

Gutachterliche Stellungnahme zum Planungsentwurf einer Segelfluglandebahn durch die Fa. AOM GmbH in Verbindung mit dem SC Stadion am Verkehrslandeplatz Freiburg, vom 17.06. 2014

Grundgedanke

Die Entwurfsplanung für eine separate Segelfluglandebahn ist grundsätzlich zu begrüßen.

Der Zeitpunkt der Landung eines Segelflugzeugs ist nur begrenzt planbar.
Ein Segelflugzeug das sich im Landeanflug befindet, kann diesen in der Regel nicht mehr abbrechen.

Die nur zur Landung dienende Graspiste ermöglicht einen Parallelbetrieb, zumindest der landenden Segelflugzeuge, mit dem Betrieb der Hauptpiste und ist deshalb grundsätzlich positiv zu bewerten.

Der Start eines Segelflugzeugs ist vom Zeitpunkt her planbar bzw. koordinierbar. Ein Parallelbetrieb startender Segelflugzeuge mit dem Betrieb der Hauptpiste ist daher nicht erforderlich.

Planung

Der vorliegende Planungsentwurf der Fa. AOM GmbH basiert auf den derzeit gültigen nationalen und internationalen Regelwerken und Empfehlungen.

Diese Vorgaben werden aus Sicht des Sachverständigen eingehalten.

Die unter Anderem zu Grunde gelegte **NfL I 129/69, „Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und Betriebs von Segelfluggeländen“** wurde im Juni 1969 veröffentlicht.

Zu dieser Zeit hatten Segelflugzeuge deutlich weniger Masse, landeten mit geringerer Geschwindigkeit und waren zum Teil noch mit Kufen ausgerüstet. Die Anforderungen an Segelfluggelände waren an die meist in Holz- oder Gemischtbauweise hergestellten Maschinen angepasst.

Moderne Segelflugzeuge werden in Faserverbundbauweise hergestellt, haben eine höhere Flugmasse sowie eine höhere Lande- bzw. Aufsetzgeschwindigkeit.

Beispiel:

1969	Typ K 8	Leermasse ca. 190 kg	Aufsetzgeschwindigkeit ca. 50 km/h
2014	Typ Ventus	Leermasse ca. 270 kg	Aufsetzgeschwindigkeit ca. 75 km/h

Sicherheitsbeurteilung

Für einen Piloten mit gutem Trainingsstand ist die Landung auf einer 300 Meter langen Landebahn unter normalen Umständen auch mit einem modernen Segelflugzeug beherrschbar.

Folgende Faktoren können jedoch bei einer knapp bemessenen Landebahn zu Sicherheitsproblemen führen:

- Pilot mit ungenügendem Trainingsstand
- Schwierige Wetterbedingungen wie etwa der Aufzug einer Kaltfront
- Hohe Flugmasse des Segelflugzeugs

Steht vor bzw. hinter der offiziellen Landebahn ebenes und hindernisfreies Gelände zur Verfügung, ist im Falle einer zu kurzen oder zu weiten Landung mit keinen oder nur geringen Schäden zu rechnen.

Der aktuelle Entwurf sieht vor und hinter der Segelfluglandepiste jeweils Parkplätze vor.

Segelflugzeuge können wegen des fehlenden Antriebs den Anflug nicht abbrechen bzw. wiederholen.

Ein zu niedriger oder zu hoher Anflug könnte deshalb vor oder hinter der Segelfluglandebahn und damit in einem der Parkplätze enden.

Dies stellt sowohl für die Piloten der Segelflugzeuge als auch für die Nutzer des Parkplatzes ein **erhebliches Sicherheitsrisiko** dar.

Aus Sicht des Sachverständigen sollte der Entwurf nicht in dieser Form umgesetzt werden.

Eggenfelden, 14.07. 2014

Gez. Herbert Lehner
Sachverständigenbüro für Luftfahrt