

**Sonderlandeplatz
EDKF
Bergneustadt**

**Selbstbriefing zum
Nachweis der Ortskunde**

Wer muss diese Selbstbriefung NICHT machen ?

Auszug aus der Regelung des Flugverkehrs EDKF vom 16.01.2024:

Die erforderliche Ortskunde und Einweisung gilt für verantwortliche Luftfahrzeugführende als nachgewiesen:

- a) durch die aktive Mitgliedschaft im Luftsport-Club Dümpel e.V. und einer Ausbildung bzw. einer gesonderten Flugplatzeinweisung nach Maßgabe der Vereinsregelungen *oder*
- b) durch eine Einweisung mit Fluglehrer auf dem SLP EDKF bis zum sicheren Beherrschen von Starts und Landungen, die mindestens 5 Starts und Landungen umfasst *oder*
- c) sofern diese bereits vor Inkrafttreten dieser Regelung mindestens 5 Starts und Landungen an dem SLP EDKF absolviert haben.

Inhalt

1. Topographie



2. Piste 04
3. Piste 22
4. Bilder und Videos
5. Nachweis

Topografie

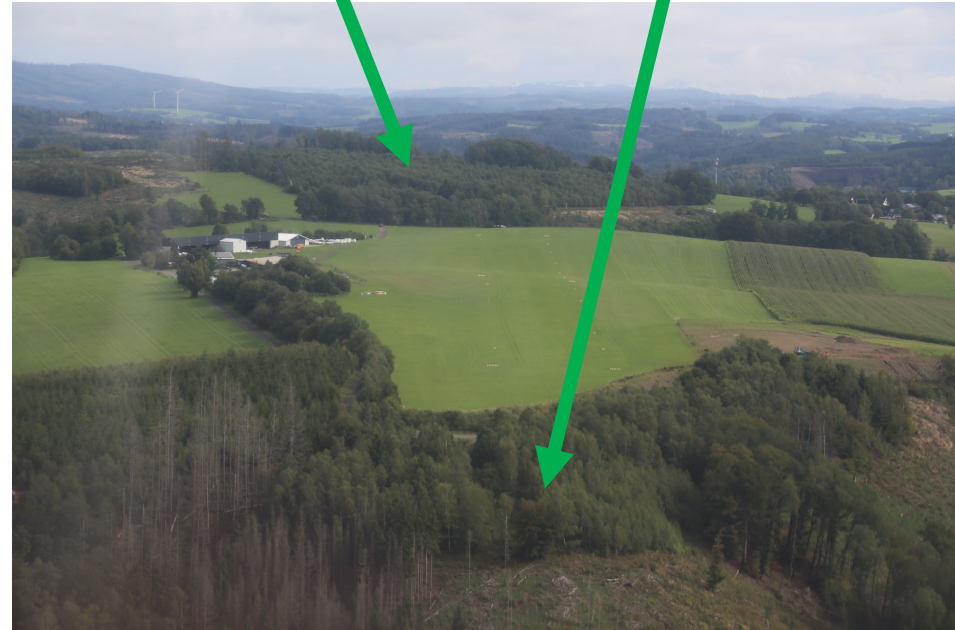
Der Flugplatz Bergneustadt “Auf dem Dümpel” weist einige topographische Besonderheiten auf. Diese machen es erforderlich, die Nutzung nur noch für ortskundige Flugzeugführer freizugeben. Die Einschränkung wurde durch die zuständige Landesluftfahrtbehörde in der Flugplatzgenehmigung verfügt.

Folgende topographische Eigenschaften sind von besonderer Bedeutung:

- 1.) Die Piste weist ungewöhnlich starke und wechselnde Quer- und Längsneigungen auf.
- 2.) Südwestlich der Schwelle 04 fällt das vor dem Flugplatz gelegene Gelände steil ab.
- 3.) Nordöstlich der Schwelle 22 steigt das Gelände nach einer Senke deutlich an.

ansteigendes Gelände

abfallendes Gelände



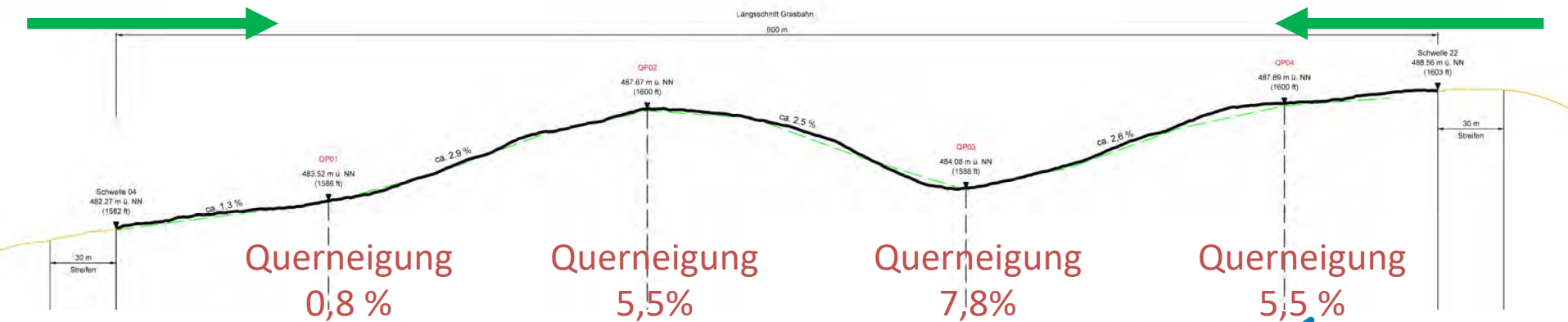
Anflug Piste 04

Topografie

In Richtung 04 gesehen, steigt die Piste zunächst auf 240 m Länge um 5,5 Höhenmeter an. Die maximale Querneigung ist im Bereich des Anstieges mit ca. 1% nicht besonders stark. Nach diesem Anstieg geht die Piste in ein ca. 2,5 % starkes Längsgefälle über, begleitet von einem bis zu 7,5% starken Quergefälle nach Südosten. Nach 380 m geht dieses Gefälle in einen erneuten ca. 2,6% starken Anstieg über, das Quergefälle vermindert sich auf ca.5,5%. Der starke Anstieg endet etwa nach 530 m Pistenlänge, auf den verbleibenden 70m Pistenlänge beträgt der Anstieg nur noch ca. 0,9m, die Querneigung mit Gefälle Richtung Südost schwächt sich in diesem Bereich bis auf 0,8% an der Schwelle 22 ab. Die genaue topographische Situation der Piste entnehmen Sie bitte der beigefügten Grafik.

Anflug Piste 04

Anflug Piste 22



Topografie

Diese wechselnden Pistenneigungen in allen Ebenen führen zumindest zu folgenden Problemen, wobei diese Aufzählung keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt:

- Start- und Landestrecken werden durch die Topografie beeinflusst.
- Bei Start und Landung sind immer nur Teile der Piste einsehbar. **Auch die Halbbahnmarkierung ist nicht von jeder Position aus einsehbar. Sie befindet sich jedoch etwa auf Höhe des Windsackes, der von überall aus sichtbar bleibt.**
- Die jeweils verbleibende Pistenlänge lässt sich von vielen Positionen optisch nicht direkt erfassen.
- Ein Ausschweben kann nicht einfach horizontal erfolgen, sondern muss der Längsneigung folgen.
- Durch die Querneigung ist die Bodenfreiheit besonders bei Start und Landung 22 am rechten Tragflächenende eingeschränkt. Auch der Ausgleich einer nordwestlichen Seitenwindkomponente wird hierdurch erschwert. Bei Landung auf der Piste 04 ist die Einschränkung weniger bedeutsam, da das Aufsetzen vor dem Bereich der größten Querneigung erfolgt sein sollte. Bei längeren Startrollstrecken 04 (über den Bereich der Halbbahnmarkierung hinaus) kann wiederum die Bodenfreiheit der linken Tragfläche eingeschränkt sein.
- Ebenso kann sich bedingt durch das Quergefälle nach dem Aufsetzen oder vor dem Abheben für beide Pistenrichtungen ein Rutscheffekt zum tiefer gelegenen Pistenrand oder zu einer Gierbewegung aus der Landebahnachse ergeben. Diese Effekte können sich bei nasser oder kontaminierter Piste verstärken.

Inhalt

1. Topographie
2. Piste 04
3. Piste 22
4. Bilder und Videos
5. Nachweis



Piste 04

Windsack



Halbbahnmarkierung



Start 04: Bis etwa zur Halbbahn steigt die Bahn deutlich an, die Startstrecke ist dadurch deutlich länger als bei einer horizontalen Piste. Der Abflug wird durch das hinter dem Flugplatzende ansteigende Gelände erschwert, für einen geradlinigen Abflug ist ein entsprechender Steiggradient erforderlich. Bei einer Triebwerksstörung unmittelbar hinter dem Flugplatzrand gibt es kaum geeignete Landeflächen.

Landung 04: Gefahr eines starken Leeeffekts mit sinkende Luftmassen im kurzen Endanflug. Die Piste steigt auf der ersten Bahnhälfte an. Falls ein normales Aufsetzen nicht bis zur Halbbahn erfolgt, ist Durchstarten anzuraten. Nach der Halbbahnmarkierung fällt die Piste zunächst wieder ab. Dadurch ist eine nochmals deutlich verlängerte Landestrecke zu erwarten, wenn ein sauberes Aufsetzen mit Mindestfahrt nicht in der ersten Bahnhälfte erfolgt ist. Bei einer Rückenwindlandung 04 ist Vorsicht geboten, da durch Hangaufwinde im kurzen Endanflug die Landestrecke zusätzlich verlängert werden kann.

Inhalt

1. Topographie
2. Piste 04
3. Piste 22
4. Bilder und Videos
5. Nachweis



Piste 22

Bildbeschreibung
nächste Seite



Start 22: Bevorzugte Startrichtung. Bahn fällt besonders auf der ersten Hälfte mit Quergefälle nach links ab. Insbesondere bei Nässe Rutschgefahr zum linken Pistenrand. Bodenfreiheit der rechten Tragfläche eingeschränkt, insbesondere für lange Spannweiten über 15 m von Bedeutung. Bei Seitenwind von rechts nach dem Abheben diesen daher vorzugsweise durch Vorhalten ausgleichen. Zudem wechselnde Längsgefälle wie oben beschrieben. Keine Hindernisse im Abflug, bei einer Triebwerksstörung gibt es einige erreichbare Wiesenflächen im Tal.

Landung 22: Ein bewaldeter Hügel im Endteil verhindert sehr flache Anflugwinkel, die Piste fällt ab etwa 70m hinter der Schwelle zunächst deutlich in Längsrichtung ab, in diesem Bereich muss das Ausschweben dem Gelände folgen und kann nicht einfach horizontal erfolgen. Das Aufsetzen erfolgt dann typischerweise auf dem ansteigenden Teil der Piste vor der Halbbahnmarkierung. Zudem durch das Quergefälle bei der Landung reduzierte Bodenfreiheit der rechten Tragfläche, Seitenwind von rechts bei großen Spannweiten oder Tiefdeckern daher vorzugsweise durch Vorhalten ausgleichen. Nach dem Aufsetzen kann ein Rutschen zum linken Bahnrand einsetzen, insbesondere bei nasser Piste. Nach der Halbbahnmarkierung fällt die Piste wiederum in Längsrichtung. Ist ein sauberes Aufsetzen mit Mindestfahrt nicht bis zur Halbbahn erfolgt, empfiehlt sich daher, durchzustarten.

Piste 22



Windsack

Halbbahnmarkierung

Landwirtschaftlicher
Weg und Zaun

Inhalt

1. Topographie
2. Piste 04
3. Piste 22
4. Bilder und Videos
5. Nachweis



Bilder und Videos

Von den den jeweiligen Anflügen finden Sie weitere Bilder und Videos unter :

<https://lsc-duempel.de/selbstbriefing/>

Unterhalb der Topografie sind diese nach Piste sortiert.

Inhalt

1. Topographie
2. Piste 04
3. Piste 22
4. Bilder und Videos
5. Nachweis



Nachweis Vorabinformation

Aufgrund der genannten Bedingungen und in Abstimmung mit der Bezirksregierung haben wir neben dem Selbstbriefing Auflagen, die erfüllt sein müssen, um auf dem Sonderlandeplatz EDKF zu landen oder zu starten.

Voraussetzungen:

- **mindestens 50 Starts und Landungen als PIC** auf dem genutzten Luftfahrzeug
- **Mitführen** des Nachweises der Ortskunde für den SLP EDKF durch Selbstbriefing

- **Für Schleppflüge z.B.** außen gelandeter Segelflieger, mit nicht am SLP EDKF stationiertem Schleppflugzeug, muss der ortsfremde PIC des Schleppflugzeugs 100 Schleppflugstarts auf dem Muster nachweisen können und der Segelflugzeug Pilot den Nachweis der Ortskunde haben.
- **Für platzfremde Schulflüge** gilt: Schüler und Lehrer haben das Selbstbriefing zum Nachweis der Ortskunde durchgearbeitet und der Fluglehrer hat mehr als 50 Starts und Landungen als PIC auf dem genutzten Luftfahrzeug.
- **Flugschüler mit Flugauftrag** von anderen Flugplätzen dürfen nur zu uns geschickt werden, wenn Sie vorher mit einem unserer Fluglehrer eine Einweisung, mit Starts und Landungen durchgeführt haben und diese sicher beherrschen.

Unabhängig von den vorstehenden Voraussetzungen besteht immer die Möglichkeit, einen Termin mit unseren Fluglehrern für eine Einweisung zu vereinbaren.

Nachweis der Ortskunde für den SLP EDKF durch Selbstbriefing

Ich, Name, Vorname habe am Datum das
Selbstbriefing zum Nachweis der Ortskunde für den SLP
EDKF durchgearbeitet.

Meine Fluglizenz- Nr. ist

Mit meiner **Unterschrift** bestätige ich, dass
Selbstbriefing verstanden zu haben, sowie dass mir die
fliegerischen **Herausforderungen des SLP EDKF**
bewusst sind und ich außerdem die im Selbstbriefing
genannten **Voraussetzungen für meinen geplanten Flug**
erfülle.

Unterschrift Pilot:.....

Bitte ausdrucken und bei dem Flug zum SLP EDKF mitführen. Auf Verlangen der Luftaufsicht oder Flugleitung vorzeigen