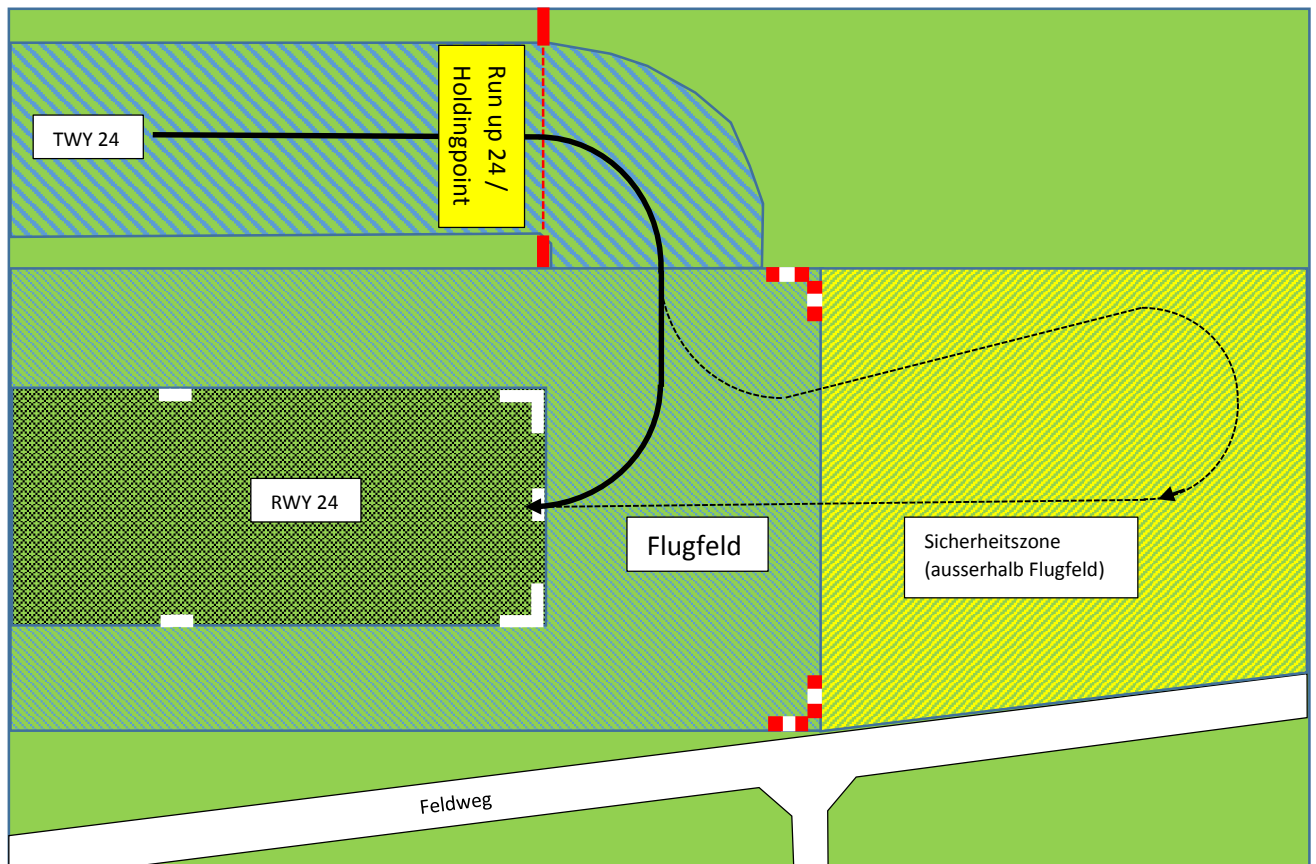


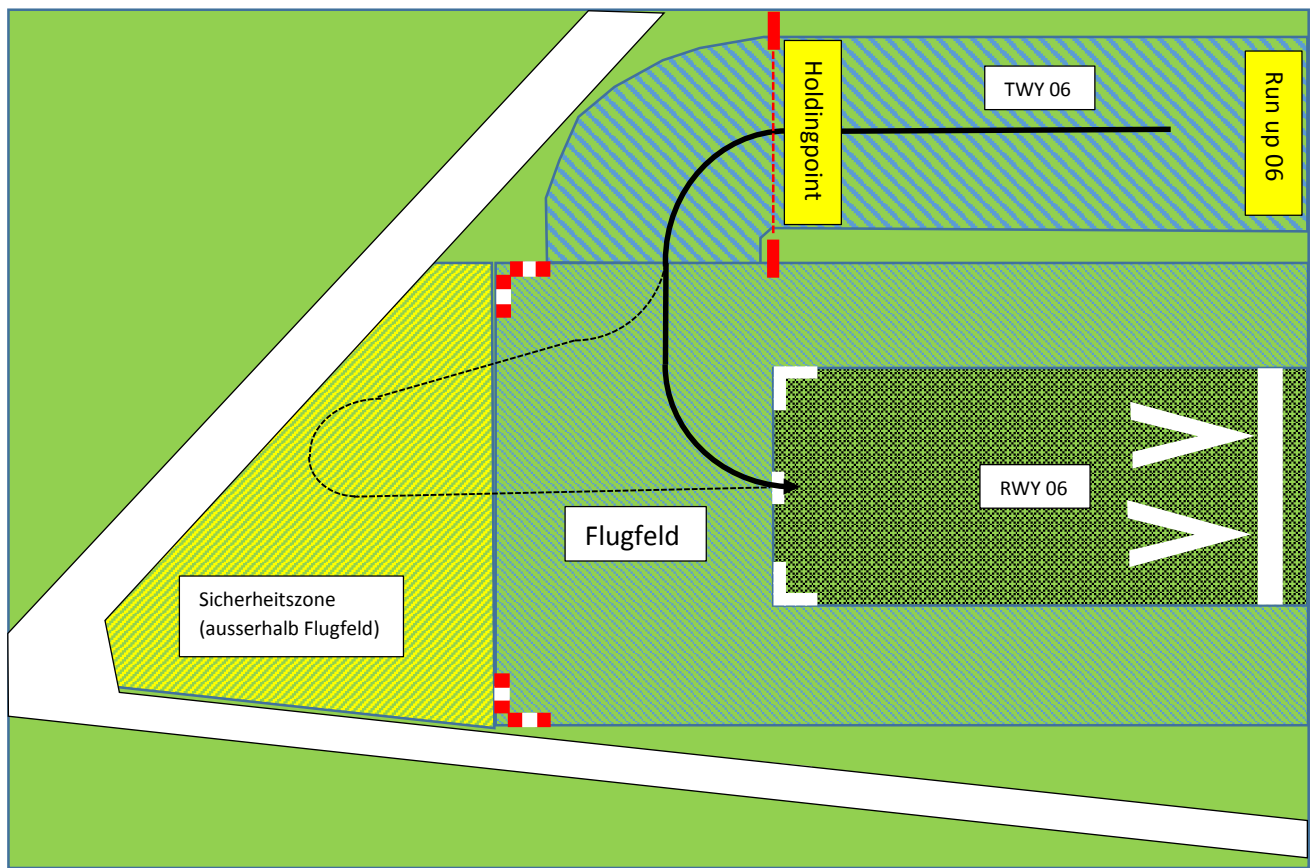
## Neues Rollverfahren TWY / RWY 24 (bei verlängertem Taxiway)



— Rollverfahren bei normaler Performance: **Line up auf Pistenschwelle 24**  
(es steht die im AIP publizierte Startstrecke von 550 m zur Verfügung)

- - - Rollverfahren bei knapper Performance: *verlängerter Line up* über Sicherheitszone  
(kein offizielles Verfahren, da ausserhalb des Flugfeldes, es ist kein Backtrack sondern ein Line up)

## Rollverfahren TWY/RWY 06 (keine Änderung des bisherigen Verfahrens)



- Rollverfahren bei normaler Performance: **Line up über Pistenschwelle 06**  
(es steht die im AIP publizierte Startstrecke von 615 m zur Verfügung)
- - - Rollverfahren bei knapper Performance: verlängerter Line up über Sicherheitszone  
(kein offizielles Verfahren, da ausserhalb des Flugfeldes, es ist kein Backtrack sondern ein Line up)

## **Rollen nach der Landung:**

### **Landung auf Piste 06:**

Nach der Landung kann zwischen den weissen Pistenmarkierungen jeweils 90° auf den Taxiweg eingebogen werden. Die blauen Taxiweg-Markierungen sind dazu im selben Abstand und auf gleicher Höhe angebracht.

Temporär hat es noch im Bereich der östlichen 100 / 150er-Markierung einen Geländeabsatz zum Taxiweg hin, der nur schlecht überrollt werden kann. Dieser wird im Herbst ausgeglichen.

Zum Sperren dieses Bereichs sind rote Flaggen zwischen den Blauen Taxiweg-Markierungen aufgestellt. In diesem Bereich also nicht auf den Taxiweg einbiegen, nur davor oder danach.



### **Landung auf Piste 24:**

Falls die Landung kurz gelingt, kann sofort zwischen zwei weissen Pistenmarkierungen 90° in den Taxiweg eingebogen werden; sonst direktes Rollen auf das Flugvorfeld (insb. für Heckrad empfohlen). Fällt die Landung so aus, dass nicht mehr auf das Flugvorfeld eingebogen werden kann, ist die Einfahrt in den Taxiweg zuhinterst zu verwenden, da im kurzen westlichen Bereich die Flaggen-Markierungen des Taxiweges nicht mit der Pistenmarkierung übereinstimmen.

## Faustregel für das Abschätzen, wann beim Starten die restliche Piste noch reicht oder ob besser ein Startabbruch durchgeführt werden soll

(Regel aus dem Buch „Taildragger Tactics“ von Sparky Imeson, ein erfahrener US-Buschflieger; ein empfehlenswertes Buch, auch für „Dreibeinflieger“ ISBN 1-880568-70-5)

### Originaltext:

#### 50/70 RULE FOR TAKEOFF

The takeoff distance for short airstrips can cause confusion and doubt for the pilot. The takeoff distance information provided by the aircraft manufacturer probably doesn't cover vagaries for a runway surface that is grass, sand, gravel or soft turf, at a high altitude, with a tailwind, or if it has a noticeable gradient.

#### Rule of Thumb – Determine Runway Length Sufficient for Takeoff:

*Multiply 10 times the square root of the percentage of liftoff distance required. This equals the percentage of liftoff speed needed in that distance.*

Wow! That sounds complicated; and I promised no unreasonable math computations. To keep that promise we have simplified the rule in the following paragraphs.

The rule of thumb states:

*Multiply 10 times the square root of the percentage of liftoff distance required.*

Since we are using the half-way point of runway, this is 50 percent. The square root of 50 is 7.07, which when multiplied by 10, equals 70.7 percent.

**The 70.7 percent equals the percentage of liftoff speed that needs to be attained at the halfway point of the runway to guarantee that the airplane will takeoff in the space remaining.**

If 70.7 percent of the takeoff speed is not attained, abort the takeoff. In this case you will have to wait until conditions change, that is, the temperature cools, the wind changes or off-load some of the weight.

Remember, this rule does not guarantee that the rate of climb after takeoff will be sufficient to clear obstacles, but it does guarantee the takeoff can be made in the length of the runway.

The rule automatically compensates for density altitude and sloped runways and other variables.

Für das Umsetzen dieser Faustregel haben wir in der Mitte der Piste eine gelbe 1/2-Markierung angebracht:

Ist bei dieser Markierung 70% der Abhebegeschwindigkeit erreicht, geht der Start, sonst Startabbruch.



## Zwei weitere, gelbe Distanzmarkierungen dienen für das abschätzen bei der Landung:

Eine normale Landung sollte innerhalb von 100 m ab der Pistenschwelle liegen. Dazu hat es jeweils am Pistenanfang eine 100er-Markierung.



Setzt man nicht innerhalb von 150 m ab Pistenschwelle auf, so sollte ein go-around eingeleitet werden. Dazu dient die 150er-Markierung.



Urs Spuler  
Leiter Infrastruktur MFGT