

# Hinweise zum Luftraum um den Flughafen Lübeck-Blankensee EDHL

## Einleitung

Das Treffen mit den Fluglotsen am 24.03.06 im Lübecker Vereinsheim kann insofern als Erfolg bezeichnet werden, als es gegenseitiges Verständnis für die Interessen beider Seiten hervorgerufen hat.

Um das Problem "Kontrollzone Lübeck" vorweg kurz und bündig auf den Punkt zu bringen:

**Wer bei aktiver Kontrollzone, knapp am Rand diese umfliegt, ohne beim Turm  
„reinzurufen“, ist schlichtweg lebensmüde!**

## Die Lokalen IFR-Verfahren in Lübeck

Hier geht es um die standardmäßigen An- und Abflugverfahren nach Instrumentflugregeln. Dazu einige Erklärungen für die reinen VFR-Flieger:

- **ILS-Anflug** (Instrument Landing System): Führt den Instrumentenflieger 10NM (18km) aus 3000ft (1000m) vor der Landebahn in einem 3° Winkel zum Aufsetzpunkt. (3° entspricht 300ft pro 1Nm oder ca. 50m pro 1km).
- **Visual Approach**: Ein Sichtanflug mit dem Airliner, ähnlich wie wir es auch mit dem Segelflieger machen. Allerdings ist im Cockpit noch eine Menge zu tun, so dass dem Piloten wenig Zeit bleibt den Luftraum zu "scannen".
- **Go Around**: Das Abbrechen eines Anfluges mit anschließendem Durchstarten. Die Durchführung dieses Manövers muss für den Airliner jederzeit gewährleistet sein, weil er sich hiermit, egal was schief gelaufen ist, wieder Luft unter den Flügel verschafft. Dieses Verfahren kann zwischen 3000ft und kurz nach dem Aufsetzen (solange der Umkehrschub noch nicht aktiviert wurde) durchgeführt werden.

Wenn man sich jetzt mal den 3° ILS-Sektor in die Karte zeichnet, stellt man fest, dass der anfliegende Verkehr auf die 07 (Landerichtung 072° in Lübeck) in 1000m am Rand von "Charlie-HH (2500ft bis FL 60)" anfängt und dann ca. in 600m Höhe in die Kontrollzone eintaucht. Das heißt in dem Tunnel zwischen Luftraum "C" von HH und der Kontrollzone Lübeck, genau in dem Gebiet, wo wir meistens von SH in Richtung Mecklenburg fliegen (weil es meistens auch noch thermisch am besten entwickelt ist) fliegen die Airliner zwischen 1000 und 600m also auch in genau dem selben Höhenband wie wir durch. Das Gleiche gilt natürlich für den Nordosten der CTR, wenn die RWY 25 in Betrieb ist (nur dass wir Segelflieger dort seltener sind).

Hinzu kommen auch die startenden IFR-Flieger. Das vertikale Steigprofil lässt sich leider überhaupt nicht vorhersagen, da dieses vom Flugzeugtyp und stark von dem aktuellen Abfluggewicht abhängt. Die abfliegenden Flugzeuge bleiben auch nicht wie beim Anflug (vom Visuell mal abgesehen) auf der Centerline (Bahnverlängerung) sondern kurven **in der Nähe vom Kontrollzonenrand** in ihre Abflugrichtung.

Weiterhin einen nicht vorhersagbaren Flugweg haben "*cleared for Visual Approach*" bzw. der "*Go Around*".

Soviel zum IFR-Verkehr, diese Informationen sollen Euch auf keinen Fall Angst machen, sondern lediglich zum Verständnis der Problematik führen.

## Was bedeutet das für uns Segelflieger?

Leider lassen sich auf die Schnelle keine einheitlichen Standardverfahren (zwischen Segelfliegern und Kontrollern) festlegen. Um Missverständnisse und Kontaktängste unerfahrener Segelflieger mit dem Turm zu reduzieren, hier ein Vorschlag für ein inoffizielles Standardverfahren für uns Segelflieger.

Aus dem Norden kommend, mit dem Ziel Richtung Südosten sollte man frühzeitig Kontakt mit "Lübeck Turm" 128,700 MHz aufnehmen.

Segelflieger (S); Controller (K):

- S *Lübeck Turm für die D-3271, Moin Moin.*
- K *Moin D-3271, QNH 1013, Piste 07 (damit wird klar, aus welcher Richtung mit Verkehr zu rechnen ist). Ihre Absichten? (mit der Antwort des Towers ist also klar, dass die Kontrollzone aktiv ist).*
- S *Die D-3271, auf einem Streckensegelflug von Neumünster in Richtung Südosten, Position 10km nordöstlich von Whisky (Pflichtmeldepunkt), (oder zwischen Bad Oldesloe und Reinfeld oder aber ihr habt sogar vom GPS ein Bearing + genaue Distanz auf EDHL).*
- S *gibt es in den nächsten 20 Minuten IFR-Verkehr? (länger ist der anfliegende Verkehr nicht vorhersehbar).*

Der Segelflieger sollte sich jetzt schon darüber Gedanken gemacht haben, ob er den Kompromiss "direkt über die Lübecker Bahn-Mitte zufliegen" eingehen will (wie passt dieser Flugweg zu meinem navigatorischen und metrologischen Kurs). **Der Flugweg direkt über die Bahn-Mitte ist den Lotsen am liebsten (auch, wenn in den Luftraum D eingetaucht wird)**, da hier das Kollisionsrisiko mit IFR-Verkehr am geringsten ist (Gefahr ist eigentlich nur bei einem Go-Around).

- K *D-3271, wir haben in 10 Minuten eine 737 aus dem Westen im Anflug auf die 07.*
- S *OK Danke, ich werde im Geradeausflug Richtung Südosten die Bahnverlängerung in 6 Minuten passiert haben.*

Für alle Beteiligten ist der Bereich der Bahnverlängerung in einer Breite von 3km zu jeder Seite der Sensibelste! Wenn Ihr mit einem Clubklasseflieger, wie z.B. einem Std. Cirrus unterwegs seid, braucht Ihr für diese 10km Geradeausflug bei einer Geschwindigkeit von 100km/h, 6 min und ca. 350 Höhenmeter (diese ungefähren Anhaltswerte sind für die Genauigkeit völlig ausreichend). Wenn also erwarteter IFR-Verkehr ist und wir kein akutes "Absaufrisiko" haben, sollten wir unbedingt diesen Kompromiss, die Bahnverlängerung im gestreckten Geradeausflug zum geeigneten Zeitpunkt zu queren, eingehen!

- S *Lübeck Turm, die D-3271 hat den Bereich der Bahnverlängerung passiert und verlässt die Frequenz, Tschüß.*
- K *Tschüß, guten Flug.*

## Ein weiteres Beispiel: aus dem Südosten im Endanflug Richtung Wahlstedt

- S *Lübeck Turm, Moin Moin, die D-3271.*
- K *Moin, D-3271, QNH 1013, Piste 07; Ihre Absichten.*
- S *D-3271, befinde mich in der Nähe von Lima (Pflichtmeldepunkt) in 1200m und möchte Richtung Wahlstedt fliegen. Haben Sie in den nächsten 20 Minuten IFR-Verkehr?*
- K *D-3271, wir haben gleich eine 737 im Anflug auf die 07.*

Angenommen, es gibt keine Thermik mehr und die Höhe ist gerade ausreichend um einen großen Streckenflug nach Hause zu bringen, sollte man außerhalb der Kontrollzone keine Kompromisse eingehen. Anders sieht es natürlich aus, wenn man noch irgendwo einen Aufwind findet und noch warten kann.

- S *Ich befinde mich im geraden Gleitflug und habe keine ausreichende Höhe für Richtungsänderungen, ich habe die Bahnverlängerung in 5 Minuten passiert, bitte informieren Sie die 737 über meine Position.*
- K *D-3271, Sie kreuzen genau den Flugweg der 737, beeilen Sie sich, die Bahnverlängerung zu passieren, die 737 ist über Ihr Vorhaben informiert.*
- S *D-3271, Danke.*

Ein frühzeitiges Anmelden beim Turm ist in diesem Fall sehr wichtig, weil die 737 u.a. noch auf einer anderen Frequenz (bei Bremen Approach) sein wird und der Lübecker Controller den Bremer über Telefon informieren muss, der 737 die Information weiterzugeben.

- S *D-3271, frei von dem Bereich der Bahnverlängerung, ich verlasse die Frequenz, vielen Dank und schönen Feierabend.*
- K *Tschüß, schönen Heimflug.*

## Das Miteinander

Die Controller betonten bei dem Treffen, dass sie als Lotsen insbesondere einen guten Informationsservice bieten möchten und bemüht sind ein gutes und freundliches Miteinander mit uns Segelfliegern zu pflegen (jeder Segelflieger, der Interesse hat, ist von den Lotsen zu einer Besichtigung auf dem Tower eingeladen). Dass der eine oder andere Lotse mal einen schlechten Tag hat oder auch mal einer hohen Arbeitsbelastung ausgesetzt ist und dann nicht immer die Zeit hat, freundlich und ausführlich zu antworten, sollte Euch auf gar keinen Fall davon abhalten immer wieder "reinzurufen"!

Die Herren auf dem Turm sind auch nur Menschen und auch wenn es ihr täglich Brot ist, halten sie sich nicht immer an die Standardphrasologie. Gleiches verzeihen sie uns ohne Nachsehen und sind Euch wahnsinnig dankbar, wenn wir uns in Kontrollzonennähe melden! **Inbesondere ist dieses wichtig, weil sichtbare Segelflugzeuge schnell für Lübecker Flugzeuge gehalten werden. Die "Einheimischen" sind für den Tower immer erreichbar (und wenn's auf der Segelflugfrequenz ist) und auf gute Zusammenarbeit angewiesen, um überhaupt noch in die Luft zukommen! Also, ruft auch den Lübeckern zu Liebe auf der 128.700 MHz beim Turm rein.**

Um zu erfahren, wie das "Miteinander" klappt und um unser Verfahren zu optimieren, sind wir auf Euer Feedback angewiesen. Bitte E-Mail an die Verfasser dieses Dokumentes mit

negativen wie auch positiven Erfahrungen beim Umfliegen oder Durchfliegen der CTR-Lübeck – wir besprechen dann diese Erlebnisse in unserer Kontrollzonen-Kommission.

## **Schlussworte**

Abschließend noch zwei Hinweise:

1. Wer viel in der Lübecker Gegend fliegt, sollte sich eine Kopie von der Sicht-An- und Abflugkarte (Lübeck) machen, damit er weiß, was gemeint ist, wenn der Kontroller sagt, das kleine Segelfluggebiet ist frei!
2. Fliegt in dem Tunnel zwischen C und D nicht zu tief runter, es gibt je nach Jahreszeit nur sehr schlechte Außenlandemöglichkeiten in dieser Gegend!

## **Verfasser**

Stefan Delfs	LSV Kreis Segeberg	Stefan.Delfs@t-online.de
Eckhardt Schwartz	AeC von Lübeck	EckiSchwartz@aol.com