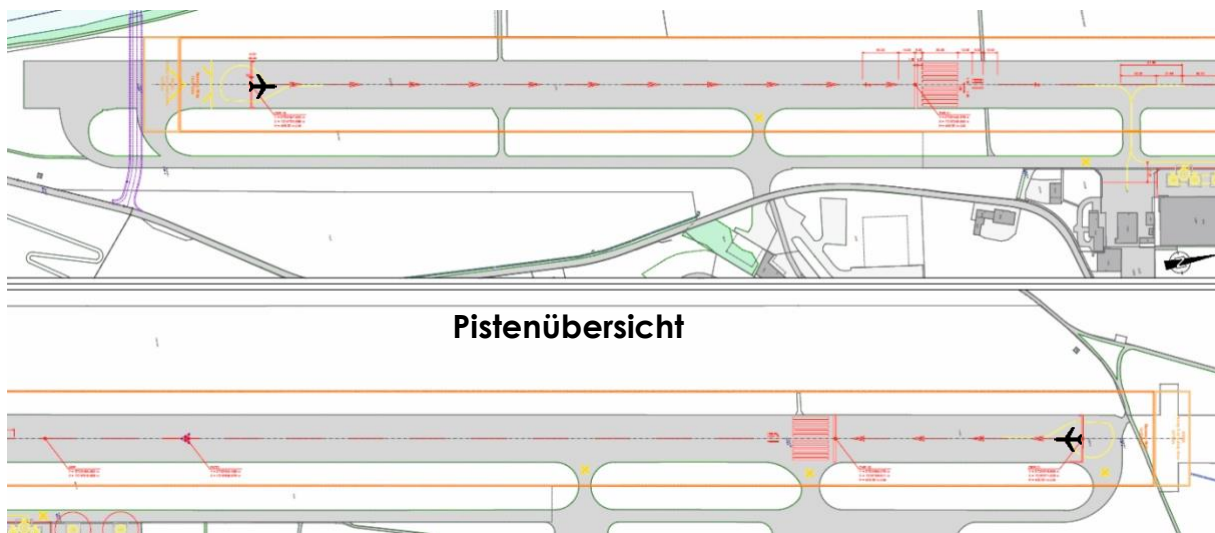


Neue Markierungen

Im Zuge der Umsetzung der Umnutzung des Flugplatzes Mollis, sind wir aktuell mit der Neumarkierung der Piste beschäftigt. Insbesondere die Position der neuen 'Displaced Landing Thresholds RWY 01 & 19' erfordert für unseren Flugbetrieb einige Änderungen der gewohnten Betriebsabläufe, damit ein sicherer Betrieb gewährleistet werden kann.

Die Markierungsarbeiten sind derzeit noch nicht abgeschlossen. Unten findet ihr den Markierungsplan, wie er umgesetzt wird.



Derzeit fehlen noch folgende Elemente:

- Pfeile vor den beiden 'Displaced Landing Thresholds'
- Markierungen beider Wendehammer
- Die gelben Chevron-Markierungen hinter den Pistenenden
- 'Aiming Point' (FATO, nur für Helikopter relevant)

Q&A zu den neuen Markierungen

Wir befinden uns in einer Übergangsphase. Das heisst, es sind noch nicht alle Elemente und Auflagen der Umnutzung und dem sogenannten SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) umgesetzt. Deshalb müssen wir teils temporäre Verfahren einführen, teils die bisherigen noch weiter anwenden.

• Aktivierung der neuen Pistenmarkierungen?

Die neuen Pisten-schwellen gelten ab sofort. Dazu gibt es ein NOTAM mit den neuen Distanzen. Dieses bleibt bis zur Veröffentlichung der neuen Karten im VFR Manual per 4. November 2021 aktiv.

RWY	m	AVBL LEN LDG	AVBL LEN TKOF
01	1'707 x 40	1'150	1'500
19		1'500	1'150

Mit Ausnahme der Markierungen bei den 'Intersections' (gelbe Kreuze) vor den Unterständen U2 und U3, sind alle angebrachten Markierungen bindend.

• Startlinien auf der Piste 01 und 19?

WICHTIG: Die im Plan eingezeichneten 'roten Querlinien' im Bereich der Wendehammer (siehe Flz-Symbol), markieren den Pistenanfang und das Pistenende. Das heisst, dass ab diesen Linien gestartet wird. Diese Linien werden auf der Piste in weiss markiert.

- **Auswirkungen der neuen, versetzten Pistenschwellen?**

ACHTUNG: Es ist in den meisten Fällen nicht mehr möglich die Piste nach der Landung auf RWY 01 direkt bei der Intersection C zu verlassen Die Piste ist so lange blockiert, bis das gelandete Flugzeug die Piste verlassen hat. Dies muss mit einer erhöhten Separation im Volten-Betrieb berücksichtigt werden. Andererseits führt eine Landung auf RWY 19 mit Exit bei Intersection C tendenziell zu einer verkürzten Pistenbelegung.

- **Wo sind die 'Run Up Areas'?**

Aus Sicherheitsgründen dürfen aufgrund des Fuss- und Radverkehrs keine 'Run-Up' auf dem Vorplatz durchgeführt werden. Bis auf weiteres muss der 'Run-Up' an den bisherigen Stellen an den Pistenanfängen gemacht werden (genügend Abstand zur Piste, ausserhalb des Pistenstreifens, welcher orange um die Piste gezeichnet ist / siehe Pistenübersicht). Sobald der Fuss- und Radverkehr von den Flugbetriebsflächen separiert ist, wird eine neue 'Run-Up Area' definiert.

- **Was für eine Volte wird angewendet (neue VAC)?**

Gemäss der neuen (noch temporären) VAC. Die Karte ist auf der Website publiziert. Die neuen offiziellen Karten der Skyguide sind fast identisch (Release geplant am 4. November 2021). Der Sektor Nord wird später noch in einen Sektor Nord und einen Sektor East aufgeteilt, so dass zukünftig auch ohne Umwege direkt vom Walensee ein- und ausgeflogen werden kann.

Bei der gleichzeitigen Anwendung der kleinen und grossen Volte kann es bei regem Schulungsbetrieb mit mehreren Flugzeugen zu Problemen der Synchronisierung der Voltenzyklen kommen, aber auch Optionen zur Separation zwischen schnelleren und langsameren Flugzeugen schaffen. Die Praxis wird zeigen, ob die Anwendung nur eines Volten-Typs angezeigt ist. Auf jeden Fall sind eine klare Kommunikation am Flugfunk und guter «lookout» unerlässlich.

- **Wo drehen wir nach dem Start, einem GA oder einem T/G in den Gegenanflug ein (Volte)?**

Nach dem Start, einem GA oder einem T&G auf der RWY 01 kann vorzugsweise, aber erst nach dem Erreichen der flugzeugabhängigen Sicherheitshöhe vor dem Pistenende in den Gegenanflug eingedreht werden (kleine Volte, wie bisher). Alternativ kann eine grosse Volte geflogen werden mit einem Eindrehen in den Gegenanflug nach den Dörfern Näfels / Mollis (Piste 01). Diese Variante mit initialem Geradeausflug über bewohntes Gebiet beinhaltet aufgrund der tieferen Flughöhe ein gewisses Risiko bei einem Ausfall des Motors.

- **Wo befinden sich die lärmkritischen Gebiete?**

Wie bisher sollte, sofern möglich, das Überfliegen von bewohntem Gebiet vermieden werden. Es wird von jedem Piloten erwartet, dass er die publizierten Volten und Verfahren genau einhält.

Wir möchte euch bitten, jederzeit **SAFETY FIRST** anzuwenden!

Dieses Dokument wird fortlaufend aktualisiert.

Stefan Oswald

Flugplatzleiter

Jakob Seitz

Geschäftsführer MAAG