

Jahresbelehrung LSV Torgau-Beilrode

am 21.01.2018, Gaststätte „Musikcafé“ in Zinna

Besonderheiten zum Flugbetrieb in Beilrode

Flugbetrieb nur mit Flugleiter!

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 nördlich der Ortslage Beilrode.

Beim Anflug in der südlichen „Motorflugplatzrunde“ über die Ortslage Beilrode ist der Anflug/Gleitflug zur Schwelle Piste 26 so zu planen, daß auch bei einer Triebwerksstörung die Landung auf der Piste sichergestellt ist (Pistenlänge ist 800m zuzüglich 300m berollbarer Flächen vor und hinter der Piste).

Sicher Fliegen nach Flugpause (Winter), Training von Notsituationen, **Gebrauch Checklisten**

Belehrung Verhalten in Unterstellhallen und auf dem Vorfeld

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

Allgemeines zu Vorschriften/Gesetzen

“Die Rechte der Luftfahrer resultieren direkt aus den jeweils geltenden gesetzlichen Vorschriften und müssen vom einzelnen Lizenzinhaber eigenverantwortlich bestimmt werden. Insoweit sind die nachfolgenden Hinweise keineswegs als das behördliche Einräumen von Rechten oder als verbindliche Festlegungen zu verstehen, sondern ausschließlich als Unterstützung bei der eigenverantwortlichen Auslegung von Rechten.”
(z.B. [SERA](#), [LuftVG](#), [LuftVO](#))

Zitat ist aus einem [Info](#) der “Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin”

“In unserem Staat herrscht Gewaltenteilung zwischen Legislative, Exekutive und Judikative. Letztere ist für die Auslegung der Gesetze zuständig und damit für die Frage, ob eine Rechtsvorschrift zutreffend angewendet worden ist. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das LBA (Länderbehörden auch) sind Behörden der Exekutive, sie führen Gesetze aus. Ob ihre Tätigkeit rechtmäßig ist und sie die Gesetze zutreffend ausführen, überprüft die Judikative. Was BMVI und LBA nicht können, ist, eine verbindliche Festlegung zu treffen, wie ein bestimmter Begriff zu verstehen ist. Dasselbe gilt für die EASA, die ebenfalls ein Organ der Exekutive ist. Im Bereich der Judikative gibt es verschiedene Gerichtszweige. Im Rahmen des Instanzenzuges ist die Auslegung des jeweils höchsten Gerichts entscheidend, da dessen Urteil nicht mehr anfechtbar ist. “

Quelle: Dr. Winkler in einem Beitrag des Fliegermagazins

SERA und LuftVO (Standardised European Rules of the Air)

Luftraum G, LFZ, IAS < 140 kts (260 km/h), also UL wie bisher Flugsicht 1,5 km, Wolken nicht berühren, Erdsicht - aber:

„**Trennfläche**“ von 3.000 ft über Normal Null (AMSL) bzw. 1.000ft über Grund (AGL), wobei der höhere Wert maßgeblich ist. Oberhalb dieser Trennfläche gelten die Sichtflugbedingungen für den Luftraum E unter FL 100: Flugsicht 5 km, Abstand Wolken: 1500m horizontal., 300m vertikal

Lichter nur Nachts, nicht mehr in der Dämmerung (!!)

„Nacht“: die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung. Die bürgerliche Dämmerung endet am Abend und beginnt am Morgen, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet;

· **RMZ (Radio Mandatory Zone) statt Luftraum F**

Pflicht zum „Funken“ auch ohne Antwort (Blindmeldung) (Kennz. Absicht, Ein- u. Ausflug)

SERA.3225 Flugbetrieb auf einem Flugplatz und in dessen Umgebung

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

- a) den Flugplatzverkehr zu beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden;
- b) sich in den Verkehrsfluss einzufügen oder sich erkennbar aus ihm herauszuhalten;
- c) außer im Fall von Ballonen Richtungsänderungen beim Landeanflug und nach dem Start in Linkskurven auszuführen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist oder eine anderweitige Anweisung der Flugverkehrskontrolle erfolgt;
- d) außer im Fall von Ballonen gegen den Wind zu landen und zu starten, sofern nicht aus Sicherheitsgründen, wegen der Ausrichtung der Piste oder aus Rücksicht auf den Flugbetrieb eine andere Richtung vorzuziehen ist.

LuftVO § 23 Flugbetrieb auf einem Flugplatz und in dessen Umgebung

(1) Wer ein Luftfahrzeug auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung führt, ist verpflichtet, über die in Anhang SERA.3225 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 enthaltenen Verpflichtungen hinaus

1. die in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemachten Anordnungen der Luftfahrtbehörden für den Verkehr von Luftfahrzeugen auf dem Flugplatz oder in dessen Umgebung zu beachten, insbesondere die nach § 22 getroffenen besonderen Regelungen für die Durchführung des Flugplatzverkehrs,
2. die Verfügungen der Luftaufsicht und die Anweisungen des Flugplatzunternehmers zu beachten,
3. sich bei der Luftaufsichtsstelle, auf Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle bei der Flugleitung, zu melden und folgende Angaben zu machen:

a) vor dem Start:

- aa) das Luftfahrzeugmuster,
- bb) das Kennzeichen (§ 19 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung),
- cc) die Anzahl der Besatzungsmitglieder,
- dd) die Anzahl der Fluggäste,
- ee) die Art des Flugs,
- ff) bei einem Flug, der über die Umgebung des Startflugplatzes hinaus führt (Überlandflug), den Zielflugplatz;

b) nach der Landung:

- aa) das Kennzeichen,
- bb) das Luftfahrzeugmuster,
- cc) bei einem Überlandflug den Startflugplatz;
für Luftfahrzeuge, die auf Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle betrieben werden, gilt die Meldung als abgegeben, wenn die in Nummer 3 genannten Angaben der Flugverkehrskontrollstelle bereits übermittelt worden sind; für Schulungsflüge, Flugzeugschleppstarts und den Segelflugbetrieb mit ständig wechselnden Segelflugzeugführern können mit der örtlichen Luftaufsicht oder der Flugleitung auf dem Flugplatz besondere Vereinbarungen getroffen werden,

4. beim Rollen Start- und Landebahnen möglichst rechtwinklig und nur dann zu kreuzen, wenn sich dort kein anderes Luftfahrzeug im Landeanflug oder im Start befindet,
5. nach dem Start unter Beachtung der flugtechnischen Sicherheit so schnell wie möglich Höhe zu gewinnen,
6. nach dem Durchstarten entsprechend Nummer 5 zu verfahren,
7. eine Flugplatzverkehrszone zu meiden, wenn nicht beabsichtigt ist, innerhalb der Flugplatzverkehrszone zu landen,
8. rechts neben dem Landezeichen aufzusetzen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist,
9. nach der Landung die Landebahn unverzüglich freizumachen.

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

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

(4) Motoren von Luftfahrzeugen dürfen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn

1. sich im Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers eine Person befindet, die in der Bedienung sachkundig ist, und
2. 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 sind so vorzunehmen, dass Gebäude, andere Luftfahrzeuge und 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 vom Luftfahrzeug aufhalten.

SERA.3210 Ausweichregeln

- a) **Das Luftfahrzeug, das nicht auszuweichen hat**, muss seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten.
- b) **Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug**, das erkennbar in seiner Manövrierfähigkeit behindert ist, auszuweichen.
- c) **Ein Luftfahrzeug, das gemäß den nachstehenden Regeln verpflichtet ist**, einem anderen Luftfahrzeug auszuweichen, hat es zu vermeiden, über, unter oder vor dem anderen Luftfahrzeug vorbeizufliegen, außer wenn es in ausreichendem Abstand vorbeifliegt und die Auswirkungen einer Wirbelschleppenturbulenz berücksichtigt werden.
 1. **Annäherung** im Gegenflug. Nähern sich zwei Luftfahrzeuge im Gegenflug oder nahezu im Gegenflug, haben beide, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, nach rechts auszuweichen.
 2. **Kreuzen** der Flugrichtung. Kreuzen sich die Flugrichtungen zweier Luftfahrzeuge in nahezu gleicher Höhe, so hat das Luftfahrzeug, bei dem sich das andere Luftfahrzeug auf der rechten Seite befindet, auszuweichen; jedoch haben stets auszuweichen
 - i) motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, den Luftschiffen, Segelflugzeugen und Ballonen;
 - ii) Luftschiffe den Segelflugzeugen und Ballonen;
 - iii) Segelflugzeuge den Ballonen;
 - iv) motorgetriebene Luftfahrzeuge den Luftfahrzeugen, die andere Luftfahrzeuge oder Gegenstände erkennbar schleppen.
 3. **Überholen**. Ein überholendes Luftfahrzeug ist ein Luftfahrzeug, das sich einem anderen Luftfahrzeug von rückwärts in einer Flugrichtung nähert, die einen Winkel von weniger als 70 Grad mit der Symmetrieebene des letzteren Luftfahrzeugs bildet, d. h. sich in einer solchen Position bezüglich des anderen Luftfahrzeugs befindet, dass bei Nacht weder die linken (backbordseitigen) noch die rechten (steuerbordseitigen) Positionslichter gesehen werden

könnten.

Ein Luftfahrzeug, das überholt wird, hat nicht auszuweichen oder seinen Kurs zu ändern, und das überholende Luftfahrzeug hat sowohl im Steigflug als auch im Sinkflug oder Horizontalflug den Flugweg des anderen zu meiden und seinen Kurs nach rechts zu ändern; dies gilt ungeachtet einer anschließenden Veränderung der relativen Position der beiden Luftfahrzeuge zueinander, bis das überholende Luftfahrzeug das andere ganz überholt und ausreichenden Abstand zu ihm hat.

- i) Überholende Segelflugzeuge. Ein Segelflugzeug, das ein anderes Segelflugzeug überholt, darf nach rechts oder nach links ausweichen.

4. Landung. Ein im Flug befindliches oder am Boden bzw. auf dem Wasser betriebenes Luftfahrzeug, hat einem Luftfahrzeug, das landet oder sich im Endteil des Landeanflugs befindet, auszuweichen.

- i) Von mehreren einen Flugplatz oder einen Einsatzort gleichzeitig zur Landung anfliegenden Luftfahrzeugen hat das höher fliegende dem tiefer fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen; jedoch darf das tiefer fliegende Luftfahrzeug ein anderes Luftfahrzeug, das sich im Endteil des Landeanflugs befindet, nicht unterschneiden oder überholen.
Motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, haben Segelflugzeugen in jedem Fall auszuweichen.
- ii) Notlandung. Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug, das erkennbar zur Landung gezwungen ist, auszuweichen.

5. Start. Ein Luftfahrzeug, das sich auf dem Rollfeld eines Flugplatzes bewegt, hat anderen Luftfahrzeugen, die starten oder im Begriff sind zu starten, Vorfahrt zu gewähren.

d) Bodenbewegungen von Luftfahrzeugen, Personen und Fahrzeugen

1. Im Fall der Gefahr eines Zusammenstoßes zwischen zwei Luftfahrzeugen, die auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes oder auf dem entsprechenden Teil eines Einsatzortes rollen, gilt Folgendes:
 - i) Rollen zwei Luftfahrzeuge direkt oder nahezu direkt aufeinander zu, haben beide anzuhalten oder, falls möglich, weiträumig nach rechts auszuweichen;
 - ii) kreuzen sich die Wege zweier Luftfahrzeuge, hat das Luftfahrzeug, das das andere auf seiner rechten Seite hat, diesem auszuweichen.
 - iii) ein Luftfahrzeug, das von einem anderen Luftfahrzeug überholt wird, hat Vorfahrt, und das überholende Luftfahrzeug hat ausreichend Abstand zum anderen Luftfahrzeug zu halten.
2. Auf einem **kontrollierten Flugplatz** hat ein Luftfahrzeug, das sich auf dem Rollfeld bewegt, an allen Rollhalteorten anzuhalten und zu warten, bis ihm von der Flugplatzkontrollstelle die ausdrückliche Freigabe für das Aufrollen auf die Piste oder das Kreuzen der Piste erteilt wurde.

„Flugplatzverkehr“: der gesamte Verkehr auf dem Rollfeld eines Flugplatzes und alle in der Nähe eines Flugplatzes fliegenden Luftfahrzeuge. Ein Luftfahrzeug ist in der Nähe eines Flugplatzes, wenn es sich unter anderem in einer Platzrunde befindet, in diese einfliegt oder sie verlässt;

„Platzrunde“: der festgelegte Flugweg, der von Luftfahrzeugen in der Nähe eines Flugplatzes einzuhalten ist;

SERA.5005 Mindestflughöhe

- f) Außer wenn dies für Start und Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde genehmigt wurde, darf ein Flug nach Sichtflugregeln nicht durchgeführt werden
- 1. über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger als 300 m (1 000 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m um das Luftfahrzeug;
- 2. in anderen als in Nummer 1 genannten Fällen in einer Höhe von weniger als 150 m (500 ft) über dem Boden oder Wasser oder 150 m (500 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 m (500 ft) um das Luftfahrzeug.

Hinweise zu Unfällen

Unfallbericht 2 Tote: BFU 3X133-13

„Nach Zeugenaussagen gab der Pilot an, dass er einen Leistungsverlust bemerkt habe und deshalb in der Werft am Flugplatz einen Ölcheck machen lassen wolle. Bei der Ölkontrolle wurden keine Mängel am Triebwerk festgestellt. Der Pilot habe mit dem Halterverein Rücksprache genommen. Dabei sei eine mögliche Vergaservereissung angesprochen worden. Um 16:43 Uhr war der Start zum Weiterflug nach Worms. Nach Zeugenaussagen startete das UL auf der Piste 24 und befand sich am Pistenende ca. 200 ft über Grund, als nach dem Einleiten einer Rechtskurve der Pilot über Funk meldete, dass er Leistungsprobleme habe. Kurz danach sei das UL über die rechte Tragfläche abgekippt und nahezu senkrecht in eine Kleingartenanlage neben dem Flugplatz gestürzt.“

Leer 307,5 kg
Gepäck/Zubehör 15,0 kg
Besatzung 191,0 kg
zzgl. Kraftstoff ?? 40,0 kg
Summe: 553.5 kg

Vermutete Absturzursache : Leistungsverlust, Langsamflug falsche Reaktion
(begünstigt durch Überladung, fehlerhafte Fahrtmesseranzeige)

Unfallbericht 1 Toter: BFU 3X083-14

„Das Aufsetzen auf der Piste um 15:39 Uhr fand nach der Halbbahnmarkierung statt. Anschließend habe der Pilot nicht die Richtung halten können, sei dann durchgestartet und eine Platzrunde geflogen. Die zweite Landung erfolgte um 15:42 Uhr im Bereich des Aufsetzpunktes. Die Landung wurde als hartes Aufsetzen beschrieben, mit anschließendem erneuten Abheben bzw. Springen. Danach geriet das UL ins Schlingern mit Ausbrechen zum linken Pistenrand. Es erfolgte ein zweites Durchstartmanöver des Piloten.

Mehrere Zeugen sahen das UL, wie es in nördliche Richtung nach links in einen steilen Steigwinkel flog. In ca. 30 Meter Höhe kippte das UL über die linke Tragfläche ab und prallte auf den Boden.“

Vermutete Absturzursache : mangelnde fliegerischen Fähigkeiten (Durchstarten, Notverfahren)!

Unfallbericht einer Dallach D4BK, ohne Verletzte: BFU17-0347-3X

„Das UL war nach seiner Schilderung nur eingeschränkt steuerbar und in allen Rudern „weich“. Der Pilot entschloss sich dann zum Auslösen des Rettungssystems. Der Auslösegriff ließ sich ca. 10 cm ziehen aber das Rettungssystem löste nicht aus. Daraufhin entschloss er sich zu einer Notlandung auf den Flugplatz Vilsbiburg. Das UL setzte um 12:28 Uhr mehrmals hart auf der Graspiste auf. Nach dem Abstellen des ULs stellte er einen Riss in der Rumpfröhre fest.“

..... „Die Rumpfröhre wurde durch die Führungsrohre der Steuerseile und die Verstärkung der Führungsschiene für die Kabinenhaube auf dem Rumpfrücken zusammengehalten. Das Rumpfgewebe war umlaufend in gerader Linie gerissen.“

(Leermasse 357,6 kg (mögliche Zuladung 114,9kg für 2 Leute incl. Benzin!!!)

Die Unfälle unterstreichen die Notwendigkeit von regelmäßigem Training der Notverfahren. Macht Euch mit den Besonderheiten des Fluggerätes vertraut. Beachtet die Betriebsgrenzen. Kein Start mit mangelhafter TW-Leistung , fehlenden/mangelhaften Geräten oder unsicheren Wetterbedingungen.

Die Gültigkeitsdauer des Luftfahrerschein (3-achs) ist unbefristet.

Er ist nur in Verbindung mit einem gültigen Tauglichkeitszeugnis LAPL gültig (vgl. § 45 LuftPersV).

Fliegen darf nur, wer **mindestens 12 Flugstunden** auf aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen, Reisemotorseglern oder einmotorigen Landflugzeugen mit Kolbenantrieb innerhalb der **letzten 24 Monate** durchgeführt hat. In den 12 Stunden müssen mindestens sechs Stunden als verantwortlicher Luftfahrzeugführer und 12 Starts und 12 Landungen **sowie** ein **Übungsflug von mindestens einer Stunde** Flugzeit in Begleitung eines Fluglehrers auf aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen enthalten sein.

Die Voraussetzungen können durch eine Befähigungsüberprüfung mit einem dazu anerkannten Prüfer auf einem aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeug, einem Reisemotorsegler oder einem einmotorigen Landflugzeug mit Kolbenantrieb ersetzt werden.

Die Nachweise sind im Flugbuch zu führen und durch Unterschrift des Fluglehrers oder Prüfers zu bestätigen. Die oben genannten Voraussetzungen sind auch die Kriterien, die zur Lizenzverlängerung nachgewiesen werden müssen.

Die Gültigkeitsdauer des Luftfahrerschein (Trike) ist unbefristet.

Sie ist nur mit einem gültigen Tauglichkeitszeugnis LAPL gültig (vgl. § 45 LuftPersV).

Fliegen darf nur, wer **mindestens 12 Flugstunden** als verantwortlicher Luftfahrzeugführer auf Trike innerhalb der **letzten 24 Monate** durchgeführt hat. Diese Voraussetzungen können durch eine **Praxis-Prüfung** mit einem dazu anerkannten Prüfer auf einem schwerkraft gesteuerten Ultraleichtflugzeug ersetzt werden. Die Nachweise sind im Flugbuch zu führen und durch Unterschrift des Fluglehrers oder Prüfers zu bestätigen.

Die oben genannten Voraussetzungen sind auch die Kriterien, die zur Lizenzverlängerung nachgewiesen werden müssen.

Die Gültigkeitsdauer der Lizenz für Gleitschirm oder Hängegleiter ist unbefristet.

Die gesetzlichen Bestimmungen der Verordnung über Luftfahrtpersonal bestimmen, dass der Inhaber einer Lizenz für Gleitschirm oder Hängegleiter eine ausreichende fliegerische Übung aufweisen muss.

Die „ausreichende fliegerische Übung“ gemäß LuftPersV § 45 Abs. 4 gilt als vorhanden, wenn dem DHV keine Tatsachen bekannt geworden sind, die Zweifel am ausreichenden praktischen Können eines Lizenzinhabers rechtfertigen. Bei Bekanntwerden von Tatsachen, die Zweifel am ausreichenden praktischen Können eines Lizenzinhabers rechtfertigen, kann der DHV eine Nachschulung in einer Flugschule mit Nachprüfung anordnen.

Eike Damer, (CPL(A), CRE(A), FI)

Für Fragen, Ergänzungen : 01726210514 od. eike.damer@fliegermail.de , www.fliegermail.de