

Sammlung des Bundesrechts

Bundesgesetzblatt

Teil III

Stand vom 1. Dezember 1962

Sachgebiet 9
Post- und Fernmeldewesen, Verkehrswesen, Bundeswasserstraßen

15. Lieferung

Inhalt

96 Luftverkehr

		Seite			Seite
96-1	Luftverkehrsgesetz v. 1. 8. 1922/10. 1. 1959 ..	4	96-1-7	Verordnung über die elektronische Aus- rüstung der Luftfahrzeuge (Bauvorschrift Nr. 1 für Luftfahrtgerät) v. 8. 8. 1962	76
96-1/1	Gesetz zur Änderung des Luftverkehrs- gesetzes v. 5. 12. 1958	17	96-2	Gesetz zur Durchführung des Ersten Ab- kommens zur Vereinheitlichung des Luft- privatrechts v. 15. 12. 1933	79
96-1/2	Gesetz über Zuständigkeiten in der Luftver- kehrsverwaltung v. 8. 2. 1961	17	96-2-1	Zweite Verordnung über den Umrechnungs- satz für französische Franken bei Anwendung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts v. 7. 2. 1962	80
96-1-1	Verordnung über Luftverkehr v. 21. 8. 1936	18	96-3	Gesetz über die Bundesanstalt für Flug- sicherung v. 23. 3. 1953	
96-1-2	Verordnung über Luftverkehrsregeln für das Gebiet der Deutschen Bundesrepublik v. 4. 6. 1953	19	96-3-1	Gebührenordnung der Bundesanstalt für Flugsicherung v. 8. 1. 1958	83
96-1-3	Prüfordnung für ausländisches Luftfahrtgerät v. 19. 8. 1953	32	96-4	Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt v. 30. 11. 1954	84
96-1-4	Prüfordnung für Luftfahrtpersonal v. 21. 6. 1955	33	96-5	Verordnung zur Durchführung einer Luft- fahrtstatistik v. 30. 10. 1961	85
96-1-5	Verordnung über die Prüfung von Luftfahrt- gerät v. 24. 10. 1955	73			
96-1-6	Verordnung zur Durchführung des mehr- seitigen Übereinkommens vom 22. April 1960 über Lufttüchtigkeitszeugnisse eingeführter Luftfahrzeuge v. 17. 1. 1962	73			

97 Wetterdienst

97-1	Gesetz über den Deutschen Wetterdienst v. 11. 11. 1952	88
------	---	----

Weitere Vorschriften mit teilweise einschlägigem Inhalt:

Gesetz über die Unzulässigkeit der Sicherungsbeschlag- nahme von Luftfahrzeugen v. 17. 3. 1935 I 385	310-12	Verordnung zur Ausführung der Internationalen Gesund- heitsvorschriften v. 25. Mai 1951 (Vorschriften Nr. 2 der Welt-Gesundheits-Organisation) im Luftverkehr v. 26. 7. 1960 I 594	2126-1-3
Gesetz über Rechte an Luftfahrzeugen v. 26. 2. 1959 I 57	403-9	Gesetz zur Einfügung eines Artikels über die Luftver- kehrsverwaltung in das Grundgesetz (11. Änderung des Grundgesetzes) v. 6. 2. 1961 I 65	

96 Luftverkehr

Luftverkehrsgesetz (LuftVG) *

Vom 1. August 1922

Reichsgesetzbl. I S. 681, verk. am 10. 8. 1922

Neufassung auf Grund des Art. 4 G v. 5. 12. 1958 I 899 durch Bekanntmachung v. 10. 1. 1959 I 9

Inhaltsübersicht

ERSTER ABSCHNITT

Luftverkehr

§§

1. Unterabschnitt	Luftfahrzeuge und Luftfahrtpersonal	1 bis 5
2. Unterabschnitt	Flugplätze	6 bis 19
3. Unterabschnitt	Luftfahrtunternehmen und -veranstaltungen	20 bis 24
4. Unterabschnitt	Verkehrsvorschriften	25 bis 27
5. Unterabschnitt	Enteignung	28
6. Unterabschnitt	Gemeinsame Bestimmungen	29 bis 32

ZWEITER ABSCHNITT

Haftpflicht

1. Unterabschnitt	Haftung für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden	33 bis 43
2. Unterabschnitt	Haftung aus dem Beförderungsvertrag	44 bis 52
3. Unterabschnitt	Haftung für militärische Luftfahrzeuge	53 bis 54
4. Unterabschnitt	Gemeinsame Bestimmungen für die Haftpflicht.	55 bis 57

DRITTER ABSCHNITT

Straf- und Bußgeldvorschriften

58 bis 62

Überschrift: In Berlin gelten gem. Nr. 2 BK/O (59) 1 v. 8. 6. 1959 GVBl. Berlin S. 728 i. V. m. Nr. 1 BK/O (61) 9 v. 17. 7. 1961 GVBl. Berlin S. 1016 nur folgende Vorschriften: § 1 Abs. 2, § 2, §§ 12 bis 19, § 20, § 27 Abs. 1 u. 3, § 29, § 32 Abs. 1 Unterabsätze 1 bis 3, 6 bis 8, 12 u. 13, §§ 33 bis 43, §§ 58 bis 62. Von diesen Bestimmungen gelten § 27 Abs. 1 u. § 61 i. d. F. d. § 14 Abs. 1 bzw. d. § 33 des Gesetzes gem. Bek. v. 21. 8. 1936 I 653

ERSTER ABSCHNITT

Luftverkehr

1. Unterabschnitt

Luftfahrzeuge und Luftfahrtpersonal

§ 1*

(1) Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz, das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. März 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 70) und durch die zur Durchführung dieser Gesetze erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.

(2) Luftfahrzeuge sind Flugzeuge, Hubschrauber, Luftschiffe, Segelflugzeuge, Frei- und Fesselballone, Drachen, Flugmodelle und sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte.

§ 2*

(1) Deutsche Luftfahrzeuge dürfen nur verkehren, wenn sie zum Luftverkehr zugelassen (Verkehrszulassung) und — soweit es durch Rechtsverordnung vorgeschrieben ist — in das Verzeichnis der deutschen Luftfahrzeuge (Luftfahrzeugrolle) eingetragen sind. Ein Luftfahrzeug wird zum Verkehr nur zugelassen, wenn

1. das Muster des Luftfahrzeugs zugelassen ist (Musterzulassung),
2. der Nachweis der Verkehrssicherheit nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät geführt ist,
3. der Halter des Luftfahrzeugs nach den Vorschriften dieses Gesetzes versichert ist oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Sicherheit geleistet hat und
4. die technische Ausrüstung des Luftfahrzeugs so gestaltet ist, daß das durch seinen Betrieb entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt.

(2) Der Musterzulassung nach Absatz 1 Nr. 1 bedarf auch das sonstige Luftfahrtgerät.

(3) Auf Fallschirme und Startgeräte sind die Vorschriften des Absatzes 1 über die Verkehrszulassung sinngemäß anzuwenden.

(4) Die Zulassung ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr vorliegen.

(5) Deutsche Luftfahrzeuge haben das Staatszugehörigkeitszeichen und eine besondere Kennzeichnung zu führen.

(6) Deutsche Luftfahrzeuge dürfen den Geltungsbereich dieses Gesetzes nur mit Erlaubnis des Bundesministers für Verkehr verlassen.

(7) Luftfahrzeuge, die nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes ordnungsgemäß eingetragen und zugelassen sind, dürfen, soweit dies nicht durch ein zwischen ihrem Heimatstaat und der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenes Abkommen allgemein gestattet ist, nur mit Erlaubnis des Bundes-

ministers für Verkehr in den Geltungsbereich dieses Gesetzes einfliegen und dort verkehren.

§ 3

(1) Luftfahrzeuge werden in die Luftfahrzeugrolle nur eingetragen, wenn sie im ausschließlichen Eigentum deutscher Staatsangehöriger stehen. Juristische Personen und Gesellschaften des Handelsrechts mit dem Sitz im Inland werden deutschen Staatsangehörigen gleichgestellt, wenn der überwiegende Teil ihres Vermögens oder Kapitals sowie die tatsächliche Kontrolle darüber deutschen Staatsangehörigen zusteht und die Mehrheit der Vertretungsberechtigten oder persönlich haftenden Personen deutsche Staatsangehörige sind. Die für die Verkehrszulassung zuständige Stelle kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen, wenn besondere Umstände vorliegen.

(2) Die Eintragung ist zu löschen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr vorliegen.

§ 4*

(1) Wer ein Luftfahrzeug führt oder bedient (Luftfahrer) bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis wird nur erteilt, wenn

1. der Bewerber das vorgeschriebene Mindestalter besitzt,
2. der Bewerber seine Tauglichkeit nachgewiesen hat,
3. keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, ein Luftfahrzeug zu führen oder zu bedienen,
4. der Bewerber eine Prüfung nach der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal bestanden hat.

(2) Die Vorschriften des Absatzes 1 sind auf sonstiges Luftfahrtpersonal sinngemäß anzuwenden, soweit seine Tätigkeit auf Grund einer Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 1 Nr. 4 erlaubnispflichtig ist.

(3) Die Erlaubnis ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr vorliegen.

(4) Bei Übungs- und Prüfungsflügen in Begleitung von Fluglehrern (§ 5 Abs. 3) gelten die Fluglehrer als diejenigen, die das Luftfahrzeug führen oder bedienen. Bei Übungs- und Prüfungsflügen ohne Begleitung von Fluglehrern bedürfen Luftfahrer keiner Erlaubnis, wenn es sich um Flüge handelt, die von Fluglehrern angeordnet und beaufsichtigt werden.

§ 5*

(1) Wer es unternimmt, Luftfahrer oder Fallschirmabspringer auszubilden, bedarf unbeschadet der Vorschrift des Absatzes 3 der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann oder der Bewerber oder seine Ausbilder persönlich ungeeignet sind; ergeben sich später solche Tat-

§ 1 Abs. 1: G v. 23. 3. 1953 96-3

§ 2 Abs. 1 Nr. 2: PrüfO v. 21. 8. 1936 Nachrichten für Luftfahrer S. 659 u. PrüfO 96-1-5

§ 4 Abs. 1 Nr. 4 u. § 5 Abs. 3: PrüfO 96-1-5

sachen, so ist die Erlaubnis zu widerrufen. Die Erlaubnis kann außerdem widerrufen werden, wenn sie länger als ein Jahr nicht ausgenutzt worden ist.

(3) Die praktische Ausbildung darf nur von Personen vorgenommen werden, die eine Lehrberechtigung nach der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal besitzen (Fluglehrer).

2. Unterabschnitt

Flugplätze

§ 6

(1) Flugplätze (Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände) dürfen nur mit Genehmigung angelegt oder betrieben werden. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Vor Erteilung der Genehmigung ist insbesondere zu prüfen, ob die geplante Maßnahme die Erfordernisse der Raumordnung, der Landesplanung und des Städtebaus angemessen berücksichtigt. Ist das in Aussicht genommene Gelände ungeeignet oder rechtfertigen Tatsachen die Annahme, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird, ist die Genehmigung zu versagen. Ergeben sich später solche Tatsachen, so kann die Genehmigung widerrufen werden.

(3) Die Genehmigung eines Flughafens, der dem allgemeinen Verkehr dienen soll, ist außerdem zu versagen, wenn durch die Anlegung und den Betrieb des beantragten Flughafens die öffentlichen Interessen in unangemessener Weise beeinträchtigt werden.

(4) Die Genehmigung ist zu ergänzen oder zu ändern, wenn dies nach dem Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens (§§ 8 bis 10) notwendig ist. Eine Änderung der Genehmigung ist auch erforderlich, wenn die Anlage oder der Betrieb des Flugplatzes wesentlich erweitert oder geändert werden soll.

§ 7

(1) Die Genehmigungsbehörde kann dem Antragsteller die zur Vorbereitung seines Antrags (§ 6) erforderlichen Vorarbeiten gestatten, wenn eine Prüfung ergeben hat, daß die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung voraussichtlich vorliegen.

(2) Die Dauer der Erlaubnis soll zwei Jahre nicht überschreiten. Diese Erlaubnis gibt keinen Anspruch auf Erteilung der Genehmigung nach § 6.

(3) Die Beauftragten der Genehmigungsbehörde können Grundstücke, die für die Genehmigung in Betracht kommen, auch ohne Zustimmung des Berechtigten betreten, diese Grundstücke vermessen und sonstige Vorarbeiten vornehmen, die für die endgültige Entscheidung über die Eignung des Geländes notwendig sind. Zum Betreten von Wohnungen sind sie nicht berechtigt.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann die Vorarbeiten von Auflagen abhängig machen. Ist durch die Vorarbeiten ein erheblicher Schaden zu erwarten, hat die Genehmigungsbehörde Sicherheitsleistung durch den Antragsteller anzuordnen.

(5) Wenn durch die Vorarbeiten Schäden verursacht werden, hat der Antragsteller unverzüglich nach Eintritt des jeweiligen Schadens volle Entschädigung in Geld zu leisten oder auf Verlangen des Geschädigten den früheren Zustand wiederherzustellen. Über Art und Höhe der Entschädigung entscheiden im Streitfalle die ordentlichen Gerichte.

§ 8

(1) Flughäfen sowie Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 dürfen nur angelegt, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 vorher festgestellt ist.

(2) Bei Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung kann eine Planfeststellung unterbleiben. Fälle von unwesentlicher Bedeutung liegen insbesondere vor, wenn Rechte anderer nicht beeinflußt werden oder wenn der Kreis der Beteiligten bekannt ist oder ohne ein förmliches Auslegungsverfahren ermittelt werden kann und mit den Beteiligten entsprechende Vereinbarungen getroffen werden.

§ 9*

(1) Die Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Unternehmer und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Unberührt bleiben die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr nach § 9 Abs. 4 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung und die Zuständigkeit der für die Baugenehmigungen zuständigen Behörden.

(2) Im Planfeststellungsbeschluß sind dem Unternehmer die Errichtung und Unterhaltung der Anlagen aufzuerlegen, die für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind.

(3) Ist der Plan rechtskräftig festgestellt, so sind Beseitigungs- und Änderungsansprüche gegenüber festgestellten Anlagen ausgeschlossen.

(4) Wird der Plan nicht innerhalb von fünf Jahren nach Rechtskraft durchgeführt, so können die vom Plan betroffenen Grundstückseigentümer verlangen, daß der Unternehmer ihre Grundstücke und Rechte insoweit erwirbt, als nach § 28 die Enteignung zulässig ist. Kommt keine Einigung zustande, so können sie die Durchführung des Enteignungsverfahrens bei der Enteignungsbehörde beantragen. Im übrigen gilt § 28.

§ 10

(1) Planfeststellungsbehörde ist die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Sie stellt den Plan fest und trifft die Entscheidung nach § 8 Abs. 2.

(2) Die Pläne sind der von der Landesregierung bestimmten Behörde zur Stellungnahme vorzulegen. Diese hat alle beteiligten Behörden des Bundes, der Länder, der Gemeinden und die übrigen Beteiligten zu hören und ihre Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde zuzuleiten.

(3) Die Pläne mit Beilagen sind in den Gemeinden, die durch das Bauvorhaben betroffen werden, zwei Wochen zur Einsicht auszulegen; Zeit und Ort der Auslegung sind ortsüblich bekanntzumachen, um jedermann, dessen Belange durch den Bau und den Betrieb des Flugplatzes berührt werden, Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

(4) Einwendungen gegen den Plan sind bei der von der Landesregierung bestimmten Behörde oder bei der von ihr bezeichneten Stelle spätestens innerhalb von zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung schriftlich zu erheben.

(5) Nach Ablauf der Frist des Absatzes 4 sind die Einwendungen gegen den Plan von der durch die Landesregierung bestimmten Behörde mit allen Beteiligten zu erörtern. Soweit eine Einigung nicht zustande kommt, wird über die Einwendungen in der Planfeststellung entschieden.

(6) Werden öffentliche Interessen berührt, für die die Zuständigkeit von Bundesbehörden oder von Behörden, die im Auftrag des Bundes tätig werden, gegeben ist, und kommt eine Verständigung zwischen der Planfeststellungsbehörde und den genannten Behörden nicht zustande, so hat die Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr zu entscheiden.

(7) Die Feststellung des Plans und die Entscheidungen über die Einwendungen sind zu begründen und den am Verfahren Beteiligten mit Rechtsmittelbelehrung zuzustellen.

§ 11 *

Die Vorschriften des § 26 der Gewerbeordnung gelten für Flughäfen entsprechend. Dies gilt auch dann, wenn der Flughafen nicht gewerblichen, sondern öffentlichen Zwecken dient.

§ 12 *

(1) Bei Genehmigung eines Flughafens ist für den Ausbau ein Plan festzulegen. Dieser ist maßgebend für den Bereich, in dem die in Absatz 2 und 3 bezeichneten Baubeschränkungen gelten (Bauschutzbereich). Der Plan muß enthalten

1. die Start- und Landebahnen einschließlich der sie umgebenden Schutzstreifen (Start- und Landeflächen),
2. die Sicherheitsflächen, die an den Enden der Start- und Landeflächen nicht länger als je 1000 Meter und seitlich der Start- und Landeflächen bis zum Beginn der Anflugsektoren je 350 Meter breit sein sollen,
3. der Flughafenbezugspunkt, der in der Mitte des Systems der Start- und Landeflächen liegen soll,
4. die Startbahnbezugspunkte, die je in der Mitte der Start- und Landeflächen liegen sollen,
5. die Anflugsektoren, die sich beiderseits der Außenkanten der Sicherheitsflächen an deren Enden mit einem Öffnungswinkel von je 15 Grad anschließen; sie enden bei Hauptstart- und Hauptlandeflächen in einer Entfernung von 15 Kilometer, bei Neben-

start- und Nebenlandeflächen in einer Entfernung von 8,5 Kilometer vom Startbahnbezugspunkt.

(2) Nach Genehmigung eines Flughafens darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt sowie auf den Start- und Landeflächen und den Sicherheitsflächen nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen.

(3) In der weiteren Umgebung eines Flughafens ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörden erforderlich, wenn die Bauwerke folgende Begrenzung überschreiten sollen:

1. außerhalb der Anflugsektoren

- a) im Umkreis von 4 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt eine Höhe von 25 Meter; für Flughäfen, die den Klassen A bis D des Anhangs 14 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt entsprechen, beträgt die Höhe 15 Meter (Höhen bezogen auf den Flughafenbezugspunkt),
- b) im Umkreis von 4 Kilometer bis 6 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt die Verbindungslinie, die von 45 Meter Höhe bis 100 Meter Höhe (Höhen bezogen auf den Flughafenbezugspunkt) ansteigt;

2. innerhalb der Anflugsektoren

- a) von dem Ende der Sicherheitsflächen bis zu einem Umkreis um den Startbahnbezugspunkt von 10 Kilometer Halbmesser bei Hauptstart- und Hauptlandeflächen und von 8,5 Kilometer bei Nebenstart- und Nebenlandeflächen die Verbindungslinie, die von 0 Meter Höhe an diesem Ende bis 100 Meter Höhe (Höhen bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landefläche) ansteigt,
- b) im Umkreis von 10 Kilometer bis 15 Kilometer Halbmesser um den Startbahnbezugspunkt bei Hauptstart- und Hauptlandeflächen die Höhe von 100 Meter (Höhe bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landefläche).

(4) Zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt und zum Schutz der Allgemeinheit können die Luftfahrtbehörden ihre Zustimmung nach Absatz 2 und 3 davon abhängig machen, daß die Baugenehmigung unter Auflagen erteilt wird.

§ 13

Sofern Baubeschränkungen im Bauschutzbereich infolge besonderer örtlicher Verhältnisse oder des Verwendungszwecks des Flughafens in bestimmten Geländeteilen für die Sicherheit der Luftfahrt nicht in dem nach § 12 festgelegten Umfang notwendig sind, können die Luftfahrtbehörden für diese Geländeteile Bauhöhen festlegen, bis zu welchen Bauwerke ohne ihre Zustimmung genehmigt werden können.

§ 11: GewO 7100-1

§ 12 Abs. 3 Nr. 1 Buchst. a: Abkommen v. 7. 12. 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO), vgl. G v. 7. 4. 1956 II 411

§ 14

(1) Außerhalb des Bauschutzbereichs darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken, die eine Höhe von 100 Meter über der Erdoberfläche überschreiten, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen; § 12 Abs. 4 gilt entsprechend.

(2) Das gleiche gilt für Anlagen von mehr als 30 Meter Höhe auf natürlichen oder künstlichen Bodenerhebungen, sofern die Bodenerhebungen mehr als 100 Meter aus der umgebenden Landschaft herausragen; in einem Umkreis von 10 Kilometer um den Flughafenbezugspunkt gilt dabei als Höhe der umgebenden Landschaft die Höhe des Flughafenbezugspunkts.

§ 15

(1) §§ 12 bis 14 gelten sinngemäß für Bäume, Freileitungen, Masten, Dämme sowie für andere Anlagen und Geräte. § 12 Abs. 2 ist auf Gruben, Anlagen der Kanalisation und ähnliche Bodenvertiefungen sinngemäß anzuwenden.

(2) Die Errichtung der in Absatz 1 genannten Luftfahrthindernisse bedarf der Genehmigung. Falls die Genehmigung von einer anderen als der Baugenehmigungsbehörde erteilt wird, bedarf diese der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Ist eine andere Genehmigungsbehörde nicht vorgesehen, so ist die Genehmigung der Luftfahrtbehörde erforderlich.

§ 16

(1) Die Eigentümer und anderen Berechtigten haben auf Verlangen der Luftfahrtbehörden zu dulden, daß Bauwerke und andere Luftfahrthindernisse (§ 15), welche die nach §§ 12 bis 15 zulässige Höhe überragen, auf diese Höhe abgetragen werden. Im Falle des § 15 Abs. 1 Satz 2 erstreckt sich die Verpflichtung zur Duldung auf die Beseitigung der Vertiefungen. Ist die Abtragung oder Beseitigung der Luftfahrthindernisse im Einzelfall nicht durchführbar, so sind die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen für die Luftfahrt zu dulden.

(2) Das Recht des Eigentümers oder eines anderen Berechtigten und eine nach anderen Vorschriften bestehende Verpflichtung, diese Maßnahmen auf eigene Kosten selbst durchzuführen, bleiben unberührt.

§ 17

Bei der Genehmigung von Landeplätzen und Segelfluggeländen können die Luftfahrtbehörden bestimmen, daß die zur Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den dem Flughafenbezugspunkt entsprechenden Punkt nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen darf (beschränkter Bauschutzbereich). Auf den beschränkten Bauschutzbereich sind § 12 Abs. 4, §§ 13, 15 und 16 sinngemäß anzuwenden.

§ 18

Der Umfang des Bauschutzbereichs ist den Eigentümern von Grundstücken im Bauschutzbereich und den anderen zum Gebrauch oder zur Nutzung dieser Grundstücke Berechtigten sowie den dinglich

Berechtigten, soweit sie der zuständigen Behörde bekannt oder aus dem Grundbuch ersichtlich sind, bekanntzugeben oder in ortsüblicher Weise öffentlich bekanntzumachen.

§ 19*

(1) Entstehen durch Maßnahmen auf Grund der Vorschriften der §§ 12, 14 bis 17 dem Eigentümer oder einem anderen Berechtigten Vermögensnachteile, so ist hierfür eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Hierbei ist die entzogene Nutzung, die Beschädigung oder Zerstörung einer Sache unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten zu berücksichtigen. Für Vermögensnachteile, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Beeinträchtigung stehen, ist den in Satz 1 bezeichneten Personen eine Entschädigung zu zahlen, wenn und soweit dies zur Abwendung oder zum Ausgleich unbilliger Härten geboten erscheint.

(2) Unterläßt der Berechtigte eine Änderung der Nutzung, die ihm zuzumuten ist, so mindert sich seine Entschädigung um den Wert der Vermögensvorteile, die ihm bei Ausübung der geänderten Nutzung erwachsen wären.

(3) Werden Bauwerke und sonstige Luftfahrthindernisse (§ 15), deren entschädigungslose Entfernung oder Umgestaltung nach dem jeweils geltenden Recht gefordert werden kann, auf Grund von Maßnahmen nach § 16 ganz oder teilweise entfernt oder umgestaltet, so ist eine Entschädigung nur zu leisten, wenn es aus Gründen der Billigkeit geboten ist. Sind sie befristet zugelassen und ist die Frist noch nicht abgelaufen, so ist eine Entschädigung nach dem Verhältnis der restlichen Frist zu der gesamten Frist zu leisten.

(4) Dinglich Berechtigte, die nicht zum Gebrauch oder zur Nutzung der Sache berechtigt sind, sind nach Artikel 52 und 53 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch auf die Entschädigung des Eigentümers angewiesen.

(5) Die Entschädigung ist in den Fällen des § 12 von dem Flughafenunternehmer, in den Fällen des § 17 von dem Unternehmer des Flugplatzes zu zahlen. Soweit die bezeichneten Maßnahmen Grundstücke oder andere Sachen außerhalb der Bauschutzbereiche der §§ 12 und 17 betreffen, ist die Entschädigung, wenn es sich um Maßnahmen der Flugsicherung handelt, vom Bund zu zahlen, im übrigen von den Ländern.

(6) Im übrigen sind die Vorschriften des § 13 Abs. 2, der §§ 14, 15, 17 bis 25, 31 und 32 des Schutzbereichsgesetzes vom 7. Dezember 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 899) sinngemäß anzuwenden.

3. Unterabschnitt

Luftfahrtunternehmen und -veranstaltungen

§ 20

(1) Unternehmen, die Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge gewerbsmäßig befördern (Luftfahrtunternehmen), bedürfen der Genehmigung. Einer Genehmigung bedarf auch die gewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen für sonstige Zwecke.

§ 19 Abs. 4: EGBGB 400-1

§ 19 Abs. 6: G v. 7. 12. 1956 54-2

Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden. Der Genehmigungspflicht unterliegt auch die Beförderung von Personen und Sachen durch Luftfahrzeuge, wenn als Entgelt nur die Selbstkosten des Flugs vereinbart sind; ausgenommen hiervon ist die Beförderung von Personen in Luftfahrzeugen, die für höchstens 4 Personen zugelassen sind.

(2) Die Genehmigung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann, insbesondere wenn der Antragsteller oder die für die Leitung des Unternehmens verantwortlichen Personen nicht zuverlässig sind; ergeben sich später solche Tatsachen, so ist die Genehmigung zu widerrufen. Die Genehmigung kann versagt werden, wenn Luftfahrzeuge verwendet werden sollen, die nicht in der deutschen Luftfahrzeugrolle eingetragen sind.

§ 21 *

(1) Luftfahrtunternehmen, die Personen oder Sachen gewerbsmäßig durch Luftfahrzeuge auf bestimmten Linien öffentlich und regelmäßig befördern (Fluglinienverkehr), bedürfen außer der Genehmigung nach § 20 für jede Fluglinie einer besonderen Genehmigung. Sie erstreckt sich auf die Flugpläne, Flugpreise und Beförderungsbedingungen. Auf ihre Erteilung und ihren Widerruf ist § 20 sinngemäß anzuwenden. Die Genehmigung kann außerdem versagt werden, wenn durch den beantragten Fluglinienverkehr öffentliche Interessen beeinträchtigt werden.

(2) Luftfahrtunternehmen, die Fluglinienverkehr betreiben, sind verpflichtet, den Betrieb ordnungsmäßig einzurichten, aufzunehmen und während der Dauer der Genehmigung aufrechtzuerhalten. Die Genehmigungsbehörde kann die Unternehmen auf ihren Antrag von dieser Verpflichtung befreien, wenn ihnen die Weiterführung des Betriebs nicht mehr zugemutet werden kann. Die Genehmigung erlischt, wenn die Unternehmen von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Betriebs im ganzen dauernd befreit werden.

(3) Luftfahrtunternehmen, die Fluglinienverkehr betreiben, haben auf Verlangen der Deutschen Bundespost mit jedem planmäßigen Flug Postsendungen gegen angemessene Vergütung zu befördern, welche die im Weltpostvertrag festgelegten Vergütungshöchstsätze nicht übersteigen darf.

§ 22

Im gewerblichen Luftverkehr, der nicht Fluglinienverkehr ist (Gelegenheitsverkehr), kann die Genehmigungsbehörde Bedingungen und Auflagen festsetzen oder Beförderungen untersagen, soweit durch diesen Luftverkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen nachhaltig beeinträchtigt werden.

§ 23

Die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge zwischen Orten des Inlands kann deutschen Luftfahrtunternehmen vorbehalten werden.

§ 21 Abs. 3: Weltpostvertrag v. 11. 7. 1952, vgl. G v. 25. 12. 1954 II 1211

§ 24

(1) Öffentliche Veranstaltungen von Wettbewerben oder Schauvorstellungen, an denen Luftfahrzeuge oder Fallschirmspringer beteiligt sind (Luftfahrtveranstaltungen), bedürfen der Genehmigung. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Die Genehmigung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Veranstaltung gefährdet werden kann.

4. Unterabschnitt

Verkehrsvorschriften

§ 25

(1) Luftfahrzeuge dürfen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze nur starten und landen, wenn der Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigte zugestimmt und die Luftfahrtbehörde eine Erlaubnis erteilt hat. Dies gilt nicht für die Landung von Freiballonen. Die Erlaubnis kann als Dauererlaubnis oder als Einzelerlaubnis erteilt, mit Auflagen verbunden oder befristet werden.

(2) Der Zustimmung und Erlaubnis nach Absatz 1 bedarf es nicht, wenn die Landung aus Gründen der Sicherheit erforderlich ist. In diesem Fall und bei der Landung von Freiballonen ist die Besatzung des Luftfahrzeugs verpflichtet, dem Berechtigten über Namen und Wohnsitz des Halters, des Luftfahrzeugführers sowie des Versicherers Auskunft zu geben. Nach Erteilung der Auskunft darf der Berechtigte den Abflug oder die Abbeförderung des Luftfahrzeugs nicht verhindern.

(3) Der Berechtigte kann Ersatz des ihm durch den Start oder die Landung entstandenen Schadens nach den sinngemäß anzuwendenden §§ 33 bis 43 beanspruchen.

(4) Auf die Landung von Fallschirmspringern sind Absatz 1 Satz 1 und 3, Absatz 2 und 3 sinngemäß anzuwenden.

§ 26

(1) Bestimmte Lufträume können vorübergehend oder dauernd für den Luftverkehr gesperrt werden (Luftsperrgebiete).

(2) In bestimmten Lufträumen kann der Durchflug von Luftfahrzeugen besonderen Beschränkungen unterworfen werden (Gebiete mit Flugbeschränkungen).

§ 27

(1) In Luftfahrzeugen dürfen Waffen, Munition, Sprengstoffe, Giftgase, Kernbrennstoffe oder andere radioaktive Stoffe und sonstige durch Rechtsverordnung bestimmte gefährliche Güter sowie Funkgerät nur mit behördlicher Erlaubnis mitgeführt werden. Die für die Beförderung von Kernbrennstoffen oder anderen radioaktiven Stoffen geltenden Vorschriften bleiben unberührt.

(2) Von einem Luftfahrzeug aus dürfen Lichtbildaufnahmen außerhalb des Fluglinienverkehrs nur mit behördlicher Erlaubnis gefertigt werden. Lichtbilder, die außerhalb des Fluglinienverkehrs von einem Luftfahrzeug aus gefertigt werden, sowie da-

nach hergestellte Zeichnungen oder Abbildungen, dürfen nur mit behördlicher Erlaubnis in Verkehr gebracht werden.

(3) Die Erlaubnis nach Absatz 1 und 2 kann allgemein oder im Einzelfall erteilt werden; sie kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

5. Unterabschnitt

Enteignung

§ 28 *

(1) Für Zwecke der Zivilluftfahrt ist die Enteignung zulässig.

(2) Für die Durchführung der Enteignung gelten bis zum Inkrafttreten eines Bundesenteignungsgesetzes die Vorschriften des § 2 und des Zweiten und Dritten Teils sowie der §§ 67, 68, 71, 73 und 74 des Landesbeschaffungsgesetzes vom 23. Februar 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 134) sinngemäß mit folgender Maßgabe:

1. Im unmittelbaren Zusammenhang mit einer Enteignung für Zwecke der Luftfahrt ist auch die Enteignung zur Gewährung einer Entschädigung in Land zulässig.
2. Abweichend von § 11 Abs. 1 des genannten Gesetzes stellt den Antrag auf Einleitung des Enteignungsverfahrens derjenige, der die Enteignung zu seinen Gunsten erstrebt.
3. Stellt ein anderer als der Bund den Antrag auf Einleitung des Enteignungsverfahrens, so gelten die Vorschriften des genannten Gesetzes, die den Bund erwähnen, statt für den Bund für den Antragsteller.
4. Der nach §§ 8 bis 10 festgestellte Plan ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

6. Unterabschnitt

Gemeinsame Bestimmungen

§ 29

(1) Die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Luftfahrt (Luftaufsicht) ist Aufgabe der Luftfahrtbehörden. Sie können in Ausübung der Luftaufsicht Verfügungen erlassen.

(2) Die Luftfahrtbehörden können diese Aufgaben auf andere Stellen übertragen oder sich anderer geeigneter Personen als Hilfsorgane für bestimmte Fälle bei der Wahrnehmung der Luftaufsicht bedienen.

(3) Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat während des Flugs oder bei Start und Landung die geeigneten Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung an Bord zu treffen. Alle an Bord befindlichen Personen haben den hierzu notwendigen Anordnungen Folge zu leisten.

§ 30 *

(1) Die Bundeswehr, der Bundesgrenzschutz und die Polizei dürfen von den Vorschriften des Ersten Abschnitts dieses Gesetzes — ausgenommen §§ 12, 13 und 15 bis 19 — und den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften abweichen, soweit dies zur

Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist. Das in § 8 vorgesehene Planfeststellungsverfahren entfällt, wenn militärische Flugplätze angelegt oder geändert werden sollen. Von den Vorschriften über das Verhalten im Luftraum darf nur abgewichen werden, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben zwingend notwendig ist. Hinsichtlich der Ausnahmefugnisse der Polizei bleiben auch §§ 6 bis 10 unberührt.

(2) Die im Bereich der Bundeswehr zur Ausführung dieses Gesetzes und der zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften notwendigen Verwaltungsakte erläßt der Bundesminister für Verteidigung. Das gleiche gilt für Verwaltungsakte, die für die Genehmigung und den Betrieb von Flugplätzen für Zwecke der Stationierungstreitkräfte erforderlich sind. Bei militärischen Flugplätzen treten an die Stelle der in §§ 12, 13 und 15 bis 19 genannten Luftfahrtbehörden die Behörden der Bundeswehrverwaltung.

(3) Bei der Anlegung und wesentlichen Änderung militärischer Flugplätze auf Gelände, das nicht durch Maßnahmen auf Grund des Landesbeschaffungsgesetzes beschafft zu werden braucht, sind die Erfordernisse der Raumordnung, insbesondere des zivilen Luftverkehrs, nach Anhörung der Regierungen der Länder, die von der Anlegung oder Änderung betroffen werden, angemessen zu berücksichtigen. Der Bundesminister für Verteidigung kann von der Stellungnahme dieser Länder nur im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr abweichen; er unterrichtet die Regierungen der betroffenen Länder von seiner Entscheidung. Wird Gelände für die Anlegung und wesentliche Änderung militärischer Flugplätze nach den Vorschriften des Landesbeschaffungsgesetzes beschafft, findet allein das Anhörungsverfahren nach § 1 Abs. 2 des Landesbeschaffungsgesetzes statt; hierbei sind insbesondere die Erfordernisse des zivilen Luftverkehrs angemessen zu berücksichtigen.

§ 31 *

(1) Die Länder führen nachstehende Aufgaben dieses Gesetzes im Auftrage des Bundes aus:

1. die Verkehrszulassung der Ballone, Segelflugzeuge und deren Startwinden (§ 2);
2. die Erteilung der Erlaubnis für Luftfahrer an Privatflugzeugführer, Berufsflyerführer 2. Klasse, Privathubschrauberführer, Segelflyerführer, Freiballonführer und Fallschirmabspringer sowie die Erteilung der Berechtigungen für Schleppflug, Kunstflug und Instrumentenflug an diese Personen (§ 4);
3. die Erteilung der Erlaubnis zur Ausbildung der in Nummer 2 genannten Luftfahrer und Fallschirmabspringer (§ 5);
4. die Genehmigung von Flugplätzen, mit Ausnahme der Prüfung und Entscheidung, inwieweit durch die Anlegung und den Betrieb eines Flughafens, der dem allge-

§ 31: I. d. F. d. Art. I G v. 8. 2. 1961 I 69

§ 31 Abs. 1 Nr. 16: G über die Bundesanstalt für Flugsicherung 96-3

- meinen Verkehr dienen soll, die öffentlichen Interessen des Bundes berührt werden (§ 6);
5. die Erteilung der Erlaubnis für Vorbereitungsarbeiten zur Anlegung von Flugplätzen (§ 7);
 6. die Bestimmung von beschränkten Bauschutzbereichen bei Landeplätzen und Segelfluggeländen (§ 17);
 7. die Zustimmung zur Baugenehmigung oder einer sonstigen nach allgemeinen Vorschriften erforderlichen Genehmigung oder die luftrechtliche Genehmigung bei der Errichtung von Bauwerken, Anlagen und Geräten, bei Bäumen sowie bei der Herstellung von Bodenvertiefungen in Bauschutzbereichen und beschränkten Bauschutzbereichen (§§ 12, 15 und 17);
 8. die Festlegung von Bauhöhen, bis zu denen in Bauschutzbereichen und beschränkten Bauschutzbereichen ohne Zustimmung der Luftfahrtbehörden Baugenehmigungen oder sonstige nach allgemeinen Vorschriften erforderliche Genehmigungen erteilt werden können (§§ 13, 15 und 17);
 9. die Zustimmung zur Baugenehmigung oder einer sonstigen nach allgemeinen Vorschriften erforderlichen Genehmigung oder die luftrechtliche Genehmigung bei der Errichtung von Bauwerken, Anlagen und Geräten sowie bei Bäumen außerhalb der Bauschutzbereiche (§§ 14 und 15);
 10. das Verlangen, die Abtragung von Bauwerken und anderen Luftfahrthindernissen, welche die zulässigen Höhen überragen, und die Beseitigung von Vertiefungen oder die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu dulden (§§ 16 und 17);
 11. die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen, die nur Gelegenheitsverkehr mit Hubschraubern oder Flugzeugen bis zu fünftausendsiebenhundert Kilogramm höchstzulässigem Fluggewicht betreiben oder deren Linienverkehr mit derartigen Luftfahrzeugen nicht über das Land, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, hinausgeht, ferner die Genehmigung der gewerbsmäßigen Verwendung von Luftfahrzeugen für sonstige Zwecke und Selbstkostenflüge (§§ 20 und 21);
 12. die Genehmigung von Luftfahrtveranstaltungen, die nicht über das Land, in dem die Veranstaltung stattfindet, hinausgehen (§ 24);
 13. die Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen außerhalb der genehmigten Flugplätze (§ 25);
 14. die Erteilung der Erlaubnis zur Mitführung von Funkgerät in Luftfahrzeugen innerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes (§ 27 Abs. 1);
 15. die Erteilung der Erlaubnis, von einem Luftfahrzeug aus Lichtbildaufnahmen zu fertigen oder solche Lichtbilder sowie danach hergestellte Zeichnungen oder Abbildungen in den Verkehr zu bringen, mit Ausnahme der Erlaubnis für Personen, die ihren Wohnsitz nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes haben (§ 27 Abs. 2);
 16. die Erteilung der Erlaubnis zu besonderer Benutzung des Luftraumes für
 - a) Kunstflüge,
 - b) Schleppflüge,
 - c) Reklameflüge und Abwerfen von Gegenständen aus Luftfahrzeugen,
 - d) turnerische und seiltänzerische Übungen an Bord von Luftfahrzeugen,
 - e) Aufstieg von Frei- und Fesselballonen,
 - f) Steigenlassen von Drachen und Flugmodellen,
 - g) Fallschirmabsprünge zu Übungs- und Vorführungszwecken,
 - h) Abweichung von Sicherheitsmindestflughöhen,
 mit Ausnahme der Erlaubnis, für die nach dem Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung diese Anstalt zuständig ist (§ 32);
 17. die Aufsicht innerhalb der in Nummern 1 bis 16 festgelegten Verwaltungszuständigkeiten;
 18. die Ausübung der Luftaufsicht, soweit diese nicht der Bundesanstalt für Flugsicherung oder dem Luftfahrt-Bundesamt übertragen ist (§ 29).
- (2) Die Entscheidungen in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 4, 6 bis 10 und 12 werden auf Grund einer gutachtlichen Stellungnahme der Bundesanstalt für Flugsicherung getroffen.
- (3) Die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen nach Absatz 1 Nr. 11 wird auf Grund einer Prüfung des technischen und betrieblichen Zustandes des Unternehmens durch das Luftfahrt-Bundesamt erteilt.

§ 32 *

(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Rechtsverordnungen über

1. das Verhalten im Luftraum und am Boden, insbesondere Flugvorbereitungen, Verhalten bei Start und Landung, die Benutzung von Flughäfen sowie die Vermeidung übermäßiger Geräusche durch Luftfahrzeuge in der Luft und am Boden,
2. die Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der Luftfahrzeuge und des sonstigen Luftfahrtgeräts sowie die Eintragung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge,

§ 32 Abs. 3: G v. 30. 11. 1954 96-4; vgl. G v. 7. 4. 1956 II 411 nebst Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO)

3. die Einteilung, die Größe, die Lage, die Beschaffenheit, die Ausstattung und den Betrieb von Flugplätzen sowie die Verhinderung von Störungen der Flugsicherungseinrichtungen,
4. den Kreis der Personen, die einer Erlaubnis nach diesem Gesetz bedürfen, einschließlich der Ausbilder und die Anforderungen an die Befähigung und Eignung dieser Personen, sowie das Verfahren zur Erlangung der Erlaubnisse und Berechtigungen und deren Entziehung oder Beschränkung,
5. die Ausbildung von Luftfahrern und Fallschirmspringern und den Betrieb von Fliegerschulen,
6. die Meldung von Luftunfällen und Störungen des Luftverkehrs, deren fachliche Untersuchung sowie den Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge,
7. die Abgrenzung des Begriffs „gefährliche Güter“ und das Mitführen gefährlicher Güter an Bord von Luftfahrzeugen,
8. die im Rahmen der Luftaufsicht erforderlichen Maßnahmen und deren Durchführung,
9. die Voraussetzungen und das Verfahren für die Sperrung und Beschränkung von Lufträumen, für die Erteilung der in diesem Gesetz vorgesehenen Genehmigungen, Zulassungen und Erlaubnisse sowie für Befreiungen hiervon,
10. die Verpflichtung zur Mitführung von Urkunden (Bordpapiere) in Luftfahrzeugen und deren Inhalt,
11. die Voraussetzungen und das Verfahren zur Erlangung der gewerblichen Aufnahmeerlaubnis und der Einzelaufnahmeerlaubnis für Luftbilder, über die Voraussetzungen und das Verfahren zur Freigabe von Luftbildern sowie die besonderen Sicherheitsmaßnahmen für das Luftbildwesen,
12. die im Zusammenhang mit den in diesem Gesetz begründeten Versicherungs- oder Hinterlegungspflichten erforderlichen Maßnahmen,
13. die Kosten (Gebühren und Auslagen) für Verwaltungsakte und Prüftätigkeiten im Bereich der Luftfahrtverwaltung und der anerkannten Prüfstellen.

Rechtsverordnungen nach Nummern 3, 5 und 13 werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen, Rechtsverordnungen nach Nummer 11 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verteidigung erlassen. Rechtsverordnungen nach Nummer 9, soweit sie die Genehmigung von Flugpreisen betreffen, und nach Nummer 13 werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft erlassen; die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechts bleiben unberührt.

(2) Der Bundesminister des Innern und der Bundesminister für Verkehr erlassen mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Ge-

setzes notwendigen Rechtsverordnungen über die Bekämpfung der Verbreitung übertragbarer Krankheiten durch die Luftfahrt.

(3) Rechtsverordnungen bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie der Durchführung von Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) dienen. Das gleiche gilt für den Erlaß der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften für Luftfahrtgerät, die von dem in § 5 Abs. 2 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt vom 30. November 1954 (Bundesgesetzbl I S. 354) vorgesehenen Ausschuß dem Bundesminister für Verkehr zum Erlaß vorgeschlagen werden. Der Bundesminister für Verkehr kann das Recht, die zur Durchführung der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften notwendigen technischen Einzelheiten zu regeln, auf nachgeordnete Stellen weiterübertragen.

(4) Der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Bestimmungen über den Erwerb von Flugfunkzeugnissen erlassen.

(5) Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes und der dazu ergangenen Rechtsverordnungen notwendigen allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

ZWEITER ABSCHNITT

Haftpflicht

1. Unterabschnitt

Haftung für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden

§ 33

(1) Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag sowie für die Haftung des Halters militärischer Luftfahrzeuge gelten die besonderen Vorschriften der §§ 44 bis 54. Wer Personen zu Luftfahrern ausbildet, haftet diesen Personen gegenüber nur nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

(2) Benutzt jemand das Luftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Luftfahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Ist jedoch der Benutzer vom Halter für den Betrieb des Luftfahrzeugs angestellt oder ist ihm das Luftfahrzeug vom Halter überlassen worden, so ist der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet; die Haftung des Benutzers nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften bleibt unberührt.

§ 34*

Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so gilt § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuchs; bei Beschädigung einer Sache steht das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche Gewalt darüber ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleich.

§ 35

(1) Bei Tötung umfaßt der Schadensersatz die Kosten versuchter Heilung sowie den Vermögensnachteil, den der Getötete dadurch erlitten hat, daß während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder sein Fortkommen erschwert oder seine Bedürfnisse vermehrt waren. Außerdem sind die Kosten der Bestattung dem zu ersetzen, der sie zu tragen verpflichtet ist.

(2) Stand der Getötete zur Zeit des Unfalls zu einem Dritten in einem Verhältnis, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder werden konnte, und ist dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf Unterhalt entzogen, so hat der Ersatzpflichtige ihm so weit Schadensersatz zu leisten, wie der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Die Ersatzpflicht tritt auch dann ein, wenn der Dritte zur Zeit des Unfalls erzeugt, aber noch nicht geboren war.

§ 36

Bei Verletzung des Körpers oder der Gesundheit umfaßt der Schadensersatz die Heilungskosten sowie den Vermögensnachteil, den der Verletzte dadurch erleidet, daß infolge der Verletzung zeitweise oder dauernd seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder sein Fortkommen erschwert ist oder seine Bedürfnisse vermehrt sind.

§ 37

(1) Der Ersatzpflichtige haftet für jeden Unfall

- a) bei Luftfahrzeugen unter eintausend Kilogramm Fluggewicht bis zu einhunderttausend Deutsche Mark,
- b) bei Luftfahrzeugen mit einem Fluggewicht von mehr als eintausend und weniger als zweitausendfünfhundert Kilogramm bis zu einhundertfünfundsiebzigtausend Deutsche Mark,
- c) bei größeren Luftfahrzeugen bis zu siebenzig Deutsche Mark für jedes Kilogramm des Fluggewichts, jedoch höchstens bis zu fünfhundertfünzigtausend Deutsche Mark.

Fluggewicht ist das bei der Zulassung des Luftfahrzeugs festgesetzte höchstzulässige Fluggewicht.

(2) Ein Drittel der nach Absatz 1 errechneten Summe dient für den Ersatz von Sachschäden, zwei Drittel dienen für den Ersatz von Personenschäden. Beträge, die danach für den Ersatz von Sachschäden vorgesehen, aber nicht in Anspruch genommen worden sind, können für Personenschäden in Anspruch genommen werden. Die Höchstsumme des Schadensersatzes für jede verletzte Person beträgt fünfundfünfzigtausend Deutsche Mark.

§ 34: BGB 400-2

(3) Ist eine Jahresrente an Stelle eines Kapitalbetrags zu gewähren, so darf der Kapitalwert der Rente die Höchstbeträge nach Absatz 1 und 2 nicht übersteigen.

(4) Übersteigen die Entschädigungen, die mehreren auf Grund desselben Ereignisses zustehen, die Höchstbeträge nach Absatz 1 und 2, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.

§ 38*

(1) Der Schadensersatz für Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit, für Erschwerung des Fortkommens oder für Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten und der nach § 35 Abs. 2 einem Dritten zu gewährende Schadensersatz ist für die Zukunft durch Geldrente zu leisten.

(2) § 843 Abs. 2 bis 4 des Bürgerlichen Gesetzbuchs und § 708 Nr. 6 der Zivilprozeßordnung gelten entsprechend. Für die dem Verletzten zu entrichtende Geldrente gilt entsprechend § 850 b Abs. 1 Nr. 1 und für die dem Dritten zu entrichtende Geldrente § 850 b Abs. 1 Nr. 2 der Zivilprozeßordnung.

(3) Bei Verurteilung zu einer Geldrente kann der Berechtigte noch nachträglich Sicherheitsleistung oder Erhöhung einer solchen verlangen, wenn sich die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten erheblich verschlechtert haben. Diese Bestimmung gilt bei Schudtiteln des § 794 Nr. 1 und 5 der Zivilprozeßordnung entsprechend.

§ 39*

(1) Die Schadensersatzansprüche nach §§ 33 bis 38 verjähren in zwei Jahren, nachdem der Ersatzberechtigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in dreißig Jahren vom Unfall an.

(2) Schweben zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem Ersatzberechtigten Verhandlungen über den Schadensersatz, so ist die Verjährung gehemmt, bis ein Teil die Fortsetzung der Verhandlungen verweigert.

(3) Im übrigen richtet sich die Verjährung nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

§ 40

Der Ersatzberechtigte verliert die Rechte, die ihm nach diesem Gesetz zustehen, wenn er nicht spätestens drei Monate, nachdem er von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, diesem den Unfall anzeigt. Der Rechtsverlust tritt nicht ein, wenn die Anzeige infolge eines Umstands unterblieben ist, den der Ersatzberechtigte nicht zu vertreten hat, oder wenn der Ersatzpflichtige innerhalb der Frist auf andere Weise von dem Unfall Kenntnis erhalten hat.

§ 41

(1) Wird ein Schaden durch mehrere Luftfahrzeuge verursacht und sind die Luftfahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Schadensersatz

§ 38 Abs. 2: BGB 400-2; ZPO 310-4

§ 38 Abs. 3: ZPO 310-4

§ 39 Abs. 3: BGB 400-2

verpflichtet, so hängt im Verhältnis der Halter untereinander Pflicht und Umfang des Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Dasselbe gilt, wenn der Schaden einem der Halter entstanden ist, bei der Haftpflicht, die einen anderen von ihnen trifft.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend, wenn neben dem Halter ein anderer für den Schaden verantwortlich ist.

§ 42

Unberührt bleiben die bundesrechtlichen Vorschriften, wonach für den beim Betrieb eines Luftfahrzeugs entstehenden Schaden der Halter oder Benutzer (§ 33 Abs. 2) in weiterem Umfang oder der Führer oder ein anderer haftet.

§ 43

(1) Zur Sicherung der in diesem Unterabschnitt genannten Schadensersatzforderungen ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, in einer durch Rechtsverordnung zu bestimmenden Höhe eine Haftpflichtversicherung abzuschließen oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Sicherheit zu leisten. Dies gilt nicht, wenn der Bund Halter ist.

(2) Ist die Sicherheit durch Befriedigung von Schadensersatzforderungen verringert oder erschöpft, so ist sie innerhalb eines Monats nach Aufforderung wieder auf den ursprünglichen Betrag zu bringen.

(3) Die Rückgabe der Sicherheit kann erst verlangt werden, wenn das Unternehmen aufgegeben worden ist und seitdem vier Monate verstrichen sind. Der Anspruch beschränkt sich auf den Rest nach Deckung der Schadensersatzforderungen. Schon vor Ablauf der Frist kann die Rückgabe verlangt werden, wenn glaubhaft gemacht wird, daß keine Schadensersatzforderungen bestehen.

2. Unterabschnitt

Haftung aus dem Beförderungsvertrag

§ 44

(1) Wird ein Fluggast an Bord eines Luftfahrzeugs oder beim Ein- und Aussteigen getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt, so ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Das gleiche gilt für den Schaden, der an Sachen entsteht, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt.

(2) Der Luftfrachtführer haftet ferner für den Schaden, der an Frachtgütern und aufgegebenem Reisegepäck während der Luftbeförderung entsteht. Die Luftbeförderung umfaßt den Zeitraum, in dem sich die Güter oder das Reisegepäck auf einem Flughafen, an Bord eines Luftfahrzeugs oder — bei Landung außerhalb eines Flughafens — sonst in der Obhut des Luftfrachtführers befinden.

§ 45

Die Ersatzpflicht des Luftfrachtführers nach § 44 tritt nicht ein, wenn er beweist, daß er und seine

Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten.

§ 46

(1) Im Falle der Tötung oder Verletzung einer beförderten Person haftet der Luftfrachtführer für jede Person bis zu einem Betrag von fünfunddreißigtausend Deutsche Mark. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente.

(2) Im Falle des Verlusts oder der Beschädigung einer beförderten Sache haftet der Luftfrachtführer bis zu einem Betrag von siebenzig Deutsche Mark für das Kilogramm. Diese Beschränkung gilt nicht, wenn der Absender bei der Aufgabe des Stücks einen Lieferwert angegeben und den vereinbarten Zuschlag entrichtet hat. In diesem Falle hat der Luftfrachtführer bis zur Höhe des angegebenen Lieferwerts Ersatz zu leisten, sofern er nicht beweist, daß der angegebene Lieferwert höher ist als der tatsächlich entstandene Schaden.

(3) Die Haftung des Luftfrachtführers für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt, ist auf einen Höchstbetrag von eintausendvierhundert Deutsche Mark gegenüber jedem Fluggast beschränkt.

§ 47

Auf die Haftung des Luftfrachtführers für Schäden an beförderten Personen oder Sachen finden im übrigen §§ 34 bis 36, 38 bis 40 Anwendung.

§ 48

(1) Der Anspruch auf Schadensersatz kann gegen den Luftfrachtführer nur auf Grund der Bestimmungen dieses Unterabschnitts geltend gemacht werden. Ist jedoch der Schaden von dem Luftfrachtführer oder einem seiner Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden, so bleibt die Haftung nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften unberührt; die Haftungsbeschränkungen dieses Gesetzes gelten in diesem Falle nicht.

(2) Unberührt bleiben ferner die gesetzlichen Vorschriften, wonach der Führer des Luftfahrzeugs oder andere Personen für den Schaden haften.

§ 49

(1) Luftfahrtunternehmen dürfen die Haftung auf Grund der §§ 44 bis 48 im voraus durch Vereinbarung weder ausschließen noch beschränken. Das gleiche gilt für sonstige Luftfahrzeughalter, die jemand gegen Entgelt oder im Zusammenhang mit ihrem Beruf oder Gewerbe im Luftfahrzeug befördern.

(2) Eine Vereinbarung, die der Vorschrift in Absatz 1 zuwider abgeschlossen wird, ist nichtig; dies hat nicht die Nichtigkeit des sonstigen Vertragsinhalts zur Folge.

§ 50

Die Luftfahrtunternehmen sind verpflichtet, die Fluggäste gegen Unfälle (§ 44) zu versichern. Die

Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit fünfunddreißigtausend Deutsche Mark. Soweit aus der Unfallversicherung geleistet wird, erlischt der Anspruch auf Schadensersatz.

§ 51 *

Ist der Schaden bei einer zwischenstaatlichen Luftbeförderung im Sinne des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts vom 12. Oktober 1929 (Reichsgesetzbl. 1933 II S. 1039) entstanden, so gilt dieses Abkommen und das zu seiner Durchführung ergangene Gesetz vom 15. Dezember 1933 (Reichsgesetzbl. I S. 1079).

§ 52

Werden Sendungen, die bei der Bundespost aufgegeben werden, im Luftfahrzeug befördert, so bestimmt sich die Haftung ausschließlich nach den postrechtlichen Vorschriften.

3. Unterabschnitt

Haftung für militärische Luftfahrzeuge

§ 53

(1) Für Schäden der in § 33 genannten Art, die durch militärische Luftfahrzeuge verursacht werden, haftet der Halter nach den Vorschriften des ersten Unterabschnitts dieses Abschnitts, jedoch ist § 37 nicht anzuwenden.

(2) War der Getötete oder Verletzte kraft Gesetzes einem Dritten zur Leistung von Diensten in dessen Hauswesen oder Gewerbe verpflichtet, so hat der Halter des militärischen Luftfahrzeugs dem Dritten auch für die entgehenden Dienste durch Entrichtung einer Geldrente Ersatz zu leisten.

(3) Bei Verletzung des Körpers oder der Gesundheit kann der Verletzte auch wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld verlangen. Der Anspruch ist nicht übertragbar und geht nicht auf die Erben über, es sei denn, daß er durch Vertrag anerkannt oder daß er rechthängig ist.

§ 54

Erleidet eine Person oder eine Sache bei der Beförderung in einem militärischen Luftfahrzeug durch Unfall einen Schaden der in § 44 bezeichneten Art, so ist der Halter des Luftfahrzeugs zum Schadensersatz verpflichtet. Diese Haftung darf im voraus durch Vereinbarung weder ausgeschlossen noch beschränkt werden. §§ 46 bis 48 sind anzuwenden.

4. Unterabschnitt

Gemeinsame Bestimmungen für die Haftpflicht

§ 55 *

Unberührt bleiben die Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung über die Unfallversicherung von Personen, die im Betrieb des Luftfahrzeughalters beschäftigt sind. Das gleiche gilt für die sonstigen Vorschriften über Unfallschäden nach den

beamtenrechtlichen Vorschriften des Bundes und der Länder und den versorgungsrechtlichen Vorschriften für die Bundeswehr.

§ 56

(1) Für Klagen, die auf Grund dieses Abschnitts erhoben werden, ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk der Unfall eingetreten ist.

(2) Für Klagen, die auf Grund des § 44 erhoben werden, ist außerdem das Gericht des Bestimmungsorts zuständig.

§ 57

Die Vorschriften des ersten und dritten Unterabschnitts dieses Abschnitts sind auf den Betrieb von Fallschirmen, die zu Übungs- und Vorführungszwecken sowie zum Abwurf von Sachen verwendet werden, sinngemäß anzuwenden.

DRITTER ABSCHNITT

Straf- und Bußgeldvorschriften

§ 58

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. den im Rahmen der Luftaufsicht (§ 29) erlassenen Verfügungen zuwiderhandelt,
2. es unternimmt, ohne die Erlaubnis nach § 5 Abs. 1 Luftfahrer oder Fallschirmabspringer auszubilden,
3. ohne die nach § 6 Abs. 1 oder Abs. 4 erforderliche Genehmigung einen Flugplatz anlegt, wesentlich erweitert, ändert oder betreibt,
4. Luftfahrthindernisse, die nach § 15 Abs. 2 der Genehmigung bedürfen, ohne Genehmigung errichtet,
5. ohne die nach § 20 Abs. 1 erforderliche Genehmigung Luftfahrtunternehmen betreibt oder Luftfahrzeuge verwendet,
6. ohne die nach § 21 erforderliche Genehmigung Fluglinienverkehr betreibt,
7. entgegen den nach § 22 vorgeschriebenen Bedingungen und Auflagen oder ausgesprochenen Untersagungen Gelegenheitsverkehr betreibt,
8. ohne Genehmigung nach § 24 Abs. 1 Luftfahrtveranstaltungen durchführt,
9. sich der Pflicht zur Auskunfterteilung nach § 25 Abs. 2 entzieht,
10. einer auf Grund des § 32 erlassenen Rechtsvorschrift zuwiderhandelt, wenn die Rechtsvorschrift ausdrücklich auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
11. den schriftlichen Auflagen einer Erlaubnis nach § 5 Abs. 1 oder einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1, § 20 Abs. 1, §§ 21, 22, 24 Abs. 1 oder § 27 Abs. 3 zuwiderhandelt, wenn darin ausdrücklich auf die Bußgeldbestimmungen dieses Gesetzes hingewiesen war,
12. ohne Erlaubnis nach § 2 Abs. 6 und 7 in den Geltungsbereich dieses Gesetzes ein-

§ 51: G v. 15. 12. 1933 96-2

§ 55: RVO 820-1

oder aus dem Geltungsbereich dieses Gesetzes ausfliegt,

13. einer vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschrift zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung bei dem Verkehr und Betrieb von Luftfahrzeugen zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden. Der Höchstbetrag ist bei einer vorsätzlichen Zuwiderhandlung

in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1, 3, 4, 9 bis 13
fünftausend Deutsche Mark,

in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2, 5 bis 8
zehntausend Deutsche Mark.

(3) Bei einer fahrlässigen Zuwiderhandlung ist der Höchstbetrag der Geldbuße die Hälfte des für die vorsätzliche Zuwiderhandlung angedrohten Höchstbetrags.

§ 59*

(1) Wer die Sicherheit des Luftverkehrs dadurch beeinträchtigt, daß er in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise einer im Rahmen der Luftaufsicht erlassenen Verfügung (§ 29) oder einer auf Grund des § 32 erlassenen Rechtsvorschrift zuwiderhandelt und dadurch eine Gemeingefahr (§ 315 Abs. 3 des Strafgesetzbuchs) herbeiführt, wird mit Gefängnis bestraft.

(2) Wer die Tat nach Absatz 1 fahrlässig begeht, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

§ 60

- (1) Wer vorsätzlich

1. ein Luftfahrzeug führt, das nicht zum Luftverkehr zugelassen ist, oder als Halter einem Dritten das Führen eines solchen Luftfahrzeugs gestattet,
2. ein Luftfahrzeug ohne die Erlaubnis nach § 4 Abs. 1 führt oder bedient oder als Halter eines Luftfahrzeugs die Führung oder das Bedienen Dritten, denen diese Erlaubnis nicht erteilt ist, gestattet,
3. praktische Flugausbildung ohne eine Lehrberechtigung nach § 5 Abs. 3 erteilt,
4. als Führer eines Luftfahrzeugs außerhalb von Flugplätzen unbefugt startet oder landet (§ 25 Abs. 1),

§ 59 Abs. 1: StGB 450-2

5. ohne Erlaubnis Sachen, deren Mitführung nach § 27 Abs. 1 erlaubnispflichtig ist, an Bord eines Luftfahrzeugs mitführt,

wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

(2) Wer fahrlässig eine der in Absatz 1 genannten Handlungen begeht, wird mit Gefängnis bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bestraft.

§ 61*

(1) Ordnungswidrig handelt, wer ohne Erlaubnis der zuständigen Behörde

1. außerhalb des Fluglinienverkehrs von einem Luftfahrzeug aus eine Lichtbildaufnahme fertigt oder
2. ein Lichtbild, das außerhalb des Fluglinienverkehrs von einem Luftfahrzeug aus gefertigt ist, oder eine danach hergestellte Zeichnung oder Abbildung in Verkehr bringt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit und der Versuch der Ordnungswidrigkeit können mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Deutsche Mark geahndet werden.

(3) Die Einziehung des Bildgeräts sowie der Lichtbilder, Zeichnungen und Abbildungen ist nach §§ 17 bis 26 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten zulässig. Gehören die Gegenstände nicht dem Täter oder Teilnehmer, so können sie außer in den Fällen des § 19 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten auch eingezogen werden, wenn der Schutz der Allgemeinheit es erfordert. § 23 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt für den Eigentümer sinngemäß.

§ 62

(1) Wer vorsätzlich als Führer eines Luftfahrzeugs den Anordnungen über Luftsperrgebiete und Gebiete mit Flugbeschränkungen zuwiderhandelt, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht ist.

(2) Wer fahrlässig eine der in Absatz 1 genannten Handlungen begeht, wird mit Gefängnis bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bestraft.

§ 61: Vgl. Art. 11 Abs. 2 G v. 11. 6. 1957 450-5

§ 61 Abs. 3: OWiG 454-1

Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

96-1/1

Vom 5. Dezember 1958

Bundesgesetzbl. I S. 899, verk. am 10. 12. 1958

Artikel 1*

Artikel 2*

Artikel 3*

Artikel 4*

Artikel 5*

(1) Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes. Die Beschränkungen der Lufthoheit im Land Berlin bleiben unberührt.

(2) Soweit in Artikel 1 Nr. 12 und 19 auf Vorschriften verwiesen wird, die im Land Berlin nicht

Art. 1 u. 3: Änderungsvorschriften

Art. 2: Zeitlich abgelaufene Übergangsbestimmung

Art. 4: Vollzogene Ermächtigung zur Neubekanntmachung des Luftverkehrsgesetzes, vgl. 96-1

Art. 5 Abs. 1: GVBl. Berlin 1959 S. 666

Art. 5 Abs. 2: Art. 1 Nr. 12 u. 19 vgl. jetzt §§ 12 bis 19 u. 28 des Luftverkehrsgesetzes 96-1

gelten, treten bei Anwendung dieses Gesetzes in Berlin die dort geltenden entsprechenden Bestimmungen an deren Stelle.

(3) Soweit Behörden angeführt sind, die im Land Berlin nicht bestehen, sind in Berlin die entsprechenden Berliner Behörden zuständig.

Artikel 6*

(1) Soweit in diesem Gesetz auf Vorschriften verwiesen wird, die im Saarland nicht gelten, treten im Saarland die entsprechenden saarländischen Bestimmungen an deren Stelle. Einer Verweisung steht es gleich, wenn die Anwendbarkeit einer Bestimmung stillschweigend vorausgesetzt wird.

(2) Soweit Behörden angeführt sind, die im Saarland nicht bestehen, sind im Saarland die entsprechenden saarländischen Behörden zuständig.

Artikel 7*

Dieses Gesetz tritt einen Monat nach dem Tage seiner Verkündung in Kraft. ...

Art. 6: Vgl. jetzt Luftverkehrsgesetz 96-1
Art. 7 Satz 2: Aufhebungsvorschrift

Gesetz

96-1/2

über Zuständigkeiten in der Luftverkehrsverwaltung*

Vom 8. Februar 1961

Bundesgesetzbl. I S. 69, verk. am 16. 2. 1961

Artikel 1*

Artikel 2*

(1) Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin, mit Ausnahme des § 31 Abs. 1 Nr. 1 bis 5, 12, 13, 15, 16 Buchstaben a, b, c, d, e (soweit auf Freiballone bezüglich), g, h, Nr. 18 sowie der Absätze 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes.

■berschrift: In Berlin bisher nicht in Kraft gesetzt

Art. 1: Neufassung des § 31 LuftverkehrsG 96-1

Art. 2: LuftverkehrsG 96-1

(2) Die Beschränkungen der Lufthoheit im Land Berlin bleiben unberührt.

(3) Soweit Aufgaben nach Artikel 1 im Land Berlin auszuführen sind, führen die Behörden des Landes Berlin sie nicht im Auftrage des Bundes aus.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt einen Monat nach seiner Verkündung in Kraft.

Verordnung über Luftverkehr *

Vom 21. August 1936

Reichsgesetzbl. I S. 659

Geändert durch:

Verordnung zur Änderung der Verordnung über Luftverkehr

Vom 31. März 1937 I 432

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über Luftverkehr

Vom 12. Juli 1937 I 815

Vierte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Luftverkehr

Vom 30. September 1938 I 1327

Sechste Verordnung zur Änderung der Verordnung über Luftverkehr

Vom 5. November 1954 I 302

Verordnung zur Änderung der Verordnung über Luftverkehr
(Siebente Änderung) und der Prüfordnung für Luftfahrer

Vom 21. Juni 1955 I 321

Achte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Luftverkehr

Vom 15. September 1957 I 1371

Überschrift: Mit Rücksicht auf die bevorstehende Neufassung nur mit der Überschrift aufgenommen; zu § 119 der Verordnung über den Luftverkehr sind die nachstehenden Vorschriften durch Bekanntmachung vom 21. August 1936 (Nachrichten für Luftfahrer 1936 Nr. 37 S. 659) veröffentlicht worden:

1. Prüfordnung für Luftfahrtgerät (zu §§ 2 ff. LuftVO)
2. Vorschriften für Luftfahrerschulen (Fliegerschulen; zu §§ 22 bis 25 LuftVO)
3. Vorschriften für Anlage und Betrieb von Flughäfen (zu §§ 26 bis 34 LuftVO)
4. Auflagen für die vom Reichsminister für Luftfahrt genehmigten Luftfahrtunternehmen (zu §§ 40 bis 43 LuftVO)
5. Anweisung über den Inhalt von Bordbüchern (zu § 64 LuftVO)

Verordnung 96-1-2 über Luftverkehrsregeln für das Gebiet der Deutschen Bundesrepublik *

BAnz. Nr. 104 vom 4. 6. 1953, in Kraft getreten am 18. 6. 1953

Inhaltsübersicht

Begriffsbestimmungen	Kapitel 1
Anwendbarkeit der Luftverkehrsregeln ...	Kapitel 2
Allgemeine Regeln	Kapitel 3
Sichtflugregeln	Kapitel 4
Instrumentenflugregeln	Kapitel 5
Signale	Ergänzung A
Lichterführung für Luftfahrzeuge	Ergänzung B
Tafel der Quadrant-Flughöhen	Ergänzung C
Meldung über beabsichtigten Flug (Flugplan)	Ergänzung D

Luftverkehrsregeln

KAPITEL 1

Begriffsbestimmungen

Im Text dieser Veröffentlichung wird der Ausdruck „Dienst“ als abstrakter Begriff zur Bezeichnung von Aufgaben oder geleisteten Diensten benutzt; der Ausdruck „Stelle“ oder „Dienststelle“ bezeichnet eine Einheit, die einen Dienst versieht.

Soweit folgende Ausdrücke in den Luftverkehrsregeln benutzt werden, haben sie nachstehende Bedeutung:

Ausweichflughafen: Ein im Flugplan aufgeführter Flughafen, der angefliegen werden kann, falls es sich als nicht ratsam erweist, auf dem Zielhafen zu landen.

Anmerkung: Ausweichflughafen kann auch der Startflughafen sein.

Bodensicht: Von einem zuständigen Beobachter gemeldete Sicht auf einem Flughafen.

Flughafen: Bestimmtes Gebiet zu Lande oder Wasser (einschließlich aller Gebäude, Anlagen und Einrichtungen), das entweder ganz oder teilweise für Start, Landung und Bewegung von Luftfahrzeugen bestimmt ist.

Flughafenverkehr: Umfaßt den gesamten Verkehr auf dem Rollfeld eines Flughafens und alle in Flughafennähe fliegenden Luftfahrzeuge.

Flugplan: An FS-Dienststellen übermittelte vorgeschriebene Angaben über den beabsichtigten Flug eines Luftfahrzeuges.

Flugsicht: Mittlere Sicht voraus vom Führersitz eines im Fluge befindlichen Luftfahrzeuges.

Überschrift: Die Verordnung ist auf Grund des Art. 1 des Gesetzes Nr. 44 der Alliierten Hohen Kommission betreffend betriebliche, technische und verwaltungsmäßige Überwachung der zivilen Luftfahrt, AHK ABl. S. 730, erlassen worden; sie bleibt gemäß Erster Teil Art. 1 Abs. 1 des Vertrages zur Regelung aus Krieg und Besatzung entstandener Fragen (Überleitungsvertrag) BGBl. 1955 II 405 bis zur Aufhebung oder Änderung durch den Bund in Kraft. Im Saarland eingeführt durch § 23 G v. 30. 6. 1959 101-3. Gilt nicht in Berlin

Flugsicherungsdienste (FS-Dienste):

FS-Alarmdienst: Dienst, der die zuständigen Stellen benachrichtigt, wenn ein Luftfahrzeug Such- und Rettungsdienst benötigt und der diese Stellen, soweit erforderlich, unterstützt.

FS-Anflugkontrolldienst: FS-Kontrolldienst für An- und Abflüge unter Instrumentenflugregeln (IFR).

FS-Bezirkskontrolldienst: FS-Kontrolldienst für IFR-Flüge in Kontrollbezirken.

FS-Flughafenkontrolldienst: FS-Kontrolldienst für den Flughafenverkehr.

FS-Informationsdienst: Dienst, der Ratschläge und Auskünfte zu erteilen hat, die für sichere und ordnungsgemäße Durchführung von Flügen nützlich sind.

FS-Kontrolldienst: Ein für folgende Zwecke vorgesehener Dienst:

1. Verhinderung von Zusammenstößen
 - a) zwischen Luftfahrzeugen,
 - b) zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen auf dem Rollfeld;
2. Durchführung und Beschleunigung eines geordneten Ablaufs des Luftverkehrs.

FS-Dienststellen:

FS-Anflugkontrollstelle: Dienststelle, die den FS-Kontrolldienst für IFR-An- und Abflüge nach oder von einem oder mehreren Flughäfen durchführt.

FS-Informationszentrale: Dienststelle zur Durchführung des FS-Informationsdienstes und des FS-Alarmdienstes.

FS-Kontrollturm: Dienststelle, die den FS-Kontrolldienst für den Flughafenverkehr durchführt.

FS-Kontrollzentrale: Dienststelle, die den FS-Kontrolldienst für IFR-Flüge durchführt.

FS-Freigabe: Einem Luftfahrzeug von einer FS-Kontrollstelle erteilte Genehmigung, sich unter bestimmten Bedingungen fortzubewegen.

FS-Informationsgebiet: Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem FS-Informationsdienst und FS-Alarmdienst ausgeübt werden.

FS-Kontrollbezirk: Kontrollierter Luftraum, der sich von einer bestimmten Höhe über der Erdoberfläche nach oben erstreckt.

FS-Kontrollierter Luftraum: Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem FS-Kontrolldienst für IFR-Flüge ausgeübt wird.

FS-Kontrollzone: Kontrollierter Luftraum, der sich von der Erdoberfläche nach oben erstreckt.

Gebiet mit Flugbeschränkung: Bestimmtes Gebiet, innerhalb eines Staatsgebietes oder der zugehörigen Hoheitsgewässer, das für andere als im Bereich des FS-Kontrolldienstes stehende Zwecke vorgesehen ist und für dessen Überfliegen bestimmte Beschränkungen festgelegt sind.

Anmerkung: Die Begriffsbestimmung „Gebiet mit Flugbeschränkung“ befindet sich in Übereinstimmung mit Artikel 9 des Abkommens über Internationale Zivilluftfahrt.

Gefahrengebiet: Bestimmtes Gebiet, in dem oder über dem sich Vorgänge abspielen, die für überfliegende Luftfahrzeuge eine Gefahr bilden können.

Gültiger Flugplan: Flugplan, der gegebenenfalls Abänderungen enthält, die auf Grund nachfolgender Freigaben oder Anweisungen vorgenommen wurden.

Hauptwolkenuntergrenze: Höhe — über Grund oder Wasser — der Untergrenze der niedrigsten Wolkenschicht, die mehr als die Hälfte des Himmels bedeckt und unterhalb von 6000 m (20 000 ft) liegt.

Höhe:

1. Lotrechter Abstand einer Ebene, eines Punktes oder eines Körpers, der als Punkt betrachtet werden kann, gemessen von einem bestimmten Bezugspunkt.

Anmerkung: Der Bezugspunkt kann entweder im Text oder in einer Erläuterung der betreffenden Veröffentlichung festgelegt sein.

2. Lotrechtes Ausmaß eines Körpers.

Anmerkung: Der Ausdruck „Höhe“ kann auch in bildlichem Sinne für Ausmaße benutzt werden, die nicht lotrecht sind, z.B. für die Höhe eines Buchstabens oder Zeichens auf einer Start- oder Landebahn.

Höhe über NN: Senkrechter Abstand einer Ebene, eines Punktes oder eines als Punkt zu betrachtenden Körpers, gemessen über NN (Normal Null).

IFR: Abkürzung für Instrumenten-Flugregeln.

IFR-Flug: Nach Instrumenten-Flugregeln durchgeführter Flug.

IFR-Wetterbedingungen: Wetterbedingungen, die Flüge nach Sichtflugregeln (VFR) ausschließen.

Kunstflug: Mit einem Luftfahrzeug absichtlich herbeigeführte Flugzustände, gekennzeichnet durch plötzlichen Lagewechsel, durch ungewöhnliche Lage oder durch ungewöhnliche Geschwindigkeitsänderung.

Kurs über Grund: Auf die Erdoberfläche projizierter Flugweg eines Luftfahrzeuges, dessen Richtung im allgemeinen von — rechtweisend oder mißweisend — Nord ausgehend in Graden ausgedrückt wird.

Luftsperrgebiet: Bestimmtes Gebiet innerhalb eines Staatsgebietes oder der zugehörigen Hoheitsgewässer, dessen Überfliegen verboten ist.

Anmerkung: Die Begriffsbestimmung „Luftsperrgebiet“ befindet sich in Übereinstimmung mit Artikel 9 des Abkommens über Internationale Zivilluftfahrt.

Luftverkehr: Umfaßt alle im Fluge oder auf dem Rollfeld eines Flughafens in Betrieb befindlichen Luftfahrzeuge.

Meldepunkt: Geographisch festgelegter Ort, auf den die Standortmeldungen eines Luftfahrzeuges bezogen werden können.

Nacht: Der Zeitraum zwischen einer halben Stunde nach Sonnenuntergang und einer halben Stunde vor Sonnenaufgang.

Quadrant-Flughöhen: Festgelegte Reise-Flughöhen, die nach dem jeweiligen Kompaß-Quadranten, in dem der geflogene mißweisende Kurs über Grund liegt, bestimmt werden.

Reiseflughöhe: Höhe, die während eines wesentlichen Teiles eines Fluges eingehalten wird.

Rollfeld: Teil eines Flughafens, der für Start und Landung von Luftfahrzeugen sowie für die damit verbundenen Bewegungen von Luftfahrzeugen benutzt wird.

Sicht: Das durch atmosphärische Verhältnisse bedingte und in Entfernungseinheiten ausgedrückte Vermögen, am Tage unbeleuchtete und bei Nacht beleuchtete auffällige Gegenstände zu sehen und zu erkennen.

Flugzeug: Luftfahrzeug mit Kraftantrieb und schwerer als Luft, das seinen Auftrieb im Fluge wesentlich durch aerodynamische Kräfte an solchen Flächen erhält, die unter gegebenen Flugbedingungen feststehen bleiben.

Steuerkurs: Winkel zwischen der Luftfahrzeug-Längsachse und der (rechtweisenden, mißweisenden oder Kompaß-) Nordrichtung, im allgemeinen in Graden ausgedrückt.

VFR: Abkürzung für Sichtflugregeln.

VFR-Flug: Nach Sichtflugregeln durchgeführter Flug.

VFR-Wetterbedingungen: Wetterbedingungen, die Flüge nach Sichtflugregeln gestatten.

Voraussichtlicher Anflugbeginn: Zeitpunkt, zu dem voraussichtlich einem ankommenden Luftfahrzeug der Beginn des Landeanflugs genehmigt wird.

KAPITEL 2

Anwendbarkeit der Luftverkehrsregeln

2. 1. — Anwendbarkeit der Luftverkehrsregeln über dem Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland.

Die Luftverkehrsregeln sollen von allen Luftfahrzeugen befolgt werden, die innerhalb des Staatsgebietes der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden.

2. 2. — Wahl der anwendbaren Regeln.

Der Betrieb eines Luftfahrzeuges im Flug oder auf dem Rollfeld eines Flughafens soll nach den allgemeinen Regeln erfolgen. Im Flug gelten zusätzlich entweder

- a) die Sichtflugregeln oder
- b) die Instrumentenflugregeln.

Anmerkung 1: Bei VFR-Wetterbedingungen kann sich ein Luftfahrzeugführer entschließen, nach Instrumentenflugregeln zu fliegen, oder er kann von der zuständigen Stelle dazu aufgefordert werden.

Anmerkung 2: Alle Luftfahrzeuge, die während der Nacht in FS-Kontrollbezirken und FS-Kontrollzonen betrieben werden, sollen nach den Instrumentenflugregeln geflogen werden, es sei denn, daß von der zuständigen FS-Kontrollstelle eine andere Ermächtigung erteilt worden ist.

2. 3. — Verantwortlichkeit für das Befolgen der Luftverkehrsregeln.**2. 3. 1. — Verantwortung des Kommandanten eines Luftfahrzeuges.**

Der Kommandant eines Luftfahrzeuges ist für die Führung eines Luftfahrzeuges in Übereinstimmung mit den Luftverkehrsregeln verantwortlich, unabhängig davon, ob er selbst steuert oder nicht. Er darf von diesen Regeln nur dann abweichen, wenn es die Umstände für die Sicherheit des Luftfahrzeuges unbedingt erfordern.

2. 3. 2. — Flugvorbereitung.

Vor dem Beginn eines Fluges soll der Kommandant eines Luftfahrzeuges sich mit allen vorhandenen Informationen vertraut machen, die sich auf den beabsichtigten Flug beziehen. Flugvorbereitung für alle Flüge, die sich aus Flughafennähe entfernen, und für alle IFR-Flüge soll ein sorgfältiges Studium aller laufenden Wetterberichte und Wettervorhersagen umfassen und soll Ausweichmaßnahmen und Brennstoffbedarf einbeziehen für den Fall, daß ein Flug nicht wie vorgesehen durchgeführt werden kann.

2. 4. — Entscheidungsrecht des Kommandanten eines Luftfahrzeuges.

Der Kommandant eines Luftfahrzeuges soll das endgültige Entscheidungsrecht über die Führung eines Luftfahrzeuges besitzen, solange er die Befehlsgewalt ausübt.

2. 5. — Genuß von alkoholischen Getränken, Narkotika und anderen Rauschgiften.

Niemand, der unter dem Einfluß von alkoholischen Getränken, Narkotika oder anderen Rauschgiften steht, die seine Dienstausbübung behindern, darf ein Luftfahrzeug führen oder Besatzungsmitglied eines Luftfahrzeuges sein.

KAPITEL 3**Allgemeine Regeln****3. 1. — Schutz von Personen und Eigentum.****3. 1. 1. — Nachlässigkeit oder Leichtsinn in der Führung von Luftfahrzeugen.**

Ein Luftfahrzeug darf nicht in einer nachlässigen oder leichtsinnigen Weise geführt werden, die das Leben oder Eigentum anderer Personen gefährden kann.

3. 1. 2. — Sicherheits-Mindestflughöhen.

Mit Ausnahme der bei Start und Landung sich ergebenden Notwendigkeit oder außer mit Erlaubnis der zuständigen Behörde soll kein Luftfahrzeug geflogen werden

- a) über dichtbewohnten Stadt- oder Siedlungsgebieten oder über einer Menschenansammlung im Freien, außer in (solchen) Höhen, die es bei Notfällen ermöglichen, eine Landung ohne unnötige Gefahr für Personen oder Eigentum durchzuführen. Diese Höhe soll mindestens 300 m (1000 ft) über dem höchsten Hindernis liegen, das sich in einem Umkreis von 600 m (2000 ft) vom Luftfahrzeug befindet;
- b) an anderen als in 3. 1. 2. a) festgelegten Stellen muß die Mindesthöhe 150 m (500 ft) über Grund oder Wasser betragen.

Anmerkung: Über Mindestflughöhen bei IFR-Flügen siehe 5. 1. 2.

3. 1. 3. — Abwerfen von Gegenständen.

Von einem Luftfahrzeug im Flug dürfen keine Gegenstände abgeworfen werden, die eine Gefahr für Person oder Eigentum bilden können.

3. 1. 4. — Fallschirmabsprünge.

Fallschirmabsprünge, außer in Notfällen, dürfen nur mit Genehmigung der zuständigen Behörde durchgeführt werden.

3. 1. 5. — Kunstflug.

3. 1. 5. 1. — Ein Luftfahrzeug darf im Kunstflug nur so geflogen werden, daß es keine Gefahr für den Luftverkehr sowie für Leben und Eigentum anderer bildet.

3. 1. 5. 2. — Ein Luftfahrzeug darf über dichtbewohnten Stadt- oder Siedlungsgebieten oder über Menschenansammlungen im Freien nur mit Genehmigung der zuständigen Behörde im Kunstflug geflogen werden.

3. 1. 6. — Flugbeschränkungsbestimmungen für Lufträume.

Luftfahrzeuge dürfen Gebiete mit Flugbeschränkung, die ordnungsgemäß bekanntgegeben wurden, nicht überfliegen. Ausnahmen sind nur gestattet, soweit die Einzelheiten der Beschränkung es zulassen oder die zuständige Behörde es genehmigt.

3. 2. — Verhütung von Zusammenstößen.**3. 2. 1. — Abstände.**

3. 2. 1. 1. — Ein Luftfahrzeug muß solche Flugabstände zu anderen Luftfahrzeugen einhalten, daß es keine Zusammenstoßgefahr herbeiführt.

3. 2. 1. 2. — Luftfahrzeuge dürfen Formationsflüge nur nach vorhergehender Vereinbarung ausführen.

3. 2. 2. — Ausweichregeln.

Das Luftfahrzeug mit Vorflugrecht muß seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten, jedoch entbindet keine Regel den Kommandanten eines Luftfahrzeuges von seiner Verantwortung,

so zu handeln, daß er einen Zusammenstoß vermeidet. Ein Luftfahrzeug, das den nachfolgenden Regeln entsprechend einem anderen Luftfahrzeug ausweichen muß, darf nicht über, unter oder vor ihm vorbeifliegen, außer wenn es genügenden Abstand hat.

3. 2. 2. 1. — Gegenflug.

Wenn zwei Luftfahrzeuge sich in genauem oder ungefährem Gegenflug einander nähern und Zusammenstoßgefahr besteht, muß jedes von ihnen seinen Kurs nach rechts ändern.

3. 2. 2. 2. — Kreuzende Flugwege.

Wenn die Flugwege zweier Luftfahrzeuge sich in ungefähr derselben Höhe kreuzen, muß das Luftfahrzeug, das das andere auf seiner rechten Seite hat, diesem ausweichen, doch gelten folgende Ausnahmen:

- a) Kraftgetriebene Luftfahrzeuge, schwerer als Luft, müssen Luftschiffen, Segelflugzeugen und Ballons ausweichen,
- b) Luftschiffe müssen Segelflugzeugen und Ballons ausweichen,
- c) Segelflugzeuge müssen Ballons ausweichen,
- d) Kraftgetriebene Luftfahrzeuge müssen Luftfahrzeugen ausweichen, die andere Luftfahrzeuge oder Gegenstände erkennbar schleppen.

3. 2. 2. 3. — Überholen.

Ein Luftfahrzeug überholt ein anderes, wenn es sich diesem von rückwärts auf einer Linie nähert, die mit der Symmetrieebene dieses Luftfahrzeuges einen Winkel von weniger als 70° bildet. Das heißt, es befindet sich zu dem anderen Luftfahrzeug in einer solchen Position, daß es bei Nacht keine der beiden unter Ergänzung B, 1. 1. 1. a) und b) beschriebenen Positionslichter sehen kann. Das Luftfahrzeug, das überholt wird, hat Vorflugrecht, und das überholende Luftfahrzeug, gleichgültig, ob es seine Höhe vergrößert, verringert oder beibehält, muß sich aus dem Flugweg des anderen Luftfahrzeuges heraushalten, indem es seinen Kurs nach rechts ändert. Keine nachfolgende Änderung in der gegenseitigen Position der beiden Luftfahrzeuge entbindet das überholende Luftfahrzeug von dieser Verpflichtung, bis es das andere vollkommen überholt und genügend Abstand gewonnen hat.

3. 2. 2. 4. — Landung.

Ein Luftfahrzeug im Fluge oder in Bewegung am Boden oder auf dem Wasser muß einem anderen Luftfahrzeug, das landet oder sich im Endanflug befindet, ausweichen.

3. 2. 2. 4. 2. — Wenn zwei oder mehr Luftfahrzeuge, schwerer als Luft, einen Flughafen zur Landung anfliegen, muß das höher fliegende Luftfahrzeug dem tiefer fliegenden ausweichen. Jedoch darf das letztere diese Regel nicht ausnutzen, um ein anderes Luftfahrzeug, das sich im Endanflug befindet, zu unterschneiden oder zu überholen. Un-

geachtet dieser Regel sollen kraftgetriebene Luftfahrzeuge, schwerer als Luft, Segelflugzeugen ausweichen.

3. 2. 2. 4. 3. — Notlandung.

Wenn ein Luftfahrzeug bemerkt, daß ein anderes Luftfahrzeug zur Landung gezwungen ist, muß es diesem ausweichen.

3. 2. 2. 5. — Start.

Ein Luftfahrzeug darf erst dann starten, wenn keine erkennbare Zusammenstoßgefahr mit einem anderen Luftfahrzeug besteht.

3. 2. 3. — Schleppen von Gegenständen.

Ein Luftfahrzeug darf Gegenstände nur in Übereinstimmung mit den von der zuständigen Behörde festgelegten Vorschriften schleppen.

3. 2. 4. — Lichterführung für Luftfahrzeuge.

Zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang oder während einer anderen von der zuständigen Behörde festgelegten Zeitspanne zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang müssen alle Luftfahrzeuge im Flug oder in Betrieb auf dem Rollfeld eines Flughafens Lichter führen, wie sie in Ergänzung B beschrieben sind. Andere Lichter dürfen von Luftfahrzeugen nicht geführt werden, wenn die Gefahr besteht, daß diese mit den in Ergänzung B beschriebenen Lichtern verwechselt werden können.

Anmerkung: Für Luftfahrzeuge auf Wasser siehe 3. 2. 7. 2.

3. 2. 5. — Instrumentenübungsflug.

Ein Luftfahrzeug soll nur unter Instrumentenübungsflug-Bedingungen geflogen werden, wenn

- a) eine vollbetriebsfähige Doppelsteuerung eingebaut ist und
- b) ein zugelassener Luftfahrzeugführer im zweiten Fahrersitz als Sicherheitsluftfahrzeugführer für die den Instrumentenübungsflug ausführende Person mitfliegt. Der Sicherheitsluftfahrzeugführer muß genügend Vorwärtssicht und Sicht nach beiden Seiten haben, oder ein zugelassener Beobachter, der in Sprechverbindung mit dem Sicherheitsluftfahrzeugführer steht, muß eine Stelle im Luftfahrzeug einnehmen, von der aus sein Sichtfeld das des Sicherheitsluftfahrzeugführers zur Genüge ergänzt.

3. 2. 6. — Flugbetrieb auf einem Flughafen und in Flughafennähe.

3. 2. 6. 1. — Luftfahrzeuge in Betrieb auf einem Flughafen und in Flughafennähe sollen

- a) den Flughafenverkehr beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden;
- b) sich in den Verkehrsfluß der anderen Luftfahrzeuge einfügen oder sich klar aus ihm heraushalten;
- c) beim Landeanflug und nach dem Start nur Linkskurven anwenden, sofern nicht anders vorgeschrieben;

- d) gegen den Wind landen und starten, es sei denn, daß Sicherheitsgründe oder Berücksichtigung des Flugverkehrs eine andere Richtung geeigneter machen.

Anmerkung: Siehe 3. 5. 2.

3. 2. 7. — Flugbetrieb auf dem Wasser.

3. 2. 7. 1. — Wenn zwei Luftfahrzeuge oder ein Luftfahrzeug und ein Wasserfahrzeug sich einander nähern und die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, soll das Luftfahrzeug sich unter sorgfältiger Berücksichtigung der Umstände und Gegebenheiten weiterbewegen, wobei auch die Manövrierfähigkeit der jeweiligen Fahrzeuge mitzuberücksichtigen ist.

3. 2. 7. 1. 1. — Kreuzende Kurse.

Ein Luftfahrzeug, das ein anderes Luftfahrzeug oder ein Wasserfahrzeug auf seiner rechten Seite hat, soll diesem ausweichen und genügenden Abstand halten.

3. 2. 7. 1. 2. — Gegenkurs.

Wenn ein Luftfahrzeug sich einem anderen Luftfahrzeug oder einem Wasserfahrzeug auf genauem oder ungefährem Gegenkurs nähert, soll es seinen Kurs nach rechts ändern und genügend Abstand halten.

3. 2. 7. 1. 3. — Überholen.

Das Luftfahrzeug oder Wasserfahrzeug, das überholt wird, hat Vorfahrtrecht, und das überholende Luftfahrzeug soll seinen Kurs ändern und genügenden Abstand halten.

3. 2. 7. 1. 4. — Start und Landung.

Bei Wasserstarts und Wasserlandungen sollen Luftfahrzeuge soweit wie möglich von Wasserfahrzeugen Abstand halten und deren Navigation nicht behindern.

3. 2. 7. 2. — Lichterführung für Luftfahrzeuge auf dem Wasser.

Zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang oder während einer anderen, von der zuständigen Behörde festgelegten Zeitspanne zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang sollen alle Luftfahrzeuge auf dem Wasser Lichter führen, wie sie in Ergänzung B 2 vorgeschrieben sind, sofern sie sich nicht in besonders hiervon ausgenommenen Bereichen befinden. Andere Lichter sollen von Luftfahrzeugen nicht geführt werden, wenn die Gefahr besteht, daß diese mit den in Ergänzung B beschriebenen Lichtern verwechselt werden können.

3. 2. 7. 3.* — In Gebieten, in denen die Internationalen Bestimmungen zur Verhütung von Zusammenstößen auf See in Kraft sind, sollen Luftfahrzeuge auf dem Wasser zusätzlich zu den in 3. 2. 7. 1. und 3. 2. 7. 2. enthaltenen Regeln alle anderen einschlägigen Bestimmungen befolgen.

3. 3. — Flugmeldungen.

3. 3. 1. — Flugplan.*

Für alle Flüge innerhalb des Staatsgebietes der Bundesrepublik Deutschland soll ein Flugplan abgegeben werden. Dieser Flugplan soll in einer der Ergänzung D entsprechenden Form abgefaßt sein.

Anmerkung*: In Fällen, in denen von einem Luftfahrzeug oder einer Gruppe von Luftfahrzeugen im Verband eine Anzahl aufeinanderfolgender Flüge in der Nähe eines Flughafens durchgeführt wird, genügt die Abgabe eines Flugplanes. Für Flüge von Segelflugzeugen außerhalb kontrollierter Lufträume nach den Sichtflugregeln gemäß Nr. 4. 1. ist die Abgabe eines Flugplanes nicht erforderlich, sofern es sich nur um Flüge innerhalb eines Umkreises von 10 nautischen Meilen um den Abflugort handelt.

3. 3. 1. 1. — Abweichungen von einem Flugplan sollen nicht vorgenommen werden, ohne daß die zuständige FS-Dienststelle sobald wie möglich davon benachrichtigt wird.

3. 3. 2. — Landemeldung.

Eine Landemeldung soll sobald wie möglich nach der Landung an die zuständige FS-Dienststelle gegeben werden.

3. 4. — Signale.

3. 4. 1. — Nach Beobachtung oder Empfang eines der in Ergänzung A beschriebenen Signale soll ein Luftfahrzeug sich deren Bedeutung entsprechend verhalten.

3. 4. 2. — Die Signale der Ergänzung A sind nur für die darin beschriebenen Zwecke zu verwenden. Andere Signale, die mit diesen verwechselt werden können, dürfen nicht benutzt werden.

3. 5. — FS-Kontrolldienst.

3. 5. 1. — FS-Anweisungen und FS-Freigaben.

3. 5. 1. 1. — Der Kommandant eines Luftfahrzeuges ist für die Befolgung der erhaltenen FS-Anweisungen und FS-Freigaben verantwortlich.

3. 5. 1. 2. — Wenn ein Luftfahrzeug eine FS-Freigabe mit Vorrang verlangt, soll auf Anforderung der zuständigen FS-Kontrollstelle eine Erklärung für die Notwendigkeit des Vorranges beigefügt werden.

3. 5. 2. — FS-Kontrolldienst für Flughafenverkehr.

3. 5. 2. 1. — Wenn ein FS-Kontrollturm auf einem Flughafen in Betrieb ist, soll jedes Luftfahrzeug, das sich im Flughafenverkehr befindet,

1. ständig auf der entsprechenden Frequenz des FS-Kontrollturmes auf Empfang stehen, sofern nicht FS-Anflugkontrolldienst mit einer anderen FS-Stelle durchgeführt wird. Wenn dies nicht möglich ist, soll nach Sichtsignalen Ausschau gehalten werden, durch die Anweisungen gegeben werden können, und
2. sich durch Funk- oder Sichtsignale vorher die Genehmigung für irgendwelche Bewegungen einholen, die mit Rollen, Start und Landung verbunden sind.

Zu 3. 3. 1.: „Stadtgebietes“ berichtigt in „Staatsgebietes“

Zu 3. 3. 1. Anmerkung: Neugef. durch V v. 18. 11. 1954 BAnz. Nr. 222

Zu 3. 2. 7. 3.: Vgl. Seestraßenordnung 9511-2

KAPITEL 4*

Sichtflugregeln

- 4.1.** — Falls die Bundesanstalt für Flugsicherung keine andere Erlaubnis für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR-Flüge) innerhalb von FS-Kontrollzonen erteilt, sind VFR-Flüge so durchzuführen, daß das Luftfahrzeug in Wetterbedingungen geflogen wird, bei denen die Flugsicht und der Abstand des Luftfahrzeugs von Wolken den in der folgenden Tabelle angegebenen Mindestwerten entsprechen:

	in kontrollierten Lufträumen oder außerhalb kontrollierter Lufträume in Höhen von mehr als 520 m (1700 Fuß) über Grund oder Wasser	außerhalb kontrollierter Lufträume in einer Höhe von 520 m (1700 Fuß) oder weniger über Grund oder Wasser
Flugsicht	8 km (5 Meilen)	1,5 km (1 Meile)
Abstand des Luftfahrzeugs von Wolken	waagrecht 1,5 km (1 Meile), senkrecht 300 m (1000 Fuß)	Wolken dürfen nicht berührt werden

- 4.1.1.** — Für FS-Kontrollzonen mit geringem Luftverkehr kann die Bundesanstalt für Flugsicherung allgemein geringere Mindestwerte festlegen, sofern es die Sicherheit gestattet.
- 4.1.2.** — Luftfahrzeuge dürfen außerhalb kontrollierter Lufträume in einer Höhe von 520 m (1700 Fuß) und darunter über Grund oder Wasser nur geflogen werden, wenn terrestrische Navigation möglich ist. Hubschrauber dürfen außerhalb kontrollierter Lufträume in einer Höhe von 520 m (1700 Fuß) und darunter über Grund oder Wasser bei einer Flugsicht von mindestens 800 m (0,5 Meilen) geflogen werden, wenn ihre Geschwindigkeit dem Luftfahrzeugführer ausreichende Möglichkeit gibt, den sonstigen Luftverkehr und etwaige Hindernisse rechtzeitig genug zu erkennen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.
- 4.2.** — Falls die Sicht auf einem Flugplatz innerhalb einer FS-Kontrollzone am Boden geringer als 8 km (5 Meilen) oder die Hauptwolkenuntergrenze niedriger als 450 m (1500 Fuß) ist, dürfen nach den Sichtflugregeln fliegende Luftfahrzeuge auf diesem Flugplatz nur nach Freigabe durch die FS-Kontrollstelle starten, landen oder in die für den Flugplatz festgelegten Flugwege einfliegen.

KAPITEL 5

Instrumentenflugregeln

- 5.1.** — Regeln für sämtliche IFR-Flüge.

5.1.1. — Luftfahrzeugausrüstung.

Luftfahrzeuge sollen mit den erforderlichen Instrumenten und den der vorgesehenen Flugstrecke entsprechenden Funknavigationsgeräten ausgestattet sein.

5.1.2. — Mindestflughöhe.

Außer bei Start und Landung oder mit besonderer Erlaubnis der zuständigen Behörde sollen Luftfahrzeuge eine Flughöhe von mindestens 300 m (1000 ft) über dem höchsten Hindernis einhalten, das sich in einem Umkreis von 8 km (5 Meilen) vom errechneten Standort des Luftfahrzeuges befindet.

5.2. — Regeln für IFR-Flüge außerhalb kontrollierter Lufträume.

5.2.1. — Reiseflughöhen.

Bei IFR-Flügen außerhalb kontrollierter Lufträume soll der Flug, sofern das Luftfahrzeug nicht steigt oder tiefer geht, in einer Höhe durchgeführt werden, die sich gemäß Ergänzung C aus dem mißweisenden Kurs über Grund und der Quadrant-Flughöhe ergibt.

Anmerkung: Siehe Anmerkung unter der Begriffsbestimmung für Reiseflughöhe.

5.3. — Regeln für IFR-Flüge innerhalb kontrollierter Lufträume.

5.3.1. — FS-Freigabe für IFR-Flüge und ihre Befolgung.

Eine FS-Freigabe soll vor Antritt eines in einem kontrollierten Luftraum durchgeführten IFR-Fluges eingeholt werden. Diese FS-Freigabe ist durch die Abgabe eines Flugplanes bei einer FS-Kontrollstelle anzufordern. Abweichungen von den Einzelbestimmungen einer FS-Freigabe sollen nicht vorgenommen werden, außer in Notlagen, die sofortige eigene Entscheidung notwendig machen. In solchen Fällen soll das Luftfahrzeug so bald wie möglich nachträglich die zuständige FS-Kontrollstelle benachrichtigen. Hierbei ist Mitteilung über die Art der Abweichung zu machen und gegebenenfalls eine abgeänderte FS-Freigabe einzuholen.

Anmerkung: Eine FS-Freigabe kann gegebenenfalls nur für einen Teil des gültigen Flugplanes ausgesprochen sein und wird dann durch eine Freigabegrenze gekennzeichnet.

5.3.2. — Standortmeldungen.

Beim Überfliegen jedes festgelegten oder von der zuständigen FS-Kontrollstelle vorgeschriebenen Meldepunktes sind so bald wie möglich der zuständigen FS-Kontrollstelle die genaue Überflugzeit, Flughöhe und sonstige zusätzlich angeforderte Daten durch Funk zu melden. Wenn festgelegte Meldepunkte nicht vorhanden sind, sollen Standortmeldungen in den von der zuständigen FS-Kontrollstelle vorgeschriebenen Zeitabschnitten gemacht werden.

Anmerkung: Siehe Anmerkung zur Begriffsbestimmung „Reiseflughöhe“.

5.3.3. — Beendigung der FS-Kontrolle.

Wenn ein kontrollierter IFR-Flug durch Landung beendet ist oder nicht mehr der FS-Kontrolle unterliegt, weil der kontrollierte Luftraum verlassen wurde, soll die zuständige FS-Kontrollstelle sobald wie möglich benachrichtigt werden.

5. 3. 4. — Übergang vom IFR-Flug zum VFR-Flug.

Wenn sich ein Luftfahrzeugführer entschließt, innerhalb eines kontrollierten Luftraumes statt nach Instrumentenflugregeln nach Sichtflugregeln zu fliegen, soll die zuständige FS-Kontrollstelle benachrichtigt werden.

5. 3. 4. 1. — Wenn ein Luftfahrzeug nach Instrumentenflugregeln bei VFR-Wetterbedingungen fliegt oder VFR-Wetterbedingungen antrifft, soll der Flugplan nicht aufgehoben werden, sofern nicht vorauszusehen und beabsichtigt ist, daß der Flug für eine beträchtliche Zeitspanne bei ununterbrochenen VFR-Wetterbedingungen fortgesetzt wird.

5. 3. 5. — Nachrichtenverkehr.

5. 3. 5. 1. — Ein Luftfahrzeug darf innerhalb eines kontrollierten Luftraumes nur dann nach IFR fliegen, wenn eine dauernde Hörbereitschaft auf der jeweiligen Frequenz der zuständigen FS-Kontrollstelle aufrechterhalten wird und ein zweiseitiger Nachrichtenverkehr mit ihr gegebenenfalls aufgenommen werden kann.

5. 3. 5. 2. — Ausfall der Nachrichtenverbindung.

Wenn Ausfall der Nachrichtenverbindung die Befolgung von 5. 3. 5. 1. verhindert, soll der Luftfahrzeugführer mit Ausnahme der Einschränkung in 5. 3. 5. 3. wie folgt verfahren:

1. Bei VFR-Wetterbedingungen
 - a) seinen Flug in VFR-Wetterbedingungen fortsetzen und
 - b) auf dem günstigsten Flughafen landen;
2. bei IFR-Wetterbedingungen oder bei Wetterbedingungen, in denen die Beendigung des Fluges nach 1. nicht ratsam erscheint,
 - a)* seinen Flug entsprechend dem gültigen Flugplan unter Einhaltung der zuletzt zugewiesenen und bestätigten Reiseflughöhe (oder Reiseflughöhen) auf dem Streckenabschnitt, für den das Luftfahrzeug eine FS-Freigabe erhalten hat, fortsetzen sowie anschließend die Reiseflughöhe (oder Reiseflughöhen) einhalten, die im gültigen Flugplan angegeben sind, und
 - b) den Flug so einrichten, daß er so genau wie möglich zur vorgesehenen Ankunftszeit ankommt und
 - c) so genau wie möglich zum letztempfungenen und bestätigten voraussichtlichen Anflugbeginn oder falls kein voraussichtlicher Anflugbeginn empfangen und bestätigt

wurde, so genau wie möglich zur im Flugplan angegebenen geschätzten Ankunftszeit sein Heruntergehen beginnen.

Anmerkung 1: Siehe Anmerkung zur Begriffsbestimmung „Reiseflughöhe“.

Anmerkung 2: Dem Luftfahrzeug werden gewöhnlich 30 Minuten nach der geschätzten Ankunftszeit oder nach dem zuletzt bestätigten voraussichtlichen Anflugbeginn, je nachdem, welcher später liegt, zugebilligt, bevor angenommen wird, daß der Flug zu einem anderen Bezirk oder Flughafen fortgesetzt wurde.

5. 3. 5. 3. — Luftfahrzeuge sollen 5. 3. 5. 2. befolgen, es sei denn, daß an bestimmten Orten Verfahren vorgeschrieben sind, die in einzelnen Punkten Abweichungen erforderlich machen.

Ergänzung A**Signale**

(Anmerkung — Siehe Ziffer 3. 4. des Anhangs)

1. — Notsignale; Dringlichkeitssignale und Sicherheitssignale.

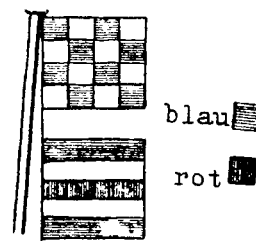
Anmerkung: Keine Vorschriften sollen ein Luftfahrzeug in Not daran hindern, jedes verfügbare Mittel zu benutzen, um sich bemerkbar zu machen, seinen Standort bekanntzugeben und Hilfe herbeizurufen.

1. 1. — Notsignale.

Die folgenden Signale zusammen oder einzeln gegeben, zeigen an, daß schwere und unmittelbare Gefahr droht und daß sofortige Hilfe angefordert wird:

1. Ein durch Funktelegraphie oder eine andere Signalmethode gegebenes Signal, das aus der Gruppe ... — — — ... des Morsealphabetes besteht;
2. das durch Sprechfunk übermittelte Wort „Mayday“;
3. Raketen oder Leuchtkugeln, die ein rotes Licht abgeben und einzeln in kurzen Zeitabständen abgefeuert werden;
4. ein Leuchtfallschirm mit rotem Licht;
5. das Zwei-Flaggen-Signal, das den Buchstaben NC des internationalen Signalbuches entspricht (Abb. 1);

Abb. 1



6. ein Signal, das aus einer quadratischen Flagge und einem darüber oder darunter geführten Ball oder ballähnlichen Gegenstand besteht (Abb. 2);

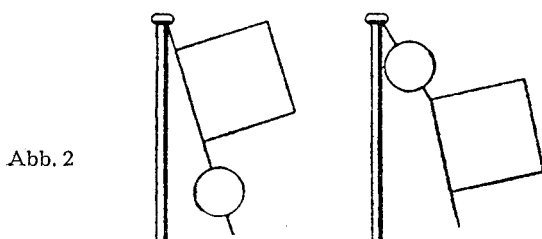


Abb. 2

7. Schüsse oder Explosionen von Knallkörpern, die in Zeitabständen von etwa einer Minute abgefeuert werden.

Anmerkung*: Ein Funksignal ist in Bestimmung 31 der „Regulations for preventing collisions at sea“ (Bestimmungen zur Verhütung von Zusammenstößen auf See) für Luftfahrzeuge in Not vorgesehen, bei dessen Benutzung die automatische Alarmanlage auf Seefahrzeugen in Betrieb gesetzt wird und somit die Aufnahme von Notrufen und Notmeldungen sicherstellt. Das Signal besteht aus einer Reihe von 12 Strichen, die innerhalb einer Minute gesendet werden, wobei die Länge jedes Striches 4 Sekunden und die Länge des Zwischenraumes zwischen zwei aufeinanderfolgenden Strichen eine Sekunde beträgt.

1. 2. — Dringlichkeitssignale.

1. 2. 1. — Die folgenden Signale, zusammen oder einzeln gegeben, bedeuten, daß ein Luftfahrzeug anzeigen will, daß es durch bestimmte Schwierigkeiten zur Landung gezwungen ist, ohne jedoch sofort Hilfe zu benötigen:

1. Wiederholtes Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder
2. wiederholtes Ein- und Ausschalten der Positionslichter oder
3. eine Folge von weißen Feuerwerkskörpern.

1. 2. 2. — Die folgenden Signale, zusammen oder einzeln gegeben, zeigen an, daß ein Luftfahrzeug eine sehr dringende Meldung über die Sicherheit eines Schiffes, Luftfahrzeuges oder anderer Fahrzeuge oder über Personen an Bord oder in Sicht zu machen hat:

1. Im Funktelegraphieverkehr drei Wiederholungen der Gruppe XXX, dabei sind die Buchstaben jeder Gruppe und die aufeinanderfolgenden Gruppen deutlich voneinander getrennt zu geben;
2. im Funksprechverkehr drei Wiederholungen des Ausdrucks „PAN“;
3. eine Folge von grünen Feuerwerkskörpern;
4. mit einer Signallampe gegebene Folge von grünen Blinkzeichen.

1. 3. — Sicherheitssignale.

Die folgenden Signale, zusammen oder einzeln gegeben, zeigen an, daß ein Luftfahrzeug eine Meldung über Sicherheit des Luftverkehrs oder eine wichtige Wetterwarnung abgeben will:

- a) Im Funktelegraphieverkehr die Wiederholung der Gruppe TTT, dabei sind die Buchstaben jeder Gruppe und die aufeinanderfolgenden Gruppen deutlich voneinander getrennt zu geben;
- b) im Funksprechverkehr das Wort „SECURITE“, dreimal wiederholt und ausgesprochen wie das französische Wort SECURITE.

2. — Sichtsignale zur Warnung von Luftfahrzeugen in der Nähe von Flug-Beschränkungs-, Sperr- oder Gefahrengebieten.

Bei Tag und Nacht zeigt eine Folge von Leuchtgeschossen, die in Abständen von 10 Sekunden abgefeuert werden, und die beim Platzen rote und grüne Lichter oder Sterne abgeben, einem Luftfahrzeug an, daß es in der Nähe eines Flugbeschränkungs-, Sperr- oder Gefahrengebietes fliegt und daß erforderliche Maßnahmen zu ergreifen sind.

Anmerkung: Diese Signale können entweder vom Boden oder von anderen Luftfahrzeugen aus abgegeben werden.

3. — Signale zur Regelung des Flughafenverkehrs.

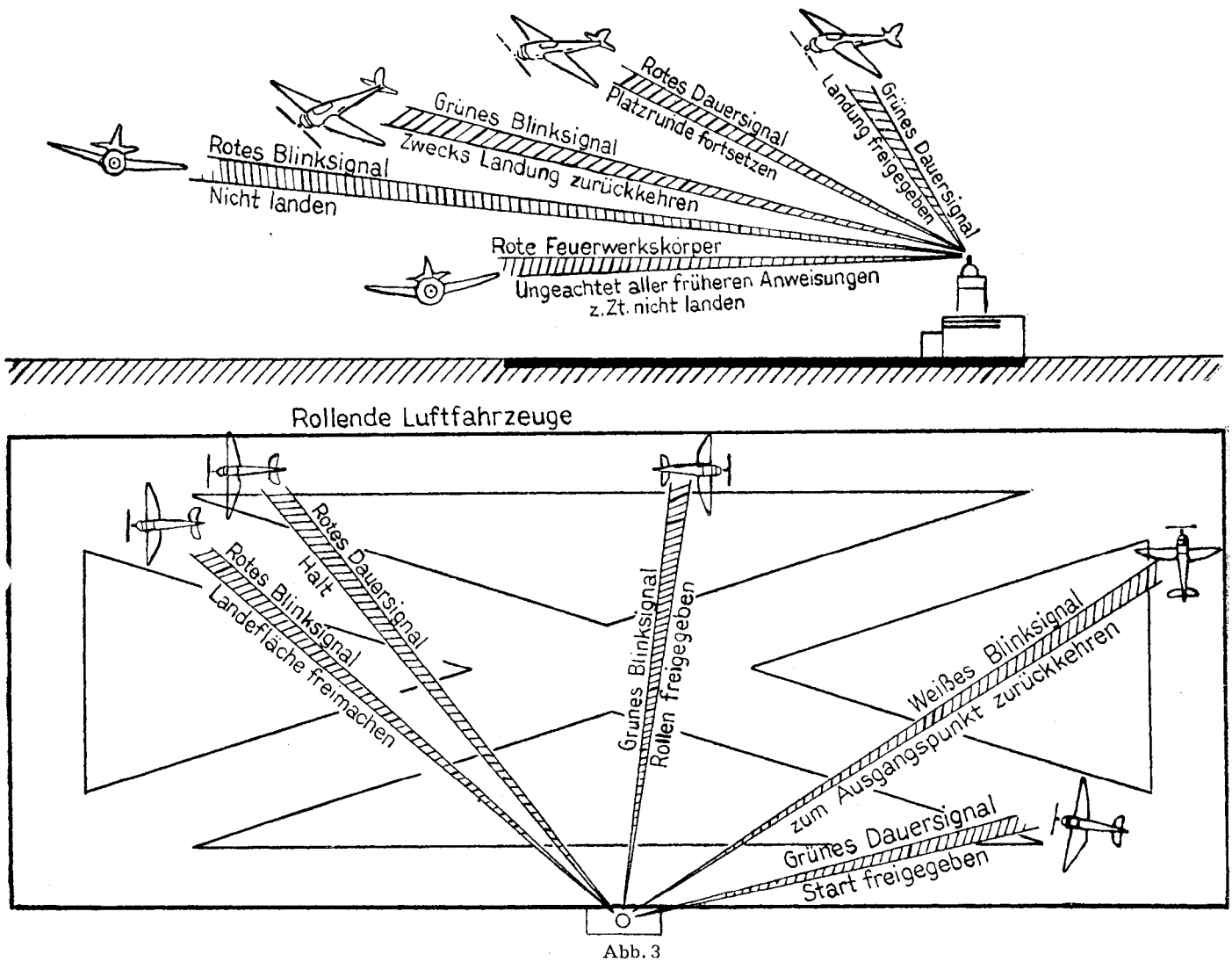
3. 1. — Lichtsignale.

3. 1. 1. — Gerichtetes Lichtsignal vom FS-Flughafenkontrolldienst an Luftfahrzeuge (Abb. 3).

	Luftfahrzeug im Flug	Luftfahrzeug am Boden
Grünes Dauersignal	Landung freigegeben	Start freigegeben
Rotes Dauersignal	Anderes Luftfahrzeug hat Vorflugrecht, Platzrunde fortsetzen	Halt
Grünes Blinksignal	Zwecks Landung zurückkehren *)	Rollen freigegeben
Rotes Blinksignal	Flughafen unbenutzbar, nicht landen	Benutzte Landefläche frei machen
Weißes Blinksignal		Kehren Sie zu Ihrem Ausgangspunkt auf dem Flughafen zurück!
Rote Feuerwerkskörper	ungeachtet aller früheren Anweisungen z. Z. nicht landen	

*) Landeerlaubnis wird danach als grünes Dauersignal gegeben.

Zu 1. 1. 7. Anmerkung: Vgl. Seestraßenordnung 9511-2



3. 2. — Landeverbot.

Ein waagerechtes, quadratisches, rotes Feld mit gelben Diagonalen (Abb. 4) zeigt an, daß Landungen auf dem betreffenden Flughafen verboten sind und daß dieses Verbot wahrscheinlich für längere Zeit bestehen wird.

Abb. 4



3. 3. — Notwendigkeit besonderer Vorsicht bei Anflug oder Landung.

Ein waagerechtes, quadratisches, rotes Feld mit einer gelben Diagonalen (Abb. 5) zeigt an, daß auf Grund schlechten Rollfeldzustandes oder aus anderen Gründen besondere Vorsicht beim Landeanflug oder bei der Landung notwendig ist.

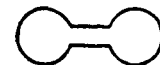
Abb. 5



3. 4. — Benutzung von Start- und Landebahnen und Rollbahnen.

3. 4. 1. — Eine waagerechte weiße Hantel (Abb. 6) zeigt an, daß Luftfahrzeuge nur Start- und Landebahnen und die Rollbahnen für Start und Landung bzw. zum Rollen benutzen dürfen.

Abb. 6



3. 4. 2. — Dieselbe waagerechte weiße Hantel wie in 3. 4. 1. mit einem senkrecht zum Längsbalken über jeden Kreis der Hantel gelegten schwarzen Streifen (Abb. 7) zeigt an, daß Luftfahrzeuge nur auf der Start- und Landebahn starten und landen dürfen, daß jedoch andere Bewegungen am Boden nicht auf die Start- und Rollbahnen beschränkt sind.

Abb. 7



3. 5. — Unbenutzbarkeit des Rollfeldes.

Auffallende, einfarbige — am besten weiße — Kreuze (Abb. 8) waagrecht auf dem Rollfeld ausgelegt, zeigen einen unbenutzbaren Teil des Rollfeldes an.

Abb. 8

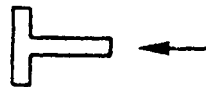


3. 6. — Lande- oder Startrichtungen.

3. 6. 1. — Wenn beide oder eines der folgenden Zeichen benutzt werden, zeigen sie die Richtungen an, die Luftfahrzeuge bei Start oder Landung einzuhalten haben:

1. Bei einem waagerechten, weiß oder orange gefärbten „Lande-T“ (Abb. 9), die Richtung parallel zum Längsbalken des „T“ auf den Querbalken hin.

Abb. 9



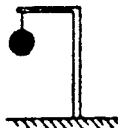
2. Bei einem Tetraeder, das, von rückwärts zur Spitze gesehen, auf der linken Seite orange-farbig oder schwarz, auf der rechten Seite weiß oder aluminiumfarbig ist (Abb. 10), die Richtung, in die das Tetraeder zeigt.

Abb. 10



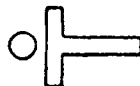
3. 6. 2. — Eine schwarze Kugel an einem Mast (Abb. 11), die für Luftfahrzeuge auf dem Rollfeld deutlich sichtbar ist, zeigt an, daß die Start-richtung vom Flughafen-Kontrollturm bestätigt werden muß.

Abb. 11



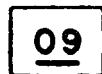
3. 6. 3. — Eine weiße oder orangefarbige Scheibe, waagrecht vor den Querbalken in Verlängerung des Längsbalkens des „Lande-T“ gelegt (Abb. 12), ist ein Warnungssignal dafür, daß nicht für alle Starts und Landungen die gleiche Richtung verwendet wird.

Abb. 12



3. 6. 4. — Eine zweistellige Zahlengruppe (Abb. 13), am FS-Kontrollturm oder in seiner Nähe senkrecht angebracht, zeigt Luftfahrzeugen auf dem Rollfeld die Startrichtung an, wobei diese in Zehnergradeinheiten, abgerundet auf die nächstliegenden 10° der mißweisenden Kompaßrose, ausgedrückt wird.

Abb. 13

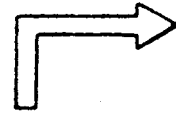


3. 7. — Platzrunde rechts.

Ein nach rechts zeigender Pfeil (Abb. 14) in auffälliger Farbe, auf einer Signalfläche oder waagrecht am Ende der benutzten Start- und Lande-

bahn oder — Streifen angebracht, zeigt an, daß vor der Landung oder nach dem Start Platzrunden oder Teile von Platzrunden nach rechts zu fliegen sind.

Abb. 14



3. 8. — Meldestelle des FS-Flughafenkontrolldienstes.

Der Buchstabe C, schwarz auf gelbem Grund, senkrecht angebracht (Abb. 15), zeigt Luftfahrzeugen auf dem Rollfeld an, wo Flugsicherungsmeldungen abzugeben sind.

Abb. 15



4. — Einwinksignale.

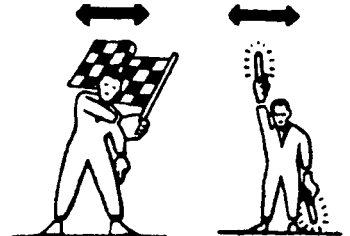
4. 1. — Vom Einwinker zum Luftfahrzeug auf dem Rollfeld.

Anmerkung 1: Bei der Anwendung dieser Signale soll der Einwinker mit dem Gesicht zum Luftfahrzeug vor der linken Tragflächenspitze im Blickfeld des Luftfahrzeugführers stehen.

Anmerkung 2: Die Bedeutung dieser Signale bleibt dieselbe, gleichgültig ob Signalkellen, Lampen oder Fackeln benutzt werden.

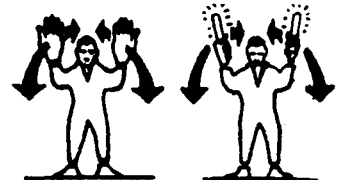
1. Signale des Einwinkers befolgen.

Der Einwinker gibt dem Luftfahrzeugführer Anweisung, wenn der Verkehr auf dem Flughafen dies erforderlich macht.



2. Geradeaus:

Arme etwas zur Seite und wiederholt rückwärts-aufwärts winkend.



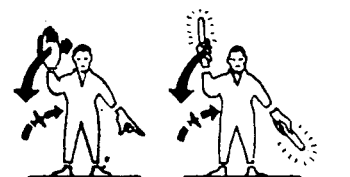
- 3a) Drehen Sie nach links!

Rechter Arm abwärts, linker Arm wiederholt rückwärts-aufwärts winkend. Dabei zeigt die Schnelligkeit der Armbewegung die Drehgeschwindigkeit an.



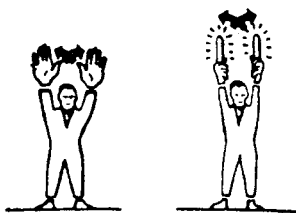
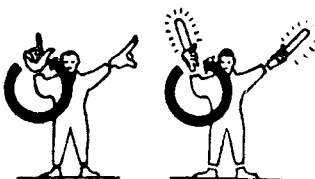
- 3b) Drehen Sie nach rechts!

Linker Arm abwärts, rechter Arm wiederholt rückwärts-aufwärts winkend. Dabei zeigt die Schnelligkeit der Armbewegung die Drehgeschwindigkeit an.



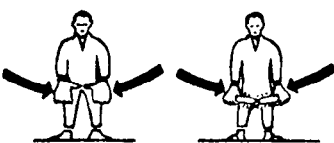
4. Halt!

Arme wiederholt über dem Kopf gekreuzt (Die Schnelligkeit der Armbewegung soll der Dringlichkeit des Haltens entsprechen, d. h. schnellere Bewegungen, schneller anhalten).

5. Motoren anlassen!
Kreisbewegung der rechten Hand in Kopfhöhe, linker Arm zeigt auf Motor.

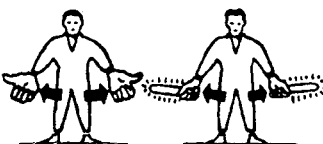
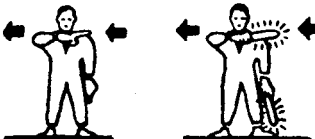
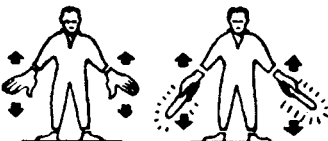
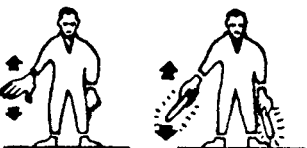
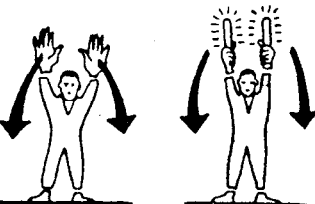
6a) Bremsklötze vorlegen!

Arme abwärts mit Handflächen nach innen, von außen nach innen schwingen.



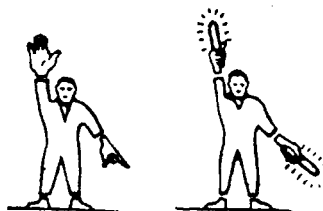
6b) Bremsklötze weg!

Arme abwärts, mit Handflächen nach außen, nach außen schwingen.

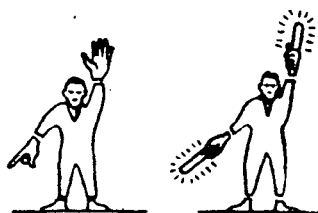
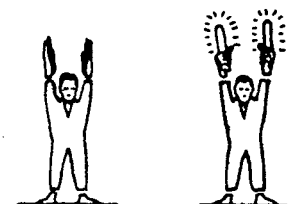
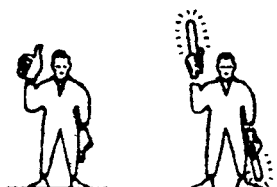
7. Motoren abstellen!
Arm und Hand in Schulterhöhe, Hand mit Handflächen nach unten vor der Kehle.8. Langsamer rollen!
Arme abwärts, mit Handflächen zum Boden, wiederholt auf- und abwärts bewegen.9. Motorendrehzahl auf angezeigter Seite verringern!
Arme abwärts, mit Handflächen zum Boden, dann rechte oder linke Hand auf- und abwärts bewegen, um anzuzeigen, daß Motorendrehzahl entweder links oder rechts verringert werden soll.10. Rückwärts rollen!
Arme über dem Kopf, mit Handflächen nach vorn, senkrecht halten, schnell und wiederholt nach vorn bis zur waagerechten Armhaltung bringen.

11 a) Rückwärtsrollen und drehen!

Zur Drehung des Flugzeughecks nach Steuerbord: linker Arm zeigt nach unten, rechter Arm wird von senkrechter Haltung über dem Kopf wiederholt in waagerechte Armhaltung vorwärts bewegt.



11 b) Zur Drehung des Flugzeughecks nach Backbord: rechter Arm zeigt nach unten, linker Arm wird von senkrechter Haltung über dem Kopf wiederholt in waagerechte Armhaltung vorwärts bewegt.

12. Hier Abstellplatz!
Arme über dem Kopf senkrecht halten, Handflächen zeigen nach innen.13. Alles klar!
Rechter Arm vom Ellbogen ab nach oben gehalten, Handfläche zeigt vorwärts.

Ergänzung B

Vorschriften über Lichterführung für Luftfahrzeuge

1. — Lichterführung für Flugzeuge.

Anmerkung 1: Siehe 3. 2. 4. des Anhangs.

Anmerkung 2: Für Luftfahrzeuge, die keine Flugzeuge sind, liegen noch keine Normen vor.

Anmerkung 3: Dieser Abschnitt beschreibt nur Lichter, die in der Luft oder am Boden zu führen sind. Vorschriften über Lichter an Flugzeugen auf dem Wasser siehe Abschnitt 2.

Anmerkung 4: In dieser Ergänzung bedeutet:

- Die „Längsachse des Flugzeuges“ eine bestimmte Achse, die bei normaler Fluggeschwindigkeit parallel zur Flugrichtung verläuft und die durch den Flugzeugschwerpunkt führt.
- Die „Horizontalebene“ eines Flugzeuges eine Ebene, die durch die Flugzeuggängsachse verläuft und senkrecht zur Symmetrieebene des Flugzeuges liegt.
- Die „Vertikalebenen“ eines Flugzeuges Ebenen, die senkrecht zur in b definierten Horizontalebene liegen.

1. 1. — Positionslichter.

1. 1. 1. — Folgende Positionslichter sind in Übereinstimmung mit 3. 2. 4. des Anhangs vorgeschrieben — Abb. 16:

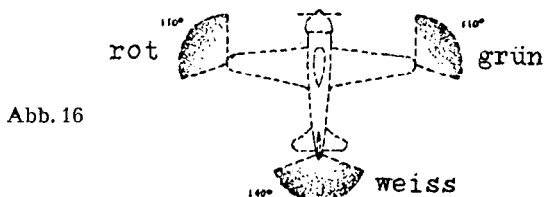


Abb. 16

- a) ein unbehindertes rotes Licht, das unter- und oberhalb der Horizontalebene, über einen Winkel von 110° , von genau Voraus nach Backbord ausstrahlt;
- b) ein unbehindertes grünes Licht, das unter- und oberhalb der Horizontalebene, über einen Winkel von 110° , von genau Voraus nach Steuerbord ausstrahlt;
- c) ein unbehindertes weißes Licht, das unter- und oberhalb der Horizontalebene, über einen Winkel von 140° , symmetrisch zur Flugzeuglängsachse nach rückwärts ausstrahlt.

1. 1. 1. 1. — Die Lichter können entweder feste oder Blinklichter sein. Falls Blinklichter verwendet werden, können die nachfolgend beschriebenen zusätzlichen Lichter gemeinsam oder einzeln geführt werden:

- a) ein rotes Blinklicht am Heck, das mit dem weißen Blinklicht am Heck abwechselnd aufleuchtet;
- b) ein weißes Blinklicht, das aus allen Richtungen sichtbar ist und das mit den unter 1. 1. 1. a, b und c beschriebenen Lichtern abwechselnd aufleuchtet.

1. 1. 2. — Die in 1. 1. 1. vorgeschriebenen Lichter sollen folgende Mindestlichtstärke haben:

Licht	Lichtstärke in Candels
rotes Steuerbordlicht	5
grünes Backbordlicht	5
Hecklicht	3

1. 1. 3. — Zusätzlich können Begrenzungslichter an den Tragflächenspitzen angebracht werden, falls die Positionslichter sich nicht innerhalb eines Abstandes von 1,80 m (6 ft) von den Tragflächenspitzen befinden; diese Begrenzungslichter sollen Dauerlichter mit den in 1. 1. 1. a und b beschriebenen Farben sein.

2. — Lichterführung für Flugzeuge auf dem Wasser.

Anmerkung 1: Siehe 3. 2. 7. 2. des Anhangs.

Anmerkung 2: In diesem Abschnitt bedeuten:

- a) auf dem Wasser ein Flugzeug „in Fahrt“, wenn es nicht auf Grund ist oder am Grund oder an einem festen Gegenstand an Land oder im Wasser verankert ist;
- b) * auf dem Wasser ein Flugzeug „manövrierfähig“, wenn es in der Lage ist, Bewegungen gemäß diesen Normen oder gemäß den „Internationalen Bestimmungen zur Verhütung von Zusammenstößen auf See“ durchzuführen;

c) ein Flugzeug auf dem Wasser „macht Fahrt“, wenn es in Fahrt ist und wenn es mit einer Eigengeschwindigkeit gegenüber dem Wasser in Bewegung ist;

d) das Wort „sichtbar“ in Bezug auf Lichter bedeutet in diesem Abschnitt in dunkler Nacht bei klarer Atmosphäre sichtbar.

Folgende Lichter sind in Übereinstimmung mit 3. 2. 6. 2. des Anhangs vorgeschrieben:

2. 1. — Bei Flugzeugen „in Fahrt“.

Die in 1. 1. beschriebenen festen Lichter und ein zusätzliches festes weißes Licht (Abb. 17), von vorn sichtbar über einen Winkel von 220° , dessen Winkelhalbierende durch die Symmetrieebene des Flugzeuges läuft; dieses Licht soll über eine Entfernung von mindestens 3 Sm sichtbar sein.

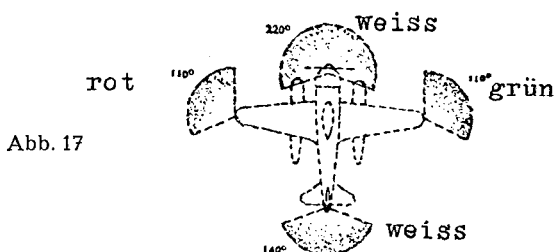


Abb. 17

Ausnahmen:

- a) wenn das Luftfahrzeug ein anderes Luftfahrzeug oder Wasserfahrzeug schleppt, ist zusätzlich ein zweites, festes, weißes Licht mit denselben Eigenschaften wie das vorher beschriebene zu führen. Dieses ist dabei in einer senkrechten Linie über oder unter dem anderen, mindestens 2 m (6 ft) von ihm entfernt, anzubringen (Abb. 18);
- b) wenn das Luftfahrzeug geschleppt wird, sind nur die unter 1. 1. beschriebenen Lichter zu führen;
- c) wenn das Luftfahrzeug nicht manövrierfähig ist, sind zwei, in einem Abstand von mindestens 1 m (3 ft) senkrecht übereinanderliegende, feste, rote Lichter, erkennbar über eine Entfernung von mindestens 2 Sm, da anzubringen, wo sie am besten über den ganzen Horizont sichtbar sind (Abb. 19); wenn es nicht

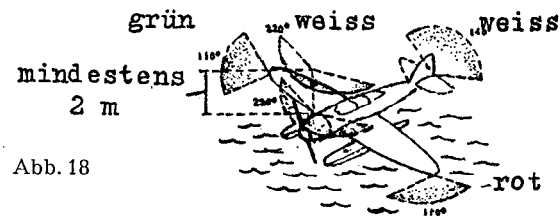


Abb. 18

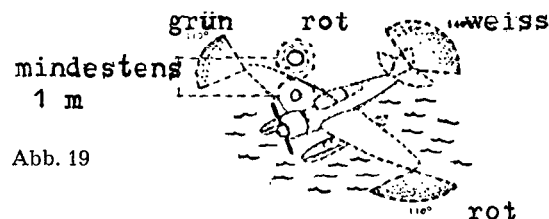


Abb. 19

manövrierfähig ist und keine Fahrt macht, sind die unter 1.1. beschriebenen roten und grünen Lichter **nicht** zu führen (Abb. 20).

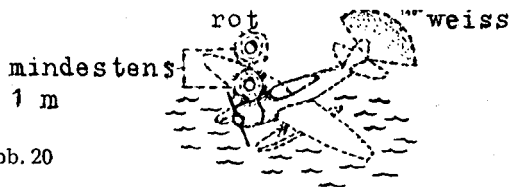


Abb. 20

Anmerkung: Die Verwendung der unter c vorgeschriebenen Lichter zeigt anderen Luftfahrzeugen an, daß das Flugzeug, das sie führt, nicht manövrierfähig ist und deshalb nicht ausweichen kann. Sie sind keine Notsignale.

2.2. — Bei Flugzeugen „vor Anker“.

- a) Flugzeuge von weniger als 50 m (150 ft) Flugzeuglänge: ein festes weißes Licht, erkennbar über eine Entfernung von 2 Sm und so angebracht, daß es am besten über den ganzen Horizont sichtbar ist (Abb. 21).

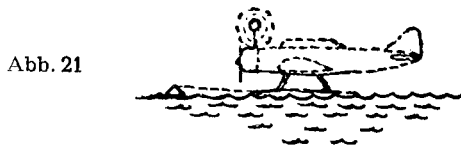


Abb. 21

- b) Flugzeuge von 50 m (150 ft) Länge oder mehr: ein festes, weißes Buglicht und ein festes, weißes Hecklicht, beide erkennbar über eine Entfernung von mindestens 3 Sm, da angebracht, wo sie am besten über den ganzen Horizont sichtbar sind (Abb. 22).

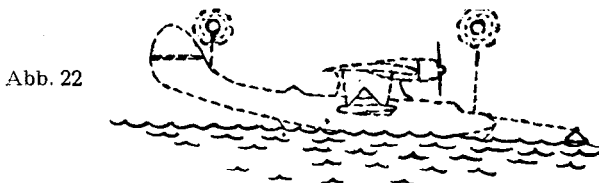


Abb. 22

- c) Flugzeuge mit einer Spannweite von 50 m (150 ft) oder mehr: ein festes, weißes Licht auf jeder Seite zur Kennzeichnung der größten seitlichen Ausdehnung, so angebracht, daß sie über den ganzen Horizont und über eine Entfernung von mindestens 1 Sm sichtbar sind (Abb. 23 und 24).

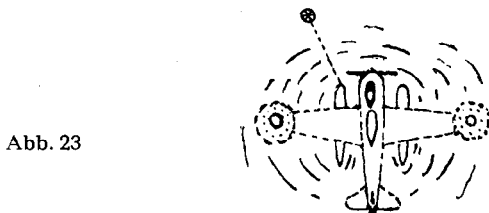


Abb. 23

Flugzeuglänge weniger als 50 m



Abb. 24

Flugzeuglänge mehr als 50 m

2.3. — Bei Flugzeugen „auf Grund“.

Die Lichter wie in 2.2. vorgeschrieben und zusätzlich zwei, in einem Mindestabstand von 1 m (3 ft) senkrecht übereinanderliegende, feste, rote Lichter so angebracht, daß sie über den ganzen Horizont sichtbar sind.

Ergänzung C

Tafel der Quadrant-Flughöhen

Sofern in diesem Anhang die Benutzung von Quadrant-Flughöhen vorgeschrieben ist, sind folgende Reiseflughöhen einzuhalten:

Anmerkung: Siehe Anmerkung zur Begriffsbestimmung „Reiseflughöhe“ und 5.2.1. dieses Anhanges.

Mißweisender Kurs über Grund							
von 000° bis 089°		von 090° bis 179°		von 180° bis 269°		von 270° bis 359°	
m	ft	m	ft	m	ft	m	ft
300	1 000	450	1 500	600	2 000	750	2 500
900	3 000	1 050	3 500	1 200	4 000	1 350	4 500
1 500	5 000	1 700	5 500	1 850	6 000	2 000	6 500
2 150	7 000	2 300	7 500	2 450	8 000	2 600	8 500
2 750	9 000	2 900	9 500	3 050	10 000	3 200	10 500
3 350	11 000	3 500	11 500	3 650	12 000	3 800	12 500
3 950	13 000	4 100	13 500	4 250	14 000	4 400	14 500
4 550	15 000	4 700	15 500	4 900	16 000	5 050	16 500
5 200	17 000	5 350	17 500	5 500	18 000	5 650	18 500
5 800	19 000	5 950	19 500	6 100	20 000	6 250	20 500
6 400	21 000	6 550	21 500	6 700	22 000	6 850	22 500
7 000	23 000	7 150	23 500	7 300	24 000	7 450	24 500
7 600	25 000	7 750	25 500	7 900	26 000	8 100	26 500
8 250	27 000	8 400	27 500	8 550	28 000	8 700	28 500
8 850	29 000	9 000	29 500	9 150	30 000	9 300	30 500

Ergänzung D

Meldung über einen beabsichtigten Flug

Anmerkung: Siehe 3.3.1. dieses Anhanges.

Flugplan

Ein Flugplan enthält, soweit zutreffend, die nachfolgend gegebenen Punkte. Flugpläne für VFR-Flüge enthalten gewöhnlich nur die Punkte a bis h einschließlich.

- Vom Luftfahrzeug zu benutzendes Funk-Rufzeichen (Funksprech- und/oder Funktelegraphie-Rufzeichen) oder Flugkennzeichen, bei Luftfahrzeugen ohne Funkausrüstung;
- Luftfahrzeugmuster, oder bei Verbandsflügen Anzahl und Luftfahrzeugmuster;
- Startflughafen;
- * Reiseflughöhe (siehe Anmerkung 1) und, falls erforderlich, die vorgesehene Flugstrecke (siehe Anmerkung 2) oder, falls mehr als eine Reiseflughöhe benutzt werden soll, alle Reiseflughöhen zusammen mit den jeweils zugehörigen Flugstreckenabschnitten; bei einem VFR-Flug ist „VFR“ an Stelle der Reiseflughöhe anzugeben;

- e) erster vorgesehener Zielflughafen;
- f) vorgesehene Abflugszeit, anzugeben in einer vierstelligen Zahlengruppe;
- g) vorgesehene wahre Eigengeschwindigkeit in der (den) Reise-Flughöhe(n) — (siehe Anm. 1 und 2);
- h) geschätzte Flugzeit bis zur Ankunft über dem ersten vorgesehenen Zielflughafen, anzugeben in einer vierstelligen Zahlengruppe;
- i) Ausweichflughafen oder -häfen;
- j) Funkfrequenz(en) — (siehe Anm. 3);
- k) Bordfunkgeräte für Navigation und Anflug (siehe Anm. 4);
- l) Zahl der an Bord befindlichen Personen und Name des Luftfahrzeugführers;
- m) Betriebsstoffmenge an Bord, anzugeben in Stunden und Minuten und Gewicht, falls gefordert (siehe Anm. 2);

n) alle anderen Angaben, die der Kommandant des Luftfahrzeuges oder die FS-Kontrollstelle für Kontrollzwecke als notwendig erachten.

Anmerkung 1: Siehe Anmerkung zur Begriffsbestimmung „Reiseflughöhe“.

Anmerkung 2: Die für Höhe(n), Geschwindigkeit und für die Punkte d, g und m benutzten Maßeinheiten sind mit den vorgeschriebenen ICAO-Abkürzungen anzugeben.

Anmerkung 3: Luftfahrzeuge, die mit den vorgeschriebenen regionalen Streckenfrequenzen ausgerüstet sind, sollen die Abkürzung „RUT“ an Stelle solcher Frequenzen einsetzen.

Anmerkung 4: Die folgenden Schlüsselziffern sind zu benutzen:

1 — ILS	5 — VOR
2 — SBA	6 — GEE
3 — DECCA	7 — LORAN
4 — DME	8 — Funk-Kompaß

96-1-3

Prüfordnung für ausländisches Luftfahrtgerät *

Vom 19. August 1953

Bundesgesetzbl. I S. 1033, verk. am 28. 8. 1953

Auf Grund des § 17 Abs. 2 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes vom 21. August 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 653) in Verbindung mit Artikel 129 Abs. 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland verordnet die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates: *

§ 1

(1) Die nach § 2 Abs. 2 Nr. 6 der Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 659) zum Nachweis der Verkehrssicherheit notwendige Prüfung erfolgt bei ausländischem Luftfahrtgerät nach den von dem Bundesminister für Verkehr anerkannten Bau- und Prüfvorschriften des Staates, in dem die Musterprüfung des Luftfahrtgeräts vorgenommen ist. Daneben können deutsche Vorschriften insoweit angewendet werden, als die ausländischen Vorschriften eine erschöpfende Regelung nicht enthalten.

(2) Der Bundesminister für Verkehr gibt die Anerkennung ausländischer Bau- und Prüfvorschriften und deren Widerruf amtlich bekannt.

§ 2

(1) Luftfahrtgerät, das aus dem Ausland eingeführt wird, bedarf der Musterprüfung.

(2) Der Bundesminister für Verkehr kann auf Vorlage der Bauurkunden, Nachweis der Baufestigkeit und Feststellung der Kennzeichnung der Bauteile verzichten (vereinfachte Musterprüfung), wenn

Überschrift: Im Saarland eingeführt durch V v. 26. 8. 1957 I 1255; gilt nicht in Berlin
Einleitungssatz: GG 100-1

eine ausländische Lufttüchtigkeitsbescheinigung vorgelegt wird, deren Ausstellung nicht länger als ein Jahr zurückliegt. Bei der Prüfung von ausländischem Luftfahrtgerät, dessen Muster auf Grund einer Prüfung nach dieser Verordnung zugelassen ist, kann der Bundesminister für Verkehr weitere Erleichterungen für die vereinfachte Musterprüfung zulassen.

(3) Erleichterungen für die Nachprüfung sind bei der vereinfachten Musterprüfung festzulegen.

§ 2a *

Sind die für eine Prüfung des ausländischen Luftfahrtgeräts nach den Vorschriften der §§ 1 und 2 notwendigen Unterlagen nicht zu beschaffen und reichen die deutschen Bau- und Prüfvorschriften für die Prüfung nicht aus, so kann der zur Zulassung notwendige Nachweis der Verkehrssicherheit des ausländischen Luftfahrtgeräts durch Vorlage ausländischer Lufttüchtigkeitsbescheinigungen erbracht werden.

§ 3

Bei der Prüfung nachgebauten ausländischen Luftfahrtgeräts ist die Prüfordnung für Luftfahrtgerät vom 21. August 1936 (Nachrichten für Luftfahrer S. 639) mit Ausnahme von § 7 Abs. 1 letzter Halbsatz anzuwenden.

§ 4

Die Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

§ 2a: Eingef. durch V v. 24. 10. 1955 I 690

Prüfordnung für Luftfahrtpersonal *

(Zu §§ 17 bis 21 b der Verordnung über Luftverkehr)

96-1-4

Vom 21. Juni 1955

Bundesgesetzbl. I S. 321, 324; in Kraft getreten am 28. 6. 1955

Inhaltsübersicht

TEIL I

Luftfahrer

A. Flugzeugführer und Hubschrauberführer	§§
1. Arten der Erlaubnis und besondere Berechtigungen	1
2. Befähigungsnachweis und Erteilung der Erlaubnis	
a) Privat-Flugzeugführer	2 bis 7
b) Berufs-Flugzeugführer II. Klasse	8 bis 11
c) Berufs-Flugzeugführer I. Klasse	12 bis 15
d) Linien-Flugzeugführer	16 bis 18
e) Privat-Hubschrauberführer	19 bis 21
f) Berufs-Hubschrauberführer	22, 23
3. Besondere Berechtigungen	
a) Schleppflug	24
b) Kunstflug	25
c) IFR-Flüge	26 bis 28
4. Gültigkeitsdauer und Erneuerung der Luftfahrerscheine für Flugzeugführer und Hubschrauberführer sowie der besonderen Berechtigungen	29, 30
5. Erneuerung ruhender Erlaubnisse und Berechtigungen	31 bis 34
B. Flugnavigatoren	35 bis 38
C. Bordwarte	39 bis 41
D. Bordfunker	42 bis 45
E. Führer und Steuerer von Luftschiffen und von Luftfahrzeugen besonderer Art sowie Fallschirmabspringer	46
F. Segelflugzeugführer	47 bis 54
G. Freiballonführer	55 bis 58
H. Lehrberechtigung für die Ausbildung von Luftfahrern	59 bis 65

TEIL II

Sonstiges Luftfahrtpersonal

A. Prüfer für Luftfahrtgerät	
1. Arten der Erlaubnis	66
2. Befähigungsnachweis und Erteilung der Erlaubnis	
a) Prüfer im Wartungsdienst für Flugzeuge und Hubschrauber ...	67, 68
b) Prüfer im Überholungsdienst für Flugzeuge und Hubschrauber	69
c) Prüfer für Stück- und Nachprüfung von Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen	70, 71
d) Prüfer für Stück- und Nachprüfung von Luftfahrtgerät außer Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen	72, 73
B. Flugdienstberater	74, 75
C. Gültigkeitsdauer und Erneuerung der Erlaubnis für sonstiges Luftfahrtpersonal	76

TEIL III

§§

Allgemeine Prüfungsbestimmungen

77 bis 81

TEIL IV

Übergangsvorschriften

1. Fortgeltung bisher ausgestellter Luftfahrerscheine für Segelflugzeug- und Freiballonführer	82
2. Erleichterungen für Inhaber von Luftfahrerscheinen, die vor dem 8. Mai 1945 ausgestellt sind	83 bis 88
3. Erleichterungen für den Erwerb einer Erlaubnis für sonstiges Luftfahrtpersonal	89, 90
4. Übergangsfrist	91

TEIL I

Luftfahrer

A. Flugzeugführer und Hubschrauberführer

1. Arten der Erlaubnis
und besondere Berechtigungen

§ 1

(1) Die Erlaubnis zum Führen von Flugzeugen wird erteilt

1. als Erlaubnis für Privat-Flugzeugführer,
2. als Erlaubnis für Berufs-Flugzeugführer II. Klasse,
3. als Erlaubnis für Berufs-Flugzeugführer I. Klasse,
4. als Erlaubnis für Linien-Flugzeugführer.

(2) Die Erlaubnis zum Führen von Hubschraubern wird erteilt

1. als Erlaubnis für Privat-Hubschrauberführer,
2. als Erlaubnis für Berufs-Hubschrauberführer.

(3) Für Schleppflug, Kunstflug und Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR-Flüge) wird eine besondere Berechtigung erteilt.

2. Befähigungsnachweis
und Erteilung der Erlaubnis

a. Privat-Flugzeugführer

§ 2

Ausbildung

(1) Der Bewerber um die Erlaubnis für Privat-Flugzeugführer muß 40 Flugstunden innerhalb der letzten 12 Monate vor Antragstellung nachweisen. Für Bewerber, die an einem Lehrgang eines genehmigten Ausbildungsbetriebes teilgenommen haben, genügt der Nachweis von 30 Flugstunden. Von den 40 (30) Flugstunden müssen 20 (15) Stunden Alleinflug sein. Die Ausbildungszeit kann auf Antrag vom Prüfungsrat (§ 77) auf 24 Monate verlängert werden, jedoch muß der Bewerber in den letzten 12 Monaten vor Ablegung der Prüfung 10 Flugstunden, darunter 3 Stunden Alleinflug, nachweisen.

(2) Die Ausbildung soll auf einmotorigen Flugzeugen mit einem höchstzulässigen Fluggewicht bis zu 2000 kg durchgeführt werden.

(3) In der Flugausbildung muß der Bewerber mindestens folgende Übungen erfüllt haben:

1. 10 Landungen auf drei verschiedenen Flugplätzen;
2. einen Navigations-Dreieckflug über eine Strecke von 300 km Luftlinie mit zwei Zwischenlandungen. Der Flug soll möglichst an einem Tag durchgeführt werden. Der Bewerber muß allein geflogen sein und die gesamte Navigation einschließlich der Flugvorbereitungen selbständig ausgeführt haben;
3. einen Höhenflug von mindestens 30 Minuten Dauer in 3000 m Höhe über NN oder in Dienstgipfelhöhe des verwendeten Flugzeugs als Alleinflug. Dieser Flug kann mit dem Navigationsflug verbunden werden.

§ 3

Erleichterungen für Segelflugzeugführer

Bei Bewerbern, die im Besitz eines gültigen Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer sind und über besondere fliegerische Erfahrungen verfügen, kann der Prüfungsrat (§ 77) auf Antrag bis zu 15 (10) Stunden Segelflug anrechnen. Eine Anrechnung auf den Alleinflug ist nicht zulässig.

§ 4

Zwischenprüfung

(1) Während der Ausbildung hat der Bewerber eine Zwischenprüfung abzulegen. Die Prüfung wird vom Ausbildungsleiter oder einem Fluglehrer ohne behördliche Mitwirkung abgenommen. Über die Prüfung erhält der Bewerber eine Zwischenbescheinigung.

(2) Vor Aushändigung dieser Bescheinigung darf der Bewerber die in § 2 Abs. 3 Nr. 1 und 2 vorgeschriebenen Alleinflüge sowie sonstige Alleinflüge außerhalb des Ausbildungsgeländes nicht ausführen.

§ 5

Umfang der Zwischenprüfung

Die Zwischenprüfung umfaßt

1. einen praktischen Teil (Flugprüfung), bestehend aus drei Ziellandungen ohne Motorhilfe aus einer Höhe von 600 m über dem Flugplatz sowie einer gleichen Anzahl von Landungen mit Motorhilfe in ein Rechteck von 300×100 m, wobei das Flugzeug innerhalb der ersten 150 m des Rechtecks aufzusetzen ist. Je zwei Ziellandungen müssen ohne Beanstandungen durchgeführt sein;
2. einen theoretischen Teil, in dem folgende Kenntnisse nachzuweisen sind:
 - a) Arbeitsweise und Handhabung des verwendeten Schulflugzeugs, seines Triebwerks und seiner Bordinstrumente,
 - b) Luftverkehrsvorschriften,
 - c) Geographie Deutschlands,
 - d) Grundbegriffe der Navigation und der Flugwetterkunde,
 - e) Verhalten während des Fluges und in besonderen Fällen.

§ 6

Prüfung für Privat-Flugzeugführer

(1) Die Prüfung für Privat-Flugzeugführer besteht aus einer Flugprüfung und einer theoretischen Prüfung.

1. In der Flugprüfung hat der Bewerber folgende Fertigkeiten nachzuweisen:
 - a) Eine Ziellandung mit Motorhilfe.

Nach einer Platzrunde ist das Flugzeug in ein Rechteck von 300×100 m zu landen. Hierbei muß es innerhalb der ersten 50 m aufgesetzt werden;

- b) eine Signallandung aus 600 m über Platz. Hierbei ist eine Ziellandung ohne Motorhilfe in ein Rechteck von 300×100 m auszuführen; das Flugzeug muß innerhalb der ersten 100 m einwandfrei aufgesetzt werden;

- c) zwei kombinierte Flüge.

Figuren nach links:

Aus einer Höhe von mindestens 600 m über Platz hat der Bewerber im Gleitflug eine Linksspirale in drei Drehungen zu fliegen, anschließend zur Erwärmung des Motors kurz Gas zu geben und während des Anschwebens einen Seitengleitflug links auszuführen. Die Landung hat als Ziellandung in ein Rechteck von 300×100 m zu erfolgen, wobei das Flugzeug innerhalb der ersten 100 m aufgesetzt werden muß;

Figuren nach rechts:

Die gleiche Übung ist mit Rechtsspirale und Seitengleitflug rechts zu fliegen;

- d) Durchstarten nach einem Anflug mit Motorhilfe;
- e) Abkippen und Abfangen.

2. In der theoretischen Prüfung hat der Bewerber nachzuweisen, daß er in folgenden Fächern über die zur selbständigen Führung von Motorflugzeugen notwendigen Kenntnisse verfügt:

- a) Aerodynamik;
- b) Flugzeugkunde, Motorenkunde, hauptsächlich Betriebsstörungen und deren Beseitigung;
- c) Beurteilung der Flugklarheit eines Flugzeugs vor Antritt des Fluges;
- d) Verhalten während des Fluges und in besonderen Fällen;
- e) wichtigste Vorschriften des Luftrechts, insbesondere der Luftverkehrsvorschriften, der Vorschriften über das Überfliegen fremder Staaten sowie der Haftungs- und Versicherungsvorschriften;
- f) Aufgaben und Vorschriften des Flugsicherungsdienstes, insbesondere die für den Flugsicherungskontroll- und Flugsicherungsberatungsdienst geltenden Vorschriften, soweit sie für den Bewerber in Betracht kommen;
- g) Grundbegriffe der Flugwetterkunde, Auswertung und Anwendung der Beratungen des Flugwetterdienstes;
- h) Vorbereitung eines Streckenfluges, Kartenlesen, Ortung, Geographie Deutschlands und seiner Nachbarländer;
- i) Bordgerätekunde;
- j) erste Hilfe bei Unfällen.

(2) Die theoretische Prüfung soll sich möglichst an die Flugprüfung anschließen. Sie darf nicht früher als einen Monat vor der Flugprüfung und nicht später als einen Monat nach dieser abgelegt werden.

§ 7

Form und Umfang der Erlaubnis

(1) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden und erfüllt er die sonstigen Voraussetzungen, so wird ihm die Erlaubnis durch Aushändigung des Luftfahrerscheins für Privat-Flugzeugführer nach Muster 1 [hellbraun] *) erteilt.

(2) Der Luftfahrerschein für Privat-Flugzeugführer berechtigt im nichtgewerblichen Luftverkehr

1. zur Betätigung als verantwortlicher Flugzeugführer auf allen im Luftfahrerschein eingetragenen Flugzeugmustern;
2. zur Betätigung als zweiter Flugzeugführer auf allen Flugzeugmustern.

(3) Als Muster, zu dessen Führung der Inhaber berechtigt ist, wird zunächst das Muster eingetragen, auf dem der Bewerber seine Prüfung abgelegt hat. Außerdem können diejenigen Muster bis zu 2000 kg höchstzulässigem Fluggewicht eingetragen werden,

*) Zur Sicherstellung einer einheitlichen Form werden sämtliche in dieser Verordnung genannten Luftfahrer- und Erlaubnis-scheine von der Bundesdruckerei, Dienststelle Bonn, Pleismesstraße 3-5, vorrätig gehalten und können von dort bezogen werden.

die durch Bekanntmachung des Bundesministers für Verkehr als gleichwertig mit dem zuerst eingetragenen Muster anerkannt sind.

(4) Andere Muster bis zu 5700 kg höchstzulässigem Fluggewicht können eingetragen werden, wenn der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllt:

1. 50 Stunden Gesamtflugzeit als verantwortlicher Privat-Flugzeugführer;
2. Beherrschung des Flugzeugmusters, bescheinigt durch den Ausbildungsleiter oder einen Fluglehrer;
3. je 3 aufeinanderfolgende Landungen mit oder ohne Motorhilfe mit voller Zuladung und mit verringerter Zuladung. Hiervon müssen je 2 Landungen Ziellandungen in ein Rechteck von 100 m Breite und unbestimmter Länge sein; das Flugzeug muß in den ersten 200 m des Rechtecks aufgesetzt werden.

(5) Soweit nach den Absätzen 3 und 4 zweimotorige Flugzeuge eingetragen werden sollen, ist zusätzlich nachzuweisen:

ein Einmotorenflug in 800 m Höhe über Platz in einem Vollkreis links und einem anschließenden Vollkreis rechts. Der Flug ist mit einer Ziellandung zu beenden.

Bei mehr als zweimotorigen Flugzeugen legt der Prüfungsrat (§ 77) entsprechende Bedingungen fest.

(6) Alle anderen Flugzeuge können eingetragen werden, wenn der Bewerber folgende Bedingungen erfüllt:

1. 100 Stunden Gesamtflugzeit als verantwortlicher Privat-Flugzeugführer,
2. Ablegung der nach § 9 Abs. 3 für Berufs-Flugzeugführer II. Klasse vorgeschriebenen Flugprüfung vor dem Prüfungsrat (§ 77).

(7) Privat-Flugzeugführer dürfen Flugfunkverkehr an Bord von Flugzeugen nur ausführen, wenn sie im Besitz des Zulassungsscheins für Sprechflugfunkverkehr der Bundesanstalt für Flugsicherung, bei Flügen in das Ausland, wenn sie im Besitz des Allgemeinen Flugfunksprechzeugnisses sind.

b. Berufs-Flugzeugführer II. Klasse

§ 8

Ausbildung

(1) Der Bewerber um die Erlaubnis für Berufs-Flugzeugführer II. Klasse muß den Luftfahrerschein für Privat-Flugzeugführer und das Allgemeine Flugfunksprechzeugnis besitzen.

(2) Der Bewerber muß ferner mindestens 200 Flugstunden innerhalb der letzten 5 Jahre vor Antragstellung nachweisen. Für Bewerber, die an einem Lehrgang für Berufs-Flugzeugführer II. Klasse eines genehmigten Ausbildungsbetriebes teilgenommen haben, genügt der Nachweis einer Flugpraxis von 150 Stunden.

In den Flugstunden müssen enthalten sein

1. 100 Flugstunden als verantwortlicher Flugzeugführer;

2. 20 Stunden Überlandflug als verantwortlicher Flugzeugführer, davon ein Navigationsflug über eine Gesamtstrecke von 600 km mit wenigstens 2 Zwischenlandungen. Ein zusammenhängender Flugabschnitt muß wenigstens 200 km betragen;

3. 10 Flugstunden nach Instrumenten ohne Sicht (Instrumentenflugübung), hiervon können 5 Stunden auf einem Instrumentenflugübungsgerät durchgeführt sein.

§ 9

Prüfung

(1) Die Prüfung für Berufs-Flugzeugführer II. Klasse besteht aus einer Flugprüfung und einer theoretischen Prüfung.

(2) Die Flugprüfung soll grundsätzlich an Bord eines mindestens viersitzigen ein- oder mehrmotorigen Flugzeugs durchgeführt werden. Für die gesamte Prüfung ist dasselbe Flugzeugmuster zu verwenden. Die Zuladung ist, soweit nicht besonders vorgeschrieben, von dem Prüfungsrat (§ 77) festzulegen. Unter verringerter Zuladung ist eine Zuladung von weniger als der halben Nutzlast zu verstehen. Alle Ziellandungen haben in ein Rechteck von 100 m Breite und unbestimmter Länge zu erfolgen.

(3) In der Flugprüfung hat der Bewerber folgende Fertigkeiten nachzuweisen:

1. die Durchführung eines Überlandflugs von etwa 2 1/2 Stunden Dauer mit folgenden Aufgaben:

- a) Flugplanung, Auswertung der Beratungen der Flugsicherung und des Flugwetterdienstes,
 - b) Kartenlesen, Koppelnavigation und Aufzeichnung der Flugdaten,
 - c) Einhalten von Kurs, Höhe und Geschwindigkeit nach Instrumenten während eines Zeitraums von 15 Minuten,
 - d) Bedienen der Funksprechanlage und Nachrichtenverkehr mit den Flugsicherungs-Bodenstellen. An dem Flug muß ein Mitglied des Prüfungsrates oder eine von diesem beauftragte Person teilnehmen;
- außerdem:

2. bei Verwendung eines einmotorigen Flugzeugs für die Prüfung:

- a) zwei Ziellandungen ohne Motorhilfe aus einer Höhe von 600 m über Platz, einmal mit voller und einmal mit verringerter Zuladung,
- b) eine Signallandung ohne Motorhilfe aus 600 m Höhe über Platz,
- c) eine Ziellandung mit Motorhilfe.

Für die Landungen nach Buchstaben a und b ist das Flugzeug innerhalb der ersten 200 m, für diejenigen nach Buchstabe c innerhalb der ersten 100 m des Rechtecks aufzusetzen. Wird ein Flugzeug von weniger als 2000 kg höchstzulässigem Fluggewicht verwendet, so betragen diese Strecken 100 bzw. 50 m;

3. bei Verwendung eines zweimotorigen Flugzeugs für die Prüfung:

- a) drei Ziellandungen mit Motorhilfe aus 600 m Höhe über Platz, davon mindestens eine mit voller Zuladung, eine mit verringerter Zuladung,
- b) einen Einmotorenflug in 800 m Höhe über Platz in einem Vollkreis links und einem anschließenden Vollkreis rechts. Der Flug ist mit einer Ziellandung zu beenden.

Der Prüfungsrat (§ 77) legt unter Berücksichtigung der verwendeten zweimotorigen Flugzeugmuster im einzelnen fest, innerhalb welcher Strecke das Aufsetzen jeweils zu erfolgen hat; er legt ferner entsprechende Bedingungen bei Verwendung von mehr als zweimotorigen Flugzeugen fest.

(4) Die theoretische Prüfung umfaßt folgende Fächer:

1. Luftverkehrsvorschriften:

Kenntnis der deutschen und internationalen Luftverkehrsvorschriften, insbesondere der Vorschriften über das Überfliegen fremder Staaten, die Bordpapiere, die Lichterführung und Signale sowie die Benutzung der Flughäfen,

Kenntnis der Aufgaben und Vorschriften des Flugsicherungsdienstes, insbesondere der für den Flugsicherungskontroll- und Flugsicherungsberatungsdienst geltenden Vorschriften, soweit sie für den Bewerber in Betracht kommen;

2. Flugnavigation:

Kenntnis der verschiedenen Projektionsysteme für Fliegerkarten, Bestimmung und Berechnung von Kompaßkursen,

Bestimmung von Flugwegen mit Flugzeitberechnung,

Aufstellung von Flugplänen,

Arten der Windberechnung während des Fluges,

Korrektur der Abtrift,

Kenntnis der im Sichtflug verwendeten Instrumente;

3. Funknavigation:

Kenntnis der gebräuchlichen Navigationsverfahren mit Hilfe der Bordfunkgeräte;

4. Flugwetterkunde:

Elemente des Flugwetters,

Beziehungen zwischen Luftdrucksystemen, Wetterfronten, Wolkenformen und Vereisung,

typische Wetterlagen und ihre Auswirkungen auf die Luftfahrt,

Luftströmungen,

Lesen von Wetterkarten,

internationale Wetterschlüssel für Wettermeldungen und Vorhersagen an Flugzeuge in der Luft,

meteorologische Flugnavigation,
Organisation des Flugwetterdienstes;

5. Flugzeugkunde:

Kenntnis der Arbeitsweise und Handhabung des für die Prüfung verwendeten Flugzeugmusters sowie der übrigen im bisherigen Ausweis des Bewerbers eingetragenen Muster, Kenntnis der besonderen Vorrichtungen (Brems- und Landeklappen, einziehbares Fahrwerk usw.),

Kenntnis der Notausrüstung, Beladung und Trimmung sowie deren Einfluß auf die Flugeigenschaften und auf die Leistung,

Kenntnis von Motor und Luftschraube,

laufende Wartung von Zelle und Motor, Erkennen von Störungen sowie Maßnahmen zu deren Beseitigung.

§ 10

Form und Umfang der Erlaubnis

(1) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden und erfüllt er die sonstigen Voraussetzungen, so wird ihm die Erlaubnis durch Aushändigung des Luftfahrerscheins für Berufs-Flugzeugführer II. Klasse nach Muster 2 (hellblau) erteilt.

(2) Der Luftfahrerschein für Berufs-Flugzeugführer II. Klasse berechtigt

1. zur Betätigung als Privatflugzeugführer,
2. zur Betätigung als verantwortlicher Flugzeugführer im gewerblichen Luftverkehr auf allen im Luftfahrerschein eingetragenen Flugzeugmustern bis zu 5700 kg höchstzulässigem Fluggewicht,
3. zur Betätigung als verantwortlicher Flugzeugführer auf allen im Luftfahrerschein eingetragenen Flugzeugmustern, soweit die Flüge nicht im gewerblichen Luftverkehr erfolgen,
4. zur Betätigung als zweiter Flugzeugführer im gewerblichen Luftverkehr auf allen Flugzeugmustern.

§ 11

Als Muster, die der Berufs-Flugzeugführer II. Klasse unter den in § 10 Abs. 2 genannten Voraussetzungen als verantwortlicher Führer fliegen darf, werden im Luftfahrerschein eingetragen:

1. Flugzeuge bis 5700 kg höchstzulässigem Fluggewicht:

a) das Flugzeugmuster, auf dem der Flugzeugführer seine Prüfung abgelegt hat, sowie alle Muster gleichen und geringeren Gewichts, die bereits im Luftfahrerschein für Privat-Flugzeugführer eingetragen waren. § 7 Abs. 3 findet entsprechende Anwendung;

b) alle weiteren Flugzeugmuster, wenn der Bewerber durch Bescheinigung des Ausbildungsleiters oder eines hierzu berechtigten Fluglehrers (§§ 60 und 61) nachweist, daß er das einzutragende Flugzeugmuster beherrscht und nachstehende Bedingungen erfüllt hat:

je drei Ziellandungen mit oder ohne Motorhilfe mit voller Zuladung und mit verringerter Zuladung. Hierbei müssen bei mindestens je zwei Flügen mit voller Zuladung und mit verringerter Zuladung die Ziellandebedingungen des § 9 Abs. 3 Nr. 2 erfüllt sein. Für zweimotorige Flugzeuge ist außerdem die in § 9 Abs. 3 Nr. 3 Buchstabe b vorgesehene Flugprüfung durchzuführen, die mit einer Ziellandung mit nur einem Motor zu beenden ist.

2. Flugzeuge von mehr als 5700 kg höchstzulässigem Fluggewicht:

Diese Flugzeugmuster können eingetragen werden, wenn der Bewerber durch Bescheinigung des Ausbildungsleiters oder eines hierzu berechtigten Fluglehrers nachweist, daß er das einzutragende Flugzeugmuster beherrscht und die Bedingungen der Flugprüfung nach § 9 Abs. 2 oder 3 mit dem Muster erfüllt hat. Die Ziellandungen nach § 9 Abs. 3 Nr. 3 sind mit einem Motor zu beenden. Die Ausbildung muß bei Mustern bis zu 14 000 kg höchstzulässigem Fluggewicht von Fluglehrern nach § 60, die Inhaber des Luftfahrerscheins für Berufs-Flugzeugführer I. Klasse sind, und bei Mustern über 14 000 kg höchstzulässigem Fluggewicht von Fluglehrern nach § 61 durchgeführt werden.

c. Berufs-Flugzeugführer I. Klasse

§ 12

Ausbildung

(1) Der Bewerber um die Erlaubnis als Berufs-Flugzeugführer I. Klasse muß den Luftfahrerschein für Berufs-Flugzeugführer II. Klasse sowie die Berechtigung für IFR-Flüge besitzen.

(2) Der Bewerber muß ferner mindestens 700 Flugstunden innerhalb der letzten 6 Jahre vor Antragstellung nachweisen. Hierin müssen enthalten sein:

1. 150 Stunden als verantwortlicher Flugzeugführer;
2. weitere 50 Stunden ebenfalls als verantwortlicher Flugzeugführer oder als zweiter Flugzeugführer, in denen der Bewerber die Aufgaben eines verantwortlichen Flugzeugführers unter der Aufsicht eines verantwortlichen Flugzeugführers wahrgenommen haben muß. Auf die Berechnung der Stunden als zweiter Flugzeugführer findet § 79 Anwendung.

In den gesamten 200 Flugstunden müssen 25 Stunden Nachtflug, davon 10 Stunden Überlandflug und 10 Starts und Landungen, enthalten sein.

§ 13

Prüfung

Der Bewerber hat eine theoretische Prüfung abzugeben in Anlehnung an § 9 Abs. 4 und § 27 Abs. 3, jedoch mit gesteigerten Anforderungen in allen Prüfungsfächern.

§ 14

Form und Umfang der Erlaubnis

(1) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden und erfüllt er die sonstigen Voraussetzungen, so wird ihm die Erlaubnis durch Aushändigung des Luftfahrerscheins für Berufs-Flugzeugführer I. Klasse nach Muster 3 (dunkelblau) erteilt.

(2) Der Luftfahrerschein für Berufs-Flugzeugführer I. Klasse berechtigt

1. zur Betätigung als Privat-Flugzeugführer und Berufs-Flugzeugführer II. Klasse,
2. zur Betätigung als verantwortlicher Flugzeugführer im gewerblichen Luftverkehr auf allen im Luftfahrerschein eingetragenen Flugzeugmustern bis zu 14 000 kg höchstzulässigem Fluggewicht,
3. zur Betätigung als verantwortlicher Flugzeugführer im gewerblichen Luftverkehr auf allen im Luftfahrerschein eingetragenen Flugzeugmustern bis zu 20 000 kg höchstzulässigem Fluggewicht, jedoch mit Ausnahme der gewerblichen Personenbeförderung,
4. zur Betätigung als zweiter Flugzeugführer im gewerblichen Luftverkehr auf allen Flugzeugmustern.

§ 15

Als Muster, welche der Berufs-Flugzeugführer I. Klasse unter den in § 14 Abs. 2 genannten Voraussetzungen fliegen darf, werden im Luftfahrerschein eingetragen:

1. alle Flugzeugmuster, die bereits im Luftfahrerschein für Berufs-Flugzeugführer II. Klasse eingetragen sind,
2. alle weiteren Flugzeugmuster, wenn die Voraussetzungen des § 11 erfüllt sind.

d. Linien-Flugzeugführer

§ 16

Ausbildung

(1) Der Bewerber um die Erlaubnis als Linien-Flugzeugführer muß den Luftfahrerschein für Berufs-Flugzeugführer I. Klasse besitzen.

(2) Der Bewerber muß ferner mindestens 1200 Flugstunden innerhalb der letzten 7 Jahre vor Antragstellung nachweisen. Hierin müssen enthalten sein:

1. 150 Stunden als verantwortlicher Flugzeugführer;
2. weitere 100 Stunden ebenfalls als verantwortlicher Flugzeugführer oder als zweiter Flugzeugführer, in denen der Bewerber die Aufgaben eines verantwortlichen Flugzeugführers unter der Aufsicht eines zweiten Flugzeugführers wahrgenommen haben muß. Auf die Berechnung der Stunden als zweiter Flugzeugführer findet § 79 Anwendung.

In den gesamten 250 Flugstunden müssen 100 Stunden Überlandflug, davon 25 Stunden bei Nacht, enthalten sein;

3. 200 Stunden Überlandflug als zweiter Flugzeugführer auf Flugzeugmustern, die die Mitnahme eines zweiten Flugzeugführers erfordern. An Stelle dieser Flugstunden können 100 Flugstunden im Überlandflug als verantwortlicher Flugzeugführer treten;
4. 100 Flugstunden bei Nacht;
5. 75 Stunden Instrumentenflugübung, hiervon können 25 Stunden auf einem Instrumentenflugübungsgerät durchgeführt sein.

§ 17

Prüfung

Der Bewerber hat eine theoretische Prüfung abzulegen. § 13 findet sinngemäß Anwendung.

§ 18

Form und Umfang der Erlaubnis

(1) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden und erfüllt er die sonstigen Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis, so wird ihm die Erlaubnis durch Aushändigung des Luftfahrerscheins für Linien-Flugzeugführer nach Muster 4 (dunkelgrün) erteilt.

(2) Der Luftfahrerschein für Linien-Flugzeugführer berechtigt

1. zur Betätigung als Privat-Flugzeugführer und als Berufs-Flugzeugführer II. und I. Klasse,
2. zur Betätigung als verantwortlicher und zweiter Flugzeugführer im gewerblichen Luftverkehr auf allen im Luftfahrerschein eingetragenen Flugzeugmustern.

(3) Für die Eintragung der Flugzeugmuster im Luftfahrerschein gilt § 15 entsprechend.

e. Privat-Hubschrauberführer

§ 19

Ausbildung

(1) Der Bewerber um die Erlaubnis für Privat-Hubschrauberführer muß mindestens 30 Flugstunden auf Hubschraubern innerhalb der letzten 24 Monate vor Antragstellung und innerhalb eines Lehrgangs eines genehmigten Ausbildungsbetriebs nachweisen; hiervon müssen mindestens 15 Stunden im Alleinflug ausgeführt sein.

(2) Für Inhaber eines Luftfahrerscheins für Motorflugzeugführer kann die Zahl der geforderten Flugstunden auf 20 Stunden einschließlich 5 Stunden Alleinflug herabgesetzt werden.

(3) In der Ausbildung muß der Bewerber folgende Übungen erfüllt haben:

1. eine Flugstunde am Doppelsteuer mit voller Zuladung und mit einem Fluglehrer an Bord;

2. fünfzehn Außenlandungen auf 5 verschiedenen Geländen;
3. einen Überlandflug mit einer Außenlandung auf einem wenigstens 30 km entfernten Gelände; hierbei muß annähernd die Dienstgipfelhöhe des zur Ausbildung verwendeten Baumusters erreicht werden; dieser Flug ist durch einen Höhenschreiber zu belegen.

(4) Der Bewerber darf Übungsflüge und die zur weiteren praktischen Ausbildung erforderlichen Flüge außerhalb der Flughafenzone oder des Ausbildungsgeländes nur ausführen, wenn ihm vorher eine Zwischenbescheinigung erteilt worden ist. §§ 4 und 5 finden sinngemäß Anwendung mit der Maßgabe, daß der Ausbildungsleiter oder Fluglehrer die Bedingungen der Flugprüfung unter Berücksichtigung der besonderen Eigenschaften des Hubschraubers festlegt.

§ 20

Prüfung für Privat-Hubschrauberführer

(1) Der Bewerber um die Erlaubnis für Privat-Hubschrauberführer hat eine Prüfung abzulegen; die Prüfung besteht aus einer Flugprüfung und einer theoretischen Prüfung.

(2) Die Flugprüfung umfaßt

1. eine Ziellandung im Gleitflug in einen Kreis mit einem Durchmesser von 100 m. Auf ein Zeichen des Prüfungsleiters ist der Motor in einer Höhe von mindestens 300 m über Platz voll abzdrosseln und im Gleitflug eine Ziellandung in Richtung auf einen besonders bestimmten Punkt auszuführen. In einer Höhe von nicht mehr als 30 m über Grund kann dem Motor wieder Gas zugeführt und die Landung normal abgebremst werden. Der Motor darf dabei nur für die Dämpfung des Landestoßes, nicht aber für die Änderung der Flugbahn benutzt werden. Diese Bedingung ist erfüllt, wenn in höchstens 3 Versuchen zwei Landungen in einem Abstand von nicht mehr als 50 m um den festgelegten Punkt durchgeführt werden;

2. Abfliegen eines Quadrates mit gleichbleibender Längsachsenrichtung.

In einer Höhe von 3 bis 5 m über Grund ist ein Quadrat von etwa 50 m Seitenlänge mit gleichbleibender Längsachsenrichtung abzufliegen. Der Flug ist mit einer Ziellandung mit Motorhilfe in einen Kreis von 2 m Durchmesser zu beenden. Der Bezugspunkt am Hubschrauber für die Messung wird durch den Prüfungsrat (§ 77) bestimmt;

3. Abfliegen eines Quadrates mit Drehen der Längsachse in die Flugrichtung in den Eckpunkten.

In einer Höhe von 3 bis 5 m über Grund ist ein Quadrat von etwa 50 m Seitenlänge abzufliegen. Hierbei muß in den Endpunkten die Hubschrauberachse an Ort in die

Flugrichtung gedreht werden. Der Flug ist mit einer Ziellandung mit Gas in einen Kreis von 2 m Durchmesser zu beenden. Der Bezugspunkt im Hubschrauber für die Messung wird durch den Prüfungsrat (§ 77) bestimmt;

4. einen Geschicklichkeitsflug.

Um zwei am Boden markierte, 300 m von einander entfernte Punkte sind in einer Höhe von mindestens 150 m und höchstens 250 m zwei liegende Achten zu fliegen. Die gewählte Ausgangshöhe ist dabei möglichst genau einzuhalten und darf nicht mehr als 25 m nach oben und 25 m nach unten schwanken. Der Flug ist durch einen Höhenschreiber nachzuweisen und mit einer Ziellandung in einen Kreis von 2 m Durchmesser zu beenden.

(3) Die theoretische Prüfung ist innerhalb eines Monats vor oder nach der Flugprüfung abzulegen. In ihr hat der Bewerber nachzuweisen, daß er in den nachfolgenden Fächern über die zur selbständigen Führung von Hubschraubern nötigen Kenntnisse verfügt:

1. Allgemeine Aerodynamik,
2. Aerodynamik der Hubschrauber,
3. Hubschrauberkunde,
4. Motorenkunde,
5. Ortung,
6. Flugwetterkunde,
7. Geographie Deutschlands und seiner Nachbarländer,
8. Luftverkehrsvorschriften,
9. Verhalten auf Hubschraubern während des Fluges und in besonderen Fällen,
10. Aufgaben und Vorschriften der Flugsicherung.

(4) Inhaber eines Luftfahrerscheins für Flugzeugführer werden nur in den Fächern zu Absatz 3 Nr. 2, 3 und 9 geprüft.

§ 21

Form und Umfang der Erlaubnis

(1) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden und erfüllt er die sonstigen Voraussetzungen, so wird ihm die Erlaubnis durch Aushändigung des Luftfahrerscheins für Privat-Hubschrauberführer nach Muster 5 (hellgrau) erteilt.

(2) Der Luftfahrerschein für Privat-Hubschrauberführer berechtigt zu nichtgewerbsmäßigen Flügen auf den im Schein eingetragenen Hubschraubermustern.

(3) Im Ausweis wird das Hubschraubermuster eingetragen, auf dem der Bewerber seine Prüfung abgelegt hat. Außerdem können diejenigen Muster eingetragen werden, die durch Bekanntmachung des Bundesministers für Verkehr als gleichwertig anerkannt sind.

(4) § 7 Abs. 7 ist sinngemäß anzuwenden.

f. Berufs-Hubschrauberführer

§ 22

Ausbildung

(1) Der Bewerber um die Erlaubnis für Berufs-Hubschrauberführer muß den Luftfahrerschein für Privat-Hubschrauberführer und das Allgemeine Flugfunksprechzeugnis besitzen.

(2) Der Bewerber muß ferner mindestens 100 Flugstunden auf Hubschraubern nachweisen. Hiervon muß der Bewerber 35 Stunden als verantwortlicher Führer eines Hubschraubers einschließlich 10 Stunden Überlandflug geflogen sein. Von dieser Zeit müssen mindestens 10 Flugstunden in den letzten 6 Monaten vor Erteilung der Erlaubnis durchgeführt sein.

§ 23

Form und Umfang der Erlaubnis

(1) Die Erlaubnis wird durch Aushändigung des Luftfahrerscheins für Berufs-Hubschrauberführer nach Muster 6 (dunkelgrau) erteilt.

(2) Der Inhaber ist berechtigt,

1. sich als Privat-Hubschrauberführer zu betätigen,
2. in der gewerblichen Luftfahrt auf allen in seinem Ausweis eingetragenen Hubschraubermustern die Tätigkeit eines verantwortlichen Hubschrauberführers auszuüben.

3. Besondere Berechtigungen

a. Schleppflug

§ 24

(1) Der Bewerber um die Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen (Schleppflug) muß nachweisen, daß er unter der Aufsicht eines Motorfluglehrers mit Berechtigung zum Schleppflug oder eines Segelfluglehrers, der Inhaber eines Luftfahrerscheins für Privat-Flugzeugführer mit der Berechtigung zum Schleppflug ist, mindestens fünf Schleppflüge von Segelflugzeugen ordnungsgemäß ausgeführt hat. Das Segelflugzeug muß dabei von einem Inhaber eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer mit Berechtigung nach § 52 gesteuert werden. Mindestens ein Flug muß drei hintereinanderliegende Vollkreise enthalten.

(2) Soll die Aufnahme eines Segelflugzeugs oder eines anderen Geräts im Fluge erfolgen (Fangschlepp), so hat der Bewerber außer den in Absatz 1 genannten Voraussetzungen seine Befähigung durch je 3 fehlerfreie Fangschleppflüge nachzuweisen.

(3) Die Berechtigung nach den Absätzen 1 und 2 wird dem Bewerber durch einen Vermerk im Luftfahrerschein erteilt.

b. Kunstflug

§ 25

(1) Der Bewerber um die Berechtigung für Kunstflug hat eine Flugprüfung abzulegen, die folgende Kunstflugfiguren umfaßt:

- 2 Überschläge aus der Normalfluglage nach oben,

je 2 hochgezogene Kehrtkurven nach links und rechts,
je 2 gesteuerte Rollen links und rechts,
je 2 halbe Überschläge nach oben mit anschließender halber Rolle rechts und links,
Trudeln in genau drei Drehungen links und rechts,
Rückenflug von mindestens 15 Sekunden Dauer.

(2) Diese Figuren sind in zwei Prüfungsflügen vorzufliegen. Vor Antritt der Flüge hat der Bewerber dem Prüfungsrat (§ 77) ein schriftliches Programm auszuhändigen. Jede Abweichung vom Programm macht den betreffenden Flug ungültig. Jeder Flug ist mit einem Gleitflug aus mindestens 300 m über Platz und einer Ziellandung in ein Rechteck von 300 x 100 m abzuschließen; hierbei ist je einmal ein Seitengleitflug links und einmal ein Seitengleitflug rechts auszuführen.

(3) Die Berechtigung für Kunstflug wird dem Bewerber durch einen Vermerk im Luftfahrerschein erteilt.

c. IFR-Flüge

§ 26

(1) Der Bewerber um die Berechtigung für IFR-Flüge muß Inhaber eines Luftfahrerscheins für Flugzeugführer sowie des Allgemeinen Flugfunksprechzeugnisses sein. Außerdem muß er mindestens 150 Flugstunden, davon 20 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate vor Antragstellung, nachweisen. In diesen müssen enthalten sein

1. 50 Stunden Überlandflug;
2. 40 Stunden Instrumentenflugübung; hiervon können 20 Stunden auf einem Instrumentenflugübungsgerät durchgeführt sein. Bei Bewerbern, die an einem Lehrgang für IFR-Flüge eines genehmigten Ausbildungsbetriebes teilgenommen haben, kann die Instrumentenflugübung auf 30 Stunden ermäßigt werden, von denen höchstens 10 Stunden auf einem Instrumentenflugübungsgerät durchgeführt sein dürfen;
3. 5 Stunden Nachtflug und 20 Nachtstarts und Landungen einschließlich eines Überlandfluges mit Zwischenlandung auf einem mindestens 50 km entfernten Flughafen.

(2) Die unter Absatz 1 Nr. 2 und 3 genannten Übungen sind unter Aufsicht eines hierzu nach § 59 Abs. 3 berechtigten Fluglehrers durchzuführen.

§ 27

Prüfung

(1) Der Bewerber hat eine Flugprüfung und eine theoretische Prüfung abzulegen.

(2) Die Flugprüfung ist auf einem Flugzeug mit mindestens 4 Sitzplätzen mit voller Zuladung durchzuführen. Sie umfaßt

1. einen Flug nach Instrumenten ohne Sicht von mindestens 45 Minuten Dauer, in dessen Verlauf der Bewerber nach den Weisungen des Prüfungsrats (§ 77) folgende Figuren zu fliegen hat:

Geradeausflug, Kursänderung, zwei zusammenhängende Vollkreise ($2 \times 360^\circ$) nach links und nach rechts und, falls ein zweimotoriges Flugzeug verwendet wird, Rechts- und Linkskurven im Einmotorenflug. Steig- und Sinkflug mit und ohne Kursänderungen, Übergang vom Steig- und Sinkflug in den Horizontalflug und umgekehrt. Aufrichten des Flugzeugs aus ungewöhnlichen Fluglagen. Standortbestimmungen nach den eingeführten Flugsicherungsverfahren;

2. zwei Platzanflüge unter Anwendung von verschiedenen Navigationsmitteln und -verfahren. Ein mißlungener Anflug kann einmal wiederholt werden.

(3) Die theoretische Prüfung umfaßt folgende Fächer:

1. Kenntnis der Funknavigation: Fremd- und Eigenpeilungen sowie deren Auswertung, Funkfeuer, Bedienung der Funkanlagen an Bord, soweit sie für den Flugzeugführer in Betracht kommen. Lösung von Aufgaben aus dem Gebiet der Funknavigation; Auswertung von Wettermeldungen für IFR-Flüge. Geben und Hören von 35 Morsezeichen in der Minute;
2. Kenntnis der allgemeinen Vorschriften über den Luftverkehr und der Vorschriften über IFR-Flüge;
3. Kenntnis der eingeführten Flugverfahren für IFR-Flüge einschließlich der Anflugverfahren.

§ 28

Form und Umfang der Berechtigung

(1) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden und erfüllt er die sonstigen Voraussetzungen, so wird ihm die Berechtigung für IFR-Flüge durch einen Vermerk im Luftfahrerschein erteilt.

(2) Der Inhaber der Berechtigung für IFR-Flüge darf IFR-Flüge unter den in Absatz 3 genannten Voraussetzungen ausführen.

(3) Der Umfang der Berechtigung für IFR-Flüge richtet sich nach dem Flugzeugmuster, auf welchem der Bewerber die Prüfung für IFR-Flüge abgelegt hat. Es gilt dabei folgende Abstufung:

verwendetes Flugzeug:	Umfang der Berechtigung:
mehrmotorig über 14 000 kg	alle im Luftfahrerschein eingetragenen Flugzeug- muster
mehrmotorig von 5 700 kg bis 14 000 kg	eingetragene Flugzeug- muster bis höchstens 14 000 kg
mehrmotorig bis 5 700 kg	eingetragene Flugzeug- muster bis höchstens 5 700 kg
einmotorig bis 5 700 kg	eingetragene einmotorige Flugzeugmuster bis höch- stens 5 700 kg

Für die Ausdehnung auf Flugzeugmuster eines höheren Typs ist nur die entsprechende Flugprüfung vor einem hierzu berechtigten Fluglehrer erneut abzulegen; einer Wiederholung der theoretischen Prüfung bedarf es nicht.

4. Gültigkeitsdauer und Erneuerung der Luftfahrerscheine für Flugzeugführer und Hubschrauberführer sowie der besonderen Berechtigungen

§ 29

(1) Die Gültigkeitsdauer der Luftfahrerscheine für Flugzeugführer und Hubschrauberführer beträgt, vom Zeitpunkt des Abschlusses der amtlichen Fliegtauglichkeitsuntersuchung an gerechnet,

24 Monate für die Luftfahrerscheine für Privatflugzeug- und Hubschrauberführer,

12 Monate für die Luftfahrerscheine für Berufs-Flugzeugführer II. Klasse und für Berufs-Hubschrauberführer,

6 Monate für die Luftfahrerscheine für Berufs-Flugzeugführer I. Klasse und für Linien-Flugzeugführer.

(2) Die Berechtigungen für Schlepp- und Kunstflug gelten solange der Luftfahrerschein, in dem sie vermerkt sind, gültig ist. Wird der Luftfahrerschein innerhalb von 12 Monaten nach Ablauf der Gültigkeit erneuert, bleiben die Berechtigungen ohne besondere Erneuerung weiter gültig.

(3) Die Gültigkeitsdauer der Berechtigung für IFR-Flüge beträgt 12 Monate seit der Eintragung des Vermerks im Luftfahrerschein.

§ 30

(1) Die Erneuerung erfolgt, wenn der Inhaber folgende Voraussetzungen nachgewiesen hat:

1. Privat-Flugzeugführer

eine Flugzeit von 18 Flugstunden und 50 Landungen innerhalb der letzten 24 Monate; hiervon müssen mindestens 6 Stunden in den letzten 12 Monaten geflogen sein.

Für Flugzeugführer mit einer Gesamtflugzeit von mindestens 200 Flugstunden genügt der Nachweis von 10 Flugstunden und 25 Landungen innerhalb der letzten 24 Monate; davon müssen jedoch mindestens 3 Stunden in den letzten 12 Monaten geflogen sein;

2. Berufs-Flugzeugführer II. Klasse

eine Flugzeit von 25 Flugstunden während der letzten 6 Monate;

3. Berufs-Flugzeugführer I. Klasse

eine Flugzeit von 50 Flugstunden während der letzten 6 Monate; hierin müssen je 10 Starts und Landungen bei Nacht enthalten sein. § 78 Abs. 2 Nr. 5 findet Anwendung;

4. Linien-Flugzeugführer

eine Flugzeit von 100 Flugstunden im Linienverkehr innerhalb der letzten 6 Monate;

5. Privat-Hubschrauberführer

eine Flugzeit von 12 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate;

6. Berufs-Hubschrauberführer

eine Flugzeit von 10 Stunden auf Hubschraubern während der letzten 6 Monate.

(2) Die Erneuerung erstreckt sich auf die im Luftfahrerschein eingetragenen Flugzeug- und Hubschraubermuster, sofern für jedes der eingetragenen Muster eine Flugzeit von 8 Stunden nachgewiesen wird. § 7 Abs. 3 Satz 2 und § 21 Abs. 3 Satz 2 finden entsprechende Anwendung.

(3) In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 3 und 4 müssen ferner die Voraussetzungen für die Erneuerung der Berechtigung für IFR-Flüge erfüllt sein.

(4) Inhabern des Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer können für die Erneuerung einer Erlaubnis für Flugzeugführer Segelflugstunden bis zur Hälfte der erforderlichen Motorflugstunden angerechnet werden. Flugleistungen als Flugschüler werden nicht angerechnet. Die Anrechnung ist ferner ausgeschlossen für Flugstunden, die unter besonderen Erfordernissen stattfinden (z. B. Nachtflug und Instrumentenflugübung).

(5) Die Berechtigung für IFR-Flüge wird erneuert, wenn der Inhaber unter Aufsicht eines Fluglehrers nach § 59 Abs. 3 oder § 60 Abs. 2 Nr. 2 einen Überprüfungsflug von mindestens 30 Minuten Dauer unter IFR-Bedingungen befriedigend ausgeführt hat.

(6) Ist der Nachweis der weiteren körperlichen Eignung durch eine amtliche Nachuntersuchung in den letzten 30 Tagen vor Ablauf der Gültigkeit eines Luftfahrerscheins erbracht, so wird die neue Gültigkeitsdauer nicht vom Zeitpunkt der Untersuchung, sondern vom Ablauf des Scheines an gerechnet.

5. Erneuerung ruhender Erlaubnisse und Berechtigungen

§ 31

Privat-Flugzeugführer

(1) Wird der Nachweis nach § 30 Abs. 1 Nr. 1 nicht erbracht, ruht die Erlaubnis von dem Tage des Ablaufs der Gültigkeit an. 8 Jahre nach Ablauf der Gültigkeitsdauer erlischt die Erlaubnis endgültig.

(2) Hat die Erlaubnis nicht länger als 3 Jahre geruht, so kann sie auf Antrag erneuert werden, wenn der Bewerber durch Bescheinigung eines Fluglehrers die in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstaben a bis c genannten Fertigkeiten und die in § 6 Abs. 2 geforderten Kenntnisse nachweist. Der Bewerber muß ferner die nach § 30 Abs. 1 Nr. 1 geforderten Voraussetzungen erfüllen.

(3) Hat die Erlaubnis länger als 3 Jahre geruht, so kann sie auf Antrag erneuert werden, wenn der Bewerber die in Absatz 2 genannten Bedingungen erfüllt hat. Außerdem hat der Bewerber einen Navigations-Dreieckflug nach § 2 Abs. 3 Nr. 2 durchzuführen.

(4) Zur Durchführung von Alleinflügen für die Erneuerung der Erlaubnis wird dem Bewerber vom Fluglehrer eine Bescheinigung entsprechend § 4 ausgestellt.

(5) Auf die Erneuerung einer ruhenden Berechtigung für IFR-Flüge findet bei Privat-Flugzeugführern § 30 Abs. 5 entsprechende Anwendung.

§ 32

Berufs-Flugzeugführer II. Klasse

(1) Wird der Nachweis nach § 30 Abs. 1 Nr. 2 nicht erbracht, ruht die Erlaubnis von dem Tage des Ablaufs der Gültigkeit an. 3 Jahre nach Ablauf der Gültigkeitsdauer erlischt die Erlaubnis endgültig.

(2) Hat die Erlaubnis nicht länger als 3 Jahre geruht, so kann sie auf Antrag erneuert werden, wenn der Bewerber die in § 9 Abs. 3 Nr. 1 genannten Fertigkeiten und die in § 9 Abs. 4 geforderten Kenntnisse nachweist. Der Bewerber muß ferner die nach § 30 Abs. 1 Nr. 2 geforderten Voraussetzungen erfüllen. Zur Durchführung der erforderlichen Flüge wird dem Bewerber vom Prüfungsrat (§ 77) eine Bescheinigung entsprechend § 4 ausgestellt.

(3) Auf die Erneuerung einer ruhenden Berechtigung für IFR-Flüge findet bei Berufs-Flugzeugführern II. Klasse § 30 Abs. 5 entsprechende Anwendung.

§ 33

Berufs-Flugzeugführer I. Klasse

(1) Wird der Nachweis nach § 30 Abs. 1 Nr. 3 nicht erbracht, ruht die Erlaubnis von dem Tage des Ablaufs der Gültigkeit an. 3 Jahre nach Ablauf der Gültigkeitsdauer erlischt die Erlaubnis endgültig.

(2) Hat die Erlaubnis nicht länger als 3 Jahre geruht, so kann sie auf Antrag erneuert werden, wenn der Bewerber die in § 9 Abs. 3 genannten Fertigkeiten und die in § 9 Abs. 4 geforderten Kenntnisse nachweist. Der Bewerber muß ferner die nach § 30 Abs. 1 Nr. 3 geforderten Voraussetzungen erfüllen. § 32 Abs. 2 letzter Satz findet entsprechende Anwendung.

(3) Für die Erneuerung einer ruhenden Berechtigung für IFR-Flüge bedarf es bei Berufs-Flugzeugführern I. Klasse der Ablegung einer erneuten Prüfung nach § 27.

§ 34

Linienflugzeugführer

(1) Wird der Nachweis nach § 30 Abs. 1 Nr. 4 nicht erbracht, ruht die Erlaubnis von dem Tage des Ablaufs der Gültigkeit an. 3 Jahre nach Ablauf der Gültigkeitsdauer erlischt die Erlaubnis endgültig.

(2) Hat die Erlaubnis nicht länger als 3 Jahre geruht, so kann sie nur erneuert werden, wenn der Bewerber die in § 9 Abs. 3 genannten Fertigkeiten und die in § 9 Abs. 4 geforderten Kenntnisse nachweist. Der Bewerber muß ferner die nach § 30 Abs. 1 Nr. 4 geforderten Voraussetzungen erfüllen. § 32 Abs. 2 letzter Satz findet entsprechende Anwendung.

(3) Für die Erneuerung einer ruhenden Berechtigung für IFR-Flüge bedarf es bei Linienflugzeugführern der Ablegung einer erneuten Prüfung nach § 27.

B. Flugnavigatoren

§ 35

Ausbildung

(1) Der Bewerber um die Erlaubnis für Flugnavigatoren hat als Vorbildung nachzuweisen:

1. 200 Flugstunden, während deren er unter Aufsicht eines Flug navigators oder eines Linienflugzeugführers die Tätigkeit eines

Flug navigators ausgeübt hat; von den 200 Flugstunden müssen mindestens 50 Stunden Nachtflug sein. Für Inhaber eines Luftfahrerscheins für Berufs- oder Linienflugzeugführer sowie für Inhaber des Kapitäns- oder Steuermannspatents auf großer Fahrt genügt eine Flugpraxis von 100 Stunden, von denen ebenfalls 50 Stunden Nachtflug sein müssen. Mindestens die Hälfte der Flugstunden muß in die letzten 12 Monate vor Antragstellung fallen;

2. je 25 Standortbestimmungen bei Tag und bei Nacht mittels astronomischer Navigation in Verbindung mit Funk, Höhenmessung und anderen Navigationshilfen; die Standortbestimmungen müssen bei der Navigation des Luftfahrzeugs angewendet werden.

§ 36

Prüfung

Der Bewerber hat eine Prüfung abzulegen; diese umfaßt

1. einen theoretischen Teil, der sich auf folgende Gebiete erstreckt:
 - a) Kenntnis der gesetzlichen Vorschriften über Flugnavigation,
 - b) Kenntnis der Erdkugel, der geographischen Bezugssysteme, der üblichen Projektions-systeme und der Luftfahrtkarten; Messen und Berechnen von Entfernungen und Kursen (Loxodrome, Orthodrome); Sichtnavigation, Berechnung von Kurs, Abtritt und Wind,
 - c) Grundbegriffe der Astronomie: Grundlagen, Bewegungen der Gestirne, Beobachtung und Korrektur ihrer Höhe. Astronomische Ortsbestimmung nach verschiedenen Systemen. Auffinden eines bestimmten Ortes mit Hilfe einer einzigen Standlinie,
 - d) Funknavigation, Geben und Hören von 35 Morsezeichen in der Minute, Navigationshilfe durch Vergleich der elektrischen Höhenmesser und Aneroidhöhenmesser. Kenntnis der gebräuchlichen Funknavigations-systeme,
 - e) Aufstellen der Flugpläne vor dem Start und während des Fluges, Verbrauchskontrolle, Führung der Kontrollhefte und -formulare des Flug navigators,
 - f) Grundbegriffe der Flugwetterkunde gemäß § 9 Abs. 4 Nr. 4,
 - g) Kenntnis der für die Flugnavigation notwendigen Bordinstrumente und -einrichtungen, Bedienung und Überprüfung dieser Instrumente,
 - h) Aufgaben und Vorschriften des Flugsicherungsdienstes, insbesondere der für den Flugsicherungskontroll- und Flugsicherungsberatungsdienst gültigen Vorschriften, soweit sie für die Tätigkeit eines Flug navigators in Betracht kommen;
2. einen praktischen Teil, bestehend aus zwei Prüfungsflügen von je 6 Stunden bei Tag und je 6 Stunden bei Nacht unter Aufsicht des Prü-

fungsrats (§ 77). Während dieser Flüge hat der Bewerber darzutun, daß er ein Luftfahrzeug mittels Sichtnavigation, Funknavigation, astronomischer Navigation und anderer Navigationsmethoden navigieren kann.

§ 37

Form und Umfang der Erlaubnis

(1) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden und erfüllt er die sonstigen Voraussetzungen, so wird ihm die Erlaubnis durch Aushändigung des Luftfahrerscheins für Flugnavigatoren nach Muster 7 (rot) erteilt.

(2) Der Inhaber ist berechtigt, die Tätigkeit eines Flugnavigators für die Vorbereitung und Durchführung von Flügen auf Luftfahrzeugen aller Art auszuüben.

§ 38

Gültigkeitsdauer und Erneuerung

(1) Die Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Flugnavigatoren beträgt 12 Monate, gerechnet vom Zeitpunkt des Abschlusses der amtlichen Fliegertauglichkeitsuntersuchung.

(2) Die Erneuerung erfolgt, wenn der Inhaber folgende Voraussetzungen nachgewiesen hat:

Betätigung als Flugnavigator während 100 Flugstunden in den letzten 12 Monaten. Während dieser Flugstunden, von denen mindestens 30 auf Nachtflüge entfallen müssen, sind 12 genaue Standortbestimmungen mittels astronomischer Navigation, verbunden mit anderen Hilfsmitteln, durchzuführen.

(3) Für die Berechnung der neuen Gültigkeitsdauer gilt § 30 Abs. 6 entsprechend.

C. Bordwarte

§ 39

Ausbildung und Prüfung

(1) Der Bewerber um die Erlaubnis für Bordwarte hat als Vorbildung nachzuweisen:

1. die Lehrabschlußprüfung als Flugmotorschlosser, Metallflugzeugbauer, Holzflugzeugbauer, Tischler, Elektromechaniker, Mechaniker, Schlosser, Klempner, Maschinenbauer oder auf einem gleichwertigen Fachgebiet und eine mindestens zweijährige praktische Tätigkeit nach der Lehrabschlußprüfung im technischen Wartungsdienst eines Luftfahrtunternehmens oder eines Unternehmens der Luftfahrtindustrie auf dem Gebiete der Fertigung, Instandsetzung oder Kontrolle; hiervon müssen sechs Monate innerhalb der letzten 24 Monate vor Antragstellung ausgeübt sein, oder die Abschlußprüfung an einer anerkannten höheren technischen Lehranstalt in den Fächern Flugzeugbau, Maschinenbau, Elektrotechnik oder einem gleichwertigen Fachgebiet und eine mindestens einjährige

praktische Tätigkeit nach der Abschlußprüfung im technischen Wartungsdienst eines Luftfahrtunternehmens der Luftfahrtindustrie; hiervon müssen 6 Monate innerhalb der letzten 24 Monate vor Antragstellung ausgeübt sein;

2. mindestens 50 Flugstunden innerhalb der letzten 12 Monate vor Antragstellung; hierbei muß er unter Aufsicht eines Berufsflugzeugführers oder eines Bordwartes die Tätigkeit eines Bordwartes ausgeübt haben.

(2) Der Bewerber hat eine praktische und theoretische Prüfung vor dem Prüfungsrat (§ 77) abzugeben, in der ausreichende Kenntnisse und Fertigkeiten in folgenden Fächern nachzuweisen sind:

1. Grundlagen der Physik des Fliegens;
2. Aufbau, Funktionen, Wartung und Instandsetzung von Flugwerk, Triebwerk und Ausrüstung der Luftfahrzeuge, insbesondere der Muster, für welche die Erlaubnis erteilt werden soll;
3. Betrieb von Luftfahrzeugen unter Berücksichtigung der besonderen Aufgaben und Arbeiten eines Bordwartes, Verhalten und Maßnahmen in besonderen Fällen;
4. Grundzüge der Flugnavigation und Flugwetterkunde;
5. Flugvorbereitungen unter Berücksichtigung der technischen Gegebenheiten und der Wetterlage;
6. Vorschriften des Luftrechts, soweit sie für die Tätigkeit eines Bordwartes in Betracht kommen;
7. erste Hilfe bei Unfällen.

(3) Soweit der Bewerber durch ein Zeugnis einer anerkannten höheren technischen Lehranstalt ausreichende Kenntnisse in den in Absatz 2 genannten Fächern nachweist, kann Befreiung von einzelnen Prüfungsfächern erteilt werden.

§ 40

Form und Umfang der Erlaubnis

(1) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden und erfüllt er die sonstigen Voraussetzungen, so wird ihm die Erlaubnis durch Aushändigung des Luftfahrerscheins für Bordwarte nach Muster 8 (braun) erteilt.

(2) Der Inhaber ist berechtigt, die Aufgaben eines Bordwartes an Bord der im Schein eingetragenen Flugzeugmuster auszuüben.

(3) Im Luftfahrerschein für Bordwarte wird zunächst das Luftfahrzeugmuster eingetragen, an dem der Bewerber seine Prüfung abgelegt hat. Außerdem können die Muster eingetragen werden, die durch Bekanntmachung des Bundesministers für Verkehr als gleichartig mit dem zuerst eingetragenen anerkannt sind. Eintragungen von weiteren Mustern erfolgen, wenn der Inhaber durch eine Prüfung nach § 39 Abs. 2 den Nachweis ausreichender Kenntnisse für die Bedienung des betreffenden Musters erbracht hat.

§ 41

Gültigkeitsdauer und Erneuerung

(1) Die Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Bordwarte beträgt 12 Monate, gerechnet vom Zeitpunkt des Abschlusses der amtlichen Fliegertauglichkeitsuntersuchung.

(2) Die Erneuerung erfolgt, wenn der Inhaber während dieser Zeit den Nachweis einer Tätigkeit von 50 Stunden auf den im Schein eingetragenen Flugzeugmustern, davon mindestens 12 Flugstunden, erbracht hat. § 30 Abs. 2 Satz 1 findet entsprechende Anwendung.

(3) Für die Berechnung der neuen Gültigkeitsdauer gilt § 30 Abs. 6 entsprechend.

D. Bordfunker

§ 42

Arten der Erlaubnis

Die Erlaubnis zur Ausübung des Funkdienstes an Bord von Luftfahrzeugen wird erteilt als

1. Erlaubnis zur Ausübung des Sprechflugfunkdienstes auf Frequenzen über 30 MHz für Flugsicherungszwecke auf Luftfahrzeugen des nicht-gewerblichen Luftverkehrs innerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung, sofern die Leistung der nicht modulierten Trägerwelle in der Antenne 50 Watt nicht übersteigt (Erlaubnis für Bordfunker Klasse A);
2. Erlaubnis zur Ausübung des Sprechflugfunkdienstes auf Luftfahrzeugen (Erlaubnis für Bordfunker Klasse B);
3. Erlaubnis zur Ausübung des Funkverkehrs jeder Art auf Luftfahrzeugen (Erlaubnis für Bordfunker Klasse C).

§ 43

Ausbildung

(1) Der Bewerber um die Erlaubnis für Bordfunker Klasse A muß Inhaber des Zulassungsscheines für den Sprechflugfunkdienst der Bundesanstalt für Flugsicherung sein. Er hat ferner eine Tätigkeit im Sprechflugfunkverkehr von mindestens zwei Flugstunden nachzuweisen.

(2) Der Bewerber um die Erlaubnis für Bordfunker Klasse B muß Inhaber des Allgemeinen Flugfunksprechzeugnisses sein. Er hat ferner eine Tätigkeit im Sprechflugfunkverkehr an Bord von Luftfahrzeugen von mindestens 25 Stunden nachzuweisen.

(3) Der Bewerber um die Erlaubnis für Bordfunker Klasse C muß Inhaber des Flugfunkzeugnisses 1. oder 2. Klasse sein. Er hat ferner eine Tätigkeit im Flugfunkverkehr an Bord von Luftfahrzeugen von mindestens 50 Stunden nachzuweisen.

(4) Die nach Absätzen 1 bis 3 erforderliche Flugzeit muß unter der Aufsicht eines für diese Tätigkeit ausgebildeten Bordfunkers oder eines zur Ausbildung berechtigten Angehörigen der Bundesanstalt für Flugsicherung durchgeführt sein.

§ 44

Form und Umfang der Erlaubnis

(1) Hat der Bewerber die Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis erfüllt, so wird ihm die Erlaubnis durch Aushändigung des Luftfahrerscheins für Bordfunker nach Muster 9 (orange) erteilt. Im Luftfahrerschein für Bordfunker wird die jeweilige Tätigkeit, zu der der Inhaber berechtigt ist (§ 42), eingetragen.

(2) Der Inhaber ist berechtigt, die im Schein vermerkte Tätigkeit an Bord von Luftfahrzeugen auszuüben.

§ 45

Gültigkeitsdauer und Erneuerung

(1) Die Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Bordfunker beträgt 12 Monate; sie endet vorher, wenn die Erlaubnisscheine, die nach § 43 Voraussetzung für die Erteilung eines Luftfahrerscheins für Bordfunker sind, ungültig werden.

(2) Die Erneuerung erfolgt, wenn folgender Nachweis erbracht wird:

1. von Inhabern der Erlaubnis nach § 42 Nr. 1 und 2 eine selbständige Flugfunktätigkeit von 25 Flugstunden innerhalb der letzten 6 Monate;
2. von Inhabern der Erlaubnis nach § 42 Nr. 3 eine selbständige Flugfunktätigkeit von 50 Flugstunden innerhalb der letzten 6 Monate.

(3) Für die Berechnung der neuen Gültigkeitsdauer gilt § 30 Abs. 6 entsprechend.

E. Führer und Steuerer von Luftschiffen und von Luftfahrzeugen besonderer Art sowie Fallschirmspringer

§ 46

Die Ausbildung und Prüfung der Führer und Steuerer von Luftschiffen und Luftfahrzeugen besonderer Art (z. B. Wasserflugzeugen, Amphibienflugzeugen, Motorseglern u. a.) und der Fallschirmspringer bleibt einer besonderen Regelung vorbehalten.

F. Segelflugzeugführer

1. Arten der Erlaubnis

§ 47

(1) Die Erlaubnis zum Führen von Segelflugzeugen wird für folgende Klassen erteilt:

- Klasse I für einsitzige und einsitzig geflogene doppelsitzige Segelflugzeuge,
- Klasse II für doppelsitzige Segelflugzeuge,
- Klasse III für drei- und mehrsitzige Segelflugzeuge.

(2) Für Kunstflug auf Segelflugzeugen, für Schleppflug hinter Luftfahrzeugen und für Wolkenflug wird eine besondere Berechtigung erteilt.

2. Befähigungsnachweis und Erteilung der Erlaubnis

§ 48

(1) Der Bewerber um die Erlaubnis für Klasse I hat als Vorbildung nachzuweisen:

3 Flugstunden (hierbei gelten alle Alleinflüge über 2 Minuten Dauer) mit 25 Starts und Landungen auf Segelflugzeugen verschiedener Muster, davon 15 Hochstarts mit Schwerpunktfesselung an der Startwinde und mit anschließender Platzrunde.

Für Bewerber, die Inhaber eines Luftfahrerscheins für Flugzeugführer sind, genügt der Nachweis von 1½ Stunden Flugzeit mit 15 Hochstarts mit Schwerpunktfesselung an der Startwinde und anschließender Platzrunde.

(2) Der Bewerber hat eine Flugprüfung und eine theoretische Prüfung abzulegen.

(3) In der Flugprüfung sind folgende Fertigkeiten nachzuweisen:

3 Windenstarts auf eine Höhe von möglichst 300 m; nach dem Ausklinken muß der Bewerber 2 bis 3 hintereinanderliegende Vollkreise mit einer Schräglage von 30 bis 40° fliegen und anschließend in einem Zielfeld von 50 × 250 m Größe landen. Die Vollkreise sind abwechselnd nach links und nach rechts auszuführen.

(4) Die theoretische Prüfung umfaßt folgende Fächer:

1. Grundbegriffe der Segelflugkunde einschließlich der Beurteilung der Lufttüchtigkeit der Segelflugzeuge,
2. Grundbegriffe der Aerodynamik, der Flugwetter-, Karten- und Instrumentenkunde für Segelflieger,
3. Verhalten während des Fluges und in besonderen Fällen,
4. Aufgaben und Vorschriften des Flugsicherungsdienstes insbesondere der für den Flugsicherungskontroll- und Flugsicherungsberatungsdienst gültigen Vorschriften, soweit sie für den Bewerber in Betracht kommen,
5. Luftverkehrsvorschriften,
6. erste Hilfe bei Unfällen.

§ 49

(1) Der Bewerber um die Erlaubnis für Klasse II hat nachzuweisen:

1. die einfache Erlaubnis für Klasse I,
2. 20 Flugstunden auf Segelflugzeugen (hierbei gelten alle Alleinflüge über 2 Minuten Gesamtflugzeit) mit 20 Starts und Landungen auf doppelsitzigen Segelflugzeugen. Für Bewerber mit einem Luftfahrerschein für Flugzeugführer verringert sich die Flugstundenzahl auf 10.

(2) Der Bewerber um die Erlaubnis für Klasse III hat nachzuweisen:

1. die Erlaubnis für Klasse II,
2. 20 Starts und Landungen auf drei- und mehrsitzigen Segelflugzeugen.

§ 50

Form und Umfang der Erlaubnis

(1) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden und erfüllt er die sonstigen Voraussetzungen, so wird ihm die Erlaubnis durch Aushändigung des Luftfahrerscheins für Segelflugzeuge nach Muster 10 (rosa) erteilt. Die jeweilige Klasse wird im Schein vermerkt.

(2) Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer berechtigt zur Ausführung von Segelflügen im Rahmen der im Schein vermerkten Klasse (§ 47).

(3) Kunstflug, Wolkenflug sowie Schleppflug hinter Luftfahrzeugen dürfen nur von Inhabern des Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer ausgeführt werden, wenn sie die entsprechende besondere Berechtigung besitzen.

(4) § 7 Abs. 7 ist sinngemäß anzuwenden.

§ 51

Berechtigung für Kunstflug

(1) Der Bewerber um die Berechtigung für Kunstflug muß Inhaber des Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer sein. Er hat außerdem eine Prüfung abzulegen; diese besteht aus einem Flug vor dem Prüfungsrat (§ 77), während dessen, beginnend in etwa 1000 m Höhe, der Reihe nach folgende Flugbewegungen auszuführen sind:

Trudeln in 2 bis 3 Drehungen in der von dem Prüfungsrat bestimmten Drehrichtung,
Überschlag nach oben,
hochgezogene Kehrtkurve links,
Überschlag nach oben,
Seitengleitflug links oder rechts mit anschließender Ziellandung.

(2) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden und erfüllt er die sonstigen Voraussetzungen, so wird ihm die Berechtigung durch einen Vermerk im Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer erteilt. Der Inhaber ist berechtigt, selbständig Kunstflug auf Segelflugzeugen durchzuführen.

§ 52

Berechtigung für Schleppflug hinter Luftfahrzeugen

Der Bewerber um die Berechtigung für Schleppflug hinter Luftfahrzeugen muß Inhaber des Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer sein. Er hat außerdem mindestens 2 Übungsflüge als Vorbildung und 3 vor dem Prüfungsrat (§ 77) ausgeführte Segelflüge im Schlepp eines anderen Luftfahrzeugs nachzuweisen.

§ 53

Berechtigung für Wolkenflug

(1) Der Bewerber um die Berechtigung für Wolkenflug mit Segelflugzeugen muß Inhaber des Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer sein und eine Gesamtflugzeit von 35 Stunden nachweisen. Hierin

müssen 3 Stunden Instrumentenflugzeit auf einem doppelsitzigen Segelflugzeug unter Aufsicht eines Segelflugehrers mit Berechtigung für Wolkenflug enthalten sein.

(2) Hat der Bewerber die Voraussetzungen des Absatzes 1 nachgewiesen, so wird ihm die Berechtigung für Wolkenflug durch einen Vermerk im Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer erteilt. Der Inhaber ist berechtigt, Wolkenflüge mit Segelflugzeugen im Rahmen der geltenden Flugsicherungsbestimmungen auszuführen.

§ 54

Gültigkeitsdauer und Erneuerung

(1) Die Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer beträgt 24 Monate, gerechnet vom Zeitpunkt des Abschlusses der amtlichen Fliegertauglichkeitsuntersuchung. Die Berechtigung für Kunstflug, Schleppflüge hinter Luftfahrzeugen und für Wolkenflug gelten, solange der Luftfahrerschein, in dem sie vermerkt sind, gültig ist.

(2) Die Erneuerung erfolgt, wenn der Inhaber während dieser Zeit den Nachweis von mindestens $1\frac{1}{2}$ Flugstunden oder mindestens 20 Starts und Landungen erbringt. Davon muß mindestens $\frac{1}{2}$ Stunde in den letzten 12 Monaten vor der Erneuerung geflogen sein. Für die Berechtigung der neuen Gültigkeitsdauer gilt § 30 Abs. 6 entsprechend.

(3) Wird der Nachweis nicht erbracht, so ruht die Erlaubnis von dem Tage des Ablaufs der Gültigkeit an.

(4) Hat eine Erlaubnis nicht länger als 2 Jahre geruht, so kann sie auf Antrag erneuert werden, wenn der Bewerber nachweist, daß er innerhalb von 6 Monaten vor dem Tage der Erneuerung die in Absatz 2 genannten Voraussetzungen erfüllt hat. Soweit die Eignung und Befähigung nicht hinreichend gewährleistet erscheinen, ist außerdem die Flugprüfung nochmals abzulegen.

(5) Hat eine Erlaubnis länger als 2 Jahre geruht, so kann sie nur erneuert werden, wenn der Bewerber außer den in Absatz 4 genannten Voraussetzungen die Flugprüfung nochmals ablegt.

G. Freiballonführer

§ 55

Ausbildung

(1) Der Bewerber um die Erlaubnis zum Führen von Freiballonen hat nachzuweisen:

6 Ausbildungsfahrten unter Aufsicht eines Freiballonführers mit Lehrberechtigung innerhalb der letzten 3 Jahre, davon eine Fahrt mit Leuchtgas- und tunlichst eine Fahrt mit Wasserstofffüllung, eine Fahrt in den Monaten Mai bis September bei Temperaturen über 20° Celsius und eine Fahrt in den Monaten November bis Februar (möglichst bei Bodenfrost). Die Fahrten müssen eine durchschnittliche Dauer von 2 Stunden haben.

(2) Der Bewerber hat eine Prüfung abzulegen. Diese besteht aus einer praktischen und einer theoretischen Prüfung.

(3) Die theoretische Prüfung umfaßt folgende Fächer:

1. Luftverkehrsvorschriften;
2. Aerostatik; Grundsätze der Ballonführung, der Gaslehre, der Füllung und Landung;
3. Flugwetterkunde;
4. Kenntnisse des Ballons und der Instrumente sowie deren Bedienung;
5. Luftortung und Geographie;
6. Fahrtenpraxis und Verhalten in besonderen Fällen;
7. Aufgaben und Vorschriften des Flugsicherungsdienstes, insbesondere die für den Flugsicherungskontroll- und Flugsicherungsberatungsdienst gültigen Vorschriften, soweit sie für den Bewerber in Betracht kommen;
8. erste Hilfe bei Unfällen.

(4) In der praktischen Prüfung sind folgende Fertigkeiten nachzuweisen:

1. eine Prüfungsfahrt mit einem Ballonführer, der die Lehrberechtigung besitzt. Hierbei muß eine Höhe von 3000 m über NN erreicht werden, wenn der Bewerber nicht bei einer früheren Ausbildungsfahrt diese Höhe erreicht hat. Bei der Prüfungsfahrt hat der Bewerber die Füllung, die Fahrt, die Landung und die Verpackung selbständig zu leiten, auch soll er möglichst eine Zwischenlandung ausführen;
2. Ausführung eines Starts unter sachkundiger Leitung und Überwachung des Reißbahnklebens;
3. eine Freiballonfahrt von mindestens einer Stunde Dauer, während der der Bewerber sich allein an Bord befinden muß, soweit der Prüfungsrat (§ 77) dies für notwendig erachtet.

§ 56

Form und Umfang der Erlaubnis

(1) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden und erfüllt er die sonstigen Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis, so wird ihm die Erlaubnis durch Aushändigung des Luftfahrerscheins für Freiballonführer nach Muster 11 (violett) erteilt.

(2) Der Luftfahrerschein für Freiballonführer berechtigt zur Betätigung als verantwortlicher Freiballonführer bei Tagesfahrten von Freiballonen.

§ 57

Berechtigung für Nachtfahrten

(1) Der Luftfahrerschein für Freiballonführer kann durch eine Berechtigung für Nachtfahrten erweitert werden. Diese wird erteilt, wenn der Bewerber seit Erwerb des Luftfahrerscheins für Freiballonführer unter Aufsicht eines Führers, der die Erlaubnis für Nachtfahrten besitzt, mindestens 2 Nachtfahrten von durchschnittlich 2 Stunden Dauer geführt hat. Von diesem Erfordernis kann abgesehen werden, wenn

der Bewerber vor Inkrafttreten dieser Verordnung 2 Nachfahrten von durchschnittlich zweistündiger Dauer selbständig geführt hat.

(2) Hat der Bewerber die Voraussetzungen für die Erteilung der Berechtigung erfüllt, so wird ihm diese durch einen Vermerk im Luftfahrerschein für Freiballonführer erteilt. Der Inhaber ist berechtigt, Nachfahrten mit Freiballonen auszuführen.

(3) § 7 Abs. 7 ist sinngemäß anzuwenden.

§ 58

Gültigkeitsdauer und Erneuerung

(1) Die Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Freiballonführer beträgt 24 Monate, gerechnet vom Zeitpunkt des Abschlusses der amtlichen Fliegertauglichkeitsuntersuchung. Die Berechtigung für Nachfahrten gilt, solange der Luftfahrerschein, in dem sie vermerkt ist, in Kraft ist.

(2) Die Erneuerung erfolgt, wenn der Inhaber während der letzten 24 Monate den Nachweis von wenigstens einer Freiballonfahrt von mindestens einer Stunde Dauer erbracht hat. Für die Berechnung der neuen Gültigkeitsdauer gilt § 30 Abs. 6 entsprechend.

(3) Wird der Nachweis nach Absatz 2 nicht erbracht, ruht die Erlaubnis von dem Tage des Ablaufs der Gültigkeit an. Sie kann auf Antrag erneuert werden, wenn der Bewerber durch Bescheinigung eines Freiballonführers mit Lehrberechtigung die in § 55 Abs. 3 geforderten Kenntnisse nachweist. Er hat außerdem eine Freiballonfahrt von mindestens einer Stunde Dauer durchzuführen.

H. Lehrberechtigung für die Ausbildung von Luftfahrern

§ 59

Ausbildung von Flugzeugführern

(1) Der Bewerber um die Lehrberechtigung für die Ausbildung von Privat-Flugzeugführern hat folgende Bedingungen zu erfüllen:

1. Besitz eines Luftfahrerscheins für Flugzeugführer mit Berechtigung für Kunstflug;
2. mindestens 250 Flugstunden als verantwortlicher Flugzeugführer; hierauf können Inhabern des Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer bis zu 100 Stunden Segelflug angerechnet werden;
3. Durchführung eines Navigationsflugs als verantwortlicher Flugzeugführer über eine Strecke von 600 km mit einem zusammenhängenden Flugabschnitt von mindestens 200 km;
4. erfolgreiche Teilnahme an einem anerkannten Lehrgang für Fluglehrer sowie daran anschließende Ausbildung von 3 Flugschülern unter der Oberaufsicht eines hierzu beauftragten Fluglehrers bis zur Erlangung des Luftfahrerscheins für Privat-Flugzeugführer.

(2) Der Inhaber der Lehrberechtigung ist befugt, die Flugausbildung für Privat-Flugzeugführer sowie die Ausbildung für Kunstflug zu leiten. Der Inhaber kann ferner die Umschulung (§ 7 Abs. 4) auf alle Flugzeugmuster vornehmen, die er selber führen darf.

(3) Besitzt der Inhaber der Lehrberechtigung die Berechtigung für Schleppflug oder für IFR-Flüge, so ist er zur Ausbildung für Schleppflug oder IFR-Flüge befugt. Die Befugnis zur Ausbildung für IFR-Flüge setzt jedoch den Nachweis weiterer 10 Stunden Instrumentenflugübung voraus.

§ 60

Ausbildung von Berufs-Flugzeugführern I. und II. Klasse

(1) Der Bewerber um die Lehrberechtigung für die Ausbildung von Berufs-Flugzeugführern II. und I. Klasse muß den entsprechenden Luftfahrerschein für Berufs-Flugzeugführer besitzen und eine zweijährige erfolgreiche Tätigkeit als Berufs-Flugzeugführer oder als Fluglehrer nach § 59 Abs. 1 nachweisen.

(2) Der Inhaber der Berechtigung ist befugt,

1. Privat-Flugzeugführer und Berufs-Flugzeugführer auszubilden. Die Umschulung auf Flugzeugmuster, deren höchstzulässiges Fluggewicht 5700 kg überschreitet, darf nur durch Fluglehrer durchgeführt werden, die Inhaber des Luftfahrerscheins für Berufs-Flugzeugführer I. Klasse sind;
2. Flugzeugführer für die Berechtigung für IFR-Flüge auszubilden, sofern er selbst die Berechtigung für IFR-Flüge besitzt und die Voraussetzung des § 59 Abs. 3 nachweist.

(3) Zur Ausbildung für Schleppflug und Kunstflug ist der Inhaber der Berechtigung befugt, sofern er selbst die entsprechende Berechtigung besitzt.

§ 61

Ausbildung von Linien-Flugzeugführern

Die Ausbildung der Linien-Flugzeugführer kann von Inhabern des Luftfahrerscheins für Linien-Flugzeugführer vorgenommen werden, die 2 Jahre im Linienverkehr eines Luftfahrtunternehmens tätig gewesen sind.

§ 62

Ausbildung von Hubschrauberführern

(1) Der Bewerber um die Lehrberechtigung für die Ausbildung von Hubschrauberführern hat folgende Bedingungen zu erfüllen:

1. mindestens 150 Flugstunden als verantwortlicher Hubschrauberführer; hierauf können Inhabern einer Lehrberechtigung nach § 59 sowie eines Luftfahrerscheins für Berufs-Flugzeugführer 100 Stunden angerechnet werden;
2. erfolgreiche Teilnahme an einem anerkannten Lehrgang für Hubschrauberfluglehrer sowie daran anschließende Ausbildung von

3 Hubschrauberflugschülern unter Oberaufsicht eines Fluglehrers bis zur Erlangung des Luftfahrerscheins für Hubschrauberführer. Inhabern einer Fluglehrerberechtigung für die Ausbildung von Flugzeugführern kann die Teilnahme an dem Lehrgang erlassen werden.

(2) Der Inhaber der Lehrberechtigung ist befugt, die Flugausbildung für Hubschrauberführer zu leiten.

§ 63

Ausbildung von Segelflugzeugführern

(1) Der Bewerber um die Lehrberechtigung für die Ausbildung von Segelflugzeugführern hat folgende Bedingungen zu erfüllen:

1. Mindestalter: 21 Jahre,
2. 35 Segelflugstunden seit Aushändigung des Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer,
3. erfolgreiche Teilnahme an einem behördlich anerkannten Lehrgang für Segelfluglehrer.

(2) Der Inhaber der Lehrberechtigung ist befugt, Segelflugschüler entsprechend seinem Segelfluglehrerausweis auszubilden. Die Ausbildung für Kunstflug, für Schleppflug hinter Luftfahrzeugen und für Wolkenflug darf er nur vornehmen, wenn er selber die entsprechende Berechtigung besitzt.

§ 64

Ausbildung von Freiballonführern

(1) Der Bewerber um die Lehrberechtigung für die Ausbildung von Freiballonführern muß seit Aushändigung des Luftfahrerscheins für Freiballonführer mindestens 10 Freiballonfahrten selbständig geführt haben und eingehende Kenntnisse in den in § 55 Abs. 3 aufgeführten Fächern nachweisen.

(2) Der Inhaber der Lehrberechtigung ist befugt, die praktische und theoretische Ausbildung von Ballonführern zu leiten. Die Ausbildung für Nachtfahrten darf er nur vornehmen, wenn er selber die Berechtigung für Nachtfahrten besitzt.

§ 65

Form der Lehrberechtigung

Die Lehrberechtigung nach den §§ 59 bis 64 wird durch einen Vermerk im Luftfahrerschein des Bewerbers erteilt.

TEIL II

Sonstiges Luftfahrtpersonal

A. Prüfer für Luftfahrtgerät

1. Arten der Erlaubnis

§ 66

(1) Die Erlaubnis zum Prüfen von Luftfahrtgerät wird erteilt

1. als Erlaubnis für Prüfer im Wartungsdienst für Flugzeuge und Hubschrauber,
2. als Erlaubnis für Prüfer im Überholungsdienst für Flugzeuge und Hubschrauber,

3. als Erlaubnis für Prüfer für Stück- und Nachprüfung von Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen,
4. als Erlaubnis für Prüfer für Stück- und Nachprüfung von Luftfahrtgerät außer Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen.

(2) Die in Absatz 1 Nr. 1 bis 3 genannte Erlaubnis wird für einzelne Baumuster und für folgende Fachrichtungen erteilt:

1. Flugwerk,
2. Triebwerk,
3. Ausrüstung und Gerät.

Innerhalb dieser Fachrichtungen kann die Erlaubnis auf bestimmte Spezialgebiete beschränkt werden.

(3) Die Erlaubnis nach Absatz 1 Nr. 3 bis 4 kann auf die Stück- oder die Nachprüfung beschränkt werden.

2. Befähigungsnachweis und Erteilung der Erlaubnis

a. Prüfer im Wartungsdienst für Flugzeuge und Hubschrauber

§ 67

Ausbildung und Prüfung

(1) Der Bewerber um die Erlaubnis für Prüfer im Wartungsdienst für Flugzeuge und Hubschrauber hat als Vorbildung nachzuweisen:

1. die Lehrabschlußprüfung als Flugmotorenschlosser, Metallflugzeugbauer, Holzflugzeugbauer, Tischler, Elektromechaniker, Mechaniker, Schlosser, Klempner, Maschinenbauer oder in einem gleichwertigen Fachgebiet. Bei Bewerbern, die das Abschlußzeugnis einer anerkannten höheren technischen Lehranstalt in den Fächern Flugzeugbau, Maschinenbau, Elektrotechnik oder einem gleichwertigen Fachgebiet besitzen, kann von dem Erfordernis der Lehrabschlußprüfung abgesehen werden;
2. zweijährige praktische Tätigkeit nach der in Nummer 1 vorgeschriebenen Ausbildung im technischen Dienst eines Luftfahrtunternehmens oder eines Unternehmens der Luftfahrtindustrie auf dem Gebiete der Fertigung, Instandsetzung oder Kontrolle. Hiervon müssen 6 Monate innerhalb der letzten 24 Monate vor Antragstellung ausgeübt sein.

(2) Der Bewerber mit dieser Vorbildung hat eine praktische und theoretische Prüfung vor dem Prüfungsrat (§ 77) abzulegen, in der unter besonderer Berücksichtigung der Baumuster und der in § 66 Abs. 2 genannten Fachrichtungen, für die die Erlaubnis erteilt werden soll, folgende Kenntnisse und Fähigkeiten nachzuweisen sind:

1. Grundlagen der Flugtechnik,
2. Aufbau, Funktion, Wartung, Instandsetzung und Prüfung des Luftfahrtgeräts,
3. die technischen Vorschriften für Wartung und Prüfung des Luftfahrtgeräts.

§ 68

Form und Umfang der Erlaubnis

(1) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden und erfüllt er die sonstigen Voraussetzungen, so wird ihm die Erlaubnis durch Aushändigung des Ausweises für Prüfer für Luftfahrtgerät (Erlaubnis für Prüfer im Wartungsdienst für Flugzeuge und Hubschrauber) nach Muster 12 (kastanienbraun) erteilt.

(2) Der Inhaber ist berechtigt, für die im Ausweis eingetragenen Baumuster und innerhalb der eingetragenen Fachrichtung

1. laufende Prüfungen sowie Prüfungen nach kleinen Reparaturen und zugelassenen kleinen Änderungen vorzunehmen und den Einbau von geprüften Triebwerken, Bauteilen, Instrumenten, Geräten und sonstigen Zubehörteilen nach der Prüfung zu bestätigen;
2. den Wartungsabnahmeschein entsprechend den Wartungsvorschriften auszustellen.

(3) Im Erlaubnisschein werden eingetragen:

1. die Baumuster, an denen der Bewerber seine Prüfung abgelegt hat. Das Luftfahrt-Bundesamt kann weitere Muster eintragen;
2. die Fachrichtung, auf die sich die Prüfung erstreckt hat, sowie etwaige Beschränkungen.

Weitere Muster und Fachrichtungen werden eingetragen, wenn der Inhaber hierfür ausreichende Kenntnisse nachgewiesen hat.

b. Prüfer im Überholungsdienst für Flugzeuge und Hubschrauber

§ 69

(1) Für die Erteilung der Erlaubnis für Prüfer im Überholungsdienst für Flugzeuge und Hubschrauber gelten die §§ 67 und 68 Abs. 3 entsprechend mit folgender Maßgabe:

1. An Stelle der in § 67 Abs. 1 Nr. 2 vorgeschriebenen zweijährigen praktischen Tätigkeit ist eine Tätigkeit von 3 Jahren nachzuweisen; bei Personen, die die Voraussetzungen nach § 67 Abs. 1 Satz 2 erfüllen, genügt eine Tätigkeit von 2 Jahren;
2. bei der in § 67 Abs. 2 vorgeschriebenen Prüfung sind gesteigerte Anforderungen zu stellen.

(2) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden und erfüllt er die sonstigen Voraussetzungen, so wird ihm die Erlaubnis durch Aushändigung des Ausweises für Prüfer für Luftfahrtgerät (Erlaubnis für Prüfer im Überholungsdienst für Flugzeuge und Hubschrauber) nach Muster 12 (kastanienbraun) erteilt.

(3) Der Inhaber ist berechtigt, für die im Ausweis eingetragenen Baumuster und innerhalb der eingetragenen Fachrichtung Prüfungen nach der Durchführung von genehmigten Überholungen, Instandsetzungen und Änderungen von Luftfahrtgerät durchzuführen und die Lufttüchtigkeit zu bescheinigen, soweit diese Arbeiten nur den Einbau von Bauteilen

und Geräten umfassen, die bereits von den anerkannten Prüfstellen geprüft sind.

c. Prüfer für Stück- und Nachprüfung von Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen

§ 70

Ausbildung und Prüfung

(1) Der Bewerber um die Erlaubnis für Prüfer für Stück- und Nachprüfung von Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen hat als Vorbildung nachzuweisen:

1. die Abschlußprüfung an einer anerkannten höheren technischen Lehranstalt in den Fachrichtungen Flugzeugbau, Maschinenbau, Elektrotechnik oder einer gleichwertigen Fachrichtung;
2. mindestens zweijährige Tätigkeit nach Abschluß des Studiums im praktischen technischen Dienst eines Betriebes der Luftfahrt auf dem Gebiete der Fertigung, Instandsetzung oder Kontrolle. Sechs Monate dieser Tätigkeit müssen innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung ausgeübt sein.

(2) Der Bewerber mit dieser Vorbildung hat eine praktische und theoretische Prüfung vor dem Prüfungsrat (§ 77) abzulegen, in der unter besonderer Berücksichtigung der Baumuster und der in § 66 Abs. 2 genannten Fachrichtungen folgende Kenntnisse und Fähigkeiten nachzuweisen sind:

1. Grundlagen der Luftfahrttechnik;
2. Werkstoffe, Bauunterlagen, Aufbau, Inbetriebnahme, Wartung, Instandsetzung und Prüfung des Luftfahrtgeräts;
3. die Vorschriften des Luftrechts, soweit sie für die Tätigkeit eines Prüfers für Luftfahrtgerät in Betracht kommen;
4. Bau- und Prüfvorschriften, Vorschriften über Betrieb und Wartung des Luftfahrtgeräts.

(3) Soweit ein Bewerber durch das Zeugnis einer anerkannten höheren technischen Lehranstalt ausreichende Kenntnisse auf den in Absatz 2 Nr. 1 und 2 genannten Gebieten nachweist, kann von einer Prüfung ganz oder teilweise abgesehen werden.

§ 71

Form und Umfang der Erlaubnis

(1) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden und erfüllt er die sonstigen Voraussetzungen, so wird ihm die Erlaubnis durch Aushändigung des Ausweises für Prüfer für Luftfahrtgerät (Erlaubnis für Prüfer für Stück- und Nachprüfung von Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen) nach Muster 12 (kastanienbraun) erteilt.

(2) Der Inhaber ist berechtigt, für die im Ausweis eingetragenen Baumuster und innerhalb der eingetragenen Fachrichtung Prüfungen im Rahmen der Stück- und Nachprüfung durchzuführen sowie die Lufttüchtigkeit zu bescheinigen.

(3) Für die Eintragung der Baumuster und Fachrichtungen im Ausweis gilt § 68 Abs. 3 entsprechend.

d. Prüfer für Stück- und Nachprüfung von Luftfahrtgerät außer Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen

§ 72

Ausbildung und Prüfung

(1) Die Erlaubnis für Prüfer für Stück- und Nachprüfung von Luftfahrtgerät außer Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen wird für folgende Fachrichtungen erteilt:

1. Segelflugzeuge,
2. Ballone und Drachen,
3. Fallschirme,
4. Start- und Bodengeräte.

(2) Der Bewerber um die Erlaubnis nach Absatz 1 hat als Vorbildung mindestens nachzuweisen:

1. für Segelflugzeuge

die Lehrabschlußprüfung für Holzflugzeugbauer, Tischler, Metallflugzeugbauer, Mechaniker, Schlosser oder auf einem gleichwertigen Fachgebiet und eine dreijährige Tätigkeit als Geselle oder Facharbeiter auf diesem Fachgebiet sowie eine dreijährige praktische Tätigkeit auf dem Gebiete des Segelflugzeugbaus nach Beendigung der Lehrzeit;

2. für Ballone

fünfjährige Tätigkeit als Ballonführer; der Bewerber muß mindestens 10 Freiballonfahrten selbständig geführt und sich bei mindestens 10 Fahrten als Ballonmeister betätigt und das Reißbahnkleben überwacht haben;

3. für Fallschirme

fünfjährige Tätigkeit in der textilverarbeitenden Industrie oder eine gleichwertige Ausbildung. Während dieser Zeit muß der Bewerber ferner 2 Jahre als anerkannter Packer von Fallschirmen in Herstellungswerken oder in Betrieben der Luftfahrt haupt- oder nebenberuflich tätig gewesen sein;

4. für Start- und Bodengeräte

die Lehrabschlußprüfung als Mechaniker, Schlosser, Maschinenbauer oder auf einem gleichwertigen Fachgebiet und eine dreijährige Tätigkeit als Geselle oder Facharbeiter auf diesem Fachgebiet sowie eine zweijährige praktische Tätigkeit bei dem Betrieb dieser Geräte.

(3) Der Bewerber mit dieser Vorbildung hat eine praktische und theoretische Prüfung vor dem Prüfungsrat (§ 77) abzulegen, in der unter besonderer Berücksichtigung des Fachgebietes, für das die Erlaubnis erteilt werden soll, folgende Kenntnisse und Fähigkeiten nachzuweisen sind:

1. Grundlagen der Flugtechnik;
2. Werkstoffe, Bauunterlagen, Aufbau, Inbetriebnahme, Wartung, Instandsetzung und Prüfung des Luftfahrtgeräts;
3. die Vorschriften des Luftrechts, soweit sie für die beantragte Erlaubnis in Betracht kommen;

4. Bau- und Prüfvorschriften, Vorschriften über Betrieb und Wartung des Luftfahrtgeräts.

§ 73

Form und Umfang der Erlaubnis

(1) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden und erfüllt er die sonstigen Voraussetzungen, so wird ihm die Erlaubnis durch Aushändigung des Ausweises für Prüfer für Luftfahrtgerät (Erlaubnis für Prüfer für Stück- und Nachprüfung von Luftfahrtgerät außer Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen) nach Muster 12 (kastanienbraun) erteilt.

(2) Der Inhaber des Ausweises ist berechtigt, innerhalb des im Ausweis eingetragenen Fachgebiets Prüfungen im Rahmen der Stück- und Nachprüfung durchzuführen sowie die Luft- oder Betriebstüchtigkeit zu bescheinigen.

(3) Im Ausweis wird das Fachgebiet eingetragen, auf das sich die Prüfung erstreckt hat. Weitere Fachgebiete werden eingetragen, wenn der Bewerber hierfür ausreichende Kenntnisse nachgewiesen hat.

B. Flugdienstberater

§ 74

Ausbildung und Prüfung

(1) Der Bewerber um die Erlaubnis für Flugdienstberater hat als Vorbildung nachzuweisen:

1. Abschluß einer Mittelschule oder eine gleichwertige Schulbildung,
2. in der Flugdienstberatung mindestens einjährige Gehilfentätigkeit innerhalb der letzten 24 Monate vor Antragstellung oder mindestens zweijährige Tätigkeit als Flugzeugführer, Flugnavigator, Bordfunker im planmäßigen Linienverkehr, Flugmeteorologe oder als Angehöriger des Flugsicherungsbetriebsdienstes innerhalb der letzten 36 Monate vor Antragstellung,
3. Teilnahme an einem behördlich anerkannten Lehrgang für Flugdienstberater.

(2) Der Bewerber hat eine Prüfung abzulegen, die sich auf folgende Gebiete erstreckt:

1. Beherrschung der englischen Sprache in Wort und Schrift unter besonderer Berücksichtigung der in der Luftfahrt gebräuchlichen Fachausdrücke;
2. besondere Eigenschaften von mindestens einem im planmäßigen Luftverkehr eingesetzten Flugzeugmuster unter Berücksichtigung von Flugleistung, Leistungsänderung bei Motorenausfall, Start- und Landegewicht, Nutzlast bei verschiedenen Betankungen, Kraftstoffladevermögen, Kraftstoffverbrauch bei bestimmten Flugleistungen und in verschiedenen Flughöhen, wirtschaftlichste Geschwindigkeit und Ladeplan;
3. Grundbegriffe der Flugwetterkunde und Elemente des Flugwetters, typische Wetterlagen und ihre Auswirkungen auf die Luftfahrt, Lesen von Wetterkarten, inter-

ationale Wetterschlüssel für Wettermeldungen und Vorhersagen an Luftfahrzeuge während des Fluges, Organisation des Flugwetterdienstes;

4. Gebrauch der Luftfahrthandbücher der verschiedenen Staaten sowie der Streckenhandbücher deutscher Luftfahrtunternehmen, Auswertung der „Nachrichten für Luftfahrer“, Flugvorbereitung, Flugbetriebsdienstvorschriften eines deutschen Luftfahrtunternehmens, Vorschriften des deutschen und ausländischen Luftrechts, soweit sie für die Durchführung von Streckenflügen in Betracht kommen;
5. Einteilung der Erde, Gradnetz, Zeitrechnung, Kartenprojektion, Koppelnavigation, Handhabung der gebräuchlichen Navigationsrechengengeräte, Funknavigationshilfen und ihre Anwendung, Instrumentenflugverfahren und Instrumentenlandeverfahren, Verfahren der Langstreckennavigation, navigatorische Flugvorbereitung;
6. Arbeitsweise und Gebrauch von Höhenmessern unter besonderer Berücksichtigung ihrer barometrischen Einstellung, Verfahren für die Berichtigung von Fahrtmessern;
7. Flugsicherungskontrolldienst:
Organisation und Aufgaben, Betriebsverfahren nach den deutschen und internationalen Vorschriften, Fluginformationsdienst, Such- und Rettungsdienst;
8. Flugsicherungsfernmeldedienst:
Organisation und Begriffsbestimmungen, Betriebszweige und Verkehrsarten nach den deutschen und internationalen Vorschriften, Abkürzungen der Namen der Flughäfen, Q-Gruppen und Schlüssel für Nachrichten für Luftfahrer.

§ 75

Form und Umfang der Erlaubnis

(1) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden und erfüllt er die sonstigen Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis, so wird ihm die Erlaubnis durch Aushändigung des Ausweises für Flugdienstberater nach Muster 13 (hellgrün) erteilt.

(2) Der Inhaber des Ausweises für Flugdienstberater ist berechtigt, die Tätigkeit eines Flugdienstberaters bei Luftfahrtunternehmen auszuüben.

C. Gültigkeitsdauer und Erneuerung der Erlaubnisscheine für sonstiges Luftfahrtpersonal

§ 76

(1) Die Gültigkeitsdauer der Ausweise für Prüfer für Luftfahrtgerät sowie für Flugdienstberater beträgt 24 Monate seit dem Zeitpunkt der Ausstellung.

(2) Die Erneuerung erfolgt, wenn der Inhaber den Nachweis einer mindestens halbjährigen Tätigkeit, zu deren Ausübung der Ausweis berechtigt, innerhalb der letzten 24 Monate erbracht hat.

(3) Kann der Inhaber die vorgeschriebene Tätigkeit nicht nachweisen, so kann der Ausweis nur erneuert werden, wenn der Inhaber in einer von der den Ausweis ausstellenden Stelle abzuhaltenden Prüfung die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten nachgewiesen hat.

(4) Eine Nachprüfung nach Absatz 3 kann auch verlangt werden, wenn Beschwerden über die Tätigkeit des Inhabers der Erlaubnis vorliegen.

(5) Bei Nichtbestehen der Prüfung wird der Ausweis eingezogen. Der Bewerber kann sich innerhalb von 6 Monaten einer erneuten Prüfung unterziehen. Besteht er diese Prüfung abermals nicht oder hat er sich nicht innerhalb der festgesetzten Frist zur Prüfung gemeldet, so kann die Erlaubnis nur mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr wiedererlangt werden.

TEIL III

Allgemeine Prüfungsbestimmungen

§ 77

Prüfungsrat

(1) Die in dieser Verordnung vorgeschriebenen Fähigkeitsprüfungen sind vor einem von der für die Erteilung der entsprechenden Erlaubnis zuständigen Stelle bestimmten Prüfungsrat abzulegen, der sich aus dem Vorsitzenden (Prüfungsleiter) und zwei weiteren Mitgliedern zusammensetzt. Die Mitglieder des Prüfungsrats müssen je nach der Art der Prüfung sachverständige Kenntnisse besitzen. Bei Bedarf können mehrere Prüfungsräte gebildet werden.

(2) Die an der Ausbildung der Bewerber beteiligten Personen dürfen dem Prüfungsrat nicht angehören; der Prüfungsleiter kann ihnen jedoch gestatten, der Prüfung beizuwohnen.

(3) Der Prüfungsleiter kann anordnen, daß Prüfungen nur vor einem Mitglied des Prüfungsrats abgelegt werden.

(4) Der Prüfungsrat entscheidet mit Stimmenmehrheit.

§ 78

Durchführung der Prüfungen

(1) Die Einzelheiten der Prüfungen, insbesondere den Umfang der schriftlich zu bearbeitenden Aufgaben, legt der Prüfungsrat fest. Der Bundesminister für Verkehr kann Richtlinien für die Durchführung der Prüfungen erlassen.

(2) Für die Durchführung und Bewertung von Flugprüfungen gelten folgende Gesichtspunkte:

1. Aufgaben, bei denen das verwendete Luftfahrzeug wegen eines Führungsfehlers des Bewerbers beschädigt wird, gelten als nicht erfüllt;
2. die Prüfung ist abzubrechen, wenn der Bewerber Unkenntnis oder Unsicherheit zeigt;
3. für jeden Prüfungsflug sind zwei Versuche gestattet;
4. bei Ziellandungen darf das Luftfahrzeug den Boden nicht außerhalb des Rechtecks berühren.

- ren; die Anflugrichtung muß nach dem Aufsetzen ohne wesentliche Abweichungen beibehalten werden. Der Gebrauch von Bremsen und anderen Landehilfen ist gestattet;
5. Nachtflüge sind innerhalb des Zeitraums von einer Stunde nach Sonnenuntergang bis zu einer Stunde vor Sonnenaufgang auszuführen;
6. Signallandungen erfolgen auf ein von einem Mitglied des Prüfungsrats vom Boden aus gegebenes Zeichen; der Bewerber hat darauf sofort in den Gleitflug überzugehen und die ihm gestellten Aufgaben zu lösen;
7. der Verlauf der Ziellandungen, der Höhen- und Streckenflüge ist durch einen amtlich plombierten Höhenschreiber in einem Schaubild aufzuzeichnen, das den Namen des Luftfahrzeugführers und den Tag der Prüfung tragen muß.

§ 79

Anrechnung von Flugleistungen als zweiter Flugzeugführer

(1) Für den Erwerb einer höheren Erlaubnis können Flugstunden als zweiter Flugzeugführer zur Hälfte angerechnet werden, wenn die Flüge auf Flugzeugen durchgeführt worden sind, für deren Führung ein zweiter Flugzeugführer vorgeschrieben ist. Die Flugzeit von Inhabern des Luftfahrerscheins für Privat-Flugzeugführer als zweiter Flugzeugführer kann jedoch nur bis zu 50 Stunden der für die höhere Erlaubnis erforderlichen Flugstunden angerechnet werden.

(2) Die Flugzeit am Doppelsteuer unter Aufsicht eines Fluglehrers wird für den Erwerb einer höheren Erlaubnis voll angerechnet.

§ 80

Übungsnachweis

Zum Nachweis der erforderlichen Flugstunden sowie der in den Flugprüfungen vorgeschriebenen Übungen haben die Bewerber um die Erlaubnis zur Tätigkeit als Luftfahrer fortlaufende Aufzeichnungen über Umfang, Art und zeitliche Verteilung ihrer fliegerischen Tätigkeit zu führen. Der Bundesminister für Verkehr kann Richtlinien für diese Aufzeichnungen erlassen.

§ 81

(1) Über das Ergebnis der Prüfung entscheidet der Prüfungsrat. Hat der Bewerber die Prüfung bestanden, so wird ihm ein Zeugnis ausgestellt.

(2) Hat der Bewerber die Prüfung nicht bestanden, so bestimmt der Prüfungsrat, ob die ganze Prüfung oder nur ein Teil der Prüfung zu wiederholen ist; er kann ferner anordnen, daß der Bewerber nicht vor Ablauf einer bestimmten Frist erneut zur Prüfung oder Teilprüfung zuzulassen ist.

(3) Bei Nichtbestehen der Wiederholungsprüfung ist eine erneute Prüfung nur mit Zustimmung der für den Prüfungsrat zuständigen Stelle möglich.

TEIL IV

Übergangsvorschriften

1. Fortgeltung bisher ausgestellter Luftfahrerscheine für Segelflugzeug- und Freiballonführer

§ 82

(1) Luftfahrerscheine für Segelflugzeug- und Freiballonführer, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung gültig sind, ihren Vorschriften jedoch nicht entsprechen, bleiben bis zum Ablauf der in den Scheinen vermerkten Fristen gültig.

(2) Vor Inkrafttreten dieser Verordnung durchgeführte Ausbildungsfahrten für Freiballonführer werden bei Anwendung des § 55 Abs. 1 angerechnet, auch wenn der Freiballonführer, unter dessen Aufsicht sie durchgeführt sind, noch nicht im Besitz einer amtlichen Lehrberechtigung war.

(3) Bei Bewerbern um die Lehrberechtigung für Flugzeugführer und Hubschrauberführer kann innerhalb des Zeitraums von 2 Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung von dem Nachweis der in den §§ 59 bis 62 bezeichneten Voraussetzungen ganz oder teilweise abgesehen werden, wenn die Bewerber besondere praktische und theoretische Kenntnisse auf dem beabsichtigten Lehrgebiet besitzen und die zuständige Behörde ihre Verwendung bei der Ausbildung von Luftfahrern im Interesse der deutschen Luftfahrt für notwendig hält. Die Lehrberechtigung der Bewerber ist in diesen Fällen auf diejenige Lehr-tätigkeit zu beschränken, für die sie einen Luftfahrerschein besitzen.

2. Erleichterungen für Inhaber von Luftfahrerscheinen, die vor dem 8. Mai 1945 ausgestellt sind

§§ 83 bis 88*

3. Erleichterungen für den Erwerb einer Erlaubnis für sonstiges Luftfahrtpersonal

§§ 89 u. 90*

4. Übergangsfrist

§ 91*

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Der Bundesminister für Verkehr

§§ 83 bis 91: Zeitlich abgelaufene Übergangsbestimmungen

Muster 1

(§ 7 der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal)
— hellbraun, Leinen, DIN A 6, Hochformat —

— 1 —

— 2 —

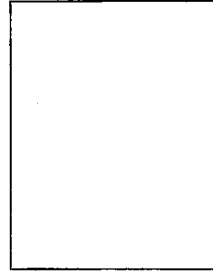
I. **Bundesrepublik Deutschland**
Federal Republic of Germany



II. **Luftfahrerschein**
für
Privat-Flugzeugführer
Private Pilot Licence

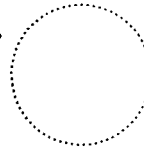
Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO
Issued in accordance with the standards of ICAO

III. Nr.
IV. Name des Inhabers:
geboren am:
V. Wohnort:
Straße und Hausnummer:
VI. Staatsangehörigkeit:



VII. **Unterschrift des Inhabers**

XI.



VIII. **Bundesrepublik Deutschland**

Land:

....., den

X. **Unterschrift**

— 3 —

— 4 —

XII. Flugzeugmuster, zu deren Führung der Inhaber berechtigt ist	Erteilt am	Stempel Unterschrift
a) Einmotorige Flugzeuge		
b) Mehrmotorige Flugzeuge		

IX. Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Privat-Flugzeugführer			
gültig bis	Stempel	Datum	Unterschrift

- 5 -

XIII. Besondere Berechtigungen	Erteilt am	Stempel Unterschrift
Schleppflug mit ohne Fangschlepp		
Kunstflug		
Ausbildung von Privat- Flugzeugführern		
Ausbildung für Schleppflug		
Sprechflugfunkdienst (Inhaber des Allgem. Flugfunk- sprechzeugnisses Nr.)		
Berechtigung für IFR-Flüge für folgende Flugzeugmuster		
a) einmotorige bis 5700 kg		
b) alle bis 5700 kg		
c) alle bis 14 000 kg		
d) alle Muster		
Lehrberechtigung für IFR-Flüge		
Gültigkeitsdauer der Berechtigung für IFR-Flüge		
gültig bis	Stempel	Datum Unterschrift

- 6 -

Noch Gültigkeitsdauer für IFR-Flüge			
gültig bis	Stempel	Datum	Unterschrift

XIV. Bemerkungen und Beschränkungen:

Muster 2

(§ 10 der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal)
— hellblau, Leinen, DIN A 6, Hochformat —

— 1 —

I. Bundesrepublik Deutschland

Federal Republic of Germany



**II. Luftfahrerschein
für
Berufs-Flugzeugführer II. Klasse**
Commercial Pilot Licence

Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO
Issued in accordance with the standards of ICAO

— 3 —

XII. Flugzeugmuster, zu deren Führung der Inhaber berechtigt ist	Erteilt am	Stempel Unterschrift
a) Einmotorige Flugzeuge		
b) Mehrmotorige Flugzeuge		

— 2 —

III. Nr.

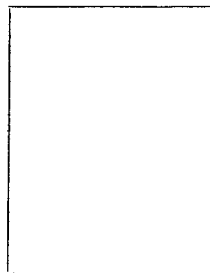
IV. Name des Inhabers:

geboren am:

V. Wohnort:

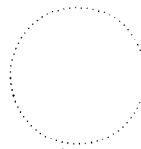
Straße und Hausnummer:

VI. Staatsangehörigkeit:



VII. Unterschrift des Inhabers

XI.



VIII. Bundesrepublik Deutschland

Land:

....., den

X. Unterschrift

— 4 —

IX. Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Berufs-Flugzeugführer II. Klasse			
gültig bis	Stempel	Datum	Unterschrift

- 5 -

XIII. Besondere Berechtigungen:	Erteilt am	Stempel Unterschrift
Schleppflug ^{mit} Fangschlepp _{ohne}		
Kunstflug		
Ausbildung von Berufsflugzeugführern II. Klasse auf Flugzeugmustern bis 5700 kg		
Sprechflugfunkdienst (Inhaber des Allgem. Flugfunk-sprechzeugnisses Nr.)		
Berechtigung für IFR-Flüge für folgende Flugzeugmuster		
a) einmotorige bis 5700 kg		
b) alle bis 5700 kg		
c) alle bis 14 000 kg		
d) alle Muster		
Lehrberechtigung für IFR-Flüge		
Gültigkeitsdauer der Berechtigung für IFR-Flüge		
gültig bis	Stempel	Datum Unterschrift

- 6 -

Noch Gültigkeitsdauer für IFR-Flüge			
gültig bis	Stempel	Datum	Unterschrift
XIV. Bemerkungen und Beschränkungen:			

Muster 3

(§ 14 der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal)
— dunkelblau, Leinen, DIN A 6, Hochformat —

— 1 —

I. **Bundesrepublik Deutschland**
Federal Republic of Germany



II. **Luftfahrerschein**
für
Berufs-Flugzeugführer I. Klasse
Senior Commercial Pilot Licence

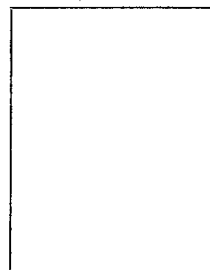
Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO
Issued in accordance with the standards of ICAO

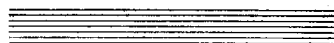
— 3 —

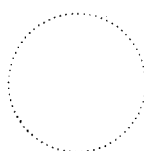
Flugzeugmuster, zu deren Führung der Inhaber berechtigt ist	Erteilt am	Stempel Unterschrift
a) Einmotorige Flugzeuge		
b) Mehrmotorige Flugzeuge		

— 2 —

III. Nr.
IV. Name des Inhabers:
geboren am:
V. Wohnort:
Straße und Hausnummer:
VI. Staatsangehörigkeit:



VII.  Unterschrift des Inhabers

XI. 
VIII. **Bundesrepublik Deutschland**
Land:
den
X. Unterschrift

— 4 —

IX. Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Berufs-Flugzeugführer I. Klasse			
gültig bis	Stempel	Datum	Unterschrift

- 6 -

59

Muster 4

(§ 18 der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal)
— dunkelgrün, Leinen, DIN A 6, Hochformat —

— 1 —

— 2 —

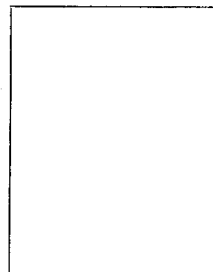
I. **Bundesrepublik Deutschland**
Federal Republic of Germany



II.* **Luftfahrerschein**
für
Linien-Flugzeugführer
Airline Transport Pilot Licence

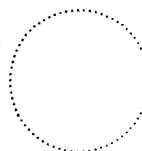
Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO
Issued in accordance with the standards of ICAO

III. Nr.
IV. Name des Inhabers:
geboren am:
V. Wohnort:
Straße und Hausnummer:
VI. Staatsangehörigkeit:



VII. **Unterschrift des Inhabers**

XI.



VIII. **Bundesrepublik Deutschland**

Land:

....., den

X. **Unterschrift**

— 3 —

— 4 —

Flugzeugmuster, zu deren Führung der Inhaber berechtigt ist	Erteilt am	Stempel Unterschrift
a) Einmotorige Flugzeuge		
b) Mehrmotorige Flugzeuge		

IX. Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Linien-Flugzeugführer			
gültig bis	Stempel	Datum	Unterschrift

— 5 —

XIII. Besondere Berechtigungen:	Erteilt am	Stempel Unterschrift
Schleppflug ^{mit} Fangschlepp _{ohne}		
Kunstflug		
Ausbildung von Berufs- flugzeugführern I. Klasse		
Sprechflugfunkdienst (Inhaber des Allgem. Flugfunk- sprechzeugnisses Nr.)		
Berechtigung für IFR-Flüge für folgende Flugzeugmuster		
a) einmotorige bis 5700 kg		
b) alle bis 5700 kg		
c) alle bis 14 000 kg		
d) alle Muster		
Lehrberechtigung für IFR-Flüge		
Gültigkeitsdauer der Berechtigung für IFR-Flüge		
gültig bis	Stempel	Datum Unterschrift

— 6 —

Noch Gültigkeitsdauer für IFR-Flüge			
gültig bis	Stempel	Datum	Unterschrift
XIV. Bemerkungen und Beschränkungen:			

Muster 5

(§ 21 der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal)
— hellgrau, Leinen, DIN A 6, Hochformat —

— 1 —

I. **Bundesrepublik Deutschland**
Federal Republic of Germany



II. **Luftfahrerschein**
für
Privat-Hubschrauberführer
Private Helicopter Pilot Licence

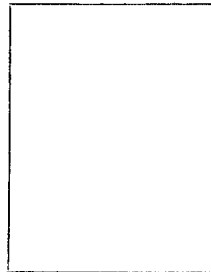
Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO
Issued in accordance with the standards of ICAO

— 3 —

XII. Hubschraubermuster, zu deren Führung der Inhaber berechtigt ist	Erteilt am	Stempel Unterschrift
XIII. Sprechflugfunkdienst (Inhaber des Allgem. Flugfunk-sprechzeugnisses Nr.)		
IX. Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Privat-Hubschrauberführer		
gültig bis	Stempel	Datum Unterschrift

— 2 —

III. Nr.
IV. Name des Inhabers:
geboren am:
V. Wohnort:
Straße und Hausnummer:
VI. Staatsangehörigkeit:



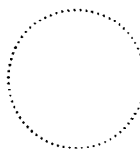
VII. Unterschrift des Inhabers

VIII. **Bundesrepublik Deutschland**

Land:
....., den

X. Unterschrift

XI.



— 4 —

Noch Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Privat-Hubschrauberführer			
gültig bis	Stempel	Datum	Unterschrift
XIV. Bemerkungen und Beschränkungen:			

Muster 6

(§ 23 der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal)
— dunkelgrau, Leinen, DIN A 6, Hochformat —

— 1 —

— 2 —

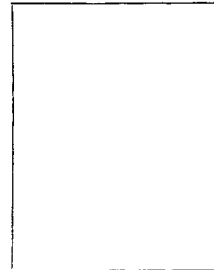
I. **Bundesrepublik Deutschland**
Federal Republic of Germany



II. **Luftfahrerschein**
für
Berufs-Hubschrauberführer
Commercial Helicopter Pilot
Licence

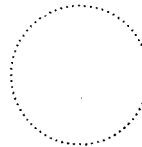
Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO
Issued in accordance with the standards of ICAO

III. Nr.
IV. Name des Inhabers:
geboren am:
V. Wohnort:
Straße und Hausnummer:
VI. Staatsangehörigkeit:



VII. **Unterschrift des Inhabers**

XI



VIII. **Bundesrepublik Deutschland**

Land:

....., den

X. **Unterschrift**

— 3 —

— 4 —

XII. Hubschraubermuster, zu deren Führung der Inhaber berechtigt ist	Erteilt am	Stempel Unterschrift
XIII. Sprechflugfunkdienst (Inhaber des Allgem Flugfunk- sprechzeugnisses Nr.)		
IX. Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Berufs-Hubschrauberführer		
gültig bis	Stempel	Datum Unterschrift

Noch Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Berufs-Hubschrauberführer			
gültig bis	Stempel	Datum	Unterschrift
XIV. Bemerkungen und Beschränkungen:			

Muster 7

(§ 37 der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal)
— rot, Leinen, DIN A 6, Hochformat —

— 1 —

— 2 —

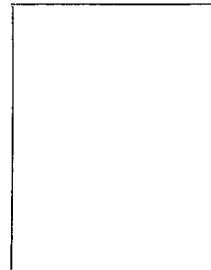
I. **Bundesrepublik Deutschland**
Federal Republic of Germany

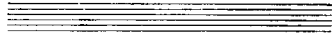


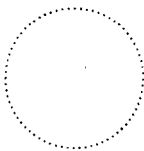
II. **Luftfahrerschein**
für
Flugnavigatoren
Flight Navigator Licence

Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO
Issued in accordance with the standards of ICAO

III. Nr.
IV. Name des Inhabers:
geboren am:
V. Wohnort:
Straße und Hausnummer:
VI. Staatsangehörigkeit:

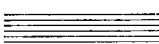
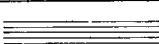
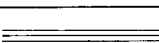
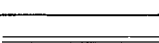
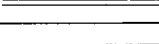
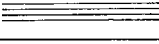
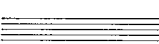


VII.  Unterschrift des Inhabers

XI. 
VIII. **Bundesrepublik Deutschland**
Land:
den
X. Unterschrift

— 3 —

— 4 —

IX. Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Flugnavigatoren			
gültig bis	Stempel	Datum	Unterschrift
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			

XIV. Bemerkungen und Beschränkungen:

Muster 8

(§ 40 der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal)
— braun, Leinen, DIN A 6, Hochformat —

— 1 —

— 2 —

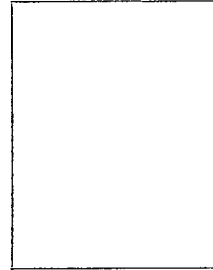
I. **Bundesrepublik Deutschland**
Federal Republic of Germany

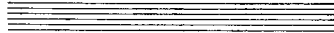


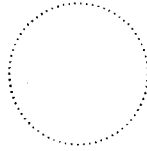
II. **Luftfahrerschein**
für
Bordwarte
Flight Engineer Licence

Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO
Issued in accordance with the standards of ICAO

III. Nr.
IV. Name des Inhabers:
geboren am:
V. Wohnort:
Straße und Hausnummer:
VI. Staatsangehörigkeit:



VII.  Unterschrift des Inhabers

XI. 

VIII. **Bundesrepublik Deutschland**

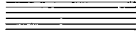
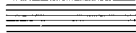
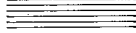
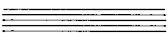
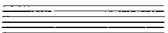
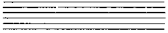
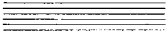
Land:

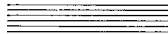
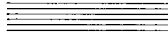
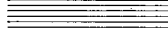
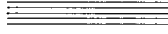
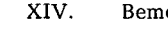
den

X.  Unterschrift

— 3 —

— 4 —

XII. Flugzeugmuster, zu deren Wartung der Inhaber berechtigt ist	Erteilt am	Stempel	Unterschrift
			
			
			
			
			
			
			
			
IX. Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Bordwarte			
gültig bis	Stempel	Datum	Unterschrift
			
			
			
			

Noch Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Bordwarte			
gültig bis	Stempel	Datum	Unterschrift
			
			
			
			
			
			
XIV. Bemerkungen und Beschränkungen:			

Muster 9

(§ 44 der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal)
— orange, Leinen, DIN A 6, Hochformat —

— 1 —

I. **Bundesrepublik Deutschland**

Federal Republic of Germany



II.

**Luftfahrerschein
für
Bordfunker**

Flight Radio Operator Licence

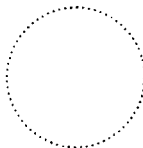
Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO
Issued in accordance with the standards of ICAO

— 3 —

XII. Erlaubnis Klasse A.

Der Inhaber dieses Luftfahrerscheines hat die Erlaubnis, innerdeutschen Sprechflugfunkdienst für Flugsicherungszwecke auf Luftfahrzeugen des nichtgewerblichen Luftverkehrs auszuüben, sofern nur Frequenzen über 30 MHz verwendet werden und die Leistung der nicht modulierten Trägerwelle in der Antenne 50 Watt nicht übersteigt.

Dieser Luftfahrerschein gilt nur in Verbindung mit dem Zulassungsschein für den Sprechflugfunkdienst Nr. vom 19.....



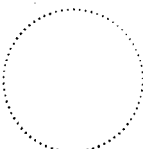
Bundesanstalt für Flugsicherung

....., den 19.....

Unterschrift

Erlaubnis Klasse B.

Der Inhaber dieses Luftfahrerscheines hat die Erlaubnis, den Sprechflugfunkdienst auf Luftfahrzeugen auszuüben. Dieser Luftfahrerschein gilt nur in Verbindung mit dem Allgemeinen Flugfunkzeugnis der Deutschen Bundespost Nr. vom 19.....



Bundesanstalt für Flugsicherung

....., den 19.....

Unterschrift

— 2 —

III. Nr.

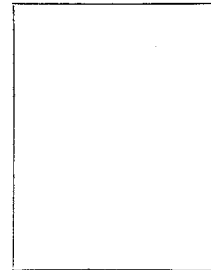
IV. Name des Inhabers:

geboren am:

V. Wohnort:

Straße und Hausnummer:

VI. Staatsangehörigkeit:



VII. Unterschrift des Inhabers

XI.



VIII. Bundesanstalt für Flugsicherung

....., den

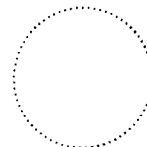
X. Unterschrift

— 4 —

Erlaubnis Klasse C.

Der Inhaber dieses Luftfahrerscheines hat die Erlaubnis, den Telegraphie- und Sprechflugfunkdienst auf Luftfahrzeugen auszuüben.

Dieser Luftfahrerschein gilt nur in Verbindung mit dem Flugfunkzeugnis Klasse der Deutschen Bundespost Nr. vom 19.....



Bundesanstalt für Flugsicherung

....., den 19.....

Unterschrift

**IX. Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheines
für Bordfunker**

gültig bis	Stempel	Datum	Unterschrift
.....			
.....			
.....			
.....			

- 5 -

— 6 —

[illegible]

XIV. Bemerkungen und Beschränkungen:

Muster 10

(§ 50 der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal)
— rosa, Leinen, DIN A 6, Hochformat —

- 1 -

I. Bundesrepublik Deutschland

Federal Republic of Germany

**II.**

**Luftfahrerschein
für
Segelflugzeugführer**

Glider Pilot Licence

Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO
Issued in accordance with the standards of ICAO

- 3 -

XII. Art der Erlaubnis	Ermittelt am	Stempel Unterschrift
Klasse I (einsitzige und einsitzig geflogene doppelsitzige Segel- flugzeuge)		
Klasse II (doppelsitzige Segelflugzeuge)		
Klasse III (drei- und mehr- sitzige Segelflugzeuge)		
XIII. Besondere Berechtigungen		
Ausbildung von Segel- flugzeugführern		
Kunstflug		
Schleppflüge hinter Luftfahrzeugen		
Wolkenflug		
Sprechflugfunkdienst (Inhaber des Allgem. Flugfunk- sprechzeugnisses Nr.)		
Innerdeutscher Sprechflugfunkdienst auf Frequenzen über 30 MHz (In- haber des Zulassungsscheines Nr.)		
IX. Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer		
gültig bis	Stempel	Datum Unterschrift

- 2 -

III. Nr.

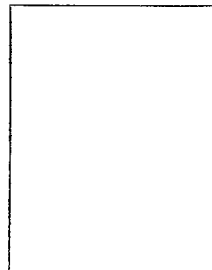
IV. Name des Inhabers:

geboren am:

V. Wohnort:

Straße und Hausnummer:

VI. Staatsangehörigkeit:



VII. Unterschrift des Inhabers

VIII. Bundesrepublik Deutschland

Land:

....., den

X. Unterschrift

- 4 -

Noch Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer			
gültig bis	Stempel	Datum	Unterschrift
XIV. Bemerkungen und Beschränkungen:			

Muster 11

(§ 56 der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal)
— violett, Leinen, DIN A 6, Hochformat —

— 1 —

I. **Bundesrepublik Deutschland**

Federal Republic of Germany



II. **Luftfahrerschein**

für

Freiballonführer

Free Balloon Pilot Licence

Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO
Issued in accordance with the standards of ICAO

— 3 —

XII. Besondere Berechtigungen:	Erteilt am	Stempel Unterschrift
Ausbildung von Freiballonführern		
Nachtfahrten		
Sprechflugfunkdienst (Inhaber des Allgem. Flugfunk-sprechzeugnisses Nr.)		
Innerdeutscher Sprechflugfunkdienst auf Frequenzen über 30 MHz (Inhaber des Zulassungsscheines Nr.)		
IX. Gültigkeitsdauer des Luftfahrerscheins für Freiballonführer		
gültig bis	Stempel	Datum Unterschrift

— 2 —

III. **Nr.**

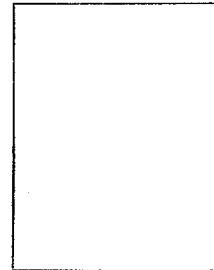
IV. **Name des Inhabers:**

geboren am:

V. **Wohnort:**

Straße und Hausnummer:

VI. **Staatsangehörigkeit:**



VII. **Unterschrift des Inhabers**

VIII. **Bundesrepublik Deutschland**

Land:

....., den

X. **Unterschrift**

XI.



— 4 —

XIV. **Bemerkungen und Beschränkungen:**

Muster 12

(§§ 68, 69, 71, 73 der Prüfungsordnung für Luftfahrtpersonal)
— kastanienbraun, Leinen, DIN A 6, Hochformat —

— 1 —

— 2 —

I. **Bundesrepublik Deutschland**
Federal Republic of Germany



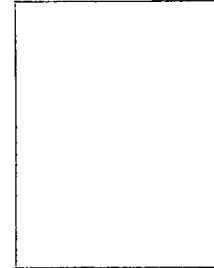
II. **Erlaubnisschein**
für
Prüfer für Luftfahrtgerät

Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO
Issued in accordance with the standards of ICAO

— 3 —

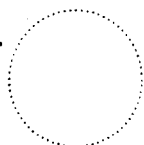
XII. Art der Erlaubnis:
XIII. Fachrichtung:
XII. Baumuster:
XIII. Beschränkungen:

III. Nr.
IV. Name des Inhabers:
geboren am:
V. Wohnort:
Straße und Hausnummer:
VI. Staatsangehörigkeit:

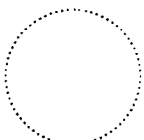
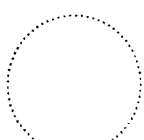
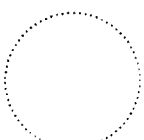


VII. **Unterschrift des Inhabers**

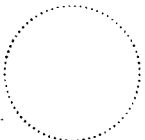
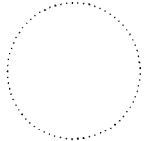
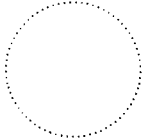
IX. Dieser Erlaubnisschein wird ungültig am, wenn er nicht verlängert wird.

XI.  VIII. **Luftfahrt-Bundesamt**
....., den
X. **Unterschrift**

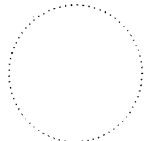
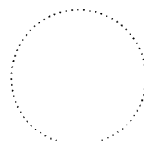
— 4 —

IX. Verlängert bis:	XII. Erweitert auf:
	, den Unterschrift
IX. Verlängert bis:	XII. Erweitert auf:
	, den Unterschrift
IX. Verlängert bis:	XII. Erweitert auf:
	, den Unterschrift

— 5 —

IX. Verlängert bis: XII. Erweitert auf:  den Unterschrift
IX. Verlängert bis: XII. Erweitert auf:  den Unterschrift
IX. Verlängert bis: XII. Erweitert auf:  den Unterschrift

— 6 —

IX. Verlängert bis: XII. Erweitert auf:  den Unterschrift
IX. Verlängert bis: XII. Erweitert auf:  den Unterschrift
XIV. Bemerkungen:

Muster 13

(§ 75 der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal)
— hellgrün, Leinen, DIN A 6, Hochformat —

— 1 —

I. **Bundesrepublik Deutschland**
Federal Republic of Germany



II. **Erlaubnisschein**
für
Flugdienstberater
Flight Operations Officer Licence

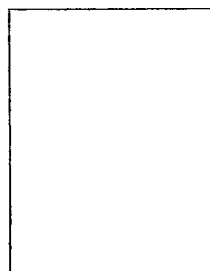
Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO
Issued in accordance with the standards of ICAO

— 3 —

IX. Gültigkeitsdauer des Erlaubnisscheins für Flugdienstberater			
gültig bis	Stempel	Datum	Unterschrift

— 2 —

III. Nr.
IV. Name des Inhabers:
geboren am:
V. Wohnort:
Straße und Hausnummer:
VI. Staatsangehörigkeit:



VII. Unterschrift des Inhabers

XI. VIII. **Bundesanstalt für Flugsicherung**
....., den
X. Unterschrift

— 4 —

XIV. Bemerkungen und Beschränkungen:

Verordnung über die Prüfung von Luftfahrtgerät *

96-1-5

Vom 24. Oktober 1955

Bundesgesetzbl. I S. 690, verk. am 29. 10. 1955

Auf Grund des § 17 Abs. 2 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 653) in Verbindung mit Artikel 129 Abs. 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland verordnet die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates: *

Artikel 1

(1) Die zum Nachweis der Verkehrssicherheit notwendige Prüfung kann bei Luftfahrtgerät, das in der Bundesrepublik hergestellt wird, ganz oder

Überschrift: Im Saarland eingeführt durch V v. 26. 8. 1957 I 1255. Gilt nicht in Berlin. Vgl. PrüfO für Luftfahrtgerät v. 21. 8. 1936 Nachrichten für Luftfahrer S. 659
Einleitungssatz: GG 100-1

teilweise nach ausländischen Bau- und Prüfvorschriften erfolgen, die von dem Bundesminister für Verkehr anerkannt sind.

(2) Der Bundesminister für Verkehr gibt die Anerkennung ausländischer Bau- und Prüfvorschriften für Luftfahrtgerät und deren Widerruf amtlich bekannt.

Artikel 2 *

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Art. 2: Ergänzungsvorschrift

Verordnung zur Durchführung des Mehrseitigen Übereinkommens vom 22. April 1960 über Lufttüchtigkeitszeugnisse eingeführter Luftfahrzeuge *

96-1-6

Vom 17. Januar 1962

Bundesgesetzbl. II S. 23

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 2 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 10. Januar 1959 (Bundesgesetzbl. I S. 9), geändert durch das Gesetz über Zuständigkeiten in der Luftverkehrsverwaltung vom 8. Februar 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 69), wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet: *

§ 1 *

Für die Anerkennung der Lufttüchtigkeitszeugnisse eingeführter Luftfahrzeuge gelten die Bestimmungen des Mehrseitigen Übereinkommens vom 22. April 1960 über Lufttüchtigkeitszeugnisse eingeführter Luftfahrzeuge. Das Übereinkommen wird nachstehend veröffentlicht.

§ 2

Lufttüchtigkeitszeugnisse eingeführter Luftfahrzeuge werden nach Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe b des

Überschrift: Gilt in Berlin nur für den Bau von Segelflugzeugen, GVBl. Berlin 1962 S. 870

Einleitungssatz: Luftverkehrsg 96-1; GG 100-1

§ 1: Vgl. die nachstehende Übersetzung des Abkommens

Übereinkommens durch Erteilung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses der Bundesrepublik Deutschland anerkannt.

§ 3 *

(1) Diese Verordnung tritt an dem Tage in Kraft, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 11 Abs. 1 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.

(2) Diese Verordnung tritt an dem Tage außer Kraft, an dem das Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft tritt.

(3) Der Tag des Inkrafttretens und des Außerkrafttretens ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Der Bundesminister für Verkehr

§ 3 Abs. 1: In Kraft getreten am 16. 8. 1962 gem. Bek. v. 18. 9. 1962 II 1476

Mehrseitiges Übereinkommen über Lufttüchtigkeitszeugnisse eingeführter Luftfahrzeuge

DIE UNTERZEICHNERSTAATEN DIESES ÜBEREINKOMMENS —

IN DER ERWÄGUNG, daß das in Chicago am 7. Dezember 1944 unterzeichnete Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt gewisse Bestimmungen über Lufttüchtigkeitszeugnisse enthält,

IN DER ERWÄGUNG, daß dessenungeachtet kein mehrseitiges Übereinkommen über die Ausstellung und Gültigkeitserklärung von Lufttüchtigkeitszeugnissen für Luftfahrzeuge vorliegt, die von einem Staat in einen anderen eingeführt werden,

IN DER ERWÄGUNG, daß es angebracht ist, derartige Vereinbarungen für diese Luftfahrzeuge zu treffen —

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

Artikel 1

Dieses Übereinkommen findet nur auf zivile Luftfahrzeuge Anwendung, die im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates hergestellt worden sind und von einem Vertragsstaat in einen anderen eingeführt werden, unter der Voraussetzung, daß diese Luftfahrzeuge

- a) in Übereinstimmung mit den im Herstellerstaat geltenden Gesetzen und sonstigen die Lufttüchtigkeit betreffenden Rechtsvorschriften hergestellt wurden,
- b) den anwendbaren Mindestanforderungen betreffend die Lufttüchtigkeit entsprechen, die auf Grund des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt aufgestellt wurden,
- c) den Betriebsvorschriften des Einfuhrstaates entsprechen können und
- d) allen sonstigen besonderen Bedingungen genügen, die nach Maßgabe des Artikels 4 notifiziert werden.

Artikel 2

(1) Erhält ein Vertragsstaat einen Antrag auf Ausstellung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses für ein Luftfahrzeug, das in sein Hoheitsgebiet eingeführt wurde oder wird und in der Folge dort eingetragen werden soll, so muß er vorbehaltlich der anderen Bestimmungen dieses Übereinkommens

- a) das vorliegende Lufttüchtigkeitszeugnis dieses Luftfahrzeugs für gültig erklären oder
- b) ein neues Lufttüchtigkeitszeugnis ausstellen.

(2) Entscheidet sich der betreffende Staat für die Ausstellung eines neuen Lufttüchtigkeitszeugnisses, so kann er bis zu dessen Ausstellung das vorliegende Lufttüchtigkeitszeugnis für einen Zeitraum für gültig erklären, der sechs Monate oder die Gültigkeitsdauer des Lufttüchtigkeitszeugnisses nicht überschreitet, wobei jeweils der kürzere Zeitraum zu berücksichtigen ist.

Artikel 3*

Jedem Antrag auf Ausstellung oder Gültigkeitserklärung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses gemäß Artikel 2 sind die in der Liste zu diesem Übereinkommen aufgeführten Unterlagen beizufügen.

Art. 3: Vgl. Anhang zum Übereinkommen

Artikel 4

Ein Vertragsstaat, dem ein Antrag nach Artikel 2 zugeht, kann die Gültigkeitserklärung des Lufttüchtigkeitszeugnisses von der Erfüllung besonderer Bedingungen abhängig machen, die jeweils bei der Ausstellung seiner eigenen Lufttüchtigkeitszeugnisse maßgebend und von allen Vertragsstaaten notifiziert worden sind. Die Ausstellung dieses Rechts unterliegt der vorherigen Konsultation

- a) mit dem Staat, der das gültige Lufttüchtigkeitszeugnis des betreffenden Luftfahrzeugs ausgestellt hat, und
- b) auf Ersuchen dieses Staates auch mit dem Staat, in dessen Hoheitsgebiet das Luftfahrzeug hergestellt wurde.

Artikel 5

(1) Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, die Ausstellung oder Gültigkeitserklärung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses für ein Luftfahrzeug, das in sein Hoheitsgebiet eingeführt wurde oder wird, aufzuschieben, wenn

- a) es den Anschein hat, daß das Luftfahrzeug nach weniger strengen Richtlinien als denjenigen in stand gehalten wurde, die üblicherweise in diesem Staat anerkannt sind,
- b) es den Anschein hat, daß das Luftfahrzeug Merkmale aufweist, die für diesen Staat unannehmbar sind,
- c) es den Anschein hat, daß das Luftfahrzeug nicht den im Herstellerstaat geltenden Gesetzen und sonstigen die Lufttüchtigkeit betreffenden Rechtsvorschriften entspricht,
- d) das Luftfahrzeug unter Artikel 1 Buchstabe c fällt und gegenwärtig nicht in der Lage ist, den Betriebsvorschriften des Einfuhrstaates zu entsprechen.

(2) In den in Absatz 1 Buchstabe a, b und c genannten Fällen kann ein Vertragsstaat die Ausstellung oder Gültigkeitserklärung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses verweigern, nachdem er den Staat, der das vorliegende Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt hat, und, falls dieser es verlangt, auch den Staat, in dessen Hoheitsgebiet das Luftfahrzeug hergestellt wurde, konsultiert hat.

Artikel 6

Ein Vertragsstaat, der ein Lufttüchtigkeitszeugnis gemäß Artikel 2 als gültig anerkennt, muß bei Ablauf der Gültigkeit entweder die Gültigkeit des vorliegenden Lufttüchtigkeitszeugnisses nach den für die Verlängerung seiner eigenen Lufttüchtigkeitszeugnisse maßgebenden Bestimmungen verlängern oder ein neues Lufttüchtigkeitszeugnis ausstellen. Nichtsdestoweniger kann sich dieser Staat vorher an den Staat, in dessen Hoheitsgebiet das betreffende Luftfahrzeug hergestellt wurde, oder an jeden anderen Vertragsstaat wenden, in dem das Luftfahrzeug früher eingetragen war.

Artikel 7

Jeder Vertragsstaat unterrichtet, soweit irgend möglich, die anderen Vertragsstaaten vollständig und fortlaufend über seine Gesetze und sonstigen die Lufttüchtigkeit betreffenden Rechtsvorschriften, einschließlich der ergänzenden Betriebsvorschriften sowie über alle Änderungen dieser Vorschriften. Er gibt ferner auf Ersuchen eines Vertragsstaates, der Artikel 2 anzuwenden beabsichtigt, nach Möglichkeit Einzelheiten seiner Gesetze und sonstigen die Lufttüchtigkeit betreffenden Rechtsvorschriften bekannt, auf Grund welcher er ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt oder als gültig anerkannt hat.

Artikel 8

Ein Vertragsstaat, in dessen Hoheitsgebiet ein Luftfahrzeug hergestellt und aus dem es in einen anderen Vertragsstaat ausgeführt wurde, der in der Folge dieses Luftfahrzeug gemäß Artikel 2 mit einem gültigen Lufttüchtigkeitszeugnis versieht,

- a) teilt allen anderen Vertragsstaaten Einzelheiten der vorgeschriebenen Änderungen und Nachprüfungen des Luftfahrzeugs mit, die jeweils für das entsprechende Baumuster verbindlich sind und
- b) übermittelt auf Ersuchen eines Vertragsstaates nach Möglichkeit Auskünfte und Stellungnahmen betreffend
 - i) die Bedingungen für die erstmalige Ausstellung des Lufttüchtigkeitszeugnisses für dieses Luftfahrzeug und
 - ii) größere Instandsetzungen, die nicht auf Grund der in dem Wartungshandbuch enthaltenen Instandsetzungsvorschriften für dieses Baumuster oder durch den Einbau von Ersatzteilen durchgeführt werden können.

Artikel 9

Das bei der Anwendung dieses Übereinkommens zu befolgende Verfahren kann Gegenstand einer unmittelbaren Fühlungnahme zwischen den in jedem Vertragsstaat mit der Ausstellung oder Gültigkeitserklärung von Lufttüchtigkeitszeugnissen befaßten zuständigen Behörden sein. Die Entscheidung eines Vertragsstaates hinsichtlich der Auslegung oder Anwendung seiner eigenen Gesetze und sonstigen die Lufttüchtigkeit betreffenden Rechtsvorschriften ist für die Zwecke dieses Übereinkommens endgültig und für jeden anderen Vertragsstaat bindend.

Artikel 10

(1) Dieses Übereinkommen liegt für die Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz zur Unterzeichnung auf.

(2) Es bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten oder ihrer Genehmigung nach Maßgabe ihrer verfassungsmäßigen Verfahren.

(3) Die Ratifikationsurkunden werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt.

Artikel 11

(1) Sobald zwei Unterzeichnerstaaten ihre Ratifikationsurkunden zu diesem Übereinkommen hinterlegt haben, tritt es am dreißigsten Tag nach Hinterlegung der zweiten Ratifikationsurkunde zwischen ihnen in Kraft. Für jeden Staat, der das Übereinkommen später ratifiziert, tritt es am dreißigsten Tag nach Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

(2) Sobald dieses Übereinkommen in Kraft getreten ist, wird es durch den Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bei den Vereinten Nationen registriert.

Artikel 12

(1) Dieses Übereinkommen liegt nach seinem Inkrafttreten sechs Monate lang zur Unterzeichnung auf. Danach liegt es für jeden Nichtunterzeichnerstaat, der Mitglied der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz ist, zum Beitritt auf. Nach Ablauf von zwei Jahren nach seinem ursprünglichen Inkrafttreten wird es auch für die Mitgliedstaaten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation, die nicht Mitglieder der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz sind, zum Beitritt aufgelegt.

(2) Der Beitritt eines Staates erfolgt durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und wird am dreißigsten Tag nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung wirksam.

Artikel 13

(1) Jeder Vertragsstaat kann dieses Übereinkommen durch eine an den Präsidenten der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz und an die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation gerichtete schriftliche Notifikation kündigen.

(2) Die Kündigung wird am dreißigsten Tag nach Eingang dieser Notifikation bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation wirksam; sie bezieht sich nur auf den Staat, der das Übereinkommen kündigt, jedoch mit der Maßgabe,

- a) daß Artikel 8 nach dem Wirksamwerden der Kündigung noch fünf Jahre lang in Bezug auf Luftfahrzeuge in Kraft bleibt, für die ein Lufttüchtigkeitszeugnis gemäß diesem Übereinkommen als gültig anerkannt oder ausgestellt wurde;
- b) daß die Artikel 1 bis 7 und 9 nach dem Wirksamwerden der Kündigung noch zwei Jahre lang in Bezug auf Luftfahrzeuge in Kraft bleiben, für die vor diesem Zeitpunkt ein Antrag auf Gültigkeitserklärung oder Ausstellung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses gemäß diesem Übereinkommen gestellt wurde.

Artikel 14

(1) Der Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation macht dem Präsidenten und allen Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz sowie allen anderen diesem Übereinkommen beigetretenen Staaten binnen 15 Tagen Mitteilung

- a) von der Hinterlegung jeder Ratifikations- oder Beitrittsurkunde sowie dem Zeitpunkt der Hinterlegung und
- b) vom Eingang jeder Kündigungsanzeige sowie dem Zeitpunkt des Eingangs.

(2) Der Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation notifiziert auch dem Präsidenten und den Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens gemäß Artikel 11 Absatz 1.

Artikel 15

(1) Ein Antrag auf Einberufung einer Tagung der Vertragsstaaten zur Prüfung etwaiger Änderungen dieses Übereinkommens kann frühestens zwölf Monate nach dessen Inkrafttreten von mindestens fünfundzwanzig vom Hundert (25 %) der Vertragsstaaten an die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation gerichtet werden. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation beruft eine solche Tagung in Konsultation mit dem Präsidenten der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz ein, nachdem sie die Vertragsstaaten mindestens drei Monate im voraus davon benachrichtigt hat.

(2) Jede vorgeschlagene Änderung des Übereinkommens bedarf der Zustimmung der Mehrheit der auf der vorgenannten Tagung vertretenen Vertragsstaaten; für die Beschlußfähigkeit ist es erforderlich, daß zwei Drittel der Vertragsstaaten vertreten sind.

(3) Die Änderung tritt für diejenigen Staaten, die sie ratifiziert haben, nach Ratifikation durch eine auf der vorgenannten Tagung festgesetzte Anzahl von Vertragsstaaten oder zu einem späteren, gegebenenfalls auf der Tagung festgesetzten Zeitpunkt in Kraft.

Artikel 16*

Dieses Übereinkommen findet auf alle mutterländischen Hoheitsgebiete der Vertragsstaaten Anwendung. Jeder Vertragsstaat kann bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde durch eine an den Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation gerichtete Erklärung das oder die Hoheitsgebiete bestimmen, die als sein Mutterland im Sinne dieses Übereinkommens zu betrachten sind.

Art. 16: Vertragsstaaten sind Österreich, Belgien, Dänemark, Finland, Frankreich, Griechenland, Island, Irland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Portugal, Spanien, Schweden, Schweiz, Türkei, Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Paris am 22. April 1960 in einer Urschrift in englischer, französischer und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Dieses Übereinkommen wird bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt; der Generalsekretär der Organisation übermittelt allen Mitgliedstaaten beglaubigte Abschriften.

ANHANG DES ÜBEREINKOMMENS*

Liste der Unterlagen

Die Unterlagen, die in Übereinstimmung mit Artikel 3 des Übereinkommens, dem diese Liste beigelegt ist, vorgelegt werden müssen, sind

- a) ein Lufttüchtigkeitszeugnis, ausgestellt, erneuert oder für gültig erklärt innerhalb von sechzig Tagen unmittelbar vor dem Zeitpunkt, in dem der Antrag nach Artikel 2 des Übereinkommens gestellt wurde;
- b) das Flughandbuch des betreffenden Luftfahrzeugs oder ein entsprechender Ersatz, den der anwendbare Anhang zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt für bestimmte Kategorien von Luftfahrzeugen gestattet; diese Unterlagen müssen alle Angaben in einer Form enthalten, die es dem Luftfahrzeug erlaubt, den Betriebsvorschriften und

Anhang: Vgl. Art. 3 des Übereinkommens

etwaigen ergänzenden betrieblichen Begrenzungen nachzukommen, die in dem künftigen Eintragungsstaat in Kraft sind, es sei denn, daß dieses Erfordernis von diesem Staat ausdrücklich fallengelassen wird;

- c) das Wartungshandbuch für das betreffende Luftfahrzeug, das so zusammengestellt sein muß, daß es für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs hinreichende Auskunft gibt;
 - d) eine Gewichtsliste, die das ermittelte „Leergewicht“ des betreffenden Luftfahrzeugs und den entsprechenden Schwerpunkt zusammen mit den Grenzen, innerhalb derer der Schwerpunkt verlagert werden kann, enthält. Dieses „Leergewicht“ umfaßt das Gewicht des festen Ballasts, des unverbrauchbaren Kraftstoffs, des nicht ablaßbaren Öls und der Gesamtmenge der Motor-Kühlstoffe und der hydraulischen Flüssigkeit und das Gewicht allen Zubehörs, aller Instrumente, Ausrüstung und Geräte (einschl. der Funkausrüstung und ihrer Gehäuse und anderer Teile, die als feststehend und unbeweglich angesehen werden).
- Die Gewichtsliste soll ferner enthalten eine Liste des Zubehörs, der Ausrüstung, der Geräte und anderer Teile, die als beweglich angesehen werden, zusammen mit Einzelheiten über ihr jeweiliges Gewicht und ihren Abstand zum angegebenen Schwerpunkt;
- e) solche Prüfungs- und Wartungsberichte, die notwendig sind, um es dem künftigen Eintragungsstaat zu ermöglichen festzustellen, ob das Luftfahrzeug den Lufttüchtigkeitsanforderungen dieses Staates genügen kann.

96-1-7

Verordnung über die elektronische Ausrüstung der Luftfahrzeuge (Bauvorschrift Nr. 1 für Luftfahrtgerät)

Vom 8. August 1962

BANz. Nr. 151, verk. am 11. 8. 1962

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 2 und Absatz 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Januar 1959 (Bundesgesetzbl. I S. 9), geändert durch das Gesetz über Zuständigkeiten in der Luftverkehrsverwaltung vom 3. Februar 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 69), wird auf Vorschlag des nach § 5 Abs. 2 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt vom 30. November 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 354) berufenen Ausschusses verordnet:*

§ 1

Beschaffenheit der Ausrüstung

(1) Die elektronische Ausrüstung darf nur aus Anlagen, Geräten und Baugruppen bestehen, deren Muster zugelassen sind und die auf Grund ihrer Eigenschaften und Leistungen unter Beachtung der festgelegten Verwendungsgrenzen einen zuverlässigen Betrieb gewährleisten. Die elektronische Ausrüstung umfaßt alle in ein Luftfahrzeug eingebauten elektronischen Anlagen, Geräte und Baugruppen. Eine elektronische Anlage besteht aus einem oder

mehreren elektronischen Geräten und den notwendigen Hilfs- und Anzeigegeräten sowie Zubehörs. Ein elektronisches Gerät ist ein Gerät, das überwiegend aus elektronischen Baugruppen besteht. Eine elektronische Baugruppe enthält Bauelemente mit Elektronenemission oder Halbleitern.

(2) Die Beschaffenheit, die Art und der Umfang der elektronischen Ausrüstung werden durch die Lufttüchtigkeitsgruppe, die technischen Merkmale und den Verwendungszweck des Luftfahrzeugs bestimmt.

(3) Anlagen, Geräte und Baugruppen müssen so in ein Luftfahrzeug eingebaut sein, daß sie leicht und einfach zu bedienen und zu warten sind. Sie dürfen die Festigkeit und das Betriebsverhalten des Luftfahrzeugs nicht beeinträchtigen, sich gegenseitig nicht schädlich stören sowie die Besatzung und die Fluggäste, auch bei Notlandungen, nicht gefährden.

(4) Die bei dem Betrieb des Luftfahrzeugs am Boden und im Flug auftretenden Beanspruchungen aller Art dürfen sich auf die Betriebstüchtigkeit der Ausrüstung nicht auswirken. Eine Anlage oder ein

Einleitungssatz: Luftverkehrsg 96-1; G v. 30. 11. 1954 96-4

Gerät ist betriebstüchtig, wenn ein zuverlässiger Betrieb unter den Betriebsbedingungen in einem Luftfahrzeug gewährleistet ist. Betriebsbedingungen im Luftfahrzeug sind die besonderen klimatischen und mechanischen Beanspruchungen sowie die Verhältnisse der Energieversorgung, die in einem Luftfahrzeug gegeben sind.

(5) Anlagen, Geräte und Baugruppen, die bei technischen Störungen des Luftfahrzeugs oder in Notfällen betriebstüchtig sein müssen, haben den hierfür zu stellenden Anforderungen zu genügen.

§ 2

Konstruktion und Ausführung der elektronischen Ausrüstung

(1) Die Konstruktion der Anlagen, Geräte und Baugruppen muß ihrem Verwendungszweck Rechnung tragen.

(2) Bei der Flugsicherungsausrüstung sind außerdem die Anforderungen zu berücksichtigen, die sich aus dem Zusammenwirken mit den Bodenanlagen der Flugsicherung ergeben. Die Flugsicherungsausrüstung umfaßt die in ein Luftfahrzeug eingebauten Funkanlagen, die dem Fernmeldeverkehr, der Ortung und der Navigation dienen. Eine Funkanlage besteht aus einem oder mehreren Funkgeräten, Antennen, Hilfs- und Anzeigegeräten sowie Zubehörteilen. Ein Funkgerät ist ein elektronisches Gerät zum Erzeugen oder Empfangen von Hertzschen Wellen.

(3) Die Bauausführung muß einen zuverlässigen Betrieb gewährleisten.

§ 3

Werkstoffe, Halbzeuge, Bauelemente

(1) Die verwendeten Werkstoffe, Halbzeuge und Bauelemente müssen den besonderen Anforderungen der Luftfahrt genügen; ihre Eignung muß in der Musterprüfung nachgewiesen werden.

(2) Austauschbare Bauelemente müssen gut zugänglich und leicht auswechselbar sein. Sie sind gegen Herausfallen zu sichern.

(3) Steckverbindungen müssen unverwechselbar sein. Sie sind gegen unbeabsichtigtes Lösen zu sichern.

§ 4

Mechanische Festigkeit

Anlagen, Geräte und Baugruppen sind so auszuführen, daß sie den zu erwartenden mechanischen Beanspruchungen, insbesondere solchen, die sich bei dem Betrieb des Luftfahrzeugs am Boden und im Flug, aus Luftkräften, Beschleunigungen, Schwingungs- und Stoßbeanspruchungen ergeben, ohne Beeinträchtigung der Betriebstüchtigkeit genügen.

§ 5

Betriebsverhalten

(1) Die Anlagen, Geräte und Baugruppen müssen bei den zu erwartenden Betriebsbedingungen einen zuverlässigen Betrieb ermöglichen. Die Grenzwerte der Betriebsbedingungen, denen Anlagen, Geräte

und Baugruppen mindestens genügen müssen, werden im Rahmen der Regelung der technischen Einzelheiten festgelegt.

(2) Für die Zeit vom Einschalten der Anlagen und Geräte bis zur Betriebsbereitschaft können höchstzulässige Werte festgelegt werden. Werden betriebsbereite Anlagen oder Geräte auf einen anderen Betriebszustand umgeschaltet, so darf die Betriebsbereitschaft durch den Umschaltvorgang nicht länger als betrieblich vertretbar unterbrochen werden.

(3) Die Betriebstüchtigkeit der Anlagen, Geräte und Baugruppen darf nicht beeinträchtigt werden, wenn innerhalb bestimmter Grenzen Abweichungen von dem Nennwert der Energieversorgung auftreten.

(4) Die Störfestigkeit muß dem in einem Luftfahrzeug vorhandenen elektrischen und akustischen Störpegel genügen.

(5) Die auf die Anlagen, Geräte und Baugruppen einwirkenden schädlichen Störungen dürfen die Betriebstüchtigkeit nicht mehr als betrieblich vertretbar beeinträchtigen. Die von den elektronischen Anlagen, Geräten und Baugruppen aller Art herührenden und durch Strahlung und Leitung übertragenen schädlichen Störungen dürfen die bestimmten Grenzwerte nicht überschreiten. Schädliche Störung ist jede Ausstrahlung oder Beeinflussung, welche die Abwicklung eines Navigationsfunkdienstes oder eines Sicherheitsfunkdienstes beeinträchtigt.

§ 6

Frequenztoleranz

Die Frequenztoleranz von Funkgeräten muß den im Rahmen der Regelung der technischen Einzelheiten für Anlagen, Geräte und Baugruppen festgelegten Werten entsprechen.

§ 7

Bedienungs- und Anzeigeeinrichtungen

(1) Bedienungseinrichtungen müssen so ausgeführt und angeordnet sein, daß sie auch unter erschwerten Umständen, insbesondere bei unzureichender Beleuchtung und bei Kälte, leicht zu betätigen sind und die Möglichkeit einer Verwechslung und einer versehentlichen Betätigung ausschließen.

(2) Anzeigeeinrichtungen müssen ihre Angaben so darstellen, daß sie rasch und eindeutig zu erkennen und auswertbar sind.

(3) Anzeiger und Warnleuchten müssen bei allen Lichtverhältnissen gut sichtbar sein. Die Helligkeit beleuchteter Anzeigeeinrichtungen muß den jeweiligen Erfordernissen angepaßt werden können.

§ 8

Elektrische Sicherheit

(1) Anlagen und Geräte, die Energie aus einem Bordnetz, einer Umformereinrichtung oder einer anderen Stromquelle beziehen, müssen gegen Stromaufnahme von schädlicher Stärke und Dauer durch Sicherungen geschützt sein.

(2) Masseverbindungen von Stromkreisen und Geräten dürfen keine Sicherungen enthalten.

(3) Anlagen und Geräte müssen so gebaut sein, daß an ihnen bei jedem Betriebszustand kein Schaden durch Falschbedienung entstehen kann.

(4) Soweit Antennen nicht mindestens an einem Punkt mit der Masse des Luftfahrzeugs elektrisch leitend verbunden oder nicht unmittelbar Konstruktionsteile des Luftfahrzeugs sind, müssen sie mit geeigneten Einrichtungen zur gefahrlosen Ableitung von statischen Aufladungen und Blitzentladungen versehen sein.

§ 9

Sicherheit von Personen

(1) Anlagen, Geräte und Baugruppen sind so zu bauen und anzuordnen, daß im Betrieb und beim Wechseln von zugänglichen Austauschteilen Besatzung und Insassen des Luftfahrzeugs nicht gefährdet werden. Der notwendige Berührungsschutz und die Einhaltung der zulässigen Berührungsspannungen müssen gewährleistet sein.

(2) Bei Anlagen, Geräten und Anzeigeeinrichtungen, die gesundheitsschädliche Strahlung erzeugen, ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, daß die zulässige Maximaldosis bei Dauereinwirkungen nicht überschritten wird.

(3) Geräte und Geräteteile, deren Oberflächen bei dem Betrieb Temperaturen von mehr als 50° C annehmen können, sind so zu sichern, daß sie nicht zufällig berührt werden können.

§ 10

Brandverhütung

(1) Anlagen, Geräte und Baugruppen sind so zu bemessen und auszuführen, daß bei allen Betriebsbedingungen die Erwärmung in unschädlichen Grenzen bleibt.

(2) Bei Störungen, insbesondere durch Glimmerscheinungen, Funkenüberschlag und Kurzschluß, darf keine Brandgefahr entstehen.

(3) Werden Anlagen, Geräte und Baugruppen in explosionsgefährdeter Umgebung betrieben, müssen sie in der notwendigen Schutzart ausgeführt sein. In brandgefährdeter Umgebung muß ihre Brennbarkeit auf das geringst mögliche Maß beschränkt sein.

§ 11

Einbauunterlagen und Betriebsanweisungen

Für Anlagen, Geräte und Baugruppen sind Unterlagen zu erstellen, die alle für den Einbau in ein Luftfahrzeug sowie die zum Betrieb und zur Wartung erforderlichen Angaben enthalten.

§ 12

Kennzeichnung der Geräte

Geräte müssen mit einer dauerhaften Kennzeichnung versehen sein, aus der Hersteller, Musterbezeichnung, amtliche Gerätenummer, Werknummer und Anschlußwerte hervorgehen.

§ 13*

Regelung der technischen Einzelheiten

Die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen technischen Einzelheiten werden von dem Luftfahrt-Bundesamt, bei der Flugsicherungsausrüstung unter Mitwirkung der Bundesanstalt für Flugsicherung, durch Rechtsverordnung geregelt und im Bundesanzeiger verkündet. Vor Erlass der Verordnung ist der gemäß § 5 Abs. 2 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt berufene Ausschuß zu hören.

§ 14

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr

Gesetz zur Durchführung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts*

96-2

Vom 15. Dezember 1933

Reichsgesetzbl. I S. 1079, verk. am 19. 12. 1933

Die Reichsregierung hat zur Durchführung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts (Reichsgesetzbl. II S. 1039) das folgende Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:*

§ 1*

(1) Bei Tötung, Körperverletzung oder Gesundheitsbeschädigung von Reisenden bestimmen sich der Kreis der Ersatzberechtigten, der Gegenstand der Ersatzpflicht und die Art der Ersatzleistung in den Fällen des Artikels 17 des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts nach den §§ 21, 22 und 24 des Luftverkehrsgesetzes, in den Fällen des Artikels 25 nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

Überschrift u. Einleitungssatz: Abkommen v. 12. 10. 1929 RGBl. 1933 II S. 1039 jetzt i. d. F. von Den Haag gem. Bek. v. 7. 8. 1958 II 312

§ 1: Kursivdruck vgl. jetzt §§ 35, 36 u. 38 des Luftverkehrsgesetzes 96-1; BGB 400-2; Art. 17, 22 u. 25 in der Fassung von Den Haag 1955 BGBl. 1958 II 312 lauten:

Artikel 17

Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der dadurch entsteht, daß ein Reisender getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird, wenn der Unfall, durch den der Schaden verursacht wurde, sich an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat.

Artikel 22

(1) Bei der Beförderung von Personen haftet der Luftfrachtführer jedem Reisenden gegenüber nur bis zu einem Betrage von 250 000 Franken. Kann nach dem Recht des angerufenen Gerichtes die Entschädigung in Form einer Geldrente festgesetzt werden, so darf der Kapitalwert der Rente diesen Höchstbetrag nicht übersteigen. Der Reisende kann jedoch mit dem Luftfrachtführer eine höhere Haftsumme besonders vereinbaren.

- (2) a) Bei der Beförderung von aufgegebenem Reisegepäck und von Gütern haftet der Luftfrachtführer nur bis zu einem Betrage von 250 Franken für das Kilogramm. Diese Beschränkung gilt nicht, wenn der Absender bei der Aufgabe des Stückes das Interesse an der Lieferung besonders deklariert und den etwa vereinbarten Zuschlag entrichtet hat. In diesem Falle hat der Luftfrachtführer bis zur Höhe des deklarierten Betrages Ersatz zu leisten, sofern er nicht beweist, daß dieser höher ist als das tatsächliche Interesse des Absenders an der Lieferung.
- b) Im Falle des Verlustes, der Beschädigung oder der Verspätung eines Teiles des aufgegebenen Reisegepäckes oder der Güter oder irgendeines darin enthaltenen Gegenstandes kommt für die Feststellung, bis zu welchem Betrag der Luftfrachtführer haftet, nur das Gesamtgewicht der betroffenen Stücke in Betracht. Beeinträchtigt jedoch der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung eines Teiles des aufgegebenen Reisegepäckes oder der Güter oder eines darin enthaltenen Gegenstandes den Wert anderer auf demselben Fluggepäckschein oder demselben Luftfrachtbrief aufgeführter Stücke, so wird das Gesamtgewicht dieser Stücke für die Feststellung, bis zu welchem Betrag der Luftfrachtführer haftet, berücksichtigt.

(2) Übersteigen im Falle der Ersatzleistung nach Artikel 17 des Abkommens die Entschädigungen, die mehreren wegen der Tötung, Körperverletzung oder Gesundheitsbeschädigung eines Reisenden zu leisten sind, insgesamt den in Artikel 22 des Abkommens festgesetzten Höchstbetrag, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, wie ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.

§ 2*

(1) An Stelle der in Artikel 22 des Abkommens in französischer Währung festgesetzten Höchstbeträge treten die entsprechenden Beträge in deutscher Reichswährung.

(2) Der Bundesminister der Justiz wird ermächtigt, durch eine Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates nicht bedarf, den Umrechnungssatz für französische Franken entsprechend dem amtlich festgestellten Goldpreis in Deutsche Mark vorzuschreiben.

(3) Die Haftung des Luftfrachtführers für Gegenstände, die der Reisende in seiner Obhut behält, ist auf einen Höchstbetrag von 5000 Franken gegenüber jedem Reisenden beschränkt.

(4) Die in diesem Artikel festgesetzten Haftungsbeschränkungen hindern das Gericht nicht, zusätzlich nach seinem Recht einen Betrag zuzusprechen, der ganz oder teilweise nach vom Kläger aufgewendeten Gerichtskosten und sonstigen Ausgaben für den Rechtsstreit entspricht. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn der zugesprochene Schadenersatz, ohne Berücksichtigung der Gerichtskosten und der sonstigen Ausgaben für den Rechtsstreit, denjenigen Betrag nicht übersteigt, den der Luftfrachtführer dem Kläger schriftlich innerhalb einer Frist von sechs Monaten seit dem Ereignis, das den Schaden verursacht hat, oder, falls die Klage nach Ablauf dieser Frist erhoben worden ist, vor ihrer Erhebung angeboten hat.

(5) Die in diesem Artikel angegebenen Frankenbeträge beziehen sich auf eine Währungseinheit im Werte von 65½ Milligramm Gold von 900/1000 Feingehalt. Sie können in abgerundete Beträge einer jeden Landeswährung umgewandelt werden. Die Umwandlung dieser Beträge in andere Landeswährungen als Goldwährungen erfolgt im Falle eines gerichtlichen Verfahrens nach dem Goldwert dieser Währungen im Zeitpunkt der Entscheidung.

Artikel 25

Die in Artikel 22 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen gelten nicht, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Im Fall einer Handlung oder Unterlassung der Leute ist außerdem zu beweisen, daß diese in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.

§ 2 Abs. 1 Satz 2: Gestr. gem. G v. 16. 7. 1957 I 710

§ 2 Abs. 2: I. d. F. d. G v. 16. 7. 1957 I 710

96-2-1

**Zweite Verordnung
über den Umrechnungssatz für französische Franken
bei Anwendung des Ersten Abkommens
zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts**

Vom 7. Februar 1962

Bundesgesetzbl. I S. 63, verk. am 16. 2. 1962

Auf Grund des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zur Durchführung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts vom 15. Dezember 1933 (Reichsgesetzbl. I S. 1079) in der Fassung des Artikels 3 des Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 710) wird verordnet: *

§ 1 *

Bei Anwendung des Artikels 22 des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 12. Oktober 1929 (Reichsgesetzbl. 1933 II S. 1039) sind einhundert französische Franken mit siebenundzwanzig Deutsche Mark zu bewerten.

Einleitungssatz: G v. 15. 12. 1933 96-2

§ 1: Art. 22 vgl. Fußnote zu § 1 Abs. 2 G v. 15. 12. 1933 96-2

§ 2 *

Diese Verordnung gilt nach Maßgabe des § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 9 des Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiet des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 auch im Land Berlin.

§ 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Der Bundesminister der Justiz

§ 2: GVBl. Berlin 1962 S. 272

96-3

**Gesetz
über die Bundesanstalt für Flugsicherung ***

Vom 23. März 1953

Bundesgesetzbl. I S. 70, verk. am 23. 3. 1953

§ 1

Aufbau der Flugsicherung

(1) Zur Sicherung der Luftfahrt, insbesondere durch Luftverkehrskontrolle einschließlich Bewegungslenkung, Flugsicherungsberatung, Alarmdienst, Luftnachrichtenübermittlung und Luftnavigationshilfen wird die Bundesanstalt für Flugsicherung errichtet.

(2) Die Anstalt ist nicht rechtsfähig. Sie ist dem Bundesminister für Verkehr unterstellt. Sie besteht aus der Zentrale, den Flugsicherungsleitstellen, den Flugsicherungsstellen und weiteren Betriebsstellen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt den Sitz der Anstalt.

(4) Bei der Durchführung der Aufgaben der Anstalt wirken die Unternehmer der zum Verkehr zugelassenen Flughäfen (Flughafenunternehmer) nach Maßgabe dieses Gesetzes mit.

Überschrift: Gilt nicht in Berlin

§ 2

Aufgaben der Anstalt

- (1) Aufgaben der Anstalt sind insbesondere
1. die Planung und die Erprobung von flugsicherungstechnischen Verfahren und Einrichtungen,
 2. die Errichtung und die Unterhaltung von Flugsicherungsanlagen, soweit nicht die Flughafenunternehmer nach § 9 hierzu beitragen,
 3. die Beschaffung, der Einbau, die Wartung und die Pflege der Geräte für den Flugsicherungsdienst,
 4. die Abnahme und die Überwachung der technischen Anlagen und Geräte des Flugsicherungsdienstes,
 5. die Ausbildung des Personals für den Flugsicherungsdienst einschließlich der Ausstellung der vorgeschriebenen Befähigungszugnisse für das Betriebspersonal, für das technische Personal der Anstalt sowie für

das Bordpersonal von Luftfahrzeugen; die Ausbildung des hochfrequenztechnischen Personals der Flughafenunternehmer nach § 9 Abs. 5,

6. die Sammlung und die Bekanntgabe der Nachrichten für Luftfahrer einschließlich der Herstellung und der Herausgabe der Flugsicherungskarten,
7. die Prüfung und die Überwachung von Flugsicherungs-Anlagen und Geräten in Bodenfahrzeugen sowie die Mitwirkung bei der Muster-, Stück- und Nachprüfung von Flugsicherungs-Ausrüstungen der Luftfahrzeuge,
8. die fachtechnische Mitwirkung bei Flugunfalluntersuchungen,
9. die Durchführung des Flugsicherungsbetriebsdienstes.

(2) Zum Flugsicherungsbetriebsdienst gehören insbesondere

1. die Luftverkehrskontrolle einschließlich der Bewegungslenkung im Luftraum und auf den Rollflächen der Flughäfen,
2. der Flugsicherungsberatungsdienst,
3. die Mitwirkung am Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge (Alarmdienst),
4. der Funk-, Fernsprech- und Fernschreibübermittlungsdienst für Flugsicherungszwecke,
5. der Betriebsdienst der Luftnavigationshilfen einschließlich der Schlechtwetterlandeanlagen,
6. die Betätigung der Befeuerungs- und Signaleinrichtungen auf den Flughäfen und in deren Nahverkehrsbezirken.

(3) Die gesetzlichen Vorschriften über die Ausstellung von Flugfunkzeugnissen und die Verleihung der Befugnis zur Errichtung und zum Betrieb von Boden- und Luftfunkstellen durch den Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen bleiben unberührt.

§ 3*

Aufbau der Anstalt

- (1) Die Anstalt wird von dem Präsidenten geleitet.
- (2) Bei der Anstalt wird ein Verwaltungsbeirat gebildet.
- (3) Vor der Ernennung des Präsidenten ist der Verwaltungsbeirat zu hören.
- (4) Der Aufbau der Anstalt wird durch die „Verwaltungsordnung für die Flugsicherung“ geregelt, die der Bundesminister für Verkehr nach Anhören des Verwaltungsbeirats erläßt.

§ 4*

Beamte und Angestellte der Anstalt

- (1) Die Beamten der Anstalt sind unmittelbare Bundesbeamte. Oberste Dienstbehörde ist der Bundesminister für Verkehr.

§ 3 Abs. 1, 3: Jetzt „Präsident“ an Stelle von „Direktor“ gem. § 63 Abs. 2 BBesG 2032-1

§ 4 Abs. 2: Kursivdruck jetzt BAT v. 23. 2. 1961 GMBI. S. 138

(2) Vor der Ernennung der Beamten des höheren Dienstes sowie vor der Einstellung und der Entlassung von Angestellten der Vergütungsgruppen III und höher der *Tarifordnung für Angestellte im öffentlichen Dienst (TO. A)* ist der Verwaltungsbeirat zu hören.

(3) Die Leiter der Flugsicherungsstellen auf den Flughäfen werden nach Anhören des Verwaltungsbeirats und im Benehmen mit den Flughafenunternehmern bestellt.

§ 5*

Verwaltungsbeirat

- (1) Der Verwaltungsbeirat der Anstalt besteht aus sechs Vertretern der Bundesministerien, drei Vertretern des Bundesrates, drei Vertretern der Flughafenunternehmer und drei Angehörigen des Personals der Anstalt.

Die Bundesministerien, die im Verwaltungsbeirat vertreten sein sollen, werden von dem Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen festgelegt.

(2) Die Bundesminister bestimmen ihre Vertreter und berufen sie ab.

(3) Der Bundesrat bestimmt seine Vertreter und beruft sie ab. Die Amtszeit dieser Mitglieder des Verwaltungsbeirats beträgt zwei Jahre. Erneute Bestimmung ist zulässig.

(4) Die Vertreter der Flughafenunternehmer werden auf Vorschlag des Verwaltungsrats der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. von dem Bundesminister für Verkehr bestellt und abberufen. Die Amtszeit dieser Mitglieder des Verwaltungsbeirats beträgt zwei Jahre. Erneute Bestellung ist zulässig.

(5) Die von dem Bundesrat und den Flughafenunternehmern benannten Vertreter sollen nicht dem gleichen Land angehören.

(6) Die drei Vertreter des Personals der Anstalt werden von dem Bundesminister für Verkehr bestellt und abberufen. Vorschlagsberechtigt sind die Personalvertretung der Anstalt und die zuständigen Gewerkschaften oder diese Stellen gemeinsam. Die Amtszeit dieser Mitglieder des Verwaltungsbeirats beträgt zwei Jahre. Erneute Bestellung ist zulässig.

(7) Die Tätigkeit im Verwaltungsbeirat ist ehrenamtlich. Die Mitglieder des Verwaltungsbeirats erhalten Reisekostenvergütung nach dem Gesetz über Reisekostenvergütung der Beamten vom 5. Dezember 1933 (Reichsgesetzbl. I S. 1067) und den zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsverordnungen und Verwaltungsbestimmungen.

(8) Der Verwaltungsbeirat wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden auf die Dauer von zwei Jahren.

(9) Bei den Entschlüssen des Verwaltungsbeirats entscheidet einfache Stimmenmehrheit.

§ 5 Abs. 7: G v. 5. 12. 1933 I 1067 2032-2

§ 6*

Aufgaben des Verwaltungsbeirats

Der Verwaltungsbeirat hat die Aufgabe, die Anstalt bei der Durchführung ihrer Aufgaben zu unterstützen, insbesondere soll er die wirksame Zusammenarbeit aller an der Flugsicherung Beteiligten fördern und den Bundesminister für Verkehr und den Präsidenten der Anstalt außer in den in diesem Gesetz genannten Fällen (§ 3 Abs. 3 und 4, § 4 Abs. 2 und 3) in allen sonstigen wichtigen Fragen beraten.

§ 7

Sitzungen des Verwaltungsbeirats

(1) Der Verwaltungsbeirat tritt nach Bedarf zusammen. Er muß mindestens zweimal im Jahr, davon einmal innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahrs, zusammentreten.

(2) Die Sitzungen des Verwaltungsbeirats werden von dem Vorsitz oder bei seiner Verhinderung von dem stellvertretenden Vorsitz einberufen.

(3) Der Vorsitz oder bei seiner Verhinderung der stellvertretende Vorsitz hat den Verwaltungsbeirat außerdem einzuberufen, wenn der Bundesminister für Verkehr oder mindestens drei Mitglieder des Verwaltungsbeirats es beantragen.

§ 8

Gebühren

Für die Ausbildung des Flugsicherungspersonals, das nicht zur Anstalt gehört, und für die Ausstellung der Befähigungsnachweise können Gebühren erhoben werden nach einer Gebührenordnung, die von dem Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen wird. Im übrigen bleiben die Vorschriften des allgemeinen Preisrechts unberührt.

§ 9*

Aufgaben und Lasten der Flughafenunternehmer

(1) Die Flughafenunternehmer wirken nach § 1 Abs. 4 in folgender Weise mit:

1. Sie errichten und unterhalten nach den technischen Richtlinien der Anstalt auf ihren Flughäfen alle ortsfesten Anlagen und Einrichtungen für den Flugsicherungsdienst, die zur Sicherung des Start- und Landevorgangs und zur Streckensicherung dienen und stellen die hierfür erforderlichen Grundstücke zur Verfügung; außerhalb der Flughäfen gilt dies nur, soweit die ortsfesten Anlagen und Einrichtungen ganz oder überwiegend der Sicherung des Start- und Landevorgangs dienen.
2. Auf Anforderung der Anstalt bauen sie die Flugsicherungsgeräte nach den technischen Vorschriften der Anstalt in die in Absatz 1 Nr. 1 genannten Anlagen und Einrichtungen ein, warten und pflegen sie.

3. Sie liefern Strom, Wasser und Heizung für die Flugsicherung.

4. Sie stellen die für die Flugsicherungsbetriebsdienste erforderlichen Räume zur Verfügung.

5. Auf Anforderung der Anstalt stellen sie ihre Kasse als Zahlstelle für das Personal zur Verfügung. Die Vorschriften der Reichskassenordnung und der dazu ergangenen Durchführungsvorschriften bleiben unberührt.

(2) Zu den ortsfesten Anlagen und Einrichtungen gehören Gebäude, Kabelverbindungen und Masten, jedoch nicht die eingebauten Flugsicherungsgeräte. Ortsfeste Anlagen und Einrichtungen, die ganz oder überwiegend der Sicherung des Start- und Landevorgangs dienen, sind insbesondere der Kontrollturm mit Sende- und Empfangsanlage, die Schlechtwetterlandeanlage mit Einflugzeichen, das Ansteuerungsfunkfeuer sowie die Peilanlage. Ortsfeste Anlagen und Einrichtungen, die ganz oder überwiegend der Streckensicherung dienen, sind insbesondere die Leitstrahl-, Warte-, Dreh-, Meldepunkt- und Rundstrahlfunkfeuer sowie die Rohrpostanlagen.

(3) Die sich aus der Erfüllung der Leistungen zu Absatz 1 Nr. 1 ergebenden Kosten tragen die Flughafenunternehmer nur, soweit die Anlagen ganz oder überwiegend der Sicherung des Start- und Landevorgangs dienen. Sofern sie ganz oder überwiegend der Streckensicherung dienen, werden die Kosten vom Bund getragen. Die Aufwendungen für die Leistungen nach Absatz 1 Nrn. 2, 3 und 5 werden den Flughafenunternehmern vom Bund erstattet. Für die nach Absatz 1 Nr. 4 zur Verfügung gestellten Räume kann der Flughafenunternehmer von der Anstalt eine angemessene Miete verlangen.

(4) Wird bei einer künftigen Genehmigung von Luftfahrtgeländen das Bedürfnis für das Vorhandensein einer Flugsicherung von dem Bundesminister für Verkehr nicht anerkannt, hat der Unternehmer alle Kosten zu tragen, die der Anstalt dadurch entstehen, daß auf seinen besonderen Antrag eine Flugsicherung eingerichtet, unterhalten und betrieben wird.

(5) Das für Arbeiten an hochfrequenztechnischem Flugsicherungsgerät bestimmte Personal der Flughafenunternehmer muß bei der Anstalt ausgebildet sein. Die Beurteilung der Anstalt ist für die Verwendung in diesem Dienst maßgebend.

§ 10

Durchführungsvorschriften

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu regeln:

1. Die Art, den Umfang und die Beschaffenheit der Anlagen, der Einrichtungen und der Geräte der Flugsicherung an Bord und am Boden,
2. die Art und die Durchführung der Flugsicherung an Bord und am Boden,

§ 6: Jetzt „Präsident“ an Stelle von „Direktor“ gem. § 63 Abs. 2 BBesG 2032-1

§ 9 Abs. 1 Nr. 5: ReichskassenO v. 6. 8. 1927 RMinBl. S. 357

3. den Erwerb und die Ausstellung von Befähigungszeugnissen für die Ausübung der Flugsicherung an Bord und am Boden.

(2) Die Rechtsverordnungen nach Absatz 1 bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie auf den Grundsätzen internationaler Luftnavigation oder auf Normen, Verfahren und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) beruhen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr erläßt im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

(4) Die Rechtsverordnungen und die allgemeinen Verwaltungsvorschriften, die sich auf die Art und die Beschaffenheit der funktechnischen Anlagen, Einrichtungen und Geräte der Flugsicherung an Bord von Flugzeugen und am Boden beziehen, sind im Benehmen mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen zu erlassen.

§ 11

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Gebührenordnung der Bundesanstalt für Flugsicherung*

96-3-1

Vom 8. Januar 1958

BANz. Nr. 13, verk. am 21. 1. 1958

Auf Grund des § 8 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. März 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 70) wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen verordnet:*

§ 1

Grundsatz

Die Bundesanstalt für Flugsicherung erhebt Gebühren nach dieser Verordnung.

§ 2

Gebührensschuldner

- (1) Zur Zahlung der Gebühr ist verpflichtet,
1. wer die gebührenpflichtige Tätigkeit veranlaßt,
 2. wer an einem Lehrgang der Flugsicherungsschule teilnimmt,
 3. wer die Kosten durch Erklärung gegenüber der Anstalt übernommen hat,
 4. wer nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts für die Kostenschuld eines anderen kraft Gesetzes haftet.
- (2) Mehrere Gebührensschuldner haften als Gesamtschuldner.

§ 3

Gebührensätze

Die Gebühren betragen für:

- A. Teilnahme an einem Lehrgang der Flugsicherungsschule für Schüler, die nicht der Anstalt angehören, je Unterrichtstag 10,— DM

- B. Prüfungen im Flugsicherungsdienst für Prüflinge, die nicht der Anstalt angehören:

1. FS-Kontrolldienst

- | | |
|--|---------|
| a) Prüfung für Gehilfen | 10,— DM |
| b) Prüfung für den Befähigungsnachweis A | 15,— DM |
| c) Prüfung für den Befähigungsnachweis B | 20,— DM |
| d) Prüfung für den Befähigungsnachweis C | 20,— DM |

2. FS-Beratungsdienst

- | | |
|--|---------|
| a) Prüfung für Gehilfen | 5,— DM |
| b) Prüfung für den Befähigungsnachweis A | 10,— DM |
| c) Prüfung für den Befähigungsnachweis B | 15,— DM |

3. FS-Fernmeldedienst

- | | |
|--|---------|
| a) Prüfung für Gehilfen | 5,— DM |
| b) Prüfung für den Befähigungsnachweis A | 10,— DM |
| c) Prüfung für den Befähigungsnachweis B | 15,— DM |

4. FS-technischer Dienst

- | | |
|--|---------|
| a) Prüfung für Gehilfen | 5,— DM |
| b) Prüfung für den Befähigungsnachweis A | 10,— DM |
| c) Prüfung für den Befähigungsnachweis B | 15,— DM |
| d) Prüfung für den Befähigungsnachweis C | 20,— DM |

C. Prüfungen im Flugfunkdienst für Prüflinge, die nicht der Anstalt angehören:

- | | |
|---|---------|
| 1. Fachprüfung für das Flugfunkzeugnis 1. Klasse | 10,— DM |
| 2. Fachprüfung für das Flugfunkzeugnis 2. Klasse | 6,— DM |
| 3. Fachprüfung für das Allgemeine Flugfunksprechzeugnis .. | 4,— DM |
| 4. Prüfung im Sprechflugfunkdienst | 4,— DM |
| 5. Wiederholung einer Nachprüfung von Inhabern eines Flugfunkzeugnisses | 2,50 DM |
| D. Prüfung für Flugdienstberater | 10,— DM |

§ 4

Wiederholung von Prüfungen

Bei Wiederholung einer Prüfung werden die in § 3 Buchstabe B bis D festgesetzten Gebühren erhoben.

§ 5

Befähigungsnachweise

Befähigungsnachweise sind gebührenfrei.

§ 6

Zweitschrift und Umtausch

Die Gebühr für die Zweitschrift oder den Umtausch eines Befähigungsnachweises beträgt

2,— DM

§ 7

Gebührenerlaß

Die Anstalt kann in besonderen Ausnahmefällen die Gebühren ermäßigen oder erlassen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Pflichtigen oder aus Billigkeitsgründen geboten erscheint.

§ 8

Zahlungstermine

(1) Es sind zu zahlen

- Lehrgangsgebühren (§ 3 Buchstabe A) monatlich im voraus,
- die übrigen Gebühren vor der Prüfung oder vor Aushändigung der Zweitschrift oder vor dem Umtausch des Befähigungsnachweises.

(2) Der Zahlungstermin für Angehörige der Bundeswehr kann zwischen den beteiligten Bundesministerien in Abweichung von Absatz 1 festgelegt werden.

§ 9

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

**Gesetz
über das Luftfahrt-Bundesamt ***

Vom 30. November 1954

Bundesgesetzbl. I S. 354, verk. am 30. 11. 1954

§ 1

(1) Als Bundesoberbehörde für Aufgaben der Zivilluftfahrt wird das Luftfahrt-Bundesamt errichtet, das dem Bundesminister für Verkehr untersteht.

(2) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt den Sitz des Luftfahrt-Bundesamts.

§ 2

(1) Das Luftfahrt-Bundesamt hat folgende Aufgaben:

- die Zulassung der Muster des Luftfahrtgeräts,
- die Zulassung des Luftfahrtgeräts zum Luftverkehr. Ausgenommen sind Ballone, Segelflugzeuge und deren Startwinden,
- die Führung der Luftfahrzeugrolle sowie sonstiger Verzeichnisse für Luftfahrtgerät,

- die Erteilung der Prüferlaubnis für die Ausübung der Tätigkeit als Prüfer für Luftfahrtgerät,
- die Vorarbeiten für den Erlass der Bau- und Prüfvorschriften für Luftfahrtgerät,
- die fachliche Untersuchung der Störungen bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen unter Mitwirkung der zuständigen obersten Landesbehörden,
- die Mitwirkung bei der Durchführung des Such- und Rettungsdienstes,
- die Sammlung von Nachrichten über Luftfahrer und Luftfahrtgerät sowie die Auskunfterteilung über diese Nachrichten,
- die Sammlung und die Sichtung von Berichten und sonstigen Unterlagen über die Luftfahrttechnik, soweit sie für die Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamts notwendig sind.

Überschrift: Gilt nicht in Berlin

(2) Auf Antrag eines Landes kann das Luftfahrt-Bundesamt Landesaufgaben auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt übernehmen.

§ 3*

(1) Prüfstellen im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtgerät sind die Stellen, die der Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates als Prüfstellen für Luftfahrtgerät anerkannt hat. Die Anerkennung ist widerruflich.

(2) Die Prüfstellen können sich Sachverständiger bedienen, die von dem Luftfahrt-Bundesamt eine Prüferlaubnis für die Tätigkeit als Prüfer für Luftfahrtgerät erhalten haben.

§ 4

Das Luftfahrt-Bundesamt und die für die Zulassung von Luftfahrtgerät zuständigen Dienst-

§ 3 Abs. 1: PrüfVO 96-1-6

stellen der Länder sind bei der Entscheidung über Anträge auf Zulassung von Luftfahrtgerät an die zum Nachweis der Verkehrssicherheit vorgelegten Prüfunterlagen nicht gebunden.

§ 5

(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt die für das Luftfahrt-Bundesamt zur Durchführung des Gesetzes erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

(2) Der Bundesminister für Verkehr beruft zu seiner Beratung für den Erlass der Bau- und Prüfvorschriften für Luftfahrtgerät einen Ausschuß. Er kann die Geschäftsführung für diesen Ausschuß dem Luftfahrt-Bundesamt übertragen.

§ 6

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Verordnung zur Durchführung einer Luftfahrtstatistik

96-5

Vom 30. Oktober 1961

BAnz. Nr. 210

Auf Grund des § 6 Abs. 2 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke vom 3. September 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1314) verordnet die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates:*

§ 1

Über den Umfang und die Entwicklung der zivilen Luftfahrt wird eine Bundesstatistik (Luftfahrtstatistik) durchgeführt.

§ 2

(1) Bei Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen des gewerblichen Luftverkehrs werden erfaßt:

1. Start und Landung,
2. Art, Datum und Nummer des Fluges,
3. Halter des Luftfahrzeugs,
4. Muster und Kennzeichen des Luftfahrzeugs,
5. angebotene Sitzplatz- und Nutzlastkapazität,
6. Abgangsort, Bestimmungsort und Zwischenlandungen,
7. Zahl der beförderten Fluggäste sowie deren Herkunfts- und Zielflugplätze,
8. Bruttogewicht der beförderten Post- und Frachtgüter,

9. Gattungen der versandten und empfangenen Frachtgüter sowie die Herkunfts- und Zielflugplätze,

10. Ausfälle im Fluglinienverkehr.

(2) Bei Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen des Werkverkehrs werden erfaßt:

1. Start und Landung,
2. Art und Datum des Fluges,
3. Zahl der beförderten Fluggäste,
4. Bruttogewicht der beförderten Frachtgüter.

(3) Bei Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen des nichtgewerblichen Luftverkehrs werden erfaßt:

1. Start und Landung,
2. Art und Datum des Fluges.

§ 3*

(1) Auskunftspflichtig nach § 10 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke sind:

1. Für die Erfassung der Tatbestände nach § 2 Abs. 1 Nrn. 1 bis 9 die Luftfahrtunternehmen, die eine ständige Vertretung auf dem Flugplatz unterhalten oder, soweit dies nicht der Fall ist, die Führer der Luftfahrzeuge,

2. für die Erfassung der Tatbestände nach § 2 Abs. 1 Nr. 10 die Flughafenunternehmer,
3. für die Erfassung der Tatbestände nach § 2 Abs. 2 die Führer der Luftfahrzeuge,
4. für die Erfassung der Tatbestände nach § 2 Abs. 3 auf Flughäfen die Flughafenunternehmer, auf sonstigen Flugplätzen die Flugleiter sowie die Führer der Luftfahrzeuge.

§ 4

(1) Die Tatbestände nach § 2 Abs. 1 Nrn. 1 bis 9 und Abs. 2 werden mit amtlichen Erhebungsvordrucken erfaßt.

(2) Die Erhebungsvordrucke zu § 2 Abs. 1 Nrn. 1 bis 8 und Abs. 2 sind von den Auskunftspflichtigen ausgefüllt auf Flughäfen den Flughafenunternehmern, auf sonstigen Flugplätzen den Flugleitern zur Weiterleitung an das Statistische Bundesamt auszuhandigen. Das gleiche gilt bei innerdeutschen Beförderungen hinsichtlich des Erhebungsvordruckes zu § 2 Abs. 1 Nr. 9.

(3) Bei Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr ist der ausgefüllte Erhebungsvordruck zur Erfassung der Tatbestände nach § 2 Abs. 1 Nr. 9 zusammen mit einer der beiden Ausfertigungen des Frachtmanifestes bei der zollamtlichen Abfertigung von Luftfahrzeugen an die Zollstellen abzugeben. Die Zollstellen übersenden diese Unterlagen dem Statistischen Bundesamt.

(4) Ausfälle im Fluglinienverkehr nach § 2 Abs. 1 Nr. 10 teilen die Flughafenunternehmer dem Statistischen Bundesamt mit.

(5) Für die Erfassung der Tatbestände nach § 2 Abs. 3 sind monatliche Sammelvordrucke auf den Flughäfen von den Flughafenunternehmern, auf sonstigen Flugplätzen von den Flugleitern auszufüllen und dem Statistischen Bundesamt zu übersenden.

§ 5

Die in § 4 Abs. 2 und 3 bezeichneten Anmeldestellen sind berechtigt, auf die vollständige und richtige Ausfüllung der Erhebungsvordrucke hinzuwirken.

§ 6*

Die Statistik wird mit Zustimmung der beteiligten Länder vom Statistischen Bundesamt durchgeführt. Die Weitergabe von Einzelangaben nach § 12 Abs. 2 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke ist zulässig.

§ 7*

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 17 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke auch im Land Berlin.

§ 8

Diese Verordnung tritt am 1. November 1961 in Kraft und mit Ablauf des 31. Oktober 1964 außer Kraft.

§§ 6 u. 7: G über Statistik für Bundeszwecke 29-1
§ 7: GVBl. Berlin 1961 S. 1626

97 Wetterdienst

Gesetz über den Deutschen Wetterdienst

Vom 11. November 1952

Bundesgesetzbl. I S. 738, verk. am 15. 11. 1952

§ 1

Errichtung, Rechtsstellung, Sitz

(1) Die Bundesrepublik Deutschland errichtet die nicht rechtsfähige Anstalt „Deutscher Wetterdienst“. Sie ist dem Bundesminister für Verkehr unterstellt.

(2) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt den Sitz der Anstalt.

§ 2*

Überführung der bisherigen Wetterdienste

In die Anstalt werden mit Wirkung vom 1. April 1952 das Meteorologische Amt für Nordwestdeutschland mit seinen nachgeordneten Verwaltungsstellen, die Körperschaft des öffentlichen Rechts „Deutscher Wetterdienst in der US-Zone“ und die Wetterdienste des Landes Rheinland-Pfalz sowie der bisherigen Länder Baden und Württemberg-Hohenzollern mit ihren nachgeordneten Verwaltungsstellen übergeführt. Die vorstehende Regelung gilt für den Wetterdienst des Landes Berlin, sobald dieses Gesetz im Lande Berlin Geltung erlangt hat. Ferner wird mit Wirkung vom 1. Januar 1960 der Wetterdienst des Saarlandes mit seinen nachgeordneten Verwaltungsstellen in die Anstalt übergeführt.

§ 3*

Aufgaben

- (1) Aufgabe der Anstalt ist es,
- a) die meteorologischen Erfordernisse insbesondere auf den Gebieten des Verkehrs, der Land- und Forstwirtschaft, der gewerblichen Wirtschaft, des Bauwesens und des Gesundheitswesens für den Bereich der Bundesrepublik Deutschland und das Land Berlin zu erfüllen,
 - b) die meteorologische Sicherung der Seefahrt und der Luftfahrt zu gewährleisten,
 - c) die Atmosphäre auf radioaktive Beimengungen und deren Verfrachtung zu überwachen,
 - d) durch Forschungsarbeiten die Erkenntnisse auf dem Gebiet der Meteorologie zu fördern,
 - e) an der internationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Meteorologie teilzunehmen und die sich daraus ergebenden internationalen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Wetterdienstes und des Wetternachrichtendienstes zu erfüllen.

(2) Die Erfüllung dieser Aufgaben ist öffentlicher Dienst.

§ 2 Satz 3: Angef. durch G v. 23. 12. 1959 I 796

§ 3 Abs. 1 Buchst. c: Eingef. durch G v. 8. 8. 1955 I 506

(3) Die Anstalt soll die Ergebnisse ihrer Arbeit der Allgemeinheit zugänglich machen.

§ 4

Aufbau

(1) Die Anstalt wird von dem Präsidenten geleitet.

(2) Bei der Anstalt wird ein Verwaltungsbeirat und ein Wissenschaftlicher Beirat bestellt.

(3) Der Präsident vertritt die Anstalt mit Wirkung für und gegen das Vermögen des Bundes gerichtlich und außergerichtlich, soweit die Verwaltungsordnung nichts anderes bestimmt.

(4) Im übrigen wird der Aufbau der Anstalt durch die „Verwaltungsordnung für den Deutschen Wetterdienst“ geregelt, die vom Bundesminister für Verkehr nach Anhörung des Verwaltungsbeirates erlassen wird.

§ 5*

Verwaltungsbeirat

(1) Der Verwaltungsbeirat soll die Zusammenarbeit aller am Wetterdienst beteiligten Bundes- und Landesbehörden gewährleisten.

(2) Der Verwaltungsbeirat setzt sich zusammen aus

- a) zwei Vertretern des Bundesministers für Verkehr, zwei Vertretern des Bundesministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, je einem Vertreter des Bundesministers für Wirtschaft, des Bundesministers des Innern, des Bundesministers der Finanzen, des Bundesministers für das Post- und Fernmeldewesen, des Bundesministers für Wohnungsbau, des Bundesministers für Verteidigung und des Bundesministers für Atomkernenergie und Wasserwirtschaft,
- b) je einem Vertreter jedes Landes einschließlich des Landes Berlin, der von der Landesregierung bestellt wird.

(3) Der Verwaltungsbeirat gibt sich eine Geschäftsordnung.

(4) Den Vorsitz im Verwaltungsbeirat führt der dienstälteste Vertreter des Bundesministers für Verkehr.

(5) Der Präsident und zwei weitere leitende Angehörige der Anstalt, letztere nach Bestimmung des Präsidenten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, nehmen an den Sitzungen teil.

§ 5 Abs. 2 Buchst. a: I. d. F. d. G v. 23. 12. 1959 I 796; jetzt Bundesminister für Wohnungsbau, Städteplanung und Raumordnung sowie Bundesminister für Atomkernenergie

§ 6

Wissenschaftlicher Beirat

(1) Aufgabe des Wissenschaftlichen Beirates des Deutschen Wetterdienstes ist es, die notwendige enge Zusammenarbeit und die zweckmäßige Verbindung zwischen dem Deutschen Wetterdienst und den außerhalb des Deutschen Wetterdienstes arbeitenden Kräften in wissenschaftlichen Angelegenheiten zu ermöglichen.

(2) In den Wissenschaftlichen Beirat des Deutschen Wetterdienstes werden durch den Bundesminister für Verkehr die Inhaber der planmäßigen Lehrstühle für Meteorologie und Geophysik an den Hochschulen in der Bundesrepublik Deutschland und im Lande Berlin berufen, soweit sie der Berufung zustimmen. Der Bundesminister für Verkehr kann bis zu sechs in der Meteorologie und verwandten Gebieten anerkannte Forscher als weitere Mitglieder berufen. Als Sachverständige kann der Vorsitzende des Wissenschaftlichen Beirates die Leiter fachlich benachbarter Institute zu den Sitzungen des Beirates zuziehen. Mitglieder nach Satz 1 werden für die Dauer ihres Hauptamtes, Mitglieder nach Satz 2 für die Dauer von 4 Jahren bestellt.

(3) Der Wissenschaftliche Beirat wählt seinen Vorsitzenden selbst. Gewählt ist, wer die Mehrheit der abgegebenen Stimmen auf sich vereinigt. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.

(4) Der Präsident der Anstalt nimmt an den Sitzungen des Wissenschaftlichen Beirates teil. Er kann weitere Angehörige seines Dienstes als Sachverständige beiziehen.

§ 7*

Beamte, Angestellte, Arbeiter

(1) Verwaltungsangehörige der Anstalt sind die Beamten, Angestellten und Arbeiter. Die Beamten der Anstalt sind unmittelbare Bundesbeamte. Oberste Dienstbehörde ist der Bundesminister für Verkehr.

(2) Vor Einstellung und Entlassung von Angestellten der Vergütungsgruppe *TO.A III* und höher ist die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr einzuholen.

(3) Die Leiter der Wetterämter werden im Benehmen mit den örtlich zuständigen Landesregierungen bestellt. Entsprechendes gilt für die Leiter der den Wetterämtern in dieser Hinsicht gleichgestellten Institute. Artikel 36 des Grundgesetzes findet im Bereich der Anstalt Anwendung.

(4) Die im Zeitpunkt der Verkündung dieses Gesetzes bei den in § 2 Satz 1 und 2 genannten Wetterdiensten beschäftigten Beamten, Angestellten und Arbeiter treten mit diesem Tage kraft Gesetzes in den Dienst des Bundes über. Im übrigen finden die Vorschriften des Kapitels V des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften auf dem Gebiete des allgemeinen Beamten-, des Besoldungs- und des Versor-

§ 7 Abs. 3: GG 100-1

§ 7 Abs. 4 Satz 1 u. Abs. 5: I. d. F. d. G v. 23. 12. 1959 I 796

§ 7 Abs. 5: BRRG 2030-1

§ 7 Abs. 2: Kursivdruck vgl. jetzt BAT v. 23. 2. 1961 GMBI. S. 138

gungsrechts vom 30. Juni 1933 (Reichsgesetzbl. I S. 433, 437) in der Fassung vom 24. Januar 1951 — Bundesfassung — (Bundesgesetzbl. I S. 87, 97) Anwendung.

(5) Die Beamten, Angestellten und Arbeiter des Wetterdienstes des Saarlandes treten mit dem 1. Januar 1960 in den Dienst des Bundes über. Im übrigen finden §§ 128 bis 133 des Beamtenrechtsrahmengesetzes vom 1. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 667) Anwendung.

§ 8

Versorgungslasten

(1) Die Ausgaben für die Versorgung trägt der Bund.

(2) Die Ausgaben für die Versorgung der Verwaltungsangehörigen der in § 2 genannten Wetterdienste gehen mit der Überführung dieser Dienste auf den Bund über, soweit der Versorgungsfall nach dem 8. Mai 1945 eingetreten ist. Für diese Versorgungsempfänger übt der Bundesminister für Verkehr die Befugnisse und Aufgaben der obersten Dienstbehörde des letzten Dienstherrn des Beamten aus. Die Versorgung der Verwaltungsangehörigen des früheren Reichswetterdienstes regelt sich nach dem allgemeinen Recht.

§ 9

Gebühren

(1) Wer die von der Anstalt der Allgemeinheit zugänglich gemachten Berichte durch Rundfunk, Presse oder auf sonstige Weise verbreitet oder wer besondere Leistungen der Anstalt in Anspruch nimmt, ist ihr gegenüber gebührenpflichtig. Die Verbreitung ist nur unter Angabe der Quelle statthaft.

(2) Der Bundesminister für Verkehr erläßt im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen und nach Anhörung des Verwaltungsbeirates eine Gebührenordnung. Sie kann für besonders gelagerte Fälle Gebührenfreiheit vorsehen.

§ 10*

Eigentums- und sonstige Vermögensrechte

Eigentums- und sonstige Vermögensrechte des Deutschen Reiches, die bis zum 8. Mai 1945 überwiegend für Zwecke des Reichswetterdienstes bestimmt waren und die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes Zwecken der in § 2 Satz 1 und 2 genannten Wetterdienste dienten, sind mit Wirkung vom 24. Mai 1949 Vermögen des Bundes. Entsprechendes gilt für Eigentums- und sonstige Vermögensrechte des Deutschen Reiches, die nach dem 8. Mai 1945 überwiegend für Aufgaben und Zwecke der in § 2 Satz 1 und 2 genannten Wetterdienste bestimmt worden sind, unbeschadet des Anspruchs eines Landes auf Übertragung von Verwaltungs- oder Heimfallvermögen im Sinne von Artikel 134 Abs. 2 und 3 des Grundgesetzes. Eigentums- und sonstige Vermögensrechte der Länder und der Körperschaft „Deutscher Wetterdienst in der US-Zone“, die nach dem 8. Mai 1945 überwiegend für Aufgaben und

§ 10: I. d. F. d. G v. 23. 12. 1959 I 796; GG 100-1

Zwecke der in § 2 Satz 1 und 2 genannten Wetterdienste bestimmt worden sind, werden mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes Vermögen des Bundes. Eigentums- und sonstige Vermögensrechte des Saarlandes, die am 31. Dezember 1959 überwiegend für Aufgaben und Zwecke des Wetterdienstes des Saarlandes bestimmt sind, werden mit Wirkung vom 1. Januar 1960 Vermögen des Bundes.

§ 11

Unübertragbare Vermögensrechte

Unter die Bestimmungen dieses Gesetzes fallen auch Eigentums- und sonstige Vermögensrechte, die durch Gesetz für unübertragbar oder nur auf Grund besonderer Vereinbarung für übertragbar erklärt worden sind.

§ 12

Wiedergutmachung

Die Bestimmungen des § 10 gelten nicht für Eigentums- und sonstige Vermögensrechte, die nach dem 30. Januar 1933 einer Gewerkschaft, Genossenschaft, politischen Partei oder sonstigen demokratischen Organisationen weggenommen worden sind.

§ 13

Dingliche Rechte

Dingliche Rechte an Grundstücken und sonstigen Sachen und an Rechten, die unter die Bestimmungen dieses Gesetzes fallen, bleiben bestehen.

§ 14

Erstattungen

Ein Ersatz für Aufwendungen und Verwendungen, die bis zur tatsächlichen Übernahme der in § 10 genannten Vermögenswerte auf die Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebietes oder auf den Bund von den Ländern in bezug auf Eigentums- und Vermögensrechte gemacht worden sind, die unter die Bestimmungen des § 10 fallen, wird nicht geleistet. Den Ländern verbleiben bis zu diesem Zeitpunkt von ihnen erzielte Erträge. Für Erlöse, die einem Lande aus der Veräußerung von Vermögenswerten zugeflossen sind, gilt § 5 des Gesetzes zur vorläufigen Regelung der Rechtsverhältnisse des Reichsvermögens und der preußischen Beteiligungen vom 21. Juli 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 467).

§ 15

Auskunft und Akteneinsicht

Der Bundesminister für Verkehr ist berechtigt, von allen seit dem 8. Mai 1945 mit der Verwaltung von Eigentum und sonstigen Vermögenswerten der in § 10 bezeichneten Art befaßten Stellen Auskunft zu verlangen und Einsicht in die Akten und Unterlagen zu nehmen. Das gleiche Recht hat der Bundesrechnungshof.

§ 16*

Grundbuchberichtigung

(1) Steht das Eigentum an einem Grundstück nach § 10 dem Bund zu, so ist der Antrag auf Berichtigung des Grundbuches von dem Präsidenten der Anstalt oder seinem Vertreter zu stellen. Der Antrag muß von dem Präsidenten der Anstalt oder seinem Vertreter unterschrieben und mit dem Amtssiegel oder Amtsstempel versehen sein. Zum Nachweis des Eigentums gegenüber dem Grundbuchamt genügt die in den Antrag aufzunehmende Erklärung, daß das Grundstück zum Vermögen des Bundes gehört. Das Eigentum ist einzutragen für die „Bundesrepublik Deutschland (Deutscher Wetterdienst)“.

(2) Dies gilt entsprechend für sonstige im Grundbuch eingetragene Rechte.

§ 17

Befreiung von Abgaben

Gerichtsgebühren und andere Abgaben, die aus Anlaß oder in Ausführung der §§ 10 bis 16 dieses Gesetzes entstehen, werden nicht erhoben. Bare Auslagen bleiben außer Ansatz.

§ 18*

Rechtsnachfolge

Der Bund tritt, unbeschadet der Bestimmungen der §§ 10 bis 17, mit Wirkung vom 1. April 1952 in die Rechte und Pflichten der in § 2 Satz 1 und 2 genannten Wetterdienste ein. Das gilt jedoch nicht für fortdauernde und einmalige Ausgaben, die nach der Reichshaushaltsordnung dem Rechnungsjahr 1951 zuzurechnen sind. Diese Ausgaben sind beim Deutschen Wetterdienst in der US-Zone von dessen bisherigen Trägern und bei den Landeswetterdiensten *Baden*, *Rheinland-Pfalz* und *Württemberg-Hohenzollern* von diesen Ländern zu tragen.

§ 19

Verwaltungsvorschriften

Der Bundesminister für Verkehr erläßt die zur Ausführung dieses Gesetzes erforderlichen Verwaltungsvorschriften.

§ 20*

Geltung in Berlin

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe der §§ 13 und 14 des Gesetzes über die Stellung des Landes Berlin im Finanzsystem des Bundes (Drittes Überleitungsgesetz) vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) im Lande Berlin.

§ 16 Abs. 1 Satz 1: I. d. F. d. G v. 23. 12. 1959 I 796

§ 18 Satz 1: I. d. F. d. G v. 23. 12. 1959 I 796

§ 18 Satz 2: RHO 63-1

§ 20: GVBl. Berlin 1953 S. 165

Abkürzungsverzeichnis

a. a. O.	= am angegebenen Ort	gem.	= gemäß
ABl.	= Amtsblatt	Gesetzbl.	= Gesetzblatt
Abs.	= Absatz	gestr.	= gestrichen
AHK	= Alliierte Hohe Kommission	GewO	= Gewerbeordnung
angef.	= angefügt	GMBL	= Gemeinsames Ministerialblatt
Art.	= Artikel	GVBl.	= Gesetz- und Verordnungsblatt
aufgeh.	= aufgehoben	i. d. F.	= in der Fassung
BAnz.	= Bundesanzeiger	neugef.	= neugefaßt
BAT	= Bundes-Angestellten-tarifvertrag	Nr.	= Nummer
Bek.	= Bekanntmachung	OWiG	= Gesetz über Ordnungswidrigkeiten
BGB	= Bürgerliches Gesetzbuch	PrüfO	= Prüfordnung
BRRG	= Beamtenrechtsrahmengesetz	Reichsgesetzbl.	= Reichsgesetzblatt
Buchst.	= Buchstabe	RMBL	= Reichsministerialblatt
Bundesgesetzbl.	= Bundesgesetzblatt	RVO	= Reichsversicherungsordnung
d.	= der, die, das, des, dem, den	S.	= Seite
EGBGB	= Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch	StGB	= Strafgesetzbuch
eingef.	= eingefügt	V	= Verordnung
ff.	= folgende	v.	= vom
G	= Gesetz	verk.	= verkündet
GG	= Grundgesetz	ZPO	= Zivilprozeßordnung

Ordner (zwei Stück)

für das Sachgebiet 2 -Verwaltung-

mit hellbraunem Kunststoff überzogen,
Kompakt-Mechanik, Kantenschutz
und Goldprägung auf dem Rücken.

Preis DM 6,- pro Ordner zuzüglich
DM 1,- Versandgebühren (für beide Ordner)

Lieferung erfolgt gegen Voreinsendung des erforderlichen Betrages
auf Postscheckkonto „Bundesgesetzblatt Teil III“ Köln 1128
oder nach Bezahlung aufgrund einer Vorausrechnung.