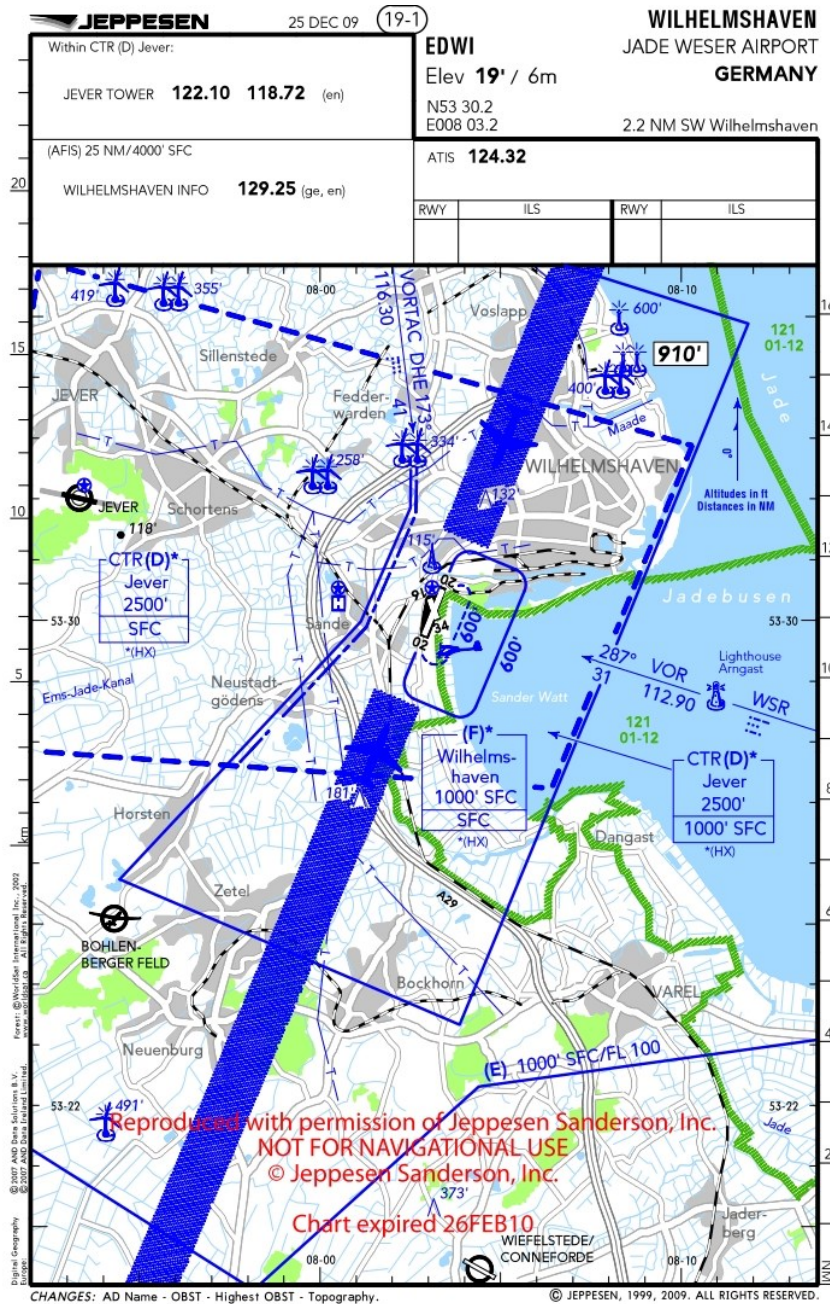
Als nächstes erfragt ihr beim Infolotzen aktive Piste und Wind.

Bei aktiver Piste 20 ist der einfachste Weg zur Piste Rollweg A oder B.

Ihr kündigt euer Rollen im Funk an, wartet kurz, ob jemand ebenfalls rollen möchte und rollt dann zum Haltepunkt der Piste 20.

Bei aktiver Piste 02 rollt ihr am Besten über die Rollwege C und D.

Kleinere Flugzeuge können auch die Piste 16 bzw. 34 nutzen.



To purchase current real world charts visit [www.JeppDirect.com](http://www.JeppDirect.com)

Wir sehen hier auf diesem Chart Informationen über den An- und Abflug vom Platz. Der Flugplatz mit der für die Pisten 20 und 02 veröffentlichten Platzrunde ist in der Mitte eingezeichnet. Es gibt nur eine östliche Platzrunde. Solche Einschränkungen werden typischerweise aus Lärmschutzgründen festgelegt.

Eine kleine Besonderheit in Wilhelmshaven ist, dass dieser Flugplatz trotz seines Status als Infoplatz auch für IFR-Verkehr zugelassen ist. Dies wird dadurch ermöglicht, dass der Flugplatz von einer sogenannten RMZ (Radio Mandatory Zone) umgeben ist. Diese RMZs ersetzen seit der vor kurzem erfolgten Einführung der SERA-Regularien die Lufträume der Kategorie F. Der auf der Karte noch als Luftraum F gekennzeichnete Bereich ist also jetzt

eine RMZ. Für euch als VFR-Flieger ändert sich dabei nicht viel. Da Luftraum F ein unkontrollierter Luftraum war, war für den Einflug in Luftraum F keine Freigabe erforderlich. Es mussten nur bestimmte Wetterbedingungen erfüllt sein, um den IFR-Verkehr rechtzeitig sehen zu können. Es war jedoch empfehlenswert, sich auf der Platzfrequenz anzumelden, um sich ein Bild von der aktuellen Verkehrslage machen zu können. Für die RMZ ist wie für Luftraum F keine Einflugfreigabe erforderlich. Es ist jedoch vor dem Einflug in eine RMZ vorgeschrieben, sich auf der Platzfrequenz anzumelden. Trotzdem erhält man auf dieser Frequenz keine Anweisungen und bleibt selbst dafür verantwortlich, ausreichenden Abstand zu anderen Luftfahrzeugen einzuhalten.

Der Bereich, in dem mit IFR-Verkehr zu rechnen ist, ist in der Karte mit einem breiten blauen Streifen gekennzeichnet.

Die Platzrunde wird hier in einer Höhe von 600 Fuß (nicht 600 Fuß über Grund) wie folgt geflogen:

Bei aktiver Piste 20:

Abflug: 202<sup>0</sup>

Querabflug: 112<sup>0</sup>

Gegenanflug: 022<sup>0</sup>

Queranflug: 292<sup>0</sup>

Endanflug: 202<sup>0</sup>

Die Platzrunde verlässt man i.d.R. in der Mitte des Gegenanfluges in östlicher Richtung.

Beim Anflug meldet man sich 5 Minuten oder 10 nm vor dem Platz beim Infolotsen und fliegt die Platzrunde im Gegenanflug an, auch hier möglichst in der Mitte des Gegenanfluges einfädeln.

An einem Infoplatz sollte man über Funk melden:

- Rollen zum Haltepunkt der aktiven Bahn
- Aufrollen auf die aktive Piste mit anschließendem Start
- Eindrehen in den Gegenanflug
- Evt. Verlassen der Platzrunde mit Richtung
- Eindrehen in den Endanflug
- Verlassen der Piste
- Rollen zum Abstellplatz