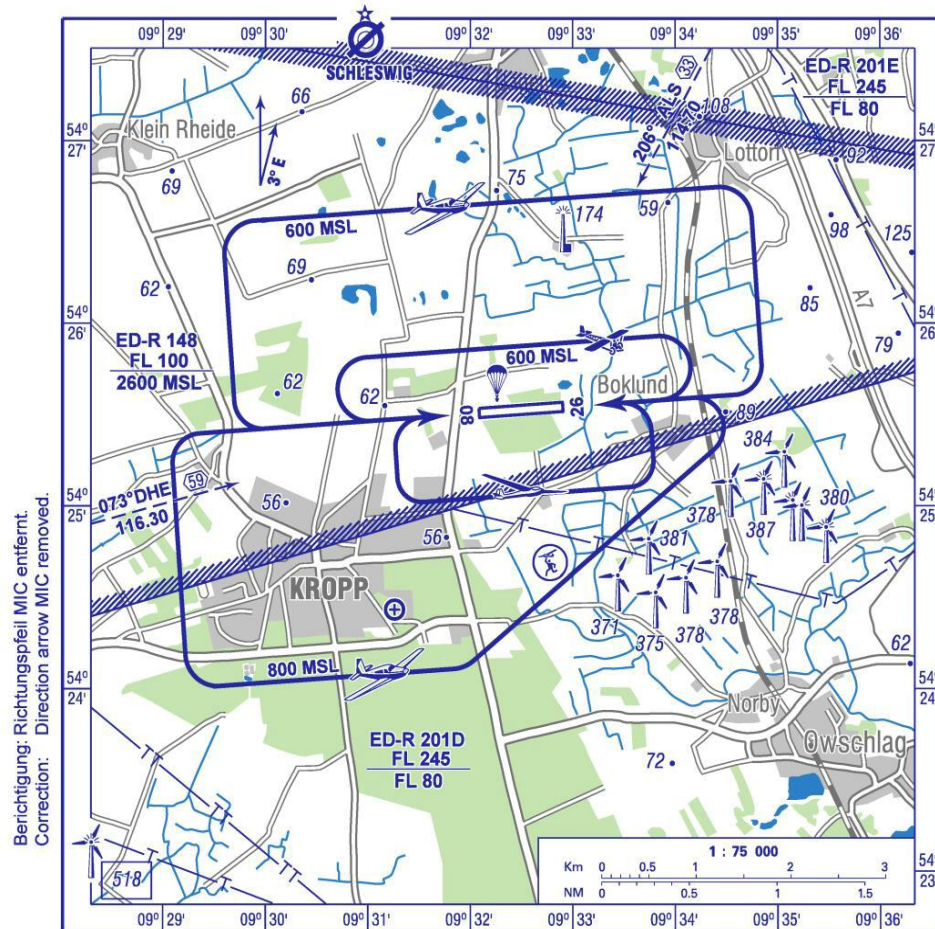


FIS  
LANGEN INFORMATION  
125.100

SCHLESWIG  
TOWER/TURM  
122.100 En/Ge

KROPP INFO  
118.680 Ge (15 NM 3000 ft GND)

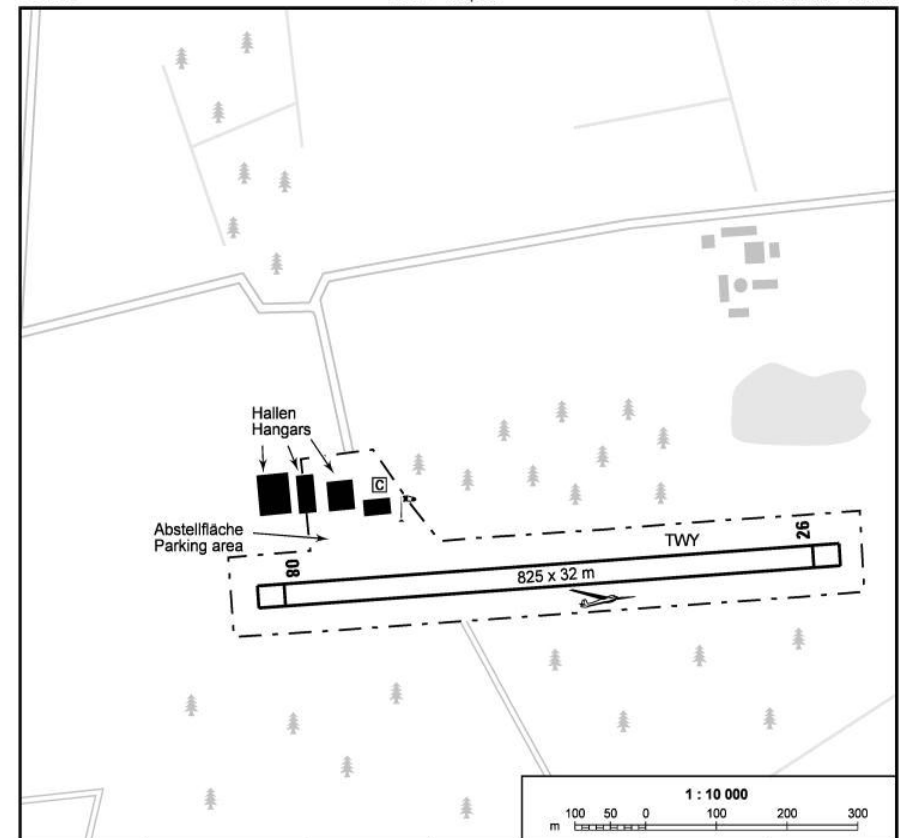


Berichtigung: Richtungspfeil MIC entfernt.  
Correction: Direction arrow MIC removed.

Die Südplatzrunde wird nur bei Flugbetrieb des MIL Flugplatzes Schleswig benutzt und darf nur von in EDXC stationierten Besatzungen geflogen werden. Landeplatz liegt innerhalb Schleswig CTR. Tiefanflüge sind nur aus flugbetrieblichen Gründen zugelassen und mit KROPP INFO abzustimmen.

The southern traffic circuit will only be used if MIL aerodrome Schleswig is in operation and may only be flown by crews stationed at EDXC. Airfield located within Schleswig CTR. Low-level approaches are permitted for flight operational reasons only, and shall be coordinated with KROPP INFO. Overflights of residential areas shall be avoided, if possible.

Überflüge bebauter Gebiete sind möglichst zu vermeiden.



Berichtigung: RWY-Bezeichnung, QFU, Topografie.  
Correction: RWY designation, QFU, topo.

RWY (MAG)	Dimensions	Surface	Strength	TORA	LDA
08 (083)	825 x 32 m	Gras	5700 kg MPW	750 m	750 m
26 (263)			HEL 5700 kg MPW		

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

The starting of engines, taxiing for take-off, as well as take-offs are prohibited if parachutists are approaching.

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

Take-offs and landings are not permitted if the yellow warning light on the winch or winch car is turned on or if gliders are approaching.



## Platzrundenbetrieb am Sportflugplatz Kropp

**Motorflugzeuge, Motorsegler und schnelle UL's** nutzen die veröffentlichte Motorflugplatzrunde im Norden des Platzes. **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**“

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 26 (08).**“

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 „**Endanflug**“ 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 Endanflug 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.

### **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 ULPlatzrunde (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 26 (08).“ 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 Segelflughahn 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 UI-Platzrunde den Flugplatz im Gleitflug erreichen können und schließlich mehr Sicherheit für uns alle, da die Zusammenstoßgefahr verringert wird, wenn man weiß, wo die anderen Flugzeuge fliegen und was sie vorhaben.