



Sonderlandeplatz Marpingen - EDRC

Wissenswertes für Piloten*

Ausgabe 20. April 2026

1. Vorwort

Dieses Dokument fasst die verschiedenen Dokumente zur Nutzung des Sonderlandeplatzes Marpingen für die Nutzer zusammen. Es beruht auf den öffentlich-rechtlichen Genehmigungen der Landesluftfahrtbehörde des Saarlandes:

- Genehmigung des Sonderlandeplatzes Marpingen vom 25.05.2021,
- Genehmigung des Sonderlandeplatzes - erste Änderung - vom 28.05.2025,
- Genehmigung der Regelung des Flugplatzverkehrs vom 02.04.2024,
- Genehmigung des Betriebskonzepts vom 27.03.2025 und
- Genehmigung der Landeplatzbenutzungsordnung vom 25.06.2025.

Auf der Webseite des Aero-Club Saar e.V. (www.aeroclub-saar.de) finden sich die oben genannten Genehmigungen in der jeweils aktuell gültigen Fassung.

Für den Segelflugbetrieb gilt zudem die jeweils aktuell gültige Fassung der DAeC-Segelflugbetriebsordnung (SBO), siehe Webseite des DAeC (www.daec.de).

Für Fragen zum Dokument „Wissenswertes für Piloten*“ steht neben den Vertretern des Platzhalters Aero-Club Saar e.V. (geschäftsführende Präsidiumsmitglieder) der Beauftragte für Luftaufsicht (BfL) des Sonderlandeplatzes Marpingen zur Verfügung.

Im Rahmen der Genehmigungen steht der Sonderlandeplatz Marpingen grundsätzlich sowohl allen Luftsportlern* und Luftfahrern* des Aero-Club Saar e.V. (AeCS), des Deutschen Aero Club e.V. (DAeC) als auch dem internationalen Luftsport offen.

Jeder Mitgliedsverein des AeCS und damit jedes Mitglied* hat bei der Nutzung des Sonderlandeplatzes Marpingen im Rahmen der Genehmigung gleiche Rechte und bei Wahrnehmung dieser Rechte auch gleiche Pflichten.

Aus Lärmschutzgründen hat der Platzhalter bestimmte Selbstbeschränkungen festgelegt, siehe Abschnitt 4.6.

Wir wünschen allen Nutzern eine erfreuliche und stets sichere Nutzung unseres Flugplatzes.

Marpingen, 20. April 2026

Patrick J.Konzer
Präsident

Dr. Ralf Hubo
Vizepräsident



Inhalt	Seite
1. Vorwort	1
Inhaltsverzeichnis	2
2. Voraussetzung für die Nutzung des Sonderlandeplatzes	2
3. Beschreibung des Landeplatzes	3
- Lage, Höhe	
- zugelassene Luftfahrzeuge, Startarten	
- Betriebszeiten	
- Funkverkehr	
- Tankstelle	
4. Flugbetrieb	5
- Zu nutzende Start- und Landebahnen, Rollwege, ohne Betriebsleiter*	
- Zu nutzende Start- und Landebahnen, Rollwege mit Betriebsleiter* Starts, Windenstarts	
- F-Schlepp-Starts, Flugwege F-Schlepp, Eigenstarts, Freiballonstarts	
- Starts mit Rückenwind	
- Landungen, Landungen mit Rückenwind	
- Platzrunden	
- Anflüge, Abflüge, Direkt-An- und Abflüge	
- Übermittlung von Start- und Landemeldungen	10
- Lärmschutz	
- Abstellflächen	
- Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht (Platzhalter*, Piloten*)	12
- Sicherheitsmeldungen	
- Feuerlösch- und Rettungswesen	
5. Sonstiges	15
Segelflug, Freiballone, Stationierung, Hangarnutzung, Werkstätten, Flugplatzgaststätte, Abstellflächen Camping	
6. Information und Schulung der Piloten*	16
7. Zuwiderhandlungen und Sanktionen	17
8. Gebührenordnung	17
9. Anlagen	17 ff.

2. Voraussetzung für die Nutzung des Sonderlandeplatzes EDRC

Die Nutzung des Sonderlandeplatzes Marpingen (EDRC) setzt das vorherige Vertrautmachen mit den Genehmigungen voraus. Die Genehmigungsdokumente finden sich in der jeweils aktuell gültigen Fassung u. a. auf der Webseite des Aero-Club Saar e.V. (www.aeroclub-saar.de). Dort ist auch dieses zusammenfassende Dokument „Wissenswertes für Piloten“ hinterlegt.



Beschreibung des Landeplatzes

3.1 Lage des Landeplatzes: Der Sonderlandeplatz Marpingen befindet sich westlich der Gemeinde Marpingen (PLZ 66646) und grenzt unmittelbar an die Wohnbebauung an.

3.2 Höhe des Flugplatzbezugspunktes: 356,5 m ü. NN (1.170 ft MSL)

3.3 Zugelassene Luftfahrarten und Startarten

- Flugzeuge bis 2.000 kg Höchstabflugmasse (MTOM),
- Motorsegelflugzeuge (E und TMG),
- dreiachsgesteuerte Ultraleichtflugzeuge (keine Tragschrauber und Hubschrauber),
- Segelflugzeuge (SPL)
- Freiballone

Zugelassene Startarten: Eigenstart, Schleppstart hinter Luftfahrzeugen, Windenstart.

3.4. Betriebszeiten

Der Sonderlandeplatz Marpingen ist ganzjährig nutzbar.

3.4.1. Betriebszeiten für Flugbetrieb ohne Betriebsleiter*

Der Sonderlandeplatz Marpingen (EDRC) kann frühestens ab Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung (BCMT) bis spätestens zum Ende der bürgerlichen Abenddämmerung (ECET) für den Flugbetrieb ohne Betriebsleiter* genutzt werden.

Generell gilt für alle Starts und Landungen ohne Betriebsleiter*: PPR !

PPR gilt auch für ortsansässige Piloten*.

Die PPR-Anmeldung und Genehmigung erfolgen in der Regel am Vortag oder früher per Telefon:

- Montags bis Freitags: 0176 5333 1574
- Samstags, Sonn- und Feiertags: 06853 4774

Windenstartbetrieb für den Segelflug ist ohne Betriebsleiter* nicht zulässig.

3.4.2 Betriebszeiten für Flugbetrieb mit Betriebsleiter*

Flugbetrieb mit Betriebsleiter* findet in der Zeit vom 1.4. bis 30.9. eines Jahres (oder nach Vereinbarung auch an anderen Tagen, wenn die Nutzung es erfordert) grundsätzlich an Samstagen, Sonn- und Feiertagen statt in der Zeit zwischen 10:00 Uhr und 19:00 Uhr Lokalzeit. Zu anderen Zeiten ist an diesen Tagen Fliegen ohne Betriebsleiter* möglich unter der Voraussetzung PPR (siehe 3.4.1).

Generell gilt für alle Starts und Landungen nicht-ortsansässiger Piloten* auch bei Flugbetrieb mit Betriebsleiter*: PPR !

Während des Flugbetriebs mit Betriebsleiter* muss der Betriebsleiter* über das Telefonnetz unter der Telefonnummer 06853 4774 erreichbar sein.



3.4.3 Übergang vom Betrieb ohne und mit Betriebsleiter*

Der Betriebsleiter* gibt den Beginn und das Ende des Betriebs mit Betriebsleiter* per Funk auf der Flugplatzfrequenz bekannt.

3.4.4 Veröffentlichung der Betriebszeiten

Die Betriebszeiten werden veröffentlicht: in der AIP und auf der Webseite des Aero-Club Saar e.V. (www.aeroclub-saar.de).

3.5 Start- und Landebahnen

3.5.1 für motorgetriebene Luftfahrzeuge und F-Schlepps:

Piste:	10/28
Länge x Breite:	950 m x 30 m (TORA und LDA)
Oberfläche:	Gras, davon 950 x 20 m ausgelegt mit Kunststoff-Rasengittersteinen

Warnhinweis Bei nasser Piste ist der mit Rasengitterplatten belegte Teil der Start-/Landebahn rutschig. Beim Bremsen ist Vorsicht geboten, um ein Blockieren der Räder zu verhindern.

3.5.2 für Luftfahrzeuge im Windenschlepp (südliche Start- und Landebahn)

Piste:	10/28
Länge x Breite:	950 m x 20 m
Oberfläche:	Gras

3.6 Funkverkehr

Marpingen – RADIO hat die Frequenz **120,185 MHz**.

Sowohl die gelandeten Luftfahrzeuge - bis zum Verlassen der Betriebsflächen - als auch die startenden oder anfliegenden Luftfahrzeuge haben auf dieser Frequenz Hör- und Sprechbereitschaft zu halten.

Die Funkdisziplin ist einzuhalten.

Die Funksprechgruppen gemäß Nfl 2024-1-3266 sind einzuhalten.

Des Weiteren werden Funksprechgruppen empfohlen, die die Sprechgruppen der NfL 2024-1-3266 mit genaueren Positionsangaben ergänzen (Anlage 1).

3.7 Tankstelle

Die Tankstelle führt als Kraftstoff: AVGAS 100 und bleifreien Super-Kraftstoff (MOGAS).

Eine generelle Garantie für die Nutzung der Tankstelle durch nicht-ortsansässige Piloten* kann beim Flugbetrieb ohne Betriebsleiter* nicht gegeben werden.

Für die Tankstelle gilt für nicht-ortsansässige Piloten*: PPR. Den Mitgliedern des Aero-Club Saar e.V. mit Nutzungsgenehmigung steht die Tankstelle ganzjährig zur Verfügung.

Das Betanken erfolgt in Selbstbedienung oder unter Mithilfe des Zentrumsleiters*.

Die veröffentlichten Sicherheitsvorschriften (siehe Aushang) sind zu beachten !

Dazu zählen die folgenden Punkte:

Während des Betankens dürfen sich keine Personen in den Luftfahrzeugen aufhalten, außerdem nicht in einem Umkreis von 5 m um die Tanköffnung, aus der Gas-Luft-Gemisch austreten kann. Ausnahmen sind die Personen, die mit der Betankung befasst sind.

Während des Betankens dürfen keine Stromquellen an- oder abgeschlossen werden und keine Schaltorgane für elektrischen Strom betätigt werden mit Ausnahme der Vorgänge an der Zapfsäule selbst, die explosionsicher ausgeführt ist.

Das Überfließen und Verschütten von Kraftstoffen ist zu vermeiden.

Ist Kraftstoff in größeren Mengen übergeflossen oder verschüttet worden, so ist dieser mit geeigneten Bindemitteln zu beseitigen. Der Platzhalter* oder der Betriebsleiter* ist unverzüglich zu informieren.

Das Betanken von Luftfahrzeugen darf nur auf der dafür vorgesehenen Fläche vor der Tankstelle erfolgen.

Die Luftfahrzeuge sind während des Betankungsvorgangs zu erden.

Während des Betankens ist die Kraftstoffsperre des Abflusses geschlossen zu halten.

Eigenbetankungen außerhalb dieser Fläche sind untersagt (Ausnahme: Segelflugzeuge mit Klaptriebwerk mit Auffangschutz für überlaufenden Kraftstoff).

Der Gebrauch von Mobiltelefonen ist nur außerhalb des Tankstellenbereiches zulässig.

Andere Lagerung von Betriebsstoffen als an der Tankstelle ist auf dem Gelände nicht gestattet. Schmierstoffe und -fette können in durch den Platzhalter zugelassenen Schränken aufbewahrt werden.

3. Flugbetrieb

4.1 Zu nutzende Start- und Landebahn, Rollwege

Die Start- und Landebahnen und die Rollwege sind in [Anlage 2](#) dargestellt.

4.1.1 Flugbetrieb ohne Betriebsleiter*

Beim Betrieb ohne Betriebsleiter* ist grundsätzlich die für Flugbetrieb mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen vorgesehene Start- und Landebahn („M“) und der östliche Rollwege zu nutzen. Die Start- und Landebahn und der Rollweg Ost sind mit Kunststoff-Rasengittersteinen belegt.

Nach der Landung in Landerichtung 28 ist die Start- und Landebahn als Rollweg bis zum Abrollen über den östlichen Rollweg zu nutzen.

Andere Flächen (Grasflächen) sind je nach Zustand höchstens zum Abstellen von Flugzeugen nutzbar.

Der Start im F-Schlepp-Betrieb muss beim Betrieb ohne Betriebsleiter* grundsätzlich auf der für Flugbetrieb mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen vorgesehene Start- und Landebahn („M“) erfolgen.

Die Start- und Landebahn darf nur kurzzeitig zum Abstellen von Segelflugzeugen unmittelbar vor dem F-Schlepp genutzt werden und muss ansonsten frei bleiben.

4.1.2 Flugbetrieb mit Betriebsleiter*

4.1.2.1 Nutzung der nördliche Bahn - Bahn N

Die nördliche Bahn („N“), 705 x 30 m, dient vorrangig als Rollweg für motorgetriebene Luftfahrzeuge und als Rückholstreifen für Segelflugzeuge.

Eine Nutzung als Start- und Landebahn ist mit dem Betriebsleiter* vorab abzustimmen.

Nach Betriebsbereitschaft der Winde erfolgen alle Roll- und Transportbewegungen zum westlichen Startkopf über diese Bahn „N“.

4.1.2.2 Nutzung der mittleren Bahn - Bahn „M“ (Haupt-Start- und Landebahn)

Die mittlere Bahn, 950 m x 30 m, ist die Haupt-Start- und Landebahn. Sie ist mit Rasengittersteinen in einer Breite von 20 m ausgelegt. Zusätzliche, 30 m breite Wendestellen befinden sich am jeweiligen Bahnende.

4.1.2.3 Nutzung der südliche Bahn - Bahn „S“

Bei Flugbetrieb mit Betriebsleiter* werden Windenstarts auf der südlichen Bahn („S“) in zwei Startreihen durchgeführt. F-Schlepps und Eigenstarts anderer LFZ werden in einer dritten nördlichen Reihe unmittelbar neben den beiden Windenstartreihen durchgeführt.

Bei geringem Windenstartaufkommen wird eine Windenstartreihe durch eine zusätzliche F-Schleppreihe ersetzt. Auf einen ausreichenden Abstand zwischen dieser F-Schleppreihe und eventuell ausliegenden Windenseilen ist hierbei besonders zu achten.

4.1.2.4 Starts generell

Starts erfolgen zeitlich nacheinander (**keine Parallelstarts !**). Grundsätzlich darf ein Luftfahrzeug nur starten, wenn sich kein anders Luftfahrzeug im Startlauf oder im kurzen Endanflug befindet.

Bei Eigenstarts und F-Schlepps sind Ausnahmen in Absprache mit der Betriebsleiter* möglich, sofern die Sicherheit gewährleistet ist. Dies gilt nicht bei vorhergehenden Windenstarts und Luftfahrzeugen im kurzen Endanflug. Vor einem weiteren Start muss der Windenstart vollständig abgeschlossen, d.h. das Schleppseil muss komplett am Boden (und die gelbe Blinkleuchte auf der Winde ausgeschaltet) sein.

Der Startaufbau erfolgt in Startreihen. Hierfür kann die Windenschleppbahn „S“ mit dem Sicherheitsstreifen sowie nach Norden hin der Bereich bis zum Beginn des Sicherheitsstreifens der Start/Landebahn „M“ genutzt werden.

4.1.2.5 Windenstarts

Bei Windenstart in Richtung 10 ist die Startwinde in Verlängerung des Treppenaufgangs zwischen der Halle 3 und dem Hauptgebäude aufzustellen ([Anlage 3](#)). Der Windenbetrieb findet

ausschließlich auf der dafür vorgesehenen südlichen Windenschleppstrecke (nicht Bahn M !) statt.



Die startbereiten Segelflugzeuge, startbereite Schleppflugzeuge und Motorsegler müssen aus Sicherheitsgründen auf Höhe des Startwagens vorgezogen werden. Die Startreihen sind von hinten aufzufüllen.

Die Anzahl von Fahrzeugen auf der Flugbetriebsfläche zum Rückholen von Segelflugzeugen wird aus Sicherheitsgründen auf drei (3) begrenzt. Die Warnblinkanlage der Fahrzeuge ist bei Nutzung einzuschalten.

Die Starts werden auf der Windenschleppbahn in zwei Startreihen durchgeführt. Die Windenstandorte sind durch Markierungen gekennzeichnet.
Zwischen Startstelle und Startwinde muss eine Sprechverbindung bestehen, ggf. zusätzlich eine Sprechfunkverbindung zwischen Startstelle und Betriebsleiter*.

Windenstarts dürfen nur durchgeführt werden, wenn die Windenstartfläche einschließlich der umgebenden Sicherheitsstreifen frei von Luftfahrzeugen, Personen und sonstigen Hindernissen ist, sich kein Luftfahrzeug im unmittelbaren An- oder Abflug befindet und auf der Winde ein gelbes Warnblinklicht in Betrieb ist.

4.1.2.6 F-Schlepp-Starts

Die Starts werden bei Flugbetrieb mit Betriebsleiter* in einer dritten, nördlichen Reihe unmittelbar neben den beiden Windenstartreihen durchgeführt. Bei geringem Windenstartaufkommen kann eine Windenstartreihe durch eine zusätzlichen F-Schleppreihe ersetzt werden, wobei auf einen ausreichenden Abstand zu ausliegenden Windenseilen zu achten ist.

4.1.2.7 Flugwege der F-Schleppzüge (Anlage 4).

Die F-Schlepp-Wege sind folgendermaßen festgelegt:

Startrichtung 28

Verlassen der Platzrunde nach links (Südwesten), möglichst früh, jedoch vor Erreichen der Dirminger Landstraße, Flug entlang der Hochspannungsleitung bis zur Autobahn nordwestlich Finkenrech. Von dort aus freie Wahl des Schleppweges, vorzugsweise in Richtung Nordosten.

Rückenwindstarts in Eigenstart oder F-Schlepp sind – sofern die Verkehrslage es erlaubt – bis zu einer maximalen Rückenwindkomponente von 5 kt gestattet, wenn sie nach der Entscheidung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers* unter Berücksichtigung z. B. der Startbahnverhältnisse, der meteorologischen Bedingungen, der nach dem Flug- und Betriebsbuch des verwendeten Luftfahrzeugs vorgegebenen Leistungsdaten gefahrlos durchgeführt werden können.

Startrichtung 10

Abflug möglichst früh nach links (Norden), weiterer Schleppweg wie Startrichtung 28 oder zwischen den Ortschaften Tholey und Alsweiler weiter nach Norden.

4.1.2.8 Eigenstarts

Eigenstart werden – wie beim F-Schlepp – in einer dritten, nördlichen Reihe unmittelbar neben den beiden Windenstartreihen oder nach Absprache mit der Betriebsleitung auf der Start- und Landebahn „M“ durchgeführt.



4.1.2.9 Freiballon-Starts

Der Startplatz ist im Einzelfall entsprechen der Windrichtung und Verkehrslage zwischen Ballonfahrer und Betriebsleitung festzulegen.

4.1.2.10 Starts mit Rückenwind

Rückenwindstarts in Eigenstart oder F-Schlepp sind – sofern die Verkehrslage es erlaubt - bis zu einer maximalen Rückenwindkomponente von 5 kt gestattet, wenn sie nach der Entscheidung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers* unter Berücksichtigung z.B. der Startbahnverhältnisse, der meteorologischen Bedingungen, der nach dem Flug- und Betriebsbuch des verwendeten Luftfahrzeugs vorgegebenen Leistungsdaten gefahrlos durchgeführt werden können.

Bei Flugbetrieb ohne Betriebsleiter* sind Rückenwind-Starts nicht zulässig.

4.2 Landungen

Landungen erfolgen alle auf der Start-/Landebahn „M“. Nach der Landung ist diese grundsätzlich nach Norden hin auf den Rollweg/Rollstrecke „N“ so schnell als möglich zu verlassen. Ausnahme: siehe Flugbetrieb ohne Betriebsleiter*.

Der Rollverkehr und das Rückholen der Segelflugzeuge erfolgt grundsätzlich auf Rollweg/Rollstrecke „N“. Ausnahme: siehe Flugbetrieb ohne Betriebsleiter*.

Hiervon abweichende Regelungen sind in Abhängigkeit von der Verkehrslage in Absprache mit dem Betriebsleiter* zulässig.

4.3 Landungen mit Rückenwind

Rückenwindlandungen sind – sofern es die Verkehrslage erlaubt – grundsätzlich möglich, wenn sie nach der Entscheidung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers* unter Berücksichtigung z.B. der meteorologischen Bedingungen, der nach dem Flug- und Betriebsbuch des verwendeten Luftfahrzeugs vorgegebenen Leistungsdaten gefahrlos durchgeführt werden können.

Bei Flugbetrieb ohne Betriebsleiter* sind Rückenwind-Landungen nicht zulässig.

4.4. Platzrunden und Anflugverfahren

Die Platzrunden sind in [Anlage 5](#) dargestellt. Sie sind entsprechend der im Luftfahrthandbuch (AIP-Teil VFR) veröffentlichten Sichtanflugkarte ([Anlage 6](#)) zu fliegen.

Für den Segelflug ist eine Segelflugplatzrunde Nord und eine Segelflugplatzrunde Süd festgelegt. In der Regel ist die Segelflugplatzrunde Nord zu benutzen.

Für motorgetriebene Luftfahrzeuge ist eine Nordplatzrunde in 2.000 ft MSL festgelegt. Die Einflugpunkte befinden sich Mitte Gegenanflug.

4.4.1 Anflüge

Die Anflüge auf die Piste 28 erfolgen gemäß Platzrundenregelung. Der Einflug in die jeweilige Platzrunde erfolgt in der Mitte des jeweiligen Gegenanflugs. Dies ist bei der Flugplanung zu berücksichtigen. Im Segelflug kann bei hohem Verkehrsaufkommen im Norden nach Vorab-Rücksprache mit dem Betriebsleiter* die Südplatzrunde genutzt werden.



Die Anflüge auf die Piste 10 erfolgen gemäß Platzrundenregelung (siehe auch Einflug in die Platzrunde). Der Einflug in die jeweilige Platzrunde (N oder S, Segel- oder motorgetriebener Flug) erfolgt in der Mitte des jeweiligen Gegenanflugs. Dies ist bei der Flugplanung zu berücksichtigen. Im Segelflug kann bei hohem Verkehrsaufkommen im Norden nach Vorab-Rücksprache mit dem Betriebsleiter* die Südplatzrunde genutzt werden.

Bei Flugbetrieb ohne Betriebsleiter* sind Anflüge mit Rückenwind nicht zulässig.

4.4.2 Abflüge

Die Abflüge auf der Piste 28 erfolgen gemäß Platzrundenregelung. Es ist dabei möglichst früh nach Norden abzdrehen, sofern dies nach der Entscheidung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers gefahrlos möglich ist. Der Ausflug aus der Platzrunde erfolgt in der Mitte des Gegenanflugs, im Segelflug nach Möglichkeiten.

Motorgetriebene Luftfahrzeuge können beim Abflug Piste 28 alternativ auch der F-Schlepp-Strecke nach Südwesten zu folgen.

Die Abflüge auf der Piste 10 erfolgen gemäß Platzrundenregelung. Es ist dabei möglichst früh nach Norden abzdrehen, sofern dies nach der Entscheidung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers gefahrlos möglich ist. Der Ausflug aus der Platzrunde erfolgt in der Mitte des Gegenanflugs, im Segelflug nach Möglichkeiten.

Für selbststartende Segelflugzeuge, für die ein Abdrehen nach Norden nicht möglich ist, ist ein Selbststart auf Piste 10 nicht zulässig.

Bei Flugbetrieb ohne Betriebsleiter* sind Abflüge mit Rückenwind nicht zulässig.

4.4.3 Direkt-An- und -Abflüge

Direktanflüge auf die Piste 28 sind möglich, wenn die Verkehrs- und Flugsicherheitslage es zulassen.

Es gibt kein generelles Recht auf einen Direktanflug, dies ist bei der Flugplanung zu berücksichtigen.

Direktanflüge auf die Piste 10 sind für motorgetriebene Luftfahrzeuge aus Lärmschutzgründen nicht zulässig. Alternativ können aber Anflüge entlang der F-Schlepp-Strecke (Südwest) oder über den rechten Queranflug erfolgen.

Für Segelflugzeuge ist ein Direktanflug möglich, wenn die Verkehrs- und Flugsicherheitslage es zulassen.

Es gibt kein generelles Recht auf einen Direktanflug. Dies ist bei der Flugplanung zu berücksichtigen.

Ein Direktabflug in Richtung 28 ist mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen aus Lärmschutzgründen nicht zulässig.

Es ist der vorgegebenen Platzrunde oder der F-Schlepp-Strecke nach Südwesten zu folgen.

Ein Direktabflug in Richtung 10 ist mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen aus Lärmschutzgründen möglichst zu vermeiden.

Wenn immer möglich und sobald die Flugsicherheit es zulässt, sollte nach Norden abgedreht werden.



Für selbststartende Segelflugzeuge, für die ein Abdrehen nach Norden nicht gefahrlos möglich ist, ist ein Eigenstart auf Piste 10 aus Lärmschutzgründen zu vermeiden.

Bei Flugbetrieb ohne Betriebsleiter* sind Direkt-Abflüge nicht zulässig.

4.5 Übermittlung von Start- und Landemeldungen

Während der Betriebszeiten mit Betriebsleiter* werden die Start- und Landezeiten der Flugbewegungen durch den Betriebsleiter* oder den Startschreiber* dokumentiert.

Während der Betriebszeiten ohne Betriebsleiter* ist der verantwortliche Luftfahrzeugführer zur Übermittlung der Start- und Landezeit an den Platzhalter* (Aero-Club Saar e.V.) verpflichtet. Die Übermittlung muss tagesaktuell, spätestens jedoch 3 Tage nach dem Start/ nach der Landung erfolgen.

Die Start- und Landezeiten müssen:

- von ortsansässigen Piloten* im Softwarepaket „vereinsflieger“ eingepflegt werden, oder alternativ (nicht-ortsansässige Piloten)
- per e-mail an den Platzhalter* gesandt werden (info@aeroclub-saar.de) oder alternativ (nicht-ortsansässige Piloten),
- über das Landemeldungsformular auf der Webseite des Aero-Club Saar e.V. (www.aeroclub-saar.de/Marpinge-EDRC/Landemeldung) oder
- schriftlich auf Papier in den Briefkasten außen am Betriebsleiterbüro (bei „C“) mitgeteilt werden.

Folgende Informationen sind verpflichtend anzugeben:

- Kennzeichen des Luftfahrzeuges oder des Luftsportgerätes,
- Anzahl Personen an Bord,
- Startort und Landeort,
- Startzeit und/oder Landezeit in Marpingen,
- Art des Fluges (VFR, nicht gewerblich),
- Angabe zur Zahlung der Landegebühr: bar oder Rechnung an e-mail Adresse (dann e-mail Adresse anzugeben).

Ein Formular für eine Landemeldung findet sich im Aushang außen am Zentrumsleiterbüro (bei „C“) neben dem Briefkasten.

4.6 Lärmschutz

Um unnötige Lärmbelastungen zu vermeiden, wurden Auflagen für den Flugbetrieb erlassen.

Verstöße gegen diese Auflagen sind dem Beauftragten* für Luftaufsicht (BfL) und dem Platzhalter* zur Kenntnis zu bringen. Der Platzhalter* behält sich das Recht vor, bei schweren und wiederholten Verstößen gegen diese Auflagen ein Platzverbot zu verhängen.

Nutzung durch motorgetriebene Luftfahrzeuge

Das Überfliegen von Wohngebieten in der Umgebung des Sonderlandeplatzes durch motorgetriebene Luftfahrzeuge ist zur Lärminderung möglichst zu vermeiden.

Motorflug

- (1) Die Anzahl der Starts von einmotorigen, kolbengetriebenen Flugzeugen außerhalb des direkten Schleppens von Segelflugzeugen oder Motorsegelflugzeugen ist auf



jährlich 600 beschränkt. Diese Beschränkung gilt nicht im Rahmen von Luftfahrtveranstaltungen und Segelflugwettbewerben.

- (2) Die Anzahl der Starts von nicht am Sonderlandeplatz stationierten einmotorigen kolbengetriebenen Flugzeugen und Ultraleichtflugzeugen, die nicht zu Mitgliedsvereinen des Aero-Club Saar e.V. gehören, ist auf insgesamt täglich 5 beschränkt. Diese Beschränkung gilt nicht im Rahmen von Luftfahrtveranstaltungen und Wettbewerben.
- (3) Eigenstartfähige Segelflugzeuge folgen im Steigflug den vorgeschriebenen F-Schlepp-Routen. In Platznähe darf hierbei nicht mit Steigleistung kreisend Höhe gewonnen werden.

Platzrundenflüge

- (1) Platzrundenflüge im Rahmen der Ausbildung mit einmotorigen kolbengetriebenen Flugzeugen und Ultraleichtflugzeugen sind nicht gestattet.
- (2) Platzrundenflüge im Rahmen der Ausbildung mit Motorseglern (TMG) sind zulässig, sollten aber möglichst vermieden werden. Bei Platzrundenflügen sollen sich nie mehr als zwei Motorsegler gleichzeitig im Platzrundenbetrieb befinden.
- (3) Platzrundenflüge im Touch & Go-Betrieb mit einmotorigen kolbengetriebenen Luftfahrzeugen sind nicht gestattet.
- (4) Flüge mit einmotorigen kolbengetriebenen Luftfahrzeugen ohne Landung auf einem anderen Landeplatz (erweiterte Platzrunde), müssen eine Flugdauer von mindestens 15 Minuten aufweisen.
- (5) Platzrundenflüge, F-Schlepps und Kunstflüge mit einmotorigen kolbengetriebenen Luftfahrzeugen sind an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen vor 10:00 und nach 19:00 Lokalzeit nicht gestattet. Diese Beschränkung gilt nicht im Rahmen von Luftfahrtveranstaltungen und Wettbewerben.

F-Schlepp-Betrieb

- (1) Für den F-Schlepp wurden besondere Schleppwege festgelegt (NfL 2025-1-3509), siehe [Anlage 4](#). Überflüge von Ortschaften im Steig- und Sinkflug sind nach Möglichkeit zu vermeiden.
- (2) Im regelmäßigen F-Schlepp-Betrieb dürfen aus Lärmschutzgründen nicht mehr als zwei Schleppflugzeuge im Schlepp gleichzeitig in der Luft sein. Diese Beschränkung gilt nicht im Rahmen von Luftfahrtveranstaltungen und Wettbewerben.

Landungen

- (1) Weil die Landerichtung 10 aus Lärmschutzgründen in jedem Falle günstiger ist, kann vom Betriebsleiter* bei Flugbetrieb mit Betriebsleiter* - entsprechend geringes Verkehrsaufkommen und hinreichend schwachen Wind vorausgesetzt - über Funk auch bei Startrichtung 28 die Landerichtung 10 empfohlen werden (Rückenwindlandung).
- (2) Die Möglichkeit entgegen der festgelegten Start- und Landerichtung zu landen ist in jedem Falle vorab über Funk zu erfragen. Die Entscheidung über eine Rückenwindlandung bleibt jedoch dem Luftfahrzeugführer vorbehalten.



Erfolgen die Landungen einmotoriger, kolbengetriebener Luftfahrzeuge in Richtung 28, so ist zur Vermeidung unnötiger Lärmbelastung der Anflug entsprechend steil auszuführen. Plötzliche und mehrfache Drehzahländerungen sind bereits ab dem Gegenanflug nach Möglichkeit zu vermeiden. Der Aufsetzpunkt sollte nach Möglichkeit weiter im Platz liegen, aber noch vor der Halbbahnmarkierung.

Direkt-An- und -Abflüge

- (1) Ein Direktanflug auf die Piste 28 ist möglich, wenn die Verkehrs- und Flugsicherheitslage es zulassen.
- (2) Ein Direktanflug auf die Piste 10 ist für motorgetriebene Luftfahrzeuge aus Lärmschutzgründen nicht zulässig. Alternativ können aber Anflüge entlang der F-Schleppstrecke (Südwest) oder über den rechten Queranflug erfolgen.
- (3) Für Segelflugzeuge ist ein Direktanflug möglich, wenn die Verkehrs- und Flugsicherheitslage es zulassen.
- (4) Ein Direktabflug in Richtung 28 ist für motorgetriebene Luftfahrzeuge aus Lärmschutzgründen nicht zulässig. Es ist der vorgegebenen Platzrunde oder der F-Schleppstrecke nach Südwesten zu folgen.
- (5) Ein Direktabflug in Richtung 10 ist für motorgetriebene Luftfahrzeuge aus Lärmschutzgründen möglichst zu vermeiden. Wenn immer möglich und sobald die Flugsicherheit es zulässt, sollte nach Norden abgedreht werden.
Für selbststartende Segelflugzeuge, für die ein Abdrehen nach Norden nicht gefahrlos möglich ist, ist ein Eigenstart auf Piste 10 aus Lärmschutzgründen zu vermeiden.
- (6) Bei Flugbetrieb ohne Betriebsleiter* sind Direkt-An- und -Abflüge nicht zulässig.

4.7 Abstellflächen

Abstellen von Luftfahrzeugen

Bleibt ein Luftfahrzeug länger als 6 Stunden, so ist es auf einer angewiesenen Abstellfläche oder in einer Halle (falls verfügbar) abzustellen. Die Abstellfläche wird vom Betriebsleiter* angewiesen.

Ein Abstellen von gelandeten Luftfahrzeugen nördlich oder hinter den Startreihen Segelflug ist nicht gestattet.

Auf der Grasfläche vor dem befestigten Vorfeld der Halle 3 sowie weiter westlich davon dürfen bei Windenstarts in Startrichtung 10 grundsätzlich keine Luftfahrzeuge abgestellt werden.

Das Abstellen der Segelflugzeuge erfolgt unmittelbar vor den Anhängern oder in den Hangars.

Als Abstellflächen für Segelflugtransportanhänger dienen nur die in der Platzdarstellungskarte ausgewiesenen Flächen.

Die Zuwegung zur Tankstelle auf der Flugbetriebsfläche muss gewährleistet sein.

Der Fahrstreifen entlang der südlichen Platzgrenze darf während des Windenbetriebs nur von Seilrückholfahrzeugen oder nach Freigabe durch den Betriebsleiter* benutzt werden.



Abstellen von Fahrzeugen

Die Parkflächen für Kraftfahrzeuge, Zweiräder oder sonstige Geräte von Teilnehmern am Flugbetrieb und Besuchern befinden sich grundsätzlich außerhalb der Flugbetriebsflächen auf den dafür ausgewiesenen Parkplätzen.

4.8 Betreten und Befahren der Flugbetriebsflächen

Das Betreten der Flugbetriebsflächen ist Besuchern nur in Begleitung von Teilnehmern am Flugbetrieb gestattet. Zuwiderhandlungen können mit Platzverbot geahndet werden.

Das Befahren der Flugbetriebsflächen mit Privatfahrzeugen ist nicht zulässig.

Ausnahmen können nach vorheriger Absprache mit dem Betriebsleiter* bei Flugbetrieb oder dem Platzhalter* bei Flugbetrieb ohne Betriebsleiter gestattet werden. In diesen Ausnahmefällen ist grundsätzlich die Warnblinkanlage einzuschalten.

Die Anzahl von Fahrzeugen zum Zurückholen von Segelflugzeugen wird aus Sicherheitsgründen auf drei beschränkt (1 Fahrzeug pro Verein).

4.9 Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht (Platzhalter* und Piloten* !)

Der Platzhalter* (Aero-Club Saar e.V.) überprüft den betriebssicheren Zustand der Flugbetriebsflächen in angemessenen Intervallen gemäß seiner gesetzlichen Verpflichtung aus §45 Abs.1 i. V. m. § 53 Abs. 1 und § 58 LuftVG. Dazu werden in regelmäßigen Abständen Kontrollfahrten auf den Flugbetriebsflächen durchgeführt und dokumentiert (Aushang bei „C“).

4.9.1 Kontrolle der Flugbetriebsflächen vor dem ersten Start des Tages

Bei **Flugbetrieb ohne Betriebsleiter*** ist der verantwortliche Luftfahrzeugführer* des am Tag ersten Starts verpflichtet, vorab die Start- und Landebahn einmalig in ganzer Länge zu berollen und dabei auf auffälligen Beschädigungen oder Beeinträchtigungen anderer Art (z.B. Fremdkörper) zu kontrollieren. Werden Beschädigungen oder Beeinträchtigungen beobachtet und lassen sich festgestellte Mängel nicht beseitigen, sind Starts und Landungen nicht zulässig.

Bei Mängeln sind diese dem Platzhalter* telefonisch unverzüglich mitzuteilen.

- Montags bis Freitags: 0176 5333 1574
- Samstags, Sonn- und Feiertags: 06853 4774

Die Durchführung der Kontrolle der Flugbetriebsflächen ist bei Flugbetrieb ohne Betriebsleiter* am Aushang neben dem Briefkasten am Betriebsleiterbüro (bei „C“) schriftlich (Aushang mit Formular) und für alle folgenden Piloten* sichtbar zu dokumentieren. Ein erster Start ohne diese Dokumentation ist nicht zulässig.

Bei **Flugbetrieb mit Betriebsleiter*** wird diese Kontrolle vom Betriebsleiter* vor Aufnahme des Flugbetriebs durchgeführt und im vereinsflieger dokumentiert.

4.9.2 Kontrolle bei Landungen von Externen bei Flugbetrieb ohne Betriebsleiter*

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer* muss sich vor der Landung vom ordnungsgemäßen Zustand der Start- und Landebahn und insbesondere der Hindernisfreiheit überzeugen (z. B. durch Überflug).



Bei der PPR-Anmeldung kann der Platzhalter* mündlich Hinweise geben, diese ersetzen aber nicht die Pflicht und Verantwortung des Piloten*, sich vom betriebssicheren Zustand der Start- und Landebahn vor der Landung zu überzeugen.

4.9.3 Kontrollfahrten des Platzhalters

Aufgrund der Beschränkung des Flugbetriebs auf VFR-Flüge ergibt sich eine sehr stark schwankende Nutzung des Sonderlandeplatzes. Der Platzhalter* veranlasst 2 x pro Woche wochentags Kontrollfahrten des Geländes, bei denen der Zustand der Flugbetriebsflächen und der Beschilderung kontrolliert wird. Die Durchführung und das Ergebnis der Kontrollfahrt wird vom Platzhalter* dokumentiert und im Aushang neben dem Briefkasten am Betriebsleiterbüro (bei „C“) bekannt gegeben.

Bei Flugbetrieb mit Betriebsleiter* wird die Kontrollfahrt täglich vor dem ersten Start durchgeführt und im vereinsflieger dokumentiert.

4.9.4 Veröffentlichung der Kontaktdaten für Sicherheitsmeldungen

In der AIP, auf der Webseite, per e-mail an die ortsansässigen Vereine und als Aushang bei „C“ und im Betriebsleiterraum veröffentlicht der Platzhalter* Kontaktdaten für die Meldung von Sicherheitsereignissen.

Handlungsanweisungen für den Fall eines erkannten, offensichtlich gefährlichen Zustandes der Flugbetriebsflächen werden auf den gleichen Wegen veröffentlicht (bis hin zum NOTAM).

Betriebsleiter* und BfL* werden in der Nutzung dieser Medien ausgebildet.

4.10 Feuerlösch und Rettungswesen

In Anwendung der jeweils gültigen „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen“ vom 20.04.2023 ist gemäß NfL 2023-1-2792 für den Sonderlandeplatz Marpingen folgende Feuerlösch- und Rettungs-Ausrüstung vorzuhalten:

Bei Flugbetrieb ohne Betriebsleiter:

2 Handfeuerlöcher mit je 9 Löschmitteleinheiten (für jede Person gut auffindbar/ erreichbar)

- 1 x im roten Schutzkasten an Hangar 2 Nordwestecke
- 1 x im roten Schutzkasten an Hangar 3 Nordostecke

Bei Flugbetrieb mit Betriebsleiter zusätzlich (gemäß Nummer 4):

2 Handfeuerlöcher mit je 15 Löschmitteleinheiten am Eingang Nord Hauptgebäude

1 Verbandskasten (VK DIN 14142) im Betriebsleiterraum („C“) im Hauptgebäude

Zusätzliche Werkzeuge im Rettungswagen

- Hebel & Brechwerkzeug
- - Handblechschere
- - Gurttrennmesser
- - Handmetallsäge
- - Feuerwehraxt (DIN 14900)
- - Bolzenschneider
- - Einreißhaken mit Stiel (DIN 14851)
- - Drahtseilschneider
- - 2 Decken
- - 1 Löschdecken (DIN 14155)
- - 2 Paar Schnittschutzhandschuhe (EN 388 Größe 9 oder 10)



Diese Ausrüstung ist permanent vorhanden und wird von den Betriebsleitern* monatlich kontrolliert und nach Gebrauch/Verbrauch ergänzt. Die Kontrolle ist im vereinsflieger zu dokumentieren.

Die Feuerlöscher werden jährlich durch Sachverständige überprüft.

Der Alarmplan ([Anlage 7](#)) ist neben den Handfeuerlöschern an den Hallenaußenwänden und am Rettungswagen gut sicht- und lesbar ausgehängt.

5. Sonstiges

Grundsätzlich haben alle Teilnehmer* am Flugbetrieb zu einem sicheren und reibungslosen Betrieb beizutragen.

5.1 Nutzung durch Segelflug

Für den Segelflugbetrieb gilt die jeweils aktuell gültige Fassung der DAeC-Segelflugbetriebsordnung (SBO).

Gemäß der Nutzung des Geländes als Leistungszentrum für den Segelflug soll der Segelflugbetrieb nicht durch den Betrieb anderer Luftfahrzeuge verzögert oder beeinträchtigt werden.

In der ersten Stunde nach Thermikbeginn haben dokumentierte Leistungsflüge grundsätzlich Vorrang.

Das setzt eine vereinsübergreifende Hilfe im Start- und Landebetrieb im Segelflug voraus. Besonders sind die jeweiligen Vereine für die Rückholung aller ihrer Piloten aus der Landebahn verantwortlich. Im Rahmen der Fliegerkameradschaft ist es selbstverständlich, dass Gastpiloten* ein besonders hohes Maß an Hilfsbereitschaft entgegengebracht wird.

5.2 Nutzung für Freiballonfahren

Außerhalb des regulären Segelflugbetriebes können Freiballonstarts nach Absprache mit dem Platzhalter durchgeführt werden. Diese setzt das Mitführen eines auf die Platzfrequenz eingestellten Funksprechgerätes und Hörbereitschaft voraus.

5.3 Stationierung von Luftfahrzeuge

Die Stationierung von Luftfahrzeugen bedarf der vorherigen Zustimmung des Platzhalters*.

5.4 Nutzung der Flugzeughangars

Bezüglich der Nutzung der Flugzeughangars gilt die Nutzungsordnung in der jeweils aktuell gültigen Fassung.

5.5 Nutzung der Werkstätten

Der Werkstattanbau an der Halle 1 wird vom Flugsportverein Kreis St. Wendel unterhalten und genutzt.



Die Zentrumswerkstatt unter der Halle 3 kann von jedem Mitglied* des AeCS nach vorheriger Absprache mit dem Zentrumsleiter* genutzt werden. Die Übergabe und die Rückgabe erfolgt im Beisein des Zentrumsleiters*. Für die Beachtung aller Sicherheitsvorschriften ist der jeweilige Nutzer* verantwortlich. Beginn und Ende der Nutzung sowie die Erfassung des Energieverbrauchs sind täglich in das Werkstattbuch einzutragen.

Das Technikzentrum Marpingen (TZM) als Betriebsstätte der CAO Südwest (CAO.DE.0057) steht allen Mitgliedern des Aero-Club Saar nach vorheriger Absprache zur Verfügung. Ansprechpartner ist der aktuelle Standortleiter* (derzeit Gregor Przybylla)

5.6 Nutzung der Flugplatzgaststätte

Die Gaststätte am Eingang zum Flugplatz wird vom Flugsportverein Kreis St. Wendel verantwortlich geführt und bewirtschaftet.

5.7 Nutzung des Abstellgeländes für Campingfahrzeuge, Zelte etc.

Die Abstellgelände (Ost und Süd) werden nur für Mitglieder* und Gäste des Aero-Club Saar e.V. zur Verfügung gestellt. Sie dienen dem Abstellen von Zelten, Wohnwagen oder Wohnmobilen und sind kein öffentlicher Campingplatz. Die Nutzung ist an eine Vereinbarung mit dem Platzhalter* gebunden. Eine Nutzungsabsicht ist dem Zentrumsleiter* vorab mitzuteilen.

5.8 Nutzung des Hauptgebäudes

Die Räume des Hauptgebäudes dienen primär der Durchführung von Maßnahmen des Aero-Club Saar e.V. Sie können darüber hinaus für Lehrgänge externer Veranstalter, Vereinsveranstaltungen, sowie auch zu privaten Zwecken genutzt werden.

Die Koordination der Maßnahmen und die Entscheidung über die Vergabe der Räume erfolgen durch den Zentrumsleiter*.

6. Information und Schulung der Piloten*

Grundsätzliche Informationen zum Sonderlandeplatz Marpingen sind in der AIP veröffentlicht.

Zusätzliche Informationen über Genehmigungen und Wissenswertes für Piloten* finden sich auf der Webseite des Aero-Club Saar e.V. (www.aeroclub-saar.de) unter dem Menüpunkt „Marpingen/EDRC“.

Ortsansässigen Piloten* müssen alle 2 Jahre an einer Informationsveranstaltung des Platzhalters* teilnehmen, um die Kenntnisse über den Sonderlandeplatz und das Fliegen ohne Betriebsleiter* aufzufrischen. Die Teilnahme muss dokumentiert werden.

Nicht-ortsansässige Piloten* sind bei der PPR-Anfrage auf die Dokumente zum Selbstbriefing auf der Webseite (www.aeroclub-saar.de) hinzuweisen.

7. Zuwiderhandlungen und Sanktionen

Wer gegen die Flugplatzbenutzungsordnung verstößt oder gegen Weisungen des Platzhalters (Betriebsleiter*) kann durch den Platzhalter* vom Sonderlandeplatz verwiesen werden.



Der Platzhalter* behält sich zudem das Recht vor, Piloten* bei Nichtbeachtung der im Betriebskonzept, der Flugplatzverkehrsordnung und der Landplatznutzungsordnung getroffenen Regelungen vollständig vom Flugbetrieb auszuschließen.



8. Gebührenordnung

Für alle Leistungen des LLZS kommt die Gebührenordnung des AeCS in der jeweils gültigen Fassung zur Anwendung ([Anlage 8](#)).

Landengebühren können bar entrichtet werden [mit dem Einwurf der Landemeldung im Briefkasten am Betriebsleiterbüro (bei „C“)]. Alternativ kann mit der Landemeldung eine e-mail Adresse angegeben werden, an die die Rechnung gesandt werden soll.

9. Anlagen

Anlage 1	Empfohlene Funksprechgruppen - Beispiele
Anlage 2	Start- und Landebahnen
Anlage 3	Startaufbau Segelflug – Beispiel Aufbau für Piste 28
Anlage 4	Flugwege F-Schlepp
Anlage 5	Platzrunden
Anlage 6	Sichtflugkarte AIP
Anlage 7	Alarmplan
Anlage 8	Gebührenordnung



Anlage 1 Empfohlene Funksprechgruppen – Beispiele

Allgemeines

Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Sonderlandeplatzes Sprechfunkverbindung mit der Bodenfunkstelle (Marpingen RADIO - Frequenz 120.185 MHz) aufzunehmen.

Ist die Bodenfunkstelle zum Zeitpunkt des Flugbetriebs nicht besetzt, haben die Luftfahrzeugführer die erforderlichen Funksprüche – insbesondere Lfz/Position/Absichten usw. – auf der Flugplatzfrequenz (120.185 MHz) de facto „blind“ abzusetzen, d. h. ohne dass es einer Antwort bedarf.

Im Flugplatzverkehr ist ständig Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

Funksprechgruppen

Zur präzisen Positionsangabe werden die folgenden Sprechfunkgruppen empfohlen:

Beispiele

Anflug auf Marpingen (motorgetrieben)

D-EFGH	5 Minuten nördlich Marpingen zur Landung
D-EFGH	In 2.000 ft Einflug Gegenanflug Piste 10
D-EFGH	Eindreihen Queranflug Piste 10
D-EFGH	Eindreihen Endanflug Piste 10

Nach der Landung

D-EFGH	Piste 10 verlassen
--------	--------------------

Abflug aus Marpingen (motorgetrieben)

D-EFGH	abflugbereit Rollhalt 28 und rolle auf Piste 28
D-EFGH	Start Piste 28
D-EFGH	Verlasse Platzrunde Richtung Norden

Anflug auf Marpingen (Segelflug)

D-1234	5 Minuten südlich Marpingen - zur Landung
D-1234	Einflug linker Gegenanflug Piste 28
D-1234	Eindreihen linker Queranflug Piste 28
D-1234	Eindreihen Endanflug Piste 28

Nach der Landung

D-1234	Piste 10 verlassen
--------	--------------------

Abflug aus Marpingen (F-Schlepp-Segelflug)

D-EEEE	Schleppzug in 5 (3 min oder ...) Minuten abflugbereit Piste 28
D-...	Seil anziehen // D-... Seil straff
D-EEEE	Schleppzug startet Piste 28

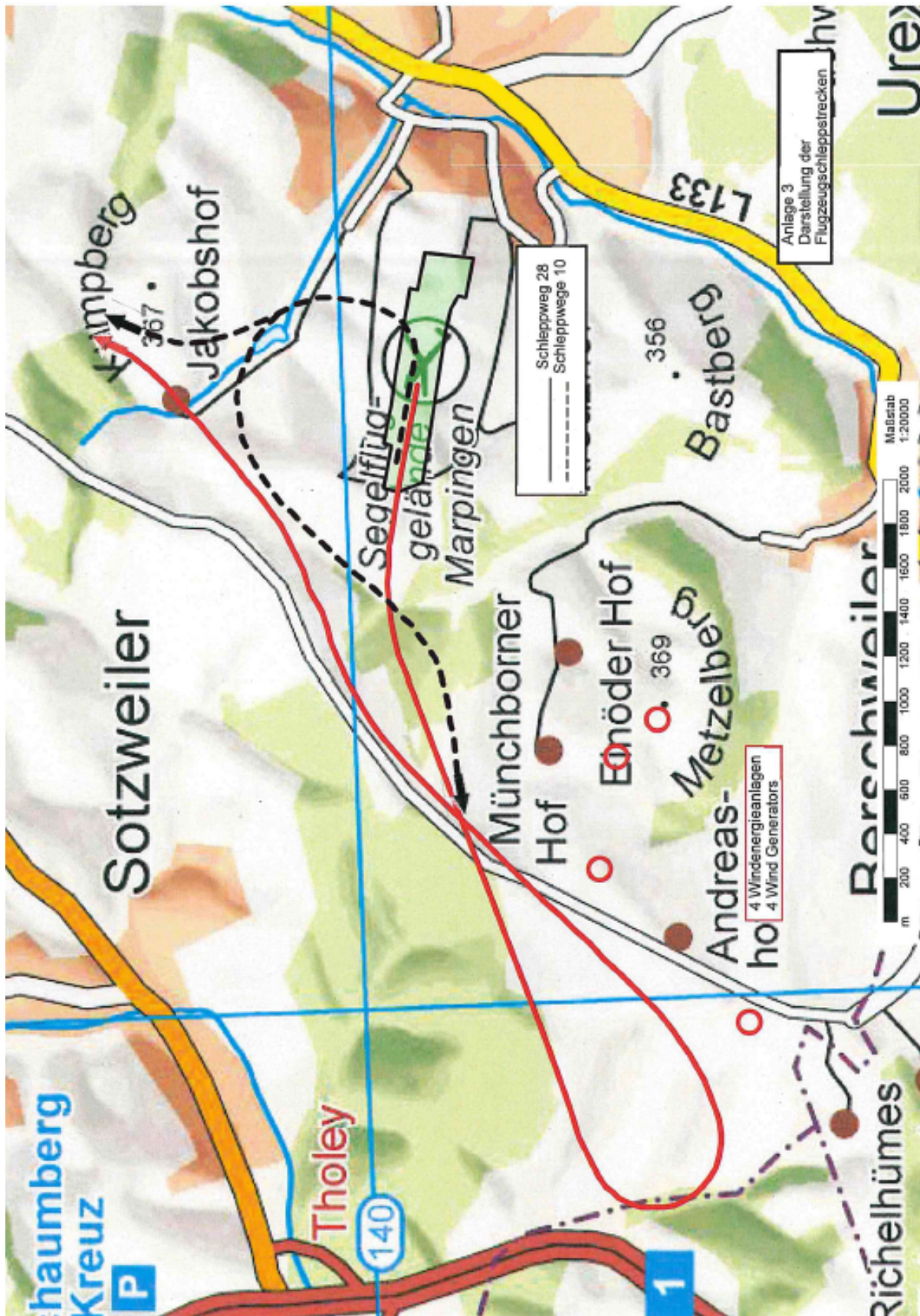
Anlage 2 Start- und Landebahnen



Anlage 3 Startaufbau Segelflug - Beispiel Aufbau für Piste 28



Anlage 4 Flugwege F-Schlepp





Anlage 7 Alarmplan

ALARMPLAN - NOTFALLPLAN

Personenrettung, Technische Brandbekämpfung

1. Feuerwehr anrufen Tel.: 112

Wer ruft an ?

Was ist passiert ?

Wo ist das passiert ?

Wieviele Verletzte oder Betroffene ?

Welche Art von Verletzung oder eines Notfalls liegt vor ?

Warten auf Rückfragen der Leitstelle

Eintreffende Rettungsmittel /-helfer sollten bei einem Notfall den Einsatzort schnell finden. Daher ggf. **Einweiser** bestimmen und instruieren.

2. Polizei benachrichtigen Tel.: 110

Wichtige Telefonnummern

Ärztlicher Notdienst	(365 Tage, 24 h)	116 117
Krankentransport	Malteser Dienst Tholey	06853 – 30 198
Krankenhäuser	Marienkrankenhaus St. Wendel	06851 – 5901
	Caritas Krankenhaus Lebach	06881 – 5010
	Uniklinikum Homburg	06841 - 162618

Luftfahrtbehörde	Ministerium für Verkehr/Mobilität Referat Luftfahrt	0681 – 501 4249

BFU	Bundesstelle für Flugunfall-Untersuchungen	0531 - 35 480

Flugplatzhalter	Aero-Club Saar e.V.	
	Patrick J. Konzer	0170 582 3122
	N. N.	0176 5333 1574

