

Sammlung des Bundesrechts

Bundesgesetzblatt

Teil III

Stand vom 31. Dezember 1963

Sachgebiet 9
Post- und Fernmeldewesen, Verkehrswesen, Bundeswasserstraßen

18. Lieferung

Inhaltsverzeichnis

15. Lieferung

Folge 52

96 Luftverkehr

	Seite
96-1-1 Verordnung über Luftverkehr (geändert)	2
96-1-2 <i>Verordnung über Luftverkehrsregeln für das Gebiet der Deutschen Bundesrepublik v. 4. 6. 1953</i> (gestrichen)	2
96-1-2 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) v. 10. 8. 1963 (aufgenommen)	3
96-5 Gesetz zu dem Internationalen Übereinkom- men vom 13. Dezember 1960 über Zusammen- arbeit zur Sicherung der Luftfahrt »EURO- CONTROL« v. 14. 12. 1962 (aufgenommen)	23

96-1-1 Verordnung über Luftverkehr

geändert

96-1-1

Verordnung über Luftverkehr

Vom 21. August 1936

Reichsgesetzbl. I S. 659

Textänderungen: V v. 31. 3. 1937 I 432, V v. 12. 7. 1937 I 815, 15. 12. 1937 I 1387, V v. 30. 9. 1938 I 1327, V v. 5. 11. 1954 I 302, V v. 21. 6. 1955 I 321, V v. 15. 9. 1957 I 1371 u. V v. 10. 8. 1963 I 652

96-1-2 Luftverkehrsregeln

gestrichen

96-1-2

Verordnung über Luftverkehrsregeln für das Gebiet der Deutschen Bundesrepublik

Vom 4. Juni 1953

Bundesanzeiger Nr. 104

Aufgeh. durch § 44 Abs. 2 V v. 10. 8. 1963 I 652

aufgenommen

Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)

96-1-2

Vom 10. August 1963

Bundesgesetzbl. I S. 652, verk. am 16. 8. 1963

Inhaltsübersicht

ERSTER ABSCHNITT		DRITTER ABSCHNITT	
Pflichten der Teilnehmer am Luftverkehr	§	Sichtflugregeln	§
Grundregeln für das Verhalten im Luftverkehr	1	Flüge nach Sichtflugregeln im kontrollierten Luftraum oder oberhalb des oberen kontrollierten Luftraums	28
Luftfahrzeugführer	2	Flüge nach Sichtflugregeln außerhalb des kontrollier- ten Luftraums in Höhen von weniger als 520 m (1700 Fuß) über Grund oder Wasser	29
Rechte und Pflichten des Luftfahrzeugführers	3	Flüge nach Sichtflugregeln außerhalb des kontrollier- ten Luftraums, aber unterhalb des oberen kontrol- lierten Luftraums in einer Höhe von 520 m (1700 Fuß) oder mehr über Grund oder Wasser	30
Anwendung der Flugregeln	4	Höhenmessereinstellung und Reiseflughöhen	31
Anzeige von Flugunfällen und sonstigen Störungen	5	Flüge nach Sichtflugregeln über geschlossenen Wol- kendecken	32
		Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht	33
		Such- und Rettungsflüge	34
		VIERTER ABSCHNITT	
		Instrumentenflugregeln	
		Luftfahrzeugausrüstung	35
		Sicherheitsmindesthöhe bei Flügen nach Instrumen- tenflugregeln	36
		Reiseflughöhen	37
		Standortmeldungen	38
		Beendigung der Flugverkehrskontrolle	39
		Übergang vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln	40
		Fernmeldeverbindungen	41
		Abbruch von Landeanflügen	42
		FÜNFTER ABSCHNITT	
		Bußgeld- und Schlußvorschriften	
		Ordnungswidrigkeiten	43
		Schlußvorschriften	44
		Berlin-Klausel	45
		Anlage	
		Vorschriften über die von Luftfahrzeugen zu führenden Lichter	1
		Signale und Zeichen	2
		Quadranten-Flughöhen	3

Auf Grund des § 32 Abs. 1 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 8. Februar 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 69),

und des § 10 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. März 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 70)

wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet: *

ERSTER ABSCHNITT

Pflichten der Teilnehmer am Luftverkehr

§ 1

Grundregeln für das Verhalten im Luftverkehr

(1) Jeder Teilnehmer am Luftverkehr hat sich so zu verhalten, daß Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind und kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.

(2) Der Lärm, der bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verursacht wird, darf nicht stärker sein, als es die ordnungsgemäße Führung oder Bedienung unvermeidbar erfordert.

(3) Wer infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel oder infolge geistiger oder körperlicher Mängel in der Wahrnehmung der Aufgaben als Führer eines Luftfahrzeugs oder sonst als Mitglied der Besatzung behindert ist, darf kein Luftfahrzeug führen und nicht als anderes Besatzungsmitglied tätig sein.

§ 2

Luftfahrzeugführer

(1) Für die Führung des Luftfahrzeugs während des Flugs und am Boden ist verantwortlich, wer das Luftfahrzeug selbständig führt.

(2) Sind mehrere zur Führung des Luftfahrzeugs berechnete Luftfahrer an Bord, ist Luftfahrzeugführer, wer als solcher bestimmt ist. Die Bestimmung ist vom Halter oder von seinem gesetzlichen Vertreter, bei einer juristischen Person von dem vertretungsberechtigten Organ zu treffen. Den nach Satz 2 Verpflichteten steht gleich, wer mit der Leitung oder Beaufsichtigung des Unternehmens eines anderen beauftragt oder von diesem ausdrücklich damit beauftragt ist, die Bestimmung nach Satz 1 in eigener Verantwortlichkeit zu treffen.

(3) Ist eine Bestimmung entgegen der Vorschrift des Absatzes 2 nicht getroffen, so ist derjenige verantwortlich, der das Luftfahrzeug von dem Sitz des ersten Luftfahrzeugführers aus führt. Bestehen Zweifel, welcher der Sitz des ersten Luftfahrzeugführers ist, entscheiden die Bestimmungen des Betriebshandbuchs für das Luftfahrzeug.

§ 3

Rechte und Pflichten des Luftfahrzeugführers

(1) Der Luftfahrzeugführer hat das Entscheidungsrecht über die Führung des Luftfahrzeugs. Er hat

die während des Flugs, bei Start und Landung und beim Rollen aus Gründen der Sicherheit notwendigen Maßnahmen zu treffen.

(2) Der Luftfahrzeugführer hat dafür zu sorgen, daß die Vorschriften dieser Verordnung und sonstiger Verordnungen über den Betrieb von Luftfahrzeugen sowie die in Ausübung der Luftaufsicht zur Durchführung des Flugs ergangenen Verfügungen eingehalten werden.

(3) Bei der Vorbereitung des Flugs hat der Luftfahrzeugführer sich mit allen Unterlagen, die für die sichere Durchführung des Flugs von Bedeutung sind, vertraut zu machen und sich davon zu überzeugen, daß das Luftfahrzeug und die Ladung sich in verkehrssicherem Zustand befinden, das zulässige Fluggewicht nicht überschritten wird, die vorgeschriebenen Ausweise vorhanden sind und die erforderlichen Angaben über den Flug im Bordbuch, soweit es zu führen ist, eingetragen werden. Vor einem Flug, der über die Umgebung eines Flugplatzes hinausführt, und vor einem Flug nach Instrumentenflugregeln ist eine Wetterberatung einzuholen. An Hand der Wetterberatung hat der Luftfahrzeugführer Ausweichmaßnahmen für die Durchführung des Flugs zu berücksichtigen und den hierfür erforderlichen zusätzlichen Treibstoffvorrat vorzusehen.

§ 4

Anwendung der Flugregeln

(1) Der Betrieb eines Luftfahrzeugs richtet sich nach den Allgemeinen Regeln (§§ 6 bis 27), die Führung eines Luftfahrzeugs während des Flugs zusätzlich nach den Sichtflugregeln (§§ 28 bis 34) und den Instrumentenflugregeln (§§ 35 bis 42).

(2) Flugverhältnisse, bei denen nach Sichtflugregeln geflogen werden darf, sind gegeben, wenn die in den §§ 28 bis 30 und 32 für den Einzelfall festgelegten Werte für Sicht und Abstand des Luftfahrzeugs von Wolken sowie der in § 28 Abs. 3 festgelegte Wert für die Höhe der Hauptwolkenuntergrenze erreicht oder überschritten werden. Bei diesen Flugverhältnissen kann der Luftfahrzeugführer am Tage nach Instrumentenflugregeln fliegen, wenn er es im Flugplan anzeigt; er muß nach Instrumentenflugregeln fliegen, wenn die zuständige Flugverkehrskontrollstelle ihn aus Gründen der Flugsicherung hierzu anweist.

(3) Flugverhältnisse, bei denen nach Instrumentenflugregeln geflogen werden muß, sind gegeben, wenn die in den §§ 28 bis 30 und 32 für den Einzelfall festgelegten Werte für Sicht und Abstand des Luftfahrzeugs von Wolken sowie der in § 28 Abs. 3 festgelegte Wert für die Höhe der Hauptwolkenuntergrenze nicht erreicht wird. Bei diesen Flugverhältnissen darf der Luftfahrzeugführer nach Sichtflugregeln nur fliegen, wenn ihm eine Flugverkehrsfreigabe nach § 28 Abs. 3 Satz 1 erteilt ist.

(4) Für Flüge bei Nacht, die außerhalb der Sichtweite eines für den Nachtflugbetrieb genehmigten und befeuerten Flugplatzes durchgeführt werden, muß der Luftfahrzeugführer die Berechtigung für Flüge nach Instrumentenflugregeln besitzen und das Luftfahrzeug für Flüge nach Instrumentenflugregeln

zugelassen sein. Dies gilt auch für Nachtflüge nach Sichtflugregeln, nicht aber für Ballonfahrten bei Nacht. Für Nachtflüge im kontrollierten Luftraum (§ 10) und für alle Ballonfahrten bei Nacht ist eine Flugverkehrsfreigabe nach § 26 durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle erforderlich. Als Nacht gilt der Zeitraum zwischen einer halben Stunde nach Sonnenuntergang und einer halben Stunde vor Sonnenaufgang.

§ 5

Anzeige von Flugunfällen und sonstigen Störungen

(1) Störungen bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs hat der Halter des Luftfahrzeugs dem Luftfahrt-Bundesamt innerhalb von drei Tagen schriftlich anzuzeigen.

(2) Störungen bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs, bei denen eine Person getötet oder schwer verletzt worden ist oder ein Luftfahrzeug einen schweren Schaden erlitten oder verursacht hat, hat der Luftfahrzeugführer, bei dessen Behinderung ein anderes Besatzungsmitglied, oder, sofern keine dieser Personen dazu in der Lage ist, der Halter des Luftfahrzeugs unbeschadet der Anzeigepflicht nach Absatz 1 unverzüglich der nächst erreichbaren Polizeidienststelle zur Weiterleitung an die Luftfahrtbehörde des Landes, das Luftfahrt-Bundesamt und die nächste Flugsicherungsdienststelle anzuzeigen. Hat sich eine Störung im Sinne des Satzes 1 auf einem Flugplatz oder in der unmittelbaren Nähe eines Flugplatzes ereignet, so kann die Anzeige auch bei der Luftaufsichtsstelle erstattet werden, die sie an die Polizei weiterleitet.

(3) Absatz 2 findet auch auf Störungen Anwendung, die sich bei dem Betrieb eines deutschen Luftfahrzeugs außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung ereignet haben; die Anzeige ist jedoch unmittelbar an das Luftfahrt-Bundesamt zu erstatten. Die Anzeigepflicht nach Absatz 1 bleibt unberührt.

(4) Die Anzeigen nach den Absätzen 1 bis 3 sollen enthalten

- a) Namen und derzeitigen Aufenthalt des Anzeigenden,
- b) Ort und Zeit der Störung,
- c) Art, Muster und Kenn- und Rufzeichen des Luftfahrzeugs,
- d) Namen des Halters des Luftfahrzeugs,
- e) Zweck des Fluges, Start- und Zielflughafen,
- f) Namen des Luftfahrzeugführers,
- g) Anzahl der Besatzungsmitglieder und Fluggäste,
- h) Umfang des Personen- und Sachschadens,
- i) Darstellung des Störungsablaufes.

ZWEITER ABSCHNITT

Allgemeine Regeln

§ 6

Sicherheitsmindesthöhe

(1) Die Sicherheitsmindesthöhe darf nur unterschritten werden, soweit es bei Start und Landung notwendig ist. Sicherheitsmindesthöhe ist die Höhe,

bei der weder eine unnötige Lärmbelästigung im Sinne des § 1 Abs. 2 noch im Falle einer Notlandung eine unnötige Gefährdung von Personen und Sachen zu befürchten ist, mindestens jedoch über Städten, anderen dichtbesiedelten Gebieten und Menschenansammlungen eine Höhe von 300 m (1000 Fuß) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 600 m, in allen übrigen Fällen eine Höhe von 150 m (500 Fuß) über Grund oder Wasser. Segelflugzeuge und Ballone können die Höhe von 150 m auch unterschreiten, wenn die Art ihres Betriebes dies notwendig macht und eine Gefahr für Personen und Sachen nicht zu befürchten ist.

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

(3) Für Flüge zu besonderen Zwecken kann die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde Ausnahmen zulassen. Soweit diese Flüge Flugplätze mit Flugverkehrskontrollstellen berühren, ist außerdem eine Flugverkehrsfreigabe erforderlich.

(4) Für Flüge nach Instrumentenflugregeln gilt § 36.

§ 7

Abwerfen von Gegenständen

(1) Das Abwerfen oder Ablassen von Gegenständen oder von sonstigen Stoffen aus oder von Luftfahrzeugen ist verboten. Dies gilt nicht für Ballast in Form von Wasser oder feinem Sand, für Treibstoffe, Schleppseile, Schleppbanner und ähnliche Gegenstände, wenn sie an Stellen abgeworfen oder abgelassen werden, an denen eine Gefahr für Personen oder Sachen nicht besteht.

(2) Die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde kann im Einzelfall Ausnahmen vom Verbot nach Absatz 1 Satz 1 zulassen, wenn eine Gefahr für Personen oder Sachen nicht besteht.

(3) Das Abwerfen von Post regelt der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen oder die von ihm bestimmte Stelle im Einvernehmen mit der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes.

§ 8

Kunstflug

(1) Kunstflüge dürfen nur bei Flugverhältnissen, bei denen nach Sichtflugregeln geflogen werden darf, und nur mit ausdrücklicher Zustimmung aller Insassen des Luftfahrzeugs ausgeführt werden.

(2) Kunstflüge in Höhen von weniger als 400 m (1330 Fuß) sowie über Städten, anderen dichtbesiedelten Gebieten, Menschenansammlungen und Flughäfen sind verboten. Die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen.

(3) Kunstflüge im kontrollierten Luftraum und über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle bedürfen unbeschadet einer Erlaubnis nach Absatz 2 der Flugverkehrsfreigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle. Über Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle bedürfen sie der Zustimmung der Luftaufsichtsstelle.

§ 9*

Schlepp- und Reklameflüge

(1) Reklameflüge mit geschleppten Gegenständen bedürfen der Erlaubnis der zuständigen Luftfahrtbehörde. Die Erlaubnis darf nur erteilt werden, wenn

1. der Luftfahrzeugführer einen Luftfahrerschein als Berufsflugzeugführer oder bei nichtgewerbsmäßigen Reklameflügen den Luftfahrerschein für Privatflugzeugführer mit einer Gesamtflugzeit von 120 Stunden sowie in beiden Fällen die Schleppberechtigung nach der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal besitzt;
2. das Luftfahrzeug mit einem geeichten Barographen zur Feststellung der Flughöhen während des Fluges ausgerüstet ist;
3. bei dem beantragten Flug nicht mehr als drei Luftfahrzeuge im Verband fliegen, wobei der Abstand zwischen dem geschleppten Gegenstand des voranfliegenden Luftfahrzeugs und dem nachfolgenden Luftfahrzeug sowie zwischen den Luftfahrzeugen mindestens 60 m betragen muß;
4. die Haftpflichtversicherung das Schleppen von Gegenständen ausdrücklich miteinschließt.

(2) Absatz 1 findet auf das Schleppen von Gegenständen zu anderen als Reklamezwecken sinngemäß Anwendung; Absatz 1 Nr. 2 gilt nicht für Arbeitsflüge von Drehflüglern. Das Schleppen von Segelflugzeugen bedarf nicht der Erlaubnis nach Absatz 1; es genügt die Schleppberechtigung nach der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in Verbindung mit der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal.

(3) Die Erlaubnisbehörde kann aus Gründen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, vor allem zur Verhinderung von Lärmbelästigungen, Auflagen machen. Sie kann insbesondere in Abweichung von § 6 höhere Sicherheitsmindesthöhen bestimmen und zeitliche Beschränkungen auferlegen.

(4) Reklameflüge, bei denen die Reklame nur in der Beschriftung des Luftfahrzeugs besteht, bedürfen der Erlaubnis der zuständigen Luftfahrtbehörde; Absätze 1 und 3 finden sinngemäß Anwendung. Einer Erlaubnis bedarf es nicht, wenn die Reklameflüge auf Grund einer Genehmigung nach § 20 Abs. 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes bereits gestattet sind. Segelflugzeuge bedürfen für Reklameflüge nach Satz 1 keiner Erlaubnis.

(5) Flüge zur Reklame mit akustischen Mitteln sind verboten.

§ 10

Kontrollierte Lufträume

(1) Der Bundesminister für Verkehr legt zur Sicherung des Luftverkehrs kontrollierte Lufträume für die Durchführung der Flugverkehrskontrolle fest und gibt sie in dem Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

§ 9 Abs. 1 Nr. 1 u. Abs. 2: PrüfO für Luftfahrtpersonal 96-1-4
§ 9 Abs. 4: LuftVG 96-1

(2) Kontrollierte Lufträume sind

1. die Kontrollzonen
zur Sicherung der Luftfahrzeuge, die auf einem Flugplatz starten oder landen; eine Kontrollzone kann mehrere benachbarte Flugplätze umfassen;
2. die Kontrollbezirke
bestehend aus
 - a) Nahverkehrsbereichen
zur Sicherung der Luftfahrzeuge, die eine Kontrollzone anfliegen, sich zum Anflug in ihr bereithalten oder sie im Abflug verlassen;
 - b) Luftstraßen
zur Sicherung der Luftfahrzeuge auf den vom Luftverkehr regelmäßig benutzten Strecken;
3. die oberen Kontrollbezirke
zur Sicherung der Luftfahrzeuge, die in großen Höhen fliegen.

(3) Die Abmessungen der kontrollierten Lufträume werden nach den örtlichen Gegebenheiten und den Erfordernissen zur Sicherung des Luftverkehrs bestimmt.

(4) In kontrollierten Lufträumen können Flüge nach Sichtflugregeln ganz oder teilweise — auch für Luftfahrzeuge mit betriebsbereitem Sprechfunkgerät — in einem räumlich und zeitlich begrenzten Umfang von der Bundesanstalt für Flugsicherung untersagt werden, wenn es der Grad der Inanspruchnahme durch die Luftverkehrsart, zu deren Sicherung der kontrollierte Luftraum festgelegt ist, zwingend erfordert.

§ 11

Luftsperrgebiete und Flugbeschränkungen

(1) Der Bundesminister für Verkehr legt Luftsperrgebiete und Gebiete mit Flugbeschränkungen fest, wenn dies zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere für die Sicherheit des Luftverkehrs, erforderlich ist. Er gibt die Gebiete in dem Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

(2) Luftsperrgebiete dürfen nicht durchflogen werden. Gebiete mit Flugbeschränkungen dürfen durchflogen werden, soweit die Beschränkungen dies zulassen oder die zuständige Flugverkehrskontrollstelle den Durchflug genehmigt hat.

§ 12

Vermeidung von Zusammenstößen

(1) Der Luftfahrzeugführer hat zur Vermeidung von Zusammenstößen zu allen anderen Luftfahrzeugen, Fahrzeugen oder sonstigen Hindernissen einen ausreichenden Abstand einzuhalten. Im Fluge, ausgenommen bei Start und Landung, ist zu einzelnen Bauwerken oder zu anderen Hindernissen ein Mindestabstand von 150 m (500 Fuß) einzuhalten; § 6 Abs. 1 bleibt unberührt. Dies gilt nicht für Segelflugzeuge; für Drehflügler kann die zuständige Luftfahrtbehörde im Einzelfall Ausnahmen

zulassen. Die Verpflichtung nach Sätzen 1 und 2 wird auch dann, wenn eine Flugverkehrskontrolle tätig ist, nicht berührt.

(2) Luftfahrzeuge dürfen im Verband nur nach vorangegangener Vereinbarung der Luftfahrzeugführer geflogen werden.

§ 13

Ausweichregeln

(1) Luftfahrzeuge, die sich im Gegenflug einander nähern, haben, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, nach rechts auszuweichen.

(2) Kreuzen sich die Flugrichtungen zweier Luftfahrzeuge in nahezu gleicher Höhe, so hat das Luftfahrzeug, das von links kommt, auszuweichen. Jedoch haben stets auszuweichen

1. motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, den Luftschiffen, Segelflugzeugen und Ballonen;
2. Luftschiffe den Segelflugzeugen und Ballonen;
3. Segelflugzeuge den Ballonen;
4. motorgetriebene Luftfahrzeuge den Luftfahrzeugen, die andere Luftfahrzeuge oder Gegenstände erkennbar schleppen.

(3) Überholt ein Luftfahrzeug ein anderes, so hat das überholende Luftfahrzeug, auch wenn es steigt oder sinkt, den Flugweg des anderen zu meiden und seinen Kurs nach rechts zu ändern. Ein Luftfahrzeug überholt ein anderes, wenn es sich dem anderen von rückwärts in einer Flugrichtung nähert, die einen Winkel von weniger als 70 Grad zu der Flugrichtung des anderen bildet. Bei Nacht ist dieses Verhältnis der Flugrichtungen zueinander anzunehmen, wenn die vorgeschriebenen roten und grünen Positionslichter (Anlage 1 § 2 Abs. 1 Buchstaben a und b) des Luftfahrzeugs nicht gesehen werden können.

(4) Luftfahrzeugen im Endanflug und landenden Luftfahrzeugen ist auszuweichen.

(5) Von mehreren einen Flugplatz gleichzeitig zur Landung anfliegenden Luftfahrzeugen, die schwerer als Luft sind, hat das höher fliegende dem tiefer fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen. Jedoch haben motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, anderen Luftfahrzeugen in jedem Fall auszuweichen. Ein tiefer fliegendes Luftfahrzeug darf ein anderes Luftfahrzeug, das sich im Landeanflug befindet, nicht unterschneiden oder überholen.

(6) Ein Luftfahrzeug darf erst starten, wenn keine Gefahr eines Zusammenstoßes besteht.

(7) Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug, das erkennbar in seiner Manövrierfähigkeit behindert ist, auszuweichen.

(8) Ein Luftfahrzeug, das nach den Absätzen 1 bis 5 und 7 nicht auszuweichen oder seinen Kurs zu ändern hat, muß seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten, bis eine Zusammenstoßgefahr ausgeschlossen ist.

(9) Die Vorschriften über die Ausweichregeln entbinden die beteiligten Luftfahrzeugführer nicht von

ihrer Verpflichtung, so zu handeln, daß ein Zusammenstoß vermieden wird. Ein Luftfahrzeug, das nach den Absätzen 2 bis 5 und 7 einem anderen Luftfahrzeug ausweichen oder dessen Flugweg meiden und seinen Kurs ändern muß, darf das andere Luftfahrzeug nur in einem Abstand überfliegen, unterfliegen oder vor diesem vorbeifliegen, der eine Gefährdung oder Behinderung dieses Luftfahrzeugs ausschließt.

§ 14

Wolkenflüge mit Segelflugzeugen

Wolkenflüge mit Segelflugzeugen können von der Bundesanstalt für Flugsicherung erlaubt werden, wenn die Sicherheit der Luftfahrt durch geeignete Maßnahmen aufrechterhalten werden kann.

§ 15

Außenstarts und Außenlandungen von Flugzeugen, Drehflüglern, Luftschiffen, Segelflugzeugen und Fallschirmabspringern

(1) Starts und Landungen von Flugzeugen, Drehflüglern, Luftschiffen und Segelflugzeugen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze bedürfen der Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde. Die Erlaubnis für Außenlandungen von Segelflugzeugen, die sich auf einem Überlandflug befinden, gilt als erteilt.

(2) Absatz 1 Satz 1 ist auf Außenlandungen von Fallschirmabspringern sinngemäß anzuwenden.

(3) Die Erlaubnisbehörde kann von dem Antragsteller den Nachweis der Zustimmung des Grundstückseigentümers oder der sonstigen Berechtigten verlangen.

§ 16

Außenstarts und Außenlandungen von Ballonen, Drachen, Flugmodellen und Flugkörpern mit Eigenantrieb

(1) Der Aufstieg eines bemannten Freiballons oder eines unbemannten Freiballons mit einem Gesamtgewicht von Ballonhülle und Ballast von mehr als 0,5 kg außerhalb eines für einen Ballonaufstieg genehmigten Flugplatzes bedarf der Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde. Der Aufstieg bedarf außerdem einer Flugverkehrsfreigabe (§ 26) der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle. Dieser ist über die beabsichtigte Ballonfahrt ein Flugplan (§ 25 Abs. 1) vorzulegen.

(2) Aufstiege von Flugplätzen, die für Ballonaufstiege genehmigt sind, bedürfen einer Anzeige über die beabsichtigte Ballonfahrt an die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde. Absatz 1 Sätze 2 und 3 gilt entsprechend.

(3) Fesselballone dürfen nur mit Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde aufgelassen werden. Bei Drachen bedarf es dieser Erlaubnis, wenn sie mit einem mehr als 100 m (300 Fuß) langen Seil gehalten werden. Das Steigenlassen von Drachen im Bauschutzbereich von Flughäfen, bei Landeplätzen und Segelfluggeländen im Umkreis von 1,5 km um den dem Flughafenbezugspunkt ent-

sprechenden Punkt ist verboten. Die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde kann Ausnahmen zulassen.

(4) Das Halteseil von Fesselballonen und Drachen ist in Abständen von 100 m (300 Fuß) bei Tage durch rot-weiße Fähnchen, bei Nacht durch rote und weiße Lichter so kenntlich zu machen, daß es aus allen Richtungen von anderen Luftfahrzeugen aus erkennbar ist.

(5) Der Aufstieg von Flugmodellen und fern- oder ungesteuerten Flugkörpern mit Eigenantrieb bedarf unbeschadet anderer Vorschriften der Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde. Die Erlaubnis gilt seitens der Luftfahrtbehörden als erteilt für den Aufstieg von Flugmodellen mit einem Gewicht von weniger als 5 kg, soweit sie nicht durch Treibsätze angetrieben werden, und für den Aufstieg von Raketen des Seenot- und Bergrettungsdienstes. Das gleiche gilt für den Aufstieg von sonstigen fern- oder ungesteuerten Flugkörpern mit Eigenantrieb, die in einer Entfernung von mehr als 10 km von Flughäfen und von mehr als 5 km von Landeplätzen oder Segelfluggeländen gestartet werden, wenn die Flugbahn eine Gipfelhöhe von 100 m nicht überschreitet und die Sicherheit oder Ordnung im Luftverkehr erkennbar nicht gefährdet wird.

(6) Der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis nach Absatz 5 Satz 1 muß enthalten

1. Anzahl der beabsichtigten Starts,
2. Beschreibung des Flugmodells oder Flugkörpers unter Angabe der Maße, des Startgewichts und der Motorleistung,
3. Art der Steuerung,
4. Startort und Zielgebiet,
5. Startzeit und Flugdauer,
6. bei Flugkörpern voraussichtliche Gipfelhöhe,
7. Nachweis der Haftpflichtdeckung.

§ 17

Von Luftfahrzeugen zu führende Lichter

(1) Von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang haben im Betrieb befindliche Luftfahrzeuge die Lichter nach Anlage 1 zu führen; sie dürfen keine Lichter führen, die mit diesen verwechselt werden können. Wenn es zur Sicherung des Verkehrs erforderlich ist, sind Luftfahrzeuge, die nicht im Betrieb sind, durch die Lichter nach Anlage 1 oder durch sonstige Beleuchtungseinrichtungen von dem Luftfahrzeugführer oder -halter oder den in § 2 Abs. 2 Sätze 2 und 3 genannten anderen Personen kenntlich zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn die Luftfahrzeuge durch andere Lichtquellen ausreichend beleuchtet sind.

(2) Für die Lichterführung auf dem Wasser gilt § 19 Abs. 2 und 3.

§ 18

Übungsflüge unter angenommenen Instrumentenflug-Bedingungen

(1) Ein Luftfahrzeug darf unter angenommenen Instrumentenflug-Bedingungen nur geflogen werden, wenn

1. eine Doppelsteuerung vorhanden ist und

2. im zweiten Fahrersitz ein Luftfahrzeugführer mitfliegt, der einen für das Muster des Luftfahrzeugs gültigen Luftfahrerschein besitzt. Der zweite Luftfahrzeugführer muß den Luftraum beobachten, nötigenfalls muß er sich der Hilfe eines Beobachters bedienen, der in Sprechverbindung mit ihm steht.

(2) Bei Flügen unter angenommenen Instrumentenflug-Bedingungen gilt der Luftfahrzeugführer im zweiten Fahrersitz als verantwortlicher Luftfahrzeugführer.

§ 19*

Luftfahrzeuge auf dem Wasser

(1) Wenn sich Luftfahrzeuge oder ein Luftfahrzeug und ein Wasserfahrzeug auf dem Wasser einander nähern und die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, hat jedes Luftfahrzeug die Umstände sorgfältig zu berücksichtigen und sich entsprechend der Manövrierfähigkeit der Fahrzeuge zu verhalten. Im einzelnen gilt folgendes:

1. Hat ein Luftfahrzeug ein anderes Luftfahrzeug oder ein Wasserfahrzeug bei kreuzendem Kurs auf seiner rechten Seite, so hat das von rechts kommende Fahrzeug Vorfahrt.
2. Nähert sich ein Luftfahrzeug einem anderen Luftfahrzeug oder einem Wasserfahrzeug in entgegengesetzter oder nahezu entgegengesetzter Richtung, hat es seinen Kurs nach rechts zu ändern und ausreichend Abstand zu halten.
3. Das Luftfahrzeug oder Wasserfahrzeug, das überholt wird, hat Vorfahrt; das überholende Luftfahrzeug hat ausreichend Abstand zu halten.
4. Bei Start und Landung auf Wasserflächen haben Luftfahrzeuge einen so großen Abstand von Wasserfahrzeugen zu halten, daß jede Gefahr eines Zusammenstoßes ausgeschlossen ist und die Führung der Wasserfahrzeuge nicht behindert wird.

(2) Von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang haben Luftfahrzeuge auf dem Wasser die Lichter nach Anlage 1 zu führen, sofern sie sich nicht in einem Gebiet befinden, in dem Wasserfahrzeuge nicht verpflichtet sind, Lichter zu führen; sie dürfen keine Lichter führen, die mit diesen verwechselt werden können.

(3) Die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstoßen auf See (Anhang B des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages — Seestraßenordnung) und die besonderen Vorschriften für einzelne Gewässer bleiben unberührt.

§ 20

Gefahrenmeldung

Der Luftfahrzeugführer hat Beobachtungen über Gefahren für den Luftverkehr unverzüglich der für ihn zuständigen Flugverkehrskontrollstelle zu mel-

§ 19 Abs. 3: SeeStrO 9511-2

den. Die Meldungen sollen alle Einzelheiten enthalten, die für die Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs wesentlich sind.

§ 21

Signale und Zeichen

(1) Beobachtet oder empfängt ein Luftfahrzeugführer Signale und Zeichen nach Anlage 2, so hat er die dort vorgesehenen Maßnahmen zu treffen.

(2) Die Signale und Zeichen der Anlage 2 sind nur für die darin beschriebenen Zwecke anzuwenden; andere Signale und Zeichen, die hiermit verwechselt werden können, dürfen nicht verwendet werden.

(3) Besteht Funkverbindung, haben Funkanweisungen der zuständigen Stellen Vorrang vor Licht- und Bodensignalen sowie Zeichen; das gilt nicht gegenüber Signalen nach § 6 Abs. 1 Nr. 5 der Anlage 2.

§ 22

Flugbetrieb auf einem Flugplatz und in dessen Umgebung

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

1. die in den Nachrichten für Luftfahrer und in dem Luftfahrthandbuch bekanntgemachten Anordnungen für den Verkehr von Luftfahrzeugen auf dem Flugplatz oder in dessen Umgebung zu beachten,
2. den Flugplatzverkehr zu beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden,
3. sich in den Verkehrsfluß einzufügen oder sich erkennbar aus ihm herauszuhalten,
4. Richtungsänderungen in der Platzrunde, beim Landeanflug und nach dem Start in Linkskurven auszuführen, sofern nicht eine andere Anweisung erteilt ist,
5. gegen den Wind zu landen und zu starten, sofern nicht Sicherheitsgründe, die Rücksicht auf den Flugbetrieb oder andere örtliche Gründe es ausschließen,
6. auf Anweisungen durch Funk, Licht- und Bodensignale sowie Zeichen zu achten,
7. sich abfertigen zu lassen (§ 24),
8. Start- und Landebahnen möglichst rechtwinklig und nur dann zu kreuzen, wenn sich dort kein anderes Luftfahrzeug im Landeanflug oder im Start befindet,
9. nach der Landung die Landebahn so schnell wie möglich frei zu machen,
10. rechts neben dem Landezeichen aufzusetzen, sofern nicht eine andere örtliche Regelung festgelegt ist,
11. nach dem Start unter Beachtung der flugtechnischen Sicherheit so schnell wie möglich Höhe zu gewinnen,
12. bei dem Durchstarten entsprechend Nummer 11 zu verfahren.

Flugplatzverkehr ist der Verkehr von Luftfahrzeugen, die sich in der Platzrunde befinden, in diese einfliegen oder sie soeben verlassen haben, sowie der gesamte Verkehr auf dem Rollfeld; Rollfeld ist

der Teil eines Flugplatzes, der für Start und Landung bestimmt ist, sowie die zugehörigen Rollbahnen zu dem Vorfeld.

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

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

§ 23

Flugbetrieb auf einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle

(1) Wer ein Luftfahrzeug auf einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle oder in dessen Umgebung führt, ist über die Vorschriften des § 22 hinaus verpflichtet,

1. auf der dafür vorgesehenen Funkfrequenz der Flugverkehrskontrollstelle des Flugplatzes empfangsbereit zu sein, sofern er nicht durch eine andere Flugverkehrskontrollstelle betreut wird; ist eine Funkverbindung nicht möglich, so hat der Luftfahrzeugführer auf Anweisungen durch Licht- und Bodensignale sowie Zeichen zu achten;
2. durch Funk oder Zeichen die vorherige Genehmigung für alle Bewegungen einzuholen, durch die das Rollen, Starten und Landen eingeleitet werden oder die damit in Zusammenhang stehen;
3. für Bewegungen auf dem Vorfeld und den Abstellflächen des Flugplatzes die Signale und Zeichen des Flugplatzunternehmers zu befolgen.

(2) Auf dem Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle tritt für die Zulassung nach § 22 Abs. 2 die Flugverkehrskontrollstelle an die Stelle der Luftaufsichtsstelle des Landes.

(3) Auf dem Rollfeld eines Flugplatzes mit Flugverkehrskontrollstelle bedarf auch der Verkehr von Fußgängern und Fahrzeugen der Erlaubnis der Flugverkehrskontrollstelle. Den von ihr zur Sicherung des Flugplatzverkehrs schriftlich, mündlich, durch Funk, Lichtsignale oder Zeichen erlassenen Verfügungen ist Folge zu leisten.

(4) Wer ein Luftfahrzeug nach Sichtflugregeln fliegt, darf in Kontrollzonen und Flugplatzverkehrszonen nur einfliegen, wenn das Luftfahrzeug den

Flugplatz zur Landung anfliegt oder sich auf einem von der Flugverkehrskontrollstelle freigegebenen Flug befindet. Flugplatzverkehrszone ist ein um einen Flugplatz zum Schutz des Flugplatzverkehrs nach § 10 Abs. 1 festgelegter Luftraum von bestimmten Abmessungen.

§ 24

Abfertigung

Luftfahrzeuge werden auf Flugplätzen vor einem Start und nach einer Landung abgefertigt. Durch die Abfertigung soll insbesondere festgestellt werden, ob die vorgeschriebenen Zeugnisse und Scheine für die Besatzung und das Luftfahrzeug vorhanden sind und die vorgeschriebenen Vorbereitungen für die ordnungsgemäße Durchführung des Fluges getroffen wurden. Die Abfertigung wird nach den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr vorgenommen.

§ 25

Flugplanabgabe

(1) Der Luftfahrzeugführer hat der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle einen Flugplan zu übermitteln für

1. Flüge, die nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden;
2. Flüge zu und von einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle;
3. Flüge zur gewerblichen Personenbeförderung;
4. Flüge aus der Bundesrepublik oder in die Bundesrepublik;
5. Fahrten bemannter Freiballone;
6. Flüge in Gebieten mit Flugbeschränkungen, soweit dies ausdrücklich bei der Festlegung der Gebiete angeordnet wurde;
7. Flüge über die Alpen sowie über der Nord- und Ostsee.

Der Bundesminister für Verkehr kann Ausnahmen zulassen, soweit die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, dadurch nicht beeinträchtigt wird.

(2) Der Luftfahrzeugführer kann auch für andere Flüge der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle einen Flugplan übermitteln.

§ 26

Flugverkehrsfreigabe

(1) Der Luftfahrzeugführer hat bei Flügen, für die ein Flugplan zu übermitteln ist (§ 25 Abs. 1), sowie in den in dieser Verordnung vorgeschriebenen Fällen eine Flugverkehrsfreigabe einzuholen.

(2) Flugverkehrsfreigaben sollen, soweit es die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, zulassen, Schnelligkeit, Wirtschaftlichkeit und Regelmäßigkeit des Luftverkehrs berücksichtigen.

(3) Beantragt der Luftfahrzeugführer aus zwingenden Gründen eine bevorzugte Flugverkehrsfreigabe, hat er diese Gründe in seinem Antrag anzugeben.

(4) Von dem Flugplan darf der Luftfahrzeugführer nicht abweichen, bevor ihm nicht eine neue Flugverkehrsfreigabe erteilt wird. Dies gilt nicht in solchen Notlagen, die eine sofortige eigene Entscheidung erfordern. In diesen Fällen hat der Luftfahrzeugführer unverzüglich die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zu benachrichtigen und eine abgeänderte Flugverkehrsfreigabe einzuholen. Unbeschadet des Satzes 1 hat der Luftfahrzeugführer die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zu benachrichtigen, wenn der Ablauf des Fluges nicht mehr mit dem Flugplan übereinstimmt.

§ 27

Landemeldung

Der Luftfahrzeugführer hat die Beendigung der Flüge, für die ein Flugplan abgegeben wurde, der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle durch eine Landemeldung anzuzeigen. Der Bundesminister für Verkehr kann Ausnahmen zulassen.

DRITTER ABSCHNITT

Sichtflugregeln

§ 28

Flüge nach Sichtflugregeln im kontrollierten Luftraum oder oberhalb des oberen kontrollierten Luftraums

(1) Im kontrollierten Luftraum oder oberhalb des oberen kontrollierten Luftraums sind Flüge nach Sichtflugregeln so durchzuführen, daß

1. der Luftfahrzeugführer eine Flugsicht von mindestens 8 km hat und
2. das Luftfahrzeug von den Wolken in waagerechter Richtung mindestens 1,5 km, in senkrechter Richtung mindestens 300 m (1000 Fuß) Abstand hält.

Flugsicht ist die Sicht in Flugrichtung aus dem Führerraum eines Flugzeuges.

(2) Für Flüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen mit geringem Luftverkehr kann die Bundesanstalt für Flugsicherung niedrigere Mindestwerte der Flugsicht und des Abstandes von Wolken festlegen, wenn die Sicherheit des Luftverkehrs dadurch nicht beeinträchtigt wird.

(3) Wenn die nach Absätzen 1 und 2 vorgeschriebenen Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von den Wolken nicht erreicht werden können, oder wenn auf einem Flugplatz, der sich innerhalb einer Kontrollzone befindet, eine Bodensicht von weniger als 8 km herrscht oder die Hauptwolkenuntergrenze niedriger als 450 m (1500 Fuß) über Grund oder Wasser liegt, dürfen nach Sichtflugregeln betriebene Luftfahrzeuge nur dann auf diesem Flugplatz starten, landen oder in die Kontrollzone einfliegen, wenn die zuständige Flugverkehrskontrollstelle hierzu eine besondere Flugverkehrsfreigabe für einen Sonderflug nach Sichtflugregeln erteilt hat. Bodensicht ist die Sicht auf dem Flugplatz, wie sie von einer amtlich beauftragten Person festgestellt wird. Hauptwolkenuntergrenze ist die Untergrenze der niedrigsten Wolkenschicht über

Grund oder Wasser, die mehr als die Hälfte des Himmels bedeckt und unterhalb von 6000 m (20 000 Fuß) liegt.

§ 29

Flüge nach Sichtflugregeln außerhalb des kontrollierten Luftraums in Höhen von weniger als 520 m (1700 Fuß) über Grund oder Wasser

(1) Flüge nach Sichtflugregeln außerhalb des kontrollierten Luftraums in Höhen von weniger als 520 m (1700 Fuß) über Grund oder Wasser sind außer von Drehflüglern, Luftschiffen und Freiballonen so durchzuführen, daß

1. der Luftfahrzeugführer eine Flugsicht von mindestens 1,5 km hat,
2. terrestrische Navigation möglich ist und
3. das Luftfahrzeug Wolken nicht berührt.

(2) Außerhalb des kontrollierten Luftraums in Höhen von weniger als 520 m (1700 Fuß) über Grund oder Wasser sind Flüge von Drehflüglern sowie Luftschiff- und Ballonfahrten nach Sichtflugregeln so durchzuführen, daß

1. der Luftfahrzeugführer eine Flugsicht von mindestens 800 m hat,
2. terrestrische Navigation möglich ist,
3. das Luftfahrzeug Wolken nicht berührt und
4. ein rechtzeitiges Erkennen von Hindernissen möglich ist.

§ 30

Flüge nach Sichtflugregeln außerhalb des kontrollierten Luftraums, aber unterhalb des oberen kontrollierten Luftraums in einer Höhe von 520 m (1700 Fuß) oder mehr über Grund oder Wasser

Flüge nach Sichtflugregeln außerhalb des kontrollierten Luftraums, aber unterhalb des oberen kontrollierten Luftraums in einer Höhe von 520 m (1700 Fuß) oder mehr über Grund oder Wasser sind so durchzuführen, daß

1. der Luftfahrzeugführer eine Flugsicht von mindestens 5 km hat,
2. terrestrische Navigation auf der Grundlage besonders vorbereiteter Gebiets- oder Streckenkarten jederzeit gewährleistet ist und
3. das Luftfahrzeug von den Wolken in waagerechter Richtung mindestens 1,5 km, in senkrechter Richtung mindestens 150 m (500 Fuß) Abstand hält.

§ 31

Höhenmessereinstellung und Reise Flughöhen

(1) Bei Flügen nach Sichtflugregeln unter 520 m (1700 Fuß) Höhe über Grund oder Wasser soll der Luftfahrzeugführer den Höhenmesser auf den QNH-Wert des nächstgelegenen Flughafens einstellen. QNH-Wert ist der auf mittlere Meereshöhe reduzierte Luftdruckwert eines Ortes, unter der Annahme, daß an dem Ort und unterhalb des Ortes die Temperaturverhältnisse der Normalatmosphäre herrschen.

(2) Bei Flügen nach Sichtflugregeln in Höhen von 520 m (1700 Fuß) und mehr über Grund oder Wasser soll der Luftfahrzeugführer die Standard-Höhenmessereinstellung verwenden. Dabei ist die Flugfläche einzuhalten, die nach den Regeln über Quadranten-Flughöhen (Anlage 3) dem jeweiligen mißweisenden Kurs über Grund entspricht, sofern das Luftfahrzeug sich nicht im Steig- oder Sinkflug befindet. Andere Flughöhen dürfen auch dann benutzt werden, wenn die Sichtverhältnisse und das Ausmaß der Bewölkung in den Flugflächen, die dem mißweisenden Kurs über Grund entsprechen, entweder nicht die in § 28 Abs. 1 Nr. 1 vorgeschriebene Flugsicht gewähren oder es unmöglich machen, die in § 28 Abs. 1 Nr. 2 geforderten Mindestabstände von den Wolken einzuhalten. In den Teilen des kontrollierten Luftraums, in denen die Bundesanstalt für Flugsicherung Flugflächen für Flüge nach Sichtflugregeln festgelegt hat, sind diese Flugflächen einzuhalten. Flugflächen sind zum Zwecke der Höhenstaffelung vorgesehene Flächen in der Atmosphäre, die durch festgelegte Anzeigewerte eines auf 1013,2 Millibar eingestellten Höhenmessers bestimmt sind. Quadranten-Flughöhe ist die festgelegte Reise Flughöhe, die nach dem jeweiligen Kompaßquadranten, in dem der mißweisende Kurs über Grund liegt, bestimmt wird.

§ 32

Flüge nach Sichtflugregeln über geschlossenen Wolkendecken

Geschlossene Wolkendecken dürfen im Flug nach Sichtflugregeln nur dann überflogen werden, wenn

1. die Flughöhe 300 m (1000 Fuß) oder mehr über Grund oder Wasser beträgt und Flugsicht sowie Wolkenabstand nach § 28 Abs. 1 Nr. 1 und 2 eingehalten werden,
2. das Ende der Wolkendecke mit Sicherheit wahrgenommen werden kann,
3. der beabsichtigte Flugweg eingehalten werden kann,
4. eine Landung bei Flugverhältnissen, bei denen nach Sichtflugregeln geflogen werden darf, gewährleistet ist,
5. das Luftfahrzeug mit einem Funkprechgerät und einem zusätzlichen Gerät, das die Funknavigation auf der beflogenen Strecke ermöglicht, ausgerüstet ist,
6. der Luftfahrzeugführer eine Funksprecherlaubnis und ausreichende Kenntnis der in Nummer 5 bezeichneten Geräte besitzt.

§ 33

Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht

Für Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht gelten §§ 28 bis 32 und 4 Abs. 4.

§ 34

Such- und Rettungsflüge

Bei Flügen im Such- und Rettungseinsatz kann von §§ 28 bis 33 abgewichen werden.

VIERTER ABSCHNITT
Instrumentenflugregeln

§ 35

Luftfahrzeugausrüstung

Nach Instrumentenflugregeln dürfen nur solche Luftfahrzeuge geflogen werden, die mit den auf der vorgesehenen Flugstrecke benötigten Funknavigationsgeräten ausgerüstet sind.

§ 36

Sicherheitsmindesthöhe bei Flügen nach Instrumentenflugregeln

Die Sicherheitsmindesthöhe beträgt — außer bei Start und Landung — für Luftfahrzeuge, die nach Instrumentenflugregeln fliegen, abweichend von § 6 Abs. 1 mindestens 300 m (1000 Fuß) über der höchsten Erhebung, von der sie weniger als 8 km entfernt sind.

§ 37

Reiseflughöhen

(1) Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum sind in den von der Bundesanstalt für Flugsicherung in den Nachrichten für Luftfahrer und in dem Luftfahrthandbuch bekanntgemachten Reiseflughöhen durchzuführen, sofern nicht in der Flugverkehrsfreigabe etwas anderes bestimmt ist.

(2) Flüge nach Instrumentenflugregeln außerhalb des kontrollierten Luftraums sind in der Flugfläche oder Flughöhe durchzuführen, die nach den Regeln über Quadranten-Flughöhen (Anlage 3) dem jeweiligen mißweisenden Kurs über Grund entspricht. Die Vorschrift gilt nicht für den Steig- oder Sinkflug.

(3) Für Flüge nach Instrumentenflugregeln außerhalb des kontrollierten Luftraums sind nur solche Flugflächen zu benutzen, die mindestens 520 m (1700 Fuß) über Grund oder Wasser liegen.

§ 38

Standortmeldungen

Beim Überfliegen jedes festgelegten oder von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle vorgeschriebenen Meldepunktes sind der genaue Zeitpunkt des Überflugs, die Flughöhe oder Flugfläche sowie die sonstigen für Flugsicherungszwecke erforderlichen Angaben sobald wie möglich an die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zu melden.

§ 39

Beendigung der Flugverkehrskontrolle

Der Luftfahrzeugführer hat bei Flügen nach Instrumentenflugregeln die zuständige Flugverkehrskontrollstelle unverzüglich zu benachrichtigen, wenn er den kontrollierten Luftraum verläßt oder den Flug durch Landung auf einem Flugplatz ohne Flugverkehrskontrollstelle beendet.

§ 40

Übergang vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln

(1) Der Luftfahrzeugführer hat die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zu benachrichtigen, wenn er beabsichtigt, vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln überzugehen.

(2) Der Luftfahrzeugführer darf von einem Flug nach Instrumentenflugregeln auf einen Flug nach Sichtflugregeln nur übergehen, wenn vorauszusehen ist, daß der Flug bei Flugverhältnissen, bei denen nach Sichtflugregeln geflogen werden darf, beendet oder während eines längeren Zeitraums fortgesetzt werden kann.

§ 41

Fernmeldeverbindungen

Ein Luftfahrzeug darf nur dann nach Instrumentenflugregeln geflogen werden, wenn an Bord eine dauernde Hörbereitschaft auf der Funkfrequenz der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufrechterhalten wird und im Bedarfsfall ein Funkwechselverkehr mit dieser hergestellt werden kann.

§ 42

Abbruch von Landeanflügen

Ein Luftfahrzeugführer, der beim Anflug unter Flugverhältnissen, bei denen nach Instrumentenflugregeln geflogen werden muß, die auf dem Flugplatz für das beabsichtigte Landeverfahren festgelegte und im Luftfahrthandbuch veröffentlichte Grenze der Hindernisfreiheit erreicht hat, aber das überflogene Gelände oder die Befeuungsanlagen des Flugplatzes nicht ausmachen kann, hat den Landeanflug abubrechen und das örtlich vorgesehene Fehlanflugverfahren einzuleiten.

FUNFTER ABSCHNITT

Bußgeld- und Schlußvorschriften

§ 43 *

Ordnungswidrigkeiten

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen Vorschriften dieser Verordnung verstößt, handelt ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 10 des Luftverkehrsgesetzes.

§ 44 *

Schlußvorschriften

(1) Die Verordnung tritt einen Monat nach ihrer Verkündung in Kraft.

(2) ...

§ 45

Diese Verordnung gilt wegen der Beschränkungen der Lufthoheit im Land Berlin nicht im Land Berlin.

Der Bundesminister für Verkehr

§ 43: LuftVG 96-1

§ 44 Abs. 2: Aufhebungs- u. Änderungsvorschrift

Anlage 1

(zu §§ 17 und 19 Abs. 7 LuftVO)

Vorschriften über die von Luftfahrzeugen zu führenden Lichter

§ 1

Begriffsbestimmungen

Bei Anwendung der Vorschriften dieser Anlage gelten folgende Begriffsbestimmungen.

Ein Flugzeug auf dem Wasser ist in Fahrt, wenn es weder vor Anker liegt noch im Wasser oder an Land festgemacht hat, noch auf Grund sitzt.

Ein Flugzeug auf dem Wasser macht Fahrt, wenn es in Fahrt ist und sich dem Wasser gegenüber in einer bestimmten Richtung fortbewegt.

Ein Licht ist sichtbar, wenn es in dunkler Nacht bei ungetrübter Atmosphäre erkannt werden kann.

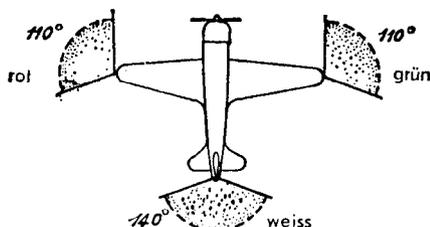
§ 2

Positionslichter

(1) Flugzeuge haben folgende Positionslichter zu führen (Abb. 1):

- ein rotes Licht, das unbehindert von genau voraus nach links über einen Winkel von 110 Grad und nach oben und unten scheint;
- ein grünes Licht, das unbehindert von genau voraus nach rechts über einen Winkel von 110 Grad und nach oben und unten scheint;
- ein weißes Licht, das unbehindert von genau nach hinten nach links und nach rechts über einen Winkel von jeweils 70 Grad und nach oben und unten scheint.

Abb. 1



(2) Die Positionslichter dürfen entweder Dauerlichter oder Blinklichter sein. Falls Blinklichter verwendet werden, dürfen zusätzlich folgende Lichter geführt werden:

- ein rotes Blinklicht am Heck, das in den Blinkpausen des in Absatz 1 Buchstabe c beschriebenen Lichtes am Heck leuchtet und/oder
- ein weißes Blinklicht, das aus allen Richtungen zu sehen ist und in den Blinkpausen der in Absatz 1 beschriebenen Lichter leuchtet.

(3) Die Lichtstärke der in Absatz 1 Buchstabe a und b beschriebenen Lichter darf nicht weniger als 5 Candela und die Lichtstärke des in Absatz 1 Buchstabe c beschriebenen Lichtes nicht weniger als 3 Candela betragen.

(4) Falls die in Absatz 1 Buchstabe a und b beschriebenen Lichter weiter als 2 m (6 Fuß) von den Tragflächenenden entfernt sind, müssen Begrenzungslichter an den Tragflächen geführt werden. Die Begrenzungslichter müssen Dauerlichter sein; ihre Farbe muß der Farbe der dazugehörigen Positionslichter entsprechen.

§ 3

Zusatz-Warnlicht

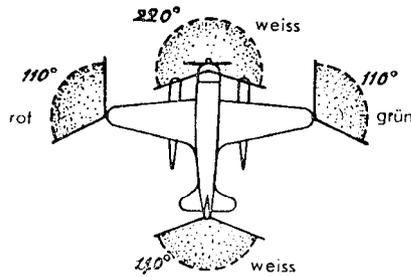
Flugzeuge, die nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung neu in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik Deutschland eingetragen werden, haben ein oder mehrere Zusatz-Warnlichter zu führen. Diese sind als Blinklichter mit einer Mindestlichtstärke von 10 Candela so einzurichten und anzubringen, daß sie möglichst aus allen Richtungen zu sehen sind, ohne die Sicht des Flugzeugführers und die Sichtbarkeit der Positionslichter zu beeinträchtigen. Bei Flugzeugen, die Zusatz-Warnlichter führen, müssen die in § 2 Abs. 1 beschriebenen Lichter als Dauerlichter eingerichtet sein.

§ 4

Lichter für Flugzeuge auf dem Wasser

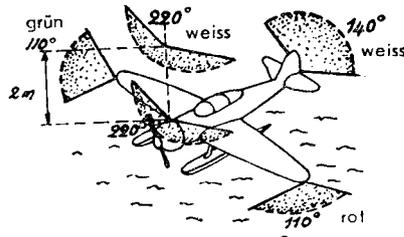
(1) Ein Flugzeug auf dem Wasser, das in Fahrt ist, muß zusätzlich zu den nach § 2 Abs. 1 vorgeschriebenen und als Dauerlichter eingerichteten Lichtern im vorderen Teil mittschiffs dort, wo es am besten gesehen werden kann, ein weißes Licht führen. Dieses Licht muß unbehindert über 220 Kompaßgrade scheinen, und zwar nach jeder Seite 110 Grad, von recht voraus bis 20 Grad achterlicher als querab. Das Licht muß mindestens 3 Seemeilen weit sichtbar sein (Abb. 2).

Abb. 2



(2) Ein Flugzeug auf dem Wasser, das ein oder mehrere Flugzeuge oder Wasserfahrzeuge schleppt, muß zusätzlich zu den nach § 2 Abs. 1 vorgeschriebenen, als Dauerlichter eingerichteten und mindestens 2 Seemeilen weit sichtbaren Lichtern ein zweites weißes Licht führen, das ebenso beschaffen ist wie das in Absatz 1 beschriebene weiße Licht. Dieses zweite Licht muß mindestens 2 m (6 Fuß) senkrecht über oder unter dem ersten Licht angebracht sein (Abb. 3).

Abb. 3



(3) Ein Flugzeug auf dem Wasser, das geschleppt wird, muß die nach § 2 Abs. 1 vorgeschriebenen Lichter führen, die als Dauerlichter eingerichtet und mindestens 2 Seemeilen weit sichtbar sein müssen. In diesem Fall darf das in Absatz 1 beschriebene zusätzliche weiße Licht im vorderen Teil des Flugzeugs nicht geführt werden.

(4) Ein manövrierunfähiges Flugzeug auf dem Wasser muß zwei rote Lichter senkrecht übereinander und mindestens 1 m (3 Fuß) voneinander entfernt dort führen, wo sie am besten gesehen werden können; beide Lichter müssen so beschaffen sein, daß sie über den ganzen Horizont mindestens 2 Seemeilen weit sichtbar sind (Abb. 4). Das manövrierunfähige Flugzeug darf die nach § 2 Abs. 1 vorgeschriebenen farbigen Seitenlichter nicht führen, wenn es keine Fahrt macht (Abb. 5), muß sie aber führen, wenn es Fahrt macht. Die in Satz 1 beschriebenen roten Lichter gelten nicht als Notsignal.

Abb. 4

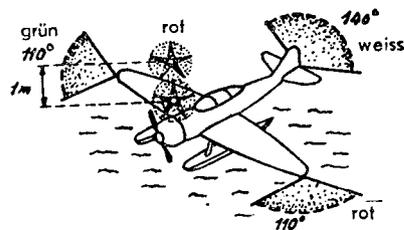
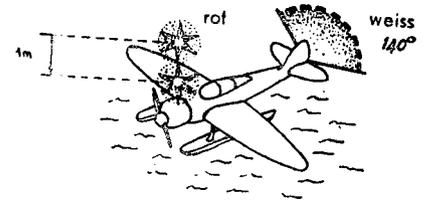


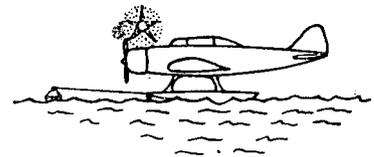
Abb. 5



(5) Flugzeuge müssen auf dem Wasser vor Anker folgende Lichter führen:

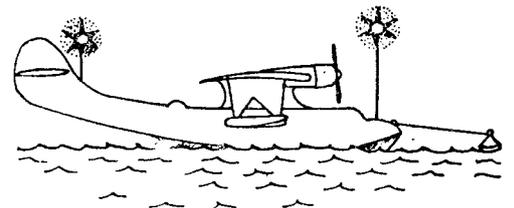
- a) ein Flugzeug, das weniger als 50 m (150 Fuß) lang ist: ein weißes über den ganzen Horizont mindestens 2 Seemeilen weit sichtbares Ankerlicht, und zwar dort, wo es am besten gesehen werden kann (Abb. 6);

Abb. 6



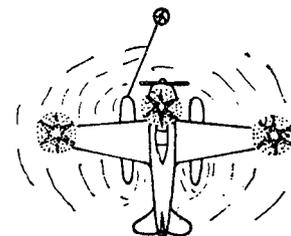
- b) ein Flugzeug, das 50 m (150 Fuß) lang oder länger ist: ein weißes Ankerlicht vorn und ein weißes Ankerlicht hinten, und zwar dort, wo sie am besten gesehen werden können; beide Ankerlichter müssen über den ganzen Horizont mindestens 3 Seemeilen weit sichtbar sein (Abb. 7);

Abb. 7



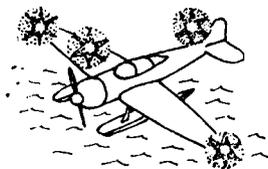
- c) ein Flugzeug mit einer Spannweite von mehr als 50 m (150 Fuß): ein weißes Licht auf jeder Seite, um die größte Spannweite kenntlich zu machen. Diese Lichter müssen möglichst unbehindert über den ganzen Horizont mindestens 1 Seemeile weit sichtbar sein (Abb. 8 und 9).

Abb. 8



Flugzeuglänge weniger als 50 m

Abb. 9



Flugzeuglänge mehr als 50 m

(6) Ein Flugzeug auf dem Wasser, das auf Grund sitzt, muß das oder die in Absatz 5 vorgeschriebenen Ankerlichter führen. Außerdem muß es zwei senkrecht übereinander angebrachte, über den ganzen Horizont sichtbare rote Lichter führen, die mindestens 1 m (3 Fuß) voneinander entfernt sind.

§ 5

Vorschriften für Freiballone

(1) Freiballone müssen mit einem elektrisch betriebenen Blinkscheinwerfer mit einer Mindestlichtstärke von 20 Candela ausgerüstet sein. Der Scheinwerfer muß in der Nähe des Korbes angebracht und

so eingerichtet sein, daß er abwechselnd eine Sekunde lang mit einem Strahlungswinkel von mindestens 20 bis 25 Grad die Ballonhülle anleuchtet und eine Sekunde lang erloschen bleibt. Außerdem müssen unterhalb des Korbes in Abständen von je 5 m eine gelbe und eine weiße Rundstrahlblinklampe mit je einer Sekunde Wechsel angebracht sein.

(2) Die für die Aufstiegserlaubnis zuständige Luftfahrtbehörde kann für unbemannte Ballone, die Meßinstrumente für wissenschaftliche Zwecke tragen, Ausnahmen von den Vorschriften des Absatzes 1 zulassen.

§ 6

Lichter für andere Luftfahrzeuge

Die Vorschriften über die Lichterführung von Flugzeugen finden auf andere als die in den §§ 2 bis 5 genannten Arten von Luftfahrzeugen, insbesondere auf Segelflugzeuge, Luftschiffe und Drehflügler, sinngemäße Anwendung. Sofern deren Bauart die Anbringung der Lichter in der vorgeschriebenen Form nicht gestattet oder sie wesentlich erschwert, bestimmt das Luftfahrt-Bundesamt die Art der Ausführung.

Anlage 2

(zu § 21 LuftVO)

Signale und Zeichen**1. Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitssignale**

§ 1

Wahl der anzuwendenden Signale

Der Führer eines Luftfahrzeugs darf in einer Notlage jedes verfügbare Mittel benutzen, um sich bemerkbar zu machen, seinen Standort bekanntzugeben und Hilfe herbeizurufen.

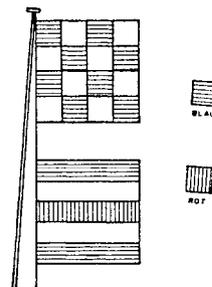
§ 2

Notsignale

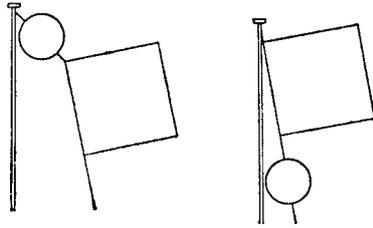
Die folgenden, entweder zusammen oder einzeln gegebenen Signale bedeuten, daß schwere und unmittelbare Gefahr droht und daß sofortige Hilfe angefordert wird:

1. Ein durch Tastfunk oder auf andere Art gegebenes Signal, das aus der Gruppe SOS (... — — — ... des Morsealphabets) besteht;

2. ein durch Sprechfunk gegebenes Signal, das aus dem gesprochenen Wort „MAYDAY“ besteht;
3. einzeln und in kurzen Zeitabständen abgefeuerte rotleuchtende Raketen oder Leuchtkugeln;
4. ein Leuchtfallschirm mit rotem Licht;
5. das aus zwei Flaggen bestehende Signal, das den Buchstaben NC des Internationalen Signalebuches entspricht;



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



7. Schüsse oder andere Knallsignale, die in Zeitabständen von etwa einer Minute abgefeuert werden.

§ 3

Dringlichkeitssignale

(1) Die folgenden, entweder gemeinsam oder einzeln gegebenen Signale bedeuten, daß ein Luftfahrzeug sich in einer schwierigen Lage befindet, die es zur Landung zwingt, jedoch keine sofortige Hilfeleistung erfordert:

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

(2) Die folgenden, entweder gemeinsam oder einzeln gegebenen Signale bedeuten, daß ein Luftfahrzeug eine sehr dringende Meldung über die Sicherheit eines Wasserfahrzeugs, eines Luftfahrzeugs, eines anderen Fahrzeugs oder über Personen an Bord oder in Sicht abzugeben hat:

1. Ein durch Tastfunk oder auf andere Art gegebenes Signal, das aus der Gruppe XXX (— . . — — . . — — . . —) besteht;
2. ein durch Sprechfunk gegebenes Signal, das aus dem gesprochenen Wort „PAN“ besteht;
3. eine Folge von grünen Feuerwerkskörpern;
4. eine Folge von mit einer Signallampe gegebenen grünen Blinkzeichen.

§ 4

Sicherheitssignale

Die folgenden, entweder gemeinsam oder einzeln gegebenen Signale bedeuten, daß ein Luftfahrzeug im Begriff steht, eine Meldung zur Sicherung der Luft- oder Seefahrt oder eine wichtige Wetterwarnung abzugeben:

1. Ein durch Tastfunk oder auf sonstige Art gegebenes Signal, das aus der Gruppe TTT (— — —) besteht;
2. ein durch Sprechfunk gegebenes Signal, das aus dem gesprochenen Wort „SÉCURITÉ“ besteht.

2. Warnsignale

§ 5

Eine Folge von Leuchtgeschossen, die in Abständen von 10 Sekunden abgefeuert werden und von denen sich jedes in rote und grüne Lichter oder Sterne zerlegt, zeigt dem Führer eines Luftfahrzeugs an, daß er in der Nähe eines Sperrgebietes, eines Gebietes mit Flugbeschränkungen oder eines Gefahrengebietes fliegt und daß er die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen hat. Diese Signale können entweder vom Boden oder von einem anderen Luftfahrzeug aus abgegeben werden.

3. Signale zur Regelung des Flugplatzverkehrs

§ 6

Lichtsignale

(1) Auf ein Luftfahrzeug im Flug gerichtete Lichtsignale bedeuten:

1. Grünes
Dauersignal: Landung freigegeben.
2. Rotes
Dauersignal: Platzrunde fortsetzen, anderes Luftfahrzeug hat Vorflug.
3. Grünes
Blinksignal: Zwecks Landung zurückkehren oder Anflug fortsetzen (grünes Dauersignal abwarten).
4. Rotes
Blinksignal: Flugplatz unbenutzbar, nicht landen.
5. Rote Feuerwerkskörper: Ungeachtet aller früheren Anweisungen und Freigaben zur Zeit nicht landen.

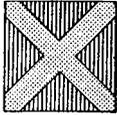
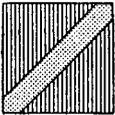
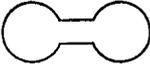
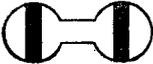
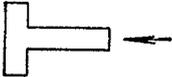
(2) Auf ein Luftfahrzeug am Boden gerichtete Lichtsignale bedeuten:

1. Grünes
Dauersignal: Start freigegeben.
2. Rotes
Dauersignal: Halt!
3. Grünes
Blinksignal: Rollen freigegeben.
4. Rotes
Blinksignal: Benutzte Landefläche freimachen.
5. Weißes
Blinksignal: Zum Ausgangspunkt auf dem Flugplatz zurückkehren.

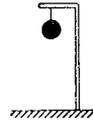
(3) Auf zivilen Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle zeigt der Betrieb des Drehfeuers an, daß innerhalb der Kontrollzone nur nach Instrumentenflugregeln geflogen werden darf und daß alle Flüge nach Sichtflugregeln einer Freigabe der Flugverkehrskontrollstelle bedürfen (§ 23 Abs. 4 LuftVO).

§ 7

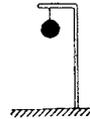
Bodensignale

- | Signal | Bedeutung |
|--|---|
| 1. Ein waagerechtes quadratisches rotes Feld mit zwei gelben Diagonalstreifen: | Landeverbot für längere Zeit. |
|  | |
| 2. Ein waagerechtes quadratisches rotes Feld mit einem gelben Diagonalstreifen: | Beim Landeanflug und bei der Landung ist wegen des schlechten Zustandes des Rollfeldes oder aus anderen Gründen besondere Vorsicht geboten. |
|  | |
| 3. Eine waagerechte weiße Fläche in Form einer Hantel: | Zum Landen, Starten und Rollen dürfen nur Start- und Landebahnen und Rollbahnen benutzt werden. |
|  | |
| 4. Eine waagerechte weiße Fläche in Form einer Hantel mit je einem schwarzen Streifen in den kreisförmigen Flächenteilen, wobei die Streifen im rechten Winkel zur Längsachse der Fläche liegen: | Zum Landen und Starten dürfen nur die Start- und Landebahnen benutzt werden; Rollbewegungen sind nicht auf Start- und Landebahnen oder Rollbahnen beschränkt. |
|  | |
| 5. Auf dem Rollfeld ausgelegte Kreuze in weißer oder anderer auffällender Farbe: | Der durch die Kreuze bezeichnete oder begrenzte Teil des Rollfeldes ist nicht benutzbar. |
|  | |
| 6. Ein weißes oder orangefarbenes „T“ (Lande-T): | Landungen und Starts sind parallel zum Längsbalken des Lande-T in Richtung auf den Querbalken durchzuführen. |
|  | |
| 7. Ein liegendes Tetraeder, das, von der Grundfläche in Richtung auf die Spitze gesehen, auf der linken Seite orangefarbig oder schwarz, auf der rechten Seite weiß oder aluminiumfarbig ist: | Landungen und Starts sind in der Richtung auszuführen, in die die Spitze des Tetraeders zeigt. |
|  | |

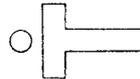
- | Signal | Bedeutung |
|--|---|
| 8. Ein an einem Signalmast aufgeheißter für Luftfahrzeugführer auf dem Rollfeld gut sichtbarer schwarzer Ball: | Der Luftfahrzeugführer hat sich bei der Flugplatzkontrollstelle über die Startrichtung zu vergewissern. |



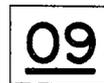
- | | |
|--|---------------------------|
| 9. Ein an einem Signalmast aufgeheißter für Luftfahrzeugführer auf dem Rollfeld gut sichtbarer roter Ball: | Allgemeines Abflugverbot. |
|--|---------------------------|



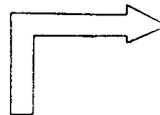
- | | |
|---|--|
| 10. Eine weiße oder orangefarbige runde Scheibe, die waagrecht vor dem Querbalken und in Verlängerung des Längsbalkens des Lande-T ausgelegt ist: | Landungen und Starts werden nicht immer in der gleichen Richtung ausgeführt. |
|---|--|



- | | |
|--|---|
| 11. Eine zweistellige Zahl auf einer Tafel, die in der Nähe der Flugverkehrskontrollstelle senkrecht angebracht ist: | Angabe der Startrichtung, abgerundet auf die nächstliegenden zehn Grad der mißweisenden Kompaßrose. |
|--|---|



- | | |
|--|---|
| 12. Ein in der Signalfläche oder am Ende der Start- und Landebahn (oder des Schutzstreifens) ausgelegter nach rechts abgewinkelter Pfeil in auffälliger Farbe: | Vor der Landung oder nach dem Start sind Platzrunden und Kurven nur nach rechts zu fliegen. |
|--|---|



- | | |
|--|---|
| 13. Der Buchstabe „C“ in schwarz auf einer senkrecht aufgestellten gelben Tafel: | Flugsicherungsmeldungen sind an der so bezeichneten Stelle abzugeben. |
|--|---|



§ 8

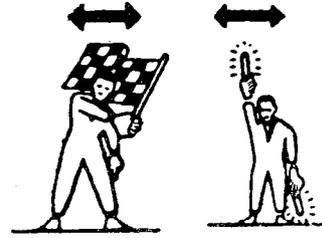
Einwinkzeichen

Die folgenden Zeichen werden Luftfahrzeugen auf dem Flugplatz durch den Einwinker mittels Signalkellen, Leuchtstabilampen, Taschenlampen oder nur mit den Armen gegeben. Die Zeichen Nr. 14 bis 18 sind für Drehflügler bestimmt. Wenn der Einwinker die Zeichen gibt, steht er mit Blickrichtung zum Luftfahrzeug und

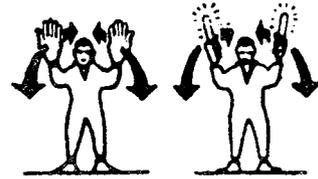
- a) bei Starrflüglern vor der linken Tragflächenspitze im Blickfeld des Luftfahrzeugführers,
- b) bei Drehflüglern so, daß er für den Luftfahrzeugführer am besten zu sehen ist.

1. Auf die Zeichen des Einwinkers achten!

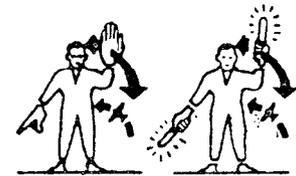
Der rechte Arm ist senkrecht nach oben ausgestreckt und wird wiederholt nach links und rechts bewegt.

**2. Geradeaus rollen!**

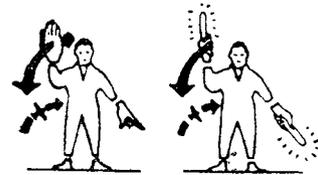
Die leicht seitlich ausgestreckten Arme winken aus Schulterhöhe wiederholt vorwärts-rückwärts.

**3. a) Nach links drehen!**

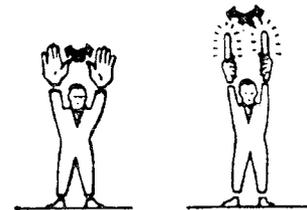
Der rechte Arm zeigt abwärts, der linke Arm winkt wiederholt aufwärts-rückwärts; die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Drehgeschwindigkeit an.

**b) Nach rechts drehen!**

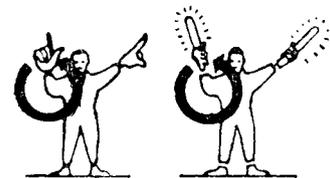
Der linke Arm zeigt abwärts, der rechte Arm winkt wiederholt aufwärts-rückwärts; die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Drehgeschwindigkeit an.

**4. Halt!**

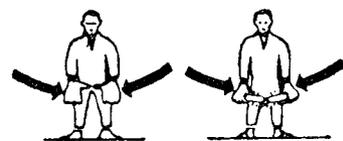
Beide Arme werden wiederholt über dem Kopf gekreuzt; die Schnelligkeit der Armbewegung entspricht der Dringlichkeit des Anhaltens.

**5. Motoren anlassen!**

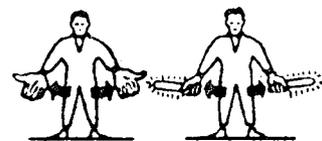
Die rechte Hand beschreibt kreisende Bewegungen in Kopfhöhe, der linke Arm zeigt auf den anzulassenden Motor.

**6. a) Bremsklötze vorlegen!**

Beide Arme schwingen aus seitlich ausgestreckter Haltung mit zum Körper gerichteten Handflächen nach unten und innen.

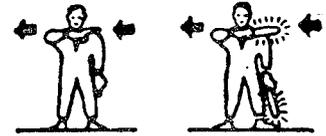
**b) Bremsklötze weg!**

Beide Arme hängen herab und schwingen mit zum Körper gerichteten Handrücken zur Seite.



7. Motoren abstellen!

Rechter oder linker Arm wird mit der Handfläche nach unten und mit dem Daumen vor der Kehle in Schulterhöhe gehalten.



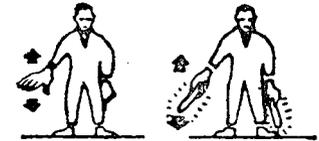
8. Langsamer rollen!

Beide Arme hängen mit nach unten zeigenden Handflächen herab und werden wiederholt auf- und abbewegt.



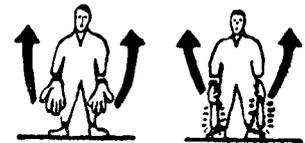
9. Motorendrehzahl auf der angezeigten Seite verringern!

Beide Arme hängen mit nach unten gerichteten Handflächen herab; dann wird entweder die rechte oder die linke Hand auf- und abbewegt, je nachdem, ob die Motorendrehzahl auf der linken oder rechten Seite verringert werden soll.



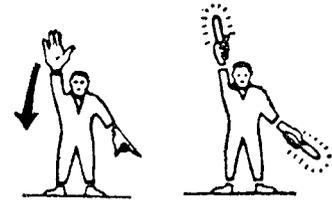
10. Rückwärts rollen!

Beide Arme werden mit zum Luftfahrzeug gerichteten Handflächen wiederholt bis zur waagerechten Armhaltung nach vorn gebracht.



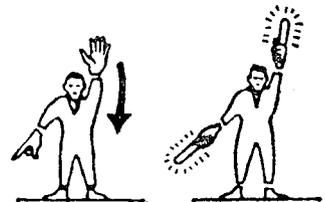
11. a) Rückwärts rollen und Luftfahrzeugheck nach Steuerbord drehen!

Der linke Arm zeigt nach unten, der rechte Arm wird aus der senkrechten Haltung über dem Kopf wiederholt in waagerechte Armhaltung nach vorn bewegt.



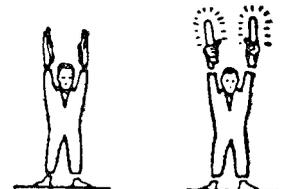
b) Rückwärts rollen und Luftfahrzeugheck nach Backbord drehen!

Der rechte Arm zeigt nach unten, der linke Arm wird aus der senkrechten Haltung über dem Kopf wiederholt in waagerechte Armhaltung nach vorn bewegt.



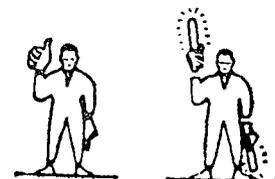
12. Hier Stillstand!

Beide Arme werden senkrecht nach oben ausgestreckt, die Handflächen zeigen nach innen.



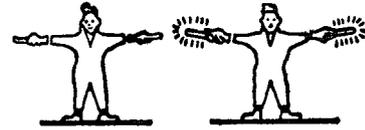
13. Alles klar!

Der rechte Arm wird vom Ellenbogen ab nach oben gehalten, die Handfläche zeigt zum Luftfahrzeug.



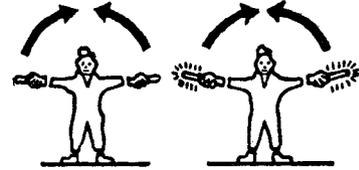
14. Im Schwebeflug bleiben!

Beide Arme sind seitwärts waagrecht ausgestreckt.



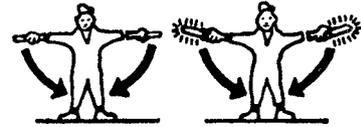
15. Steigen!

Beide Arme winken aus seitwärts waagrecht ausgestreckter Haltung mit nach oben gerichteten Handflächen aufwärts; die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Steiggeschwindigkeit an.



16. Sinken!

Beide Arme winken aus seitwärts waagrecht Haltung mit nach unten gerichteten Handflächen abwärts; die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Sinkgeschwindigkeit an.



17. Unter Beibehaltung der augenblicklichen Höhe in die angezeigte Richtung fliegen!

Der eine Arm zeigt seitwärts waagrecht ausgestreckt in die Flugrichtung, der andere schwingt vor dem Körper wiederholt in die gleiche Richtung.



18. Landen!

Beide Arme sind vor dem Körper gekreuzt schräg nach unten ausgestreckt.



Anlage 3

(zu §§ 31 und 37 LuftVO)

Quadranten-Flughöhen

Sofern nach § 31 Abs. 2 und § 37 Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung die Benutzung von Quadranten-Flughöhen vorgeschrieben ist, hat der Luftfahrzeugführer eine der Flughöhen über NN einzuhalten, die nach der folgenden Tabelle seinem jeweiligen mißweisenden Kurs über Grund entsprechen:

Mißweisender Kurs							
von 000° bis 089°		von 090° bis 179°		von 180° bis 269°		von 270° bis 359°	
Meter	Fuß	Meter	Fuß	Meter	Fuß	Meter	Fuß
Teil I							
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	5 960	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
Teil II							
3 950	13 000	4 250	14 000	4 550	15 000	4 900	16 000
5 200	17 000	5 500	18 000	5 800	19 000	6 100	20 000
6 400	21 000	6 700	22 000	7 000	23 000	7 300	24 000
7 600	25 000	7 900	26 000	8 250	27 000	8 550	28 000
8 850	29 000	9 150	30 000	9 450	31 000	9 750	32 000
10 050	33 000	10 350	34 000	10 650	35 000	10 950	36 000
11 300	37 000	11 600	38 000	11 900	39 000	12 200	40 000
12 500	41 000	12 800	42 000	13 100	43 000	13 400	44 000
13 700	45 000	14 000	46 000	14 350	47 000	14 650	48 000
14 950	49 000	15 250	50 000	15 550	51 000	15 850	52 000
usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.

Anmerkung: Die Bezeichnung der Flugfläche ergibt sich aus der Angabe der Flughöhe in Fuß, bei der die Zehner- und Einerstellen zu streichen sind, z. B. 3500 Fuß = Flugfläche 35.

aufgenommen

96-5

Gesetz
zu dem Internationalen Übereinkommen vom 13. Dezember 1960
über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt
»EUROCONTROL«

Vom 14. Dezember 1962

Bundesgesetzbl. II S. 2273, verk. am 20. 12. 1962

Artikel 1*

Artikel 2*

Die nach Artikel 20 des Übereinkommens festgesetzten Benutzergebühren sind von dem Bundesminister für Verkehr im Bundesgesetzblatt bekanntzumachen.

Artikel 3*

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) ...

Art. 1: Vollzogen

Art. 2: Übereink. v. 13. 12. 1960, 1962 II 2274

Art. 3 Abs. 2: Vollzogen; 1. 3. 1963, siehe Bek. v. 18. 5. 1963 II 776

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	= Absatz
aufgeh.	= aufgehoben
BAnstFlugSichG	= Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung
Bundesgesetzbl.	= Bundesgesetzblatt
LuftVG	= Luftverkehrsgesetz
Nr.	= Nummer
PrüfO	= Prüfordnung
Reichsgesetzbl.	= Reichsgesetzblatt
S.	= Seite
SeeStrO	= Seestraßenordnung
V	= Verordnung
v.	= vom