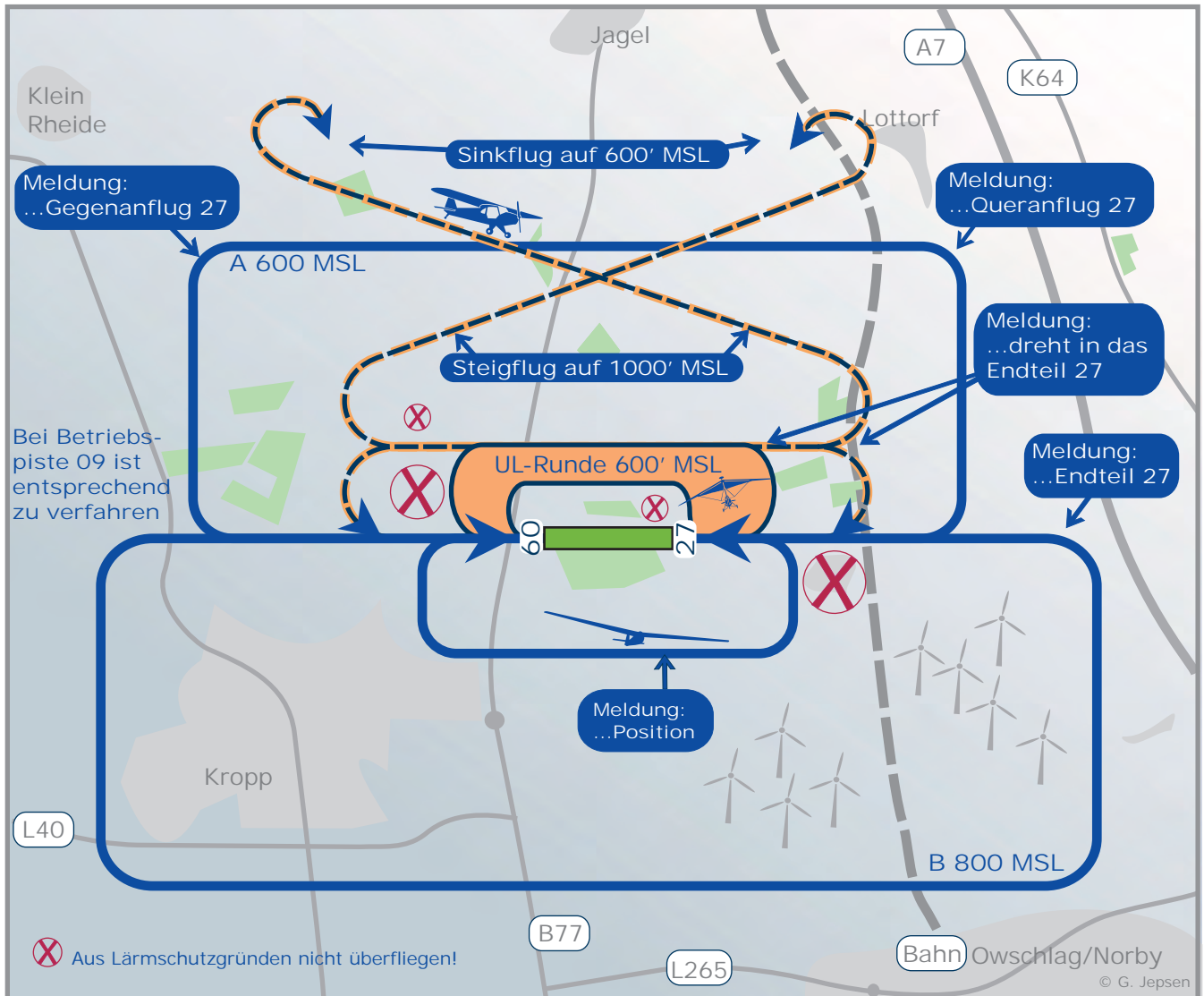




**EDXC**

54 25,53 N  
09 32,43 E  
09/27 825 GRAS  
Kropp Info HX  
118,675

Aero-Club Kropp – Hochmoor – 24848 Kropp



KROPP INFO 118.675  
SCHLESWIG TOWER (Jagel) 122.10

Landebahn 09/27, 825 x 32 m Gras

Der Flugplatz liegt innerhalb Schleswig CTR  
Die südliche Platzrunde (Segelflugplatzrunde) wird  
nur bei Betrieb des Militärflugplatzes Schleswig  
benutzt.

Bebaute Gebiete sollen aus Lärmschutzgründen nicht  
überflogen werden.

Das Anlassen der Triebwerke, das Rollen zum Start  
sowie Starts sind untersagt, sofern sich  
Fallschirmspringer im Anflug befinden.

Starts und Landungen sind untersagt, wenn die gelbe  
Warnleuchte auf der Startwinde oder dem Startwagen  
in Betrieb ist und sich Segelflieger im Anflug befinden.

## Platzrundenbetrieb am Sportflugplatz Kropp

**Motorflugzeuge, Motorsegler und schnelle UL's** nutzen normalerweise die veröffentlichte Motorflugplatzrunde im Norden des Platzes. Findet kein Segelflug statt, ist auch die Nutzung der Südplatzrunde möglich.

**Segelflugzeuge** nutzen die veröffentlichte Segelflugplatzrunde.

**Langsame UL's** (Reiseflug ca. 70-110 Km/h, z.B. Trikes, C-22, S-12, Airbike etc.) benutzen für den **Ausbildungsbetrieb** normalerweise die „**UL-Platzrunde**“ (oranger Bereich).

Den Gleit- und Sinkflugeigenschaften ihres UL's entsprechend, drehen Piloten direkt aus dem Gegenanflug in das Endteil zur Landung ein. Dies ist eine nahezu kontinuierliche Kurve ohne einen ausgeprägten Queranflug. Daher ist es auch überflüssig, einen „Queranflug“ über Funk zu melden, man meldet deshalb nur:

**„... dreht in das Endteil zur 27/09.“**

Die Erfahrung hat gezeigt, dass eine solche Endanflugkurve für die o.g. UL's vom Eindrehen bis zum Aufsetzen auf der Bahn **ca. 60 sec** dauert. Meldet ein UL-Pilot also das **„Eindrehen in das Endteil“**, kann der Startleiter Segelflug sehr gut abschätzen, ob ein Segelflugstart noch durchführbar ist. Ebenso können Piloten, die sich in der normalen Motorflugplatzrunde befinden, besser beurteilen, ob es zu einem möglichen Konflikt mit einem UL im Endanflug kommen kann.

### **Achtung:**

**Flugzeuge im Endteil haben auf jeden Fall Vorfahrt.**

UL's drehen nicht in das Endteil, wenn bereits ein Flugzeug aus der normalen Platzrunde **„Endteil“** oder ein Segelflugzeug **„Position“** gemeldet hat.

In diesem Fall verlängert das UL den Gegenanflug und dreht etwas später in das Endteil, um sich als Nr. 2 hinter dem bereits im Endteil befindlichen Flugzeug/Segelflugzeug einzureihen.

Falls dieses Verfahren nicht sinnvoll erscheint, beginnt das UL eine **Steigflugkurve nach Norden (auf 1000 Fuß / 350 m AGL oder höher)**, verlässt den Platzrundenbereich in nördlicher Richtung und sinkt dann **außerhalb** der Motorflugplatzrunde wieder auf **600ft/200m AGL**, um dann in einem 45° Winkel in den Gegenanflug der Motorflugplatzrunde einzufliegen und von dort gegebenenfalls weiter in die UL-Platzrunde.

Ebenso gilt aber auch, dass ein UL, **das bereits zur Endanflugkurve eingedreht hat**, vor Flugzeugen, die den Endanflug der Motorplatzrunde noch nicht begonnen haben, **Vorfahrt** hat. In diesem Fall plant der „Motorflieger“ entsprechend, um als Nr. 2 **hinter** dem UL zu bleiben.

Damit jeder in der Platzrunde die Übersicht behält und entsprechend planen kann, ist ein **Minimum an Funkdisziplin** erforderlich. Das heißt, man meldet die entsprechende Position wie z. B. Gegenanflug, Queranflug, Endanflug etc. **nicht irgendwann, sondern unmittelbar, wenn man auf dem entsprechenden Wegabschnitt ausgerollt ist**. Somit ermöglicht es man den anderen Teilnehmern in der Platzrunde, Ihren Flugweg entsprechend zu „timen“ um Konflikte zu vermeiden.

**EDXC**

54 25,53 N  
09 32,43 E  
09/27 825 GRAS  
Kropp Info HX  
118,675

### **Achtung UL'er:**

Aus der UL-Platzrunde auch den Segelflugstart beobachten. Befinden sich mehrere UL in der UL-Platzrunde, kann es dazu kommen, dass wir aufgrund unserer kurzen Landeintervalle den Segelflugstart blockieren. Sieht es also so aus, als sei ein Segelflugzeug startklar (**Seil eingeklinkt, Starthelfer am Flächenende**). einfach die UL-Platzrunde (Gegenanflug) etwas verlängern oder nach o.g. Verfahren den Platzrundenbereich verlassen und dann erneut einfliegen.

Ebenso ist es für den Segelflugstartleiter, aber auch für Flugzeuge in der Motorflugplatzrunde recht hilfreich, bei Abweichungen von der normalen Dauer der Endanflugkurve (z. B. starker Wind) in der Funkmeldung hierauf hinzuweisen, z.B.:

„...dreht in ein **2 Minuten** Endteil zur 27/09.“

Sollte die Landezone der Motorbahn längere Zeit durch ein Segelflugzeug versperrt sein, das sich auf den F-Schlepp vorbereitet, können UL's auch mal in der Segelflugbahn landen (über Funk ansagen).

Diese einfachen Regeln sollen uns nicht in unserem Gefühl der Freiheit der Fliegerei einschränken, sondern dazu dienen, Frustration und Gefahren in der Platzrunde abzuwenden.

Dies bedeutet unter anderem:

Keine Behinderung der Motorflugzeuge durch langsam fliegende UL's (Ausbildung) in der Motorflugplatzrunde

Mehr Zeit für Windenstarts und F-Schlepps bei gleichzeitiger UL-Schulung

Mehr Sicherheit für UL'er, die bei Motorausfall (ständig drohendes Problem bei 2-Takt Motoren) aus der UL-Platzrunde den Flugplatz im Gleitflug erreichen können.

Mehr Sicherheit für uns alle, da die Zusammenstoßgefahr verringert wird, wenn man weiß, wo die anderen Flugzeuge fliegen und was sie vorhaben.

### **Achtung:**

Die rot markierten Liegenschaften sind aus Lärmschutzgründen nicht zu überfliegen!

Verbesserungsvorschläge werden gerne aufgenommen, bitte richtet sie an die Ausbildungsleiter und Fluglehrer Eurer Sparte. (TJ)

**EDXC**

54 25,53 N  
09 32,43 E  
09/27 825 GRAS  
Kropp Info HX  
118,675