

Belehrung Jahreshauptversammlung am 21.01.2011 in Beilrode

1. § 21a LuftVO

(1) Für die Durchführung des Flugplatzverkehrs können besondere Regelungen durch das Flugsicherungsunternehmen getroffen werden, wenn Flugplätze mit Flugverkehrskontrollstelle betroffen sind. In allen anderen Fällen werden die Regelungen von der für die Genehmigung des Flugplatzes zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes auf Grund einer gutachtlichen Stellungnahme des Flugsicherungsunternehmens getroffen. Die Regelungen werden in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

(2) Flugplatzverkehr ist der Verkehr von Luftfahrzeugen, die sich in der Platzrunde befinden, in diese einfliegen oder sie verlassen, sowie der gesamte Verkehr auf dem Rollfeld. Rollfeld sind die Start- und Landebahnen sowie die weiteren für Start und Landung bestimmten Teile eines Flugplatzes einschließlich der sie umgebenden Schutzstreifen und die Rollbahnen sowie die weiteren zum Rollen bestimmten Teile eines Flugplatzes außerhalb des Vorfeldes; das Vorfeld ist nicht Bestandteil des Rollfeldes.

(3) Gleichzeitiger Flugplatzverkehr von Luftsportgeräten und anderen Luftfahrzeugen bedarf der Zustimmung der zuständigen Luftaufsichtsstelle oder der Flugleitung.

(4) Auf Flugplätzen oder Geländen, die ausschließlich dem Betrieb von Luftsportgeräten dienen, gelten die Regelungen der Flugbetriebsordnung für Luftsportgeräte des Beauftragten. Absatz 3 ist sinngemäß anzuwenden.

§ 22 LuftVO

(1) Wer ein Luftfahrzeug auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung führt, ist verpflichtet,

1. Die in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemachten Anordnungen der Luftfahrtbehörden für den Verkehr von Luftfahrzeugen auf dem Flugplatz oder in dessen Umgebung; insbesondere die nach § 21a getroffenen besonderen Regelungen für die Durchführung des Flugplatzverkehrs, zu beachten;

2. die Verfügungen der Luftaufsicht und die Anweisungen des Flugplatzunternehmers zu beachten;

3. den Flugplatzverkehr zu beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden;

4. sich in den Verkehrsfluß einzufügen oder sich erkennbar aus ihm herauszuhalten;

5. Richtungsänderungen in der Platzrunde, beim Landeanflug und nach dem Start in Linkskurven auszuführen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist;

6. gegen den Wind zu landen und zu starten, sofern nicht Sicherheitsgründe, die Rücksicht auf den Flugbetrieb, die Ausrichtung der Start- und Landebahnen oder andere örtliche Gründe es ausschließen;

7. auf Mitteilungen durch Funk, auf Licht- und Bodensignale sowie auf Zeichen zu achten;

8. sich bei der Luftaufsichtsstelle, auf Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle bei der Flugleitung zu melden und folgende Angaben zu machen:

vor dem Start:

- a) das Luftfahrzeugmuster
- b) das Kennzeichen (§ 19 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung),
- c) die Anzahl der Besatzungsmitglieder,
- d) die Anzahl der Fluggäste,
- e) die Art des Flugs,
- f) bei einem Überlandflug den Zielflugplatz

nach der Landung:

- a) das Kennzeichen,
- b) bei einem Überlandflug den Startflugplatz,
- c) das Luftfahrzeugmuster;

9. beim Rollen Start- und Landebahnen möglichst rechtwinklig und nur dann zu kreuzen, wenn sich dort kein anderes Luftfahrzeug im Landeanflug oder im Start befindet;

10. nach der Landung die Landebahn so schnell wie möglich freizumachen;

11. rechts neben dem Landezeichen aufzusetzen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist;

12. nach dem Start unter Beachtung der flugtechnischen Sicherheit so schnell wie möglich Höhe zu gewinnen;

13. nach dem Durchstarten entsprechend Nummer 12 zu verfahren;

14. eine Flugplatzverkehrszone zu meiden, wenn nicht beabsichtigt ist, innerhalb der Flugplatzverkehrszone zu landen.

(2) Flugplatzverkehrszone ist ein um einen Flugplatz oder um mehrere Flugplätze gemeinsam zum Schutz des Flugplatzverkehrs festgelegter Luftraum von bestimmten Abmessungen. Das Bundesministerium für Verkehr legt die Flugplatzverkehrszonen fest und gibt sie im Verkehrsblatt - Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland - oder in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

(3) Abweichungen von Absatz 1 kann die Luftaufsichtsstelle, an Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle die Flugleitung, im Einzelfall zulassen, wenn zwingende Gründe dies notwendig machen und dadurch eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, insbesondere der Sicherheit des sonstigen Luftverkehrs, nicht zu erwarten ist.

(4) Auf Flugplätzen sind aus eigener Kraft rollende Luftfahrzeuge gegenüber anderen Fahrzeugen und Fußgängern bevorrechtigt.

(5) Motoren von Luftfahrzeugen dürfen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sich im Fahrersitz sachkundige Bedienung befindet und Personen nicht gefährdet werden können. Der Motor darf auf Stand nur laufen, wenn außerdem das Fahrwerk genügend gesichert ist. Das Abbremsen der Motoren und das Abrollen von den Hallen ist so vorzunehmen, daß Gebäude, andere Luftfahrzeuge oder andere Fahrzeuge kein stärkerer Luftstrom trifft und Personen nicht verletzt werden können. Bei laufendem Motor darf sich niemand vor dem Luftfahrzeug oder in einem für die Sicherheit nicht ausreichenden Abstand von diesem aufhalten.

Belehrung Flugleitertätigkeit, Pflichten und Rechte des Flugleiters (BFU Bulletin 04/2005)

Vermeidung von Zusammenstößen (Flugsicherheitsinfo 07/2004 DaeC)

Richtige Positionsangaben, Vermeidung von Zusammenstößen

Belehrung Verhalten in Unterstellhallen und auf dem Vorfeld

- Aufbewahrung von Kraftstoffen
- Rauchverbot und Vermeidung von Funken
- Anlassen von Triebwerken
- Reparaturen an Luftfahrzeugen
- Schweißarbeiten und andere funkenbildenden Arbeiten
- Feuerlöscher

Besonderheiten in Beilrode

Flugbetrieb parallel der Eisenbahn, Abstand und Mindestflughöhe beachten

Windenschlepp bei Nordwind, mit einer Gefahr, daß das Schleppseil auf die Oberleitung fällt, ist verboten!

Überflug der anliegenden Ortschaften ist zu vermeiden

Die genehmigte Platzrunde für UL ist westlich der Ortslage Beilrode.

Beim Anflug über die Ortslage Beilrode ist der Anflug/Gleitflug zur Schwelle Piste26 so zu planen, daß auch bei einer Triebwerksstörung die Landung auf der Piste sichergestellt ist (Pistenlänge ist 800m zuzüglich 300m berollbare Flächen vor und hinter den Pisten).

Erläuterung einiger Unfälle der nahen Vergangenheit

- Leistungsverlust im Anfangssteigflug
- Landung außerhalb der Landezone
- Verwandtenbesuch Zahna (2Tote, 1 Schwerverletzter)
- Schwerer Unfall beim Bannerschlepp (mit eingehängtem Banner zu tief angefliegen)
- Starten, sichere Startgeschwindigkeit, Steiggeschwindigkeit, Notverfahren
- Technische Hinweise (Vergaservereisung, Wasser im KS System, Bio-Kraftstoffe)
- Schwingungsdämpfung bei Leitungen und Kabeln!

Datum: 12. September 2010

Ort: Ettinghausen

Luftfahrzeug: Ultraleichtflugzeug Hersteller / Muster: Comco GmbH / Ikarus C22

Personenschaden: Fluglehrer schwer verletzt Flugschüler leicht verletzt

Sachschaden: Luftfahrzeug schwer beschädigt

Drittsschaden: Flurschaden

Informationsquelle: Untersuchung durch BFU

Aktenzeichen: BFU 3X133-10

Sachverhalt Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag startete das Ultraleichtflugzeug (UL) vom UL-Fluggelände Reiskirchen zu einem Ausbildungsflug. An Bord befanden sich der Fluglehrer und ein Flugschüler, der auch Miteigentümer des UL war. Augenzeugen berichteten von einer Betankung aus einem Kanister durch den Flugschüler und einer anschließend durchgeführten Vorflugkontrolle.

Der Start erfolgte gegen 14:05 Uhr auf der Graspiste 22. Beide Insassen sagten übereinstimmend aus, dass es während des Steigfluges in ca. 60 - 70 m über Grund im Querabflug zu einem Leistungsverlust und anschließenden Triebwerkausfall gekommen war.

Der Fluglehrer gab an, die Steuerung übernommen zu haben, um eine Notlandung östlich des Flugplatzes auf einem Acker durchzuführen. Aufgrund der verbliebenen Höhe sei es ihm nicht gelungen, genügend Geschwindigkeit aufzubauen, um ein Abfangmanöver einzuleiten. Das UL sei mit dem Bugrad zuerst auf den Boden hart aufgekommen und habe sich dann überschlagen.

Der Fluglehrer wurde beim Aufprall auf dem Acker schwer verletzt und wurde von dem leicht verletzten Flugschüler geborgen.

Datum: 18. Juni 2010

Ort: Frankfurt-Egelsbach

Luftfahrzeug: Flugzeug Hersteller / Muster: Aquila / AT 01

Personenschaden: Fluggast tödlich, Pilot schwer verletzt

Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört

Informationsquelle: Untersuchung durch BFU

Aktenzeichen: 3X076-10

Sachverhalt Ereignisse und Flugverlauf

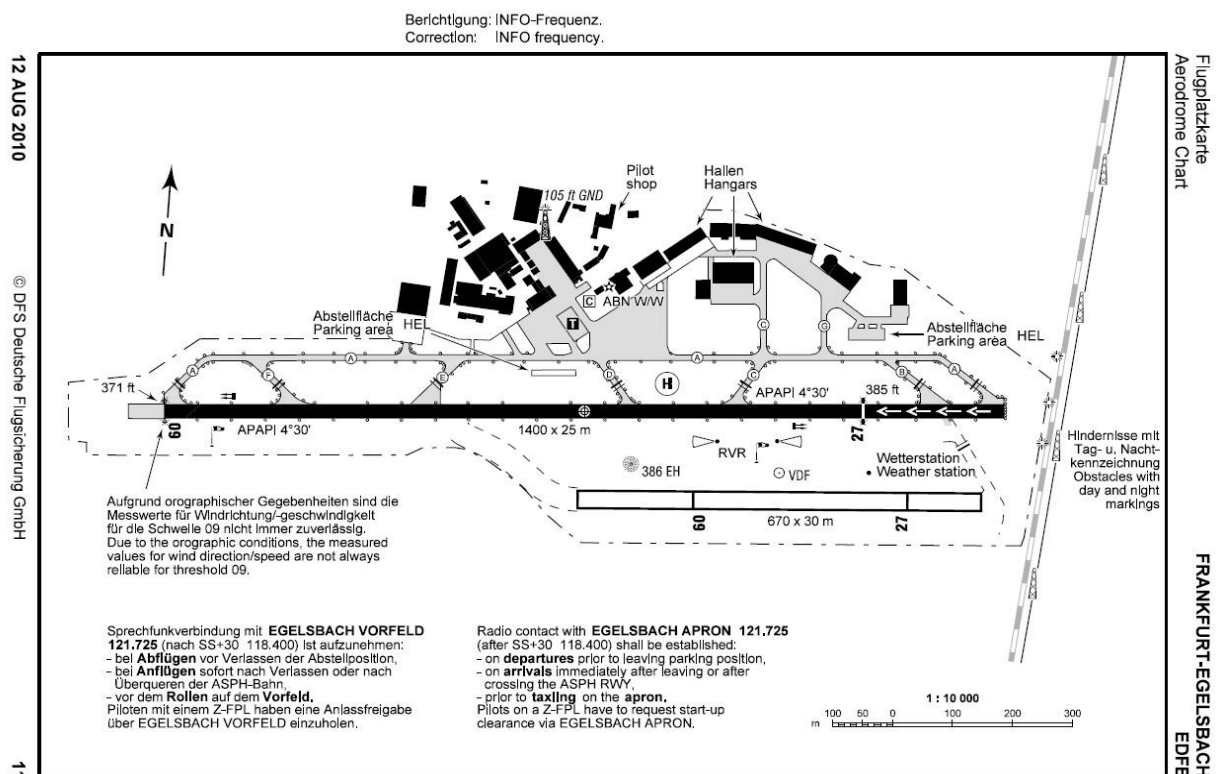
Der Pilot startete um 10:59 Uhr in Frankfurt-Egelsbach mit einem Passagier zu einem Rundflug.

Als sich das Flugzeug um 12:36 Uhr zur Landung im Queranflug der Asphaltpiste 09 befand, bat die Luftaufsicht den Flugzeugführer mit der Frage: „...[Kennzeichen]..., können Sie auf Gras landen?“, zur Landung die südlich der Asphaltpiste gelegene Grasbahn anzufliegen, was dieser um 12:38 Uhr mit „Queranflug null neun Gras“ bestätigte.

Aus dem Tower wurde beobachtet, dass das landende Flugzeug weit hinter dem Bahnbeginn aufsetzte und beim Rollen zunächst abgebremst, dann aber wieder beschleunigte

wurde. Der Tiefdecker hob ab und nahm für den Betrachter einen unnatürlich hohen Steigwinkel ein. Es wurde gesehen, wie er mit abnehmender Vorwärtsgeschwindigkeit noch die Oberleitungen einer Bahnlinie hinter dem Flugplatzzaun überflog, ehe er nach rechts abkippte und annähernd senkrecht auf ein angrenzendes Rapsfeld stürzte.

Die Besatzung eines Hubschraubers, die den Vorfall aus geringer Entfernung bemerkt hatte, landete kurz darauf neben dem Wrack. Der schwer verletzte Pilot konnte von den Insassen des Hubschraubers geborgen werden. Hitze und Flammen eines sich rasch ausbreitenden Feuers verhinderten jedoch jeden weiteren Versuch, auch den Fluggast aus dem brennenden Cockpit zu befreien.



Sicherheitsmindesthöhe, Mindesthöhe bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln

Der §6 LuftVO Abs.3 lässt keine Fragen offen! (Überlandflüge sind alle Flüge bei denen der Flugplatzverkehr (§21a LuftVO) nicht mehr beobachtet werden kann!)

Was gerne verwechselt wird ist die Mindestflughöhe und die Sicherheits-M , letztere darf garnicht unterschritten werden und die 600m/2000ft AGL auch nur dann wenn triftige Gründe (z.B. Wolken) vorliegen - und das ist zB kein Fotoflug eines Passagiers ,der typischerweise keine entsprechende Fototieffluggenehmigung hat. Somit darf der Pilot auch nicht die 600m/2000ft unterschreiten ..

§ 6 Sicherheitsmindesthöhe, Mindesthöhe bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln

(1) Die Sicherheitsmindesthöhe darf nur unterschritten werden, soweit es bei Start und Landung notwendig ist. Sicherheitsmindesthöhe ist die Höhe, bei der weder eine unnötige Lärmbelästigung im Sinne des § 1 Abs. 2 noch im Falle einer Notlandung eine unnötige Gefährdung von Personen und Sachen zu befürchten ist. Über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten, Industrieanlagen, Menschenansammlungen, Unglücksorten sowie Katastrophengebieten beträgt die Sicherheitsmindesthöhe mindestens 300 Meter (1.000 Fuß) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 600 Metern, in allen übrigen Fällen 150 Meter (500 Fuß) über Grund oder Wasser. Segelflugzeuge, Hängegleiter und Gleitsegel können die Höhe von 150 Metern (500 Fuß) auch unterschreiten, wenn die Art ihres Betriebs dies notwendig macht und eine Gefahr für Personen und Sachen nicht zu befürchten ist.

(2) Brücken und ähnliche Bauten sowie Freileitungen und Antennen dürfen nicht unterflogen werden.

(3) Überlandflüge nach Sichtflugregeln mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen sind in einer Höhe von mindestens 600 Meter (2000 Fuß) über Grund oder Wasser durchzuführen, soweit nicht aus Sicherheitsgründen nach Absatz 1 Satz 2 und 3 eine größere Höhe einzuhalten ist. Überlandflüge in einer geringeren Höhe als 600 Meter (2000 Fuß) über Grund oder Wasser dürfen unter Beachtung der Vorschriften der Absätze 1 und 2 angetreten oder durchgeführt werden, wenn die Einhaltung sonstiger Vorschriften und Festlegungen nach dieser Verordnung, insbesondere die Einhaltung der Luftraumordnung nach § 10, der Sichtflugregeln nach § 28 oder von Flugverkehrskontrollfreigaben, eine geringere Höhe erfordert.

(4) Für Flüge zu besonderen Zwecken kann die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes für einzelne Flüge oder eine Reihe von Flügen Ausnahmen zulassen, soweit dies für den jeweiligen Zweck erforderlich ist und dadurch keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung eintritt. Wird ausnahmsweise eine Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe über Industrieanlagen, Menschenansammlungen, Unglücksorten oder Katastrophengebieten zugelassen, ist der Luftfahrzeugführer verpflichtet:

1. sich vor Antritt des Fluges bei einer von der Luftfahrtbehörde des Landes bestimmten Stelle zu melden und folgende Angaben zu machen:

- a) Ort und Zeit des Einsatzes des Luftfahrzeugs,
- b) voraussichtliche Dauer der Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe und
- c) Kennzeichen und Muster des Luftfahrzeugs,

2. vor Antritt des Fluges die Flugdurchführung mit der jeweils zuständigen Stelle abzustimmen,

3. während der Dauer der Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe eine ständige Funkempfangsbereitschaft zu halten und auf Warnsignale gemäß § 4 der Anlage 2 zu achten,

4. sich nach Aufforderung der zuständigen Behörde unverzüglich aus dem Gebiet zu entfernen.

(5) Für Flüge nach Instrumentenflugregeln gilt § 36.

(6) Absatz 3 gilt nicht für militärische Tiefflüge und für Einsatzflüge der Bundespolizei, des Zivil- und Katastrophenschutzes und der Polizeien der Länder.