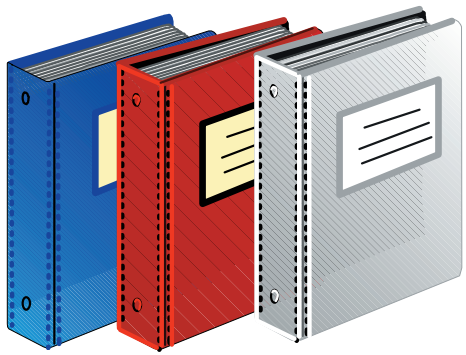
Luftrecht

Flugsportverein Unterjesingen e.V.
PPL-Unterricht im THURM

Luftverkehrs- und Flugsicherungsvorschriften

Teil 2: Grundregeln,
Unfälle und Störungen



Inhaltsverzeichnis

	Beschreibung	Folien
Teil 1	Luftfahrtverwaltung und Rechtsgrundlagen	24
Teil 2	Grundregeln, Unfälle und Störungen	24
Teil 3	Luftraumstruktur und Sichtflugregeln	33
Teil 4	Flugplätze, Flugplatzbetrieb	22
Teil 5	Zeichen und Bahnmarkierungen auf Flugplätzen	24
Teil 6	Lizenzen und Berechtigungen; Erwerb, Gültigkeit, Verlängerung	29
Teil 7	Haftung, Straftaten, Ordnungswidrigkeiten	8

© Gerd Pfeffer 2007

Grundregeln für das Verhalten im Luftverkehr

§ 1 LuftVO

- (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.

© Gerd Pfeffer 2007

§ Verantwortlicher Luftfahrzeugführer

Luftfahrzeuge sind während des Flugs und am Boden vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer zu führen.

- Er muß den **Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers** einnehmen, ausgenommen bei Ausbildungs-, Einweisungs- und Prüfungsflügen oder wenn der Halter etwas anderes bestimmt hat.
- Sind mehrere zur Führung des Lfz berechtigte Luftfahrer an Bord, ist verantwortlicher Luftfahrzeugführer, wer vom Halter als solcher bestimmt ist.
- Ist eine Bestimmung nicht getroffen, so ist derjenige verantwortlich, der das Lfz von dem Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers aus führt.
- Ist im Flughandbuch oder in der Betriebsanweisung des Luftfahrzeugs nichts anderes angegeben, gilt bei Flugzeugen, Motorseglern und Segelflugzeugen mit
  - **nebeneinander** angeordneten Sitzen der **linke Sitz**,
  - **hintereinander** angeordneten Sitzen der **beim Alleinflug einzunehmende Sitz**

  als der Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers.

© Gerd Pfeffer 2007

§ Rechte und Pflichten des Luftfahrzeugführers

- **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.**
- 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,

  also z.B.:
  - den Start zu unterlassen, wenn er Mängel am Luftfahrzeug oder der Ausrüstung festgestellt hat,
  - die 90-Tage-Regel bei der Mitnahme von Passagieren zu beachten.

© Gerd Pfeffer 2007

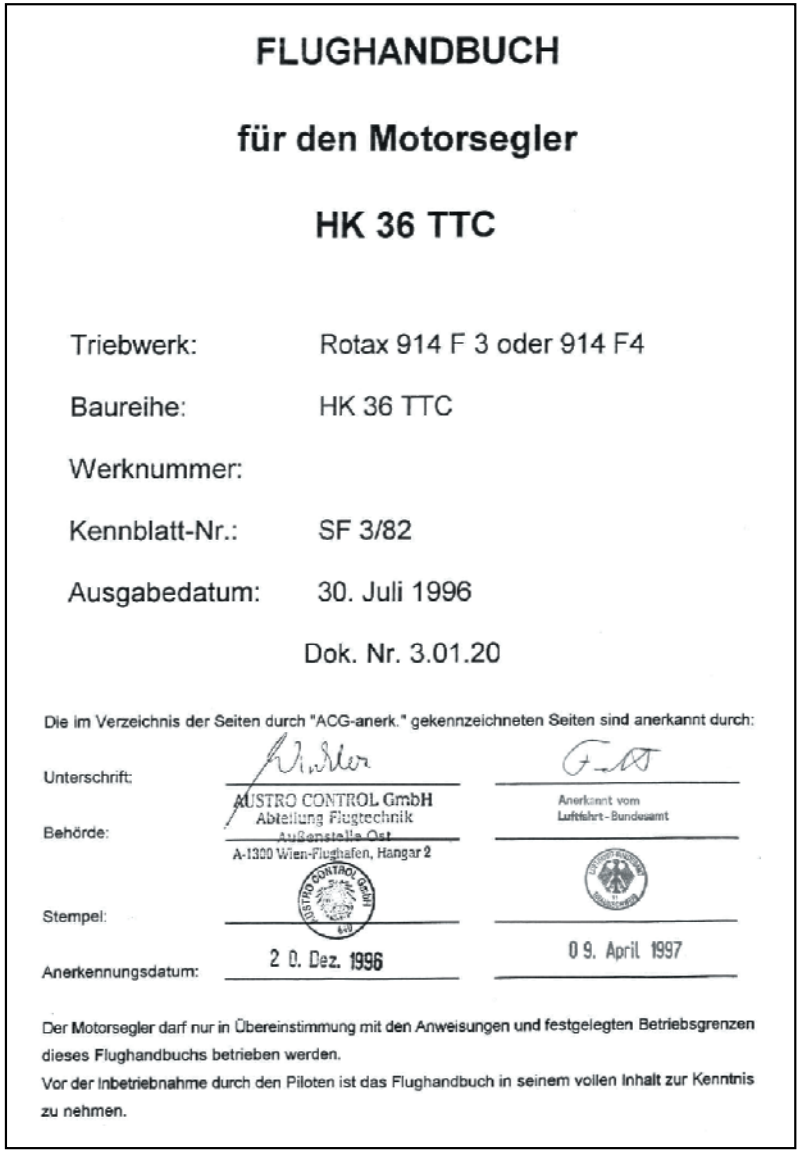
§ Zulassung der Luftfahrzeuge

- Luftfahrzeuge bedürfen der
  - Musterzulassung = Feststellung der Lufttüchtigkeit des Baumusters
  - Verkehrszulassung = Erteilung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses
    - Die Lufttüchtigkeit von Motorflugzeugen, Motorseglern und Segelflugzeugen ist jährlich durch eine Nachprüfung (Nachprüfschein) nachzuweisen.
      - vorläufige Verkehrszulassung: wird ausnahmsweise erteilt, wenn Versicherungsschutz besteht und eine Unbedenklichkeitserklärung vorliegt.
- Deutsche Luftfahrzeuge dürfen nur betrieben werden, wenn sie
  - zum Luftverkehr zugelassen sind (Verkehrszulassung) und
  - in das Verzeichnis der deutschen Lfz. (Luftfahrzeugrolle) eingetragen sind.
    - Luftfahrzeuge werden nur dann in die Luftfahrzeugrolle eingetragen, wenn sie im ausschließlichen Eigentum deutscher Staatsbürger sind.
    - Segelflugzeuge werden nicht in die Luftfahrzeugrolle, sondern in ein gesondertes Verzeichnis eingetragen.
    - Verzeichnis und Luftfahrzeugrolle werden beim LBA geführt.
    - In die Luftfahrzeugrolle darf jedermann Einsicht nehmen.
    - Über die Eintragung wird der Eintragungsschein ausgestellt.

© Gerd Pfeffer 2007

§ Flughandbuch

- Das Flughandbuch enthält die Leistungs-daten und Betriebsgrenzen des Lfz.
  - Die Betriebsgrenzen sind im Rahmen der Musterzulassung festgelegt worden.
  - Das Lfz darf nur innerhalb dieser Betriebsgrenzen betrieben werden.
  - Das Flughandbuch ist stets an Bord mitzuführen.
  - Zum sicheren Betrieb des Lfz hat der Luftfahrzeugführer die Kontrollen vor, bei und nach dem Flug sowie in Not-fällen anhand von Klarlisten durchzu-führen.
  - Stellt er dabei Mängel fest, so hat er diese unverzüglich dem Halter anzuzeigen. Dieser hat dann ggf. Meldung an das LBA zu machen.



FLUGHANDBUCH

für den Motorsegler

HK 36 TTC

Triebwerk:	Rotax 914 F 3 oder 914 F4
Baureihe:	HK 36 TTC
Werknummer:	
Kennblatt-Nr.:	SF 3/82
Ausgabedatum:	30. Juli 1996

Dok. Nr. 3.01.20

Die im Verzeichnis der Seiten durch "ACG-anerk." gekennzeichneten Seiten sind anerkannt durch:

Unterschrift:		
Behörde:	AUSTRO CONTROL GmbH Abteilung Flugtechnik Außenstelle Ost A-1300 Wien-Flughafen, Hangar 2	Anerkannt vom Luftfahrt-Bundesamt
Stempel:		
Anerkennungsdatum:	20. Dez. 1996	09. April 1997

Der Motorsegler darf nur in Übereinstimmung mit den Anweisungen und festgelegten Betriebsgrenzen dieses Flughandbuchs betrieben werden.
Vor der Inbetriebnahme durch den Piloten ist das Flughandbuch in seinem vollen Inhalt zur Kenntnis zu nehmen.

© Gerd Pfeffer 2007

Flugzeugkennzeichen

- Bei der Verkehrszulassung erhält jedes Lfz ein Kennzeichen, das neben dem Staatsangehörigkeitszeichen (Bundesflagge) zu führen ist.
  - Segelflugzeuge führen den Buchstaben D für "Deutschland" und eine 4-stellige Kennzahl (Beispiel: D-8462).
    - Die „Wettbewerbskennzeichen“ bei Segelflugzeugen (z.B. GP, MM ...) sind inoffiziell!
  - Alle anderen Lfz führen den Buchstaben D und 4 Buchstaben (Beispiel: D-EKAM). Der 1. Buchstabe der 4er-Gruppe lautet für
    - Flugzeuge:
      - über 20 t Höchstgewicht A
      - von 14 t bis 20 t Höchstgewicht B
      - von 5,7 t bis 14 t Höchstgewicht C
      - einmotorig bis 2 t Höchstgewicht E
      - einmotorig von 2 t bis 5,7 t Höchstgewicht F
      - mehrmotorig bis 2 t Höchstgewicht G
      - mehrmotorig von 2 t bis 5,7 t Höchstgewicht I
    - Drehflügler H
    - Luftschiffe L
    - Motorsegler K
    - Luftsportgeräte
      - motorgetrieben M
      - ohne Motor N
    - Bemannte Ballone führen neben dem Buchstaben D einen Namen (z.B. D-APOLLO).

© Gerd Pfeffer 2007

§ Bordbuch

- Für jedes Lfz muß ein Bordbuch geführt werden.
- Das Bordbuch muß für alle Flüge folgende Angaben enthalten:
  - Tag, Ort, Zeit (UTC) des Abflugs und der Landung sowie die Betriebszeit (ggf. als Sammeleintragung bei mehreren Platzflügen in Folge)
  - Name des verantwortlichen Lfz-Führers und der Besatzung
  - Anzahl der der Besatzungsmitglieder und der Fluggäste
    - ggf. Anzahl der Starts/Landungen
    - ggf. Gesamtbetriebszeit/ - starts
  - technische Störungen und besondere Vorkommnisse
- Das Bordbuch ist stets an Bord mitzuführen.
- Verantwortlich für die Führung des Bordbuchs ist der Halter.

© Gerd Pfeffer 2007

§ Ausrüstung der Lfz

- Zur **Grundausrüstung** von Lfz gehören u.a.:
  - Fahrtmesser, Höhenmesser, Magnetkompaß
  - Sitz und Anschnallgurt für jede Person (Ausnahme: Kleinkinder)
- Zur **Flugsicherungsausrüstung** gehören
  - UKW-Sprechfunkgerät, VOR oder ADF, Transponder (Mode A/C oder S)
- Erforderliche Flugüberwachungs- und Navigationsgeräte
  - Für Flüge im Luftraum C:
    - Grund- und Flugsicherungsausrüstung, Kurskreisel, Wendezeiger oder künstl. Horizont, Scheinlot, Variometer, Uhr mit Sekundenzeiger
  - Für Flüge über Wolken:
    - Grundausrüstung, Transponder, VOR oder ADF
  - Für Wolkenflüge mit Segelflugzeugen:
    - Grundausrüstung, Wendezeiger mit Scheinlot oder künstlicher Horizont
  - Für Kunstflüge:
    - vierteiliger Gurt für alle Insassen
  - Für Flüge über Wasser oder Wüste:
    - erforderliche Rettungs- und Signalmittel

© Gerd Pfeffer 2007

§ Flugvorbereitung I

- Für einen Flug, der über die Umgebung des Startflugplatzes hinausführt (Überlandflug), hat sich der Luftfahrzeugführer über die verfügbaren Flugwettermeldungen und -vorhersagen ausreichend zu unterrichten.
  - Ein Flug führt über die Umgebung eines Flugplatzes hinaus, wenn der Luftfahrzeugführer den Verkehr in der Platzrunde nicht mehr beobachten kann.
- Vor einem Flug, für den ein **Flugplan** zu übermitteln ist, ist eine Flugberatung bei einer Flugberatungsstelle (AIS) einzuholen.
- Der Luftfahrzeugführer hat vor, bei und nach dem Flug sowie in Notfällen an Hand von **Klarlisten** die Kontrollen vorzunehmen, die für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind.
- Motorgetriebene Luftfahrzeuge müssen eine **ausreichende Betriebsstoffmenge** mitführen, die unter Berücksichtigung der Wetterbedingungen und der zu erwartenden Verzögerungen die sichere Durchführung des Flugs gewährleistet.
  - Darüber hinaus muß eine **Betriebsstoffreserve** mitgeführt werden, die für unvorhergesehene Fälle und für den Flug zum Ausweichflugplatz zur Verfügung steht, sofern ein Ausweichflugplatz im Flugplan angegeben ist.

© Gerd Pfeffer 2007

§ Klarlisten

Checkliste — HK 36 TTC Super Dimona — D - KEGH

Vor dem Anlassen

Beladeplan	geprüft
Vorflugkontrolle	ausgeführt
Reststunden	geprüft
Pedale	eingestellt
Benzinhahn	offen
Haube	2 x verriegelt
Ruder	gängig
Parkbremse	gesetzt

Anlassen des Motors

elektr. Geräte	aus
Hauptschalter	ein
Betriebsartenschalter	Motorflug
Benzinpumpe	ein
Benzin-Kontrollampe	geprüft
Benzinvorrat	geprüft
Kühlluftklappe	offen
Choke	Kaltstart ein/aus
Vorwärmung	aus
Gashebel	Leerlauf
Propellerverstellung	Start
Propellerbereich	frei
Zündung	starten
Anlasser-Warnlicht	aus
Öldruck	innerh. 10 sec. grün. Bereich
Drehzahl	ca. 1000 UPM
Ampèremeter	geprüft
Benzinpumpe	aus
ACL	ein
Funk (GPS)	ein
Vario	ein
Transponder	0021 ALT
Öltemperatur	min. 50° C
Choke	nach Kaltstart aus

Motorprüfug

Gashebel	1600 UPM
Zündkreise	links / rechts
- Drehzahlabfall	max. 150 UPM
- Differenz	max. 50 UPM
Vorwärmung	geprüft
- Drehzahlabfall	ca. 20 UPM
Gashebel	2000 UPM
Propellerverstellung	3 x 1900 UPM

Start - Check

Haube	2 x verriegelt
Klappen	verriegelt
Gurte	angelegt
Benzinpumpe	ein
Höhenmesser	Platzhöhe / QNH
Zündung	both
Kühlluftklappe	offen
Choke	aus
Vorwärmung	aus
Propellerverstellung	Start
Motorüberwachgsinstr.	grüner Bereich
Trimmung	neutral
Parkbremse	gelöst
Stopuhr	ein

Start und Steigflug

mit zunehmender Rollgeschwindigkeit

Vollgas	2350 ± 35 UPM
Steigflug	110 km/h
ab 400 ft GND:	
Gashebel	34 inHg reduz.
Propellerverstellung	2250 UPM

Reiseflug

Benzinpumpe	aus
Gashebel	28 inHg
Propellerverstellung	2000 UPM
Fahrt	ca. 185 km/h
Öltemperatur	90 - 110° C

Leistungseinstellung

30 inHg = 2100 UPM = 200 km/h = 20 l/h
28 inHg = 2000 UPM = 185 km/h = 17 l/h
26 inHg = 1900 UPM = 170 km/h = 14 l/h
(Faustregel: ± 100 UPM = ±2 inHg

Maßgebend sind die Angaben des Flughandbuchs!

Stand: 06.03.2007

Notfall-Checkliste — D - KEGH

Trudeln beenden

Seitenruder	voll gegen Drehrichtg
Höhenruder	drücken
Querruder	neutral
nach Drehende	weich abfangen

Spiralsturz beenden

Seitenruder	voll gegen Drehrichtg
Querruder	voll gegen Drehrichtg
nach Drehende	weich abfangen

Motorstörung im Start

Benzinhahn	offen
Benzinpumpe	ein
Propellerverstellung	Start
Zündung	both
Choke	aus
< 80 m GND	Landung geradeaus
Benzinhahn	zu
Zündung	aus
Hauptschalter	aus

Motorstörung im Flug

Benzinhahn	offen
Benzinpumpe	ein
Choke	aus
Vorwärmung	ein (Gas < 75%)
Zündung	both
Benzinvorrat	prüfen
ggf. Benzinhahn	zu
Gashebel	Leerlauf
Fahrt	105 km/h
Zündung	aus
Propellerverstellung	Segelstellung
Hauptschalter	aus
Kühlluftklappe	zu
landen	

Ladedruck- / Drehzahlschwingen

Turbo-Steuerung	aus
Propellerverstellung	leicht betätigen
Turbo-Steuerung	ein
ohne Änderung	
Turbo-Steuerung	aus
Gashebel	grüner Bereich
Propellerverstellung	grüner Bereich
auf nächstem Flugplatz landen	

Ladedruck- / Drehzahlabfall

(schlagartig, stetig Geräusche oder Ruckl)

Öldruck	grüner Bereich
Gashebel	grüner Bereich
Propellerverstellung	grüner Bereich
auf nächstem Flugplatz landen	

▸ *ohne brauchbare Leistung*

Benzinhahn	zu
Gashebel	Leerlauf
Fahrt	105 km/h
Zündung	aus
Propellerverstellung	Segelstellung
Hauptschalter	aus
Kühlluftklappe	zu
landen	

Anlassen durch Sturzflug

(entladene Batterie)

Benzinhahn	offen
elektr. Geräte	aus
Hauptschalter	ein
Betriebsartenschalter	Motorflug
Benzinpumpe	ein
Kühlluftklappe	nach Bedarf
Choke	Kaltstart ein/aus
Vorwärmung	aus
Gashebel	Leerlauf
Zündung	both
Fahrt	180-200 km/h
Propellerverstellung	Start
nach Anspringen	Fahrt 120 km/h
Öldruck	innerh. 10 sec. grün. Bereich
Drehzahl	1000 - 1500 UPM
Benzinpumpe	aus
Ampèremeter	positiver Bereich
ACL	ein
Funk	ein
Öltemperatur	min. 50° C
Choke	nach Kaltstart aus
Motorüberwachgsinstr.	grüner Bereich
Gashebel	2000 UPM
Propellerverstellung	3 x 1900 UPM

Vergaservereisung

(Ladedruck-/Drehzahlabfall, Motorlauf rauh)

Vorwärmung (< 75 %!)	ein (1 - 2 Min.)

KONTROLLE VOR DEM START

1. Spornkuller entfernt – Ballast geprüft
2. Fallschirm richtig und fest angelegt – Aufziehleine?
3. Richtig und fest angeschnallt – alle Bedienelemente erreichbar
4. Bremsklappen eingefahren und verriegelt – Wölbklappen?
5. Höhenmesser eingestellt
6. Funkgerät eingeschaltet – Frequenz und Lautstärke geprüft
7. Trimmung eingestellt
8. Ruderkontrolle – alle Ruder freigängig
9. Startstrecke und Ausklinkraum frei
10. Prüfung der Windverhältnisse
11. Auf Startunterbrechung vorbereitet
12. Haube geschlossen und verriegelt – Notabwurfvorrichtung bekannt

DAeC-Büro Flugsicherheit

KONTROLLE VOR DER LANDUNG

1. Anschnallgurte nachgezogen
2. Kontrolle der Flughöhe und Windrichtung/-stärke
3. Anflug und Landebahn frei
4. Fahrwerk – Wölbklappen
5. Landegeschwindigkeit einhalten

© Gerd Pfeffer 2007

§ Flugvorbereitung 2

Zur Flugvorbereitung gehört

- vertraut machen mit allen Unterlagen und Informationen, die für die sichere Durchführung des Flugs von Bedeutung sind, z.B. Luftverkehrsvorschriften, Luftfahrthandbuch, ICAO-Karten, VFR-Bulletin, Flughandbuch
- sich davon zu überzeugen, dass das Luftfahrzeug und die Ladung sich in verkehrssicherem Zustand befinden, z.B. Vorflugkontrolle gemäß Checkliste (Flughandbuch), Schwerpunktberechnung
- die zulässige Flugmasse einzuhalten,
- die vorgeschriebenen Ausweise mitzuführen
  - Lufttüchtigkeitszeugnis
  - Nachprüfschein
  - Eintragungsschein
  - Genehmigungsurkunde zur Einrichtung und zum Betrieb einer Luftfunkstelle
  - Bescheinigung über Haftpflichtversicherung
  - Flughandbuch
  - Bordbuch
  - Flugbuch
  - Luftfahrerschein mit Tauglichkeitszeugnis und Ausweis
  - Flugfunkzeugnis, wenn nicht im Luftfahrerschein eingetragen
  - ggf. Lärmzeugnis,
- die erforderlichen Angaben über den Flug im Bordbuch einzutragen.

© Gerd Pfeffer 2007

§ flugklares Flugzeug

- Ein Luftfahrzeug darf nur in Übereinstimmung mit den im zugehörigen Flughandbuch und in anderen Betriebsanweisungen angegebenen Leistungsdaten und festgelegten Betriebsgrenzen betrieben werden.
- Das Flughandbuch ist an Bord des Luftfahrzeugs mitzuführen.
- Für jeden Flug ist zu prüfen, ob die Startmasse begrenzt werden muß oder ob der Flug überhaupt durchgeführt werden kann.
  - Hierbei sind, soweit erforderlich, alle die Leistung des Luftfahrzeugs beeinflussenden Faktoren, insbesondere
    - Masse des Luftfahrzeugs,
    - Luftdruck,
    - Temperatur und Wind sowie
    - Höhe, Beschaffenheit und
    - Zustand der Start- und Landebahnen

    zu berücksichtigen.
- Luftfahrzeuge, deren Tragflächen, Steuerflächen oder Propeller einen die Flugsicherheit gefährdenden Eis-, Reif- oder Schneebelag aufweisen, dürfen nicht starten.

© Gerd Pfeffer 2007

§ Luftuntüchtigkeit

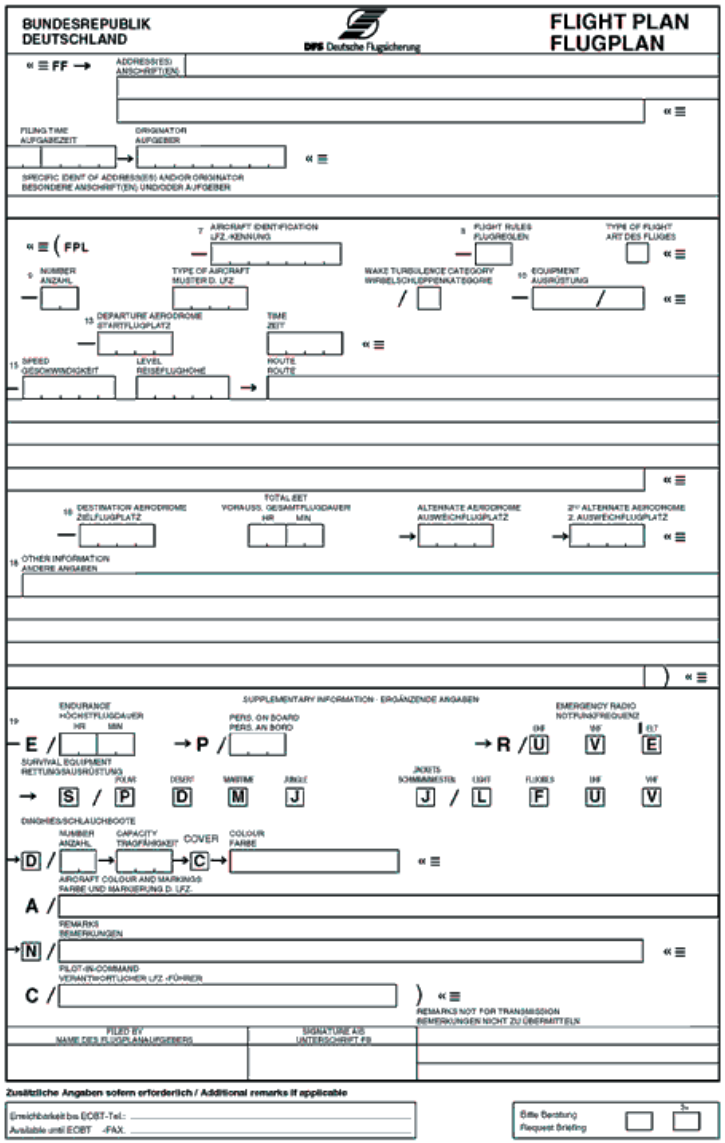
- Werden beim Betrieb des Luftfahrzeugs Mängel festgestellt,
  - die seine Lufttüchtigkeit beeinträchtigen oder beeinträchtigen können, oder
  - bestehen begründete Zweifel an der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs,

  kann die zuständige Stelle das Luftfahrzeug bis zum Nachweis der Lufttüchtigkeit nach den Vorschriften der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät für luftuntüchtig erklären.
- **Ein Luftfahrzeug, das luftuntüchtig ist oder von der zuständigen Stelle für luftuntüchtig erklärt worden ist, darf nicht in Betrieb genommen werden.**
  - Die Inbetriebnahme für Zwecke der Nachprüfung ist zulässig.
- **Sind bei Antritt eines Flugs vorgeschriebene Anlagen, Geräte oder Bauteile der Ausrüstung des Luftfahrzeugs nicht betriebsbereit, darf der Flug nicht durchgeführt werden.**
- Der Luftfahrzeugführer hat dem Halter des Luftfahrzeugs die bei dem Betrieb des Luftfahrzeugs festgestellten Mängel des Luftfahrzeugs unverzüglich anzuzeigen.

© Gerd Pfeffer 2007

§ Flugplan I

- Der Luftfahrzeugführer hat der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle einen Flugplan zu übermitteln für
  1. IFR-Flüge;
  2. Nacht-VFR-Flüge im kontrollierten Luftraum;
  3. Kunstflüge im kontrollierten Luftraum und über Flugplätzen mit Flugverkehrs-kontrollstelle;
  4. Wolkenflüge mit Segelflugzeugen;
  5. Flüge in Gebieten mit Flugbeschränkungen, soweit dies ausdrücklich bei der Festlegung der Gebiete angeordnet ist;
  6. Flüge nach Sichtflugregeln aus der Bundesrepublik oder in die Bundesrepublik (Ausnahme z.B. Österreich).
- Der Luftfahrzeugführer kann auch für andere Flüge einen Flugplan übermitteln, um ggf. den Such- und Rettungsdienstes zu erleichtern.



© Gerd Pfeffer 2007

§ Flugplan 2

- Der Luftfahrzeugführer hat für Flüge, für die ein Flugplan abgegeben wurde, der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle die tatsächliche Startzeit **unverzüglich** zu übermitteln (**Startmeldung**)
  - durch einen beauftragte Person telefonisch oder
  - über Funk dem zuständigen FIS.
    - Die Startmeldung umfaßt folgende Angaben:
      - Kennzeichen
      - Startflugplatz
      - Startzeit
      - Zielflugplatz
- Der Luftfahrzeugführer hat bei Flügen, für die ein Flugplan abgegeben wurde, der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle **unverzüglich** eine **Landemeldung** zu übermitteln.
  - Anstelle der Landemeldung kann dem zuständigen FIS über Funk die voraussichtliche Landezeit übermittelt werden, wenn sich das Luftfahrzeug bereits in der Platzrunde befindet und die Landung sichergestellt ist.
- Start- und Landemeldungen sind bei Flügen von und zu Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle nicht erforderlich.

© Gerd Pfeffer 2007

§ Unfälle und Störungen

© Gerd Pfeffer 2007

§ Flugunfälle und Störungen

- Flugunfälle und sonstige Störungen beim Betrieb von Luftfahrzeugen hat der Luftfahrzeughalter dem LBA innerhalb von 3 Tagen schriftlich anzuzeigen.
- Flugunfälle, bei denen eine Person getötet oder schwer verletzt worden ist oder ein Luftfahrzeug einen schweren Schaden erlitten oder verursacht hat, sind unverzüglich der nächst erreichbaren Polizeidienststelle zur Weiterleitung an die Landesluftfahrtbehörde, das Luftfahrt-Bundesamt und die nächste Flugsicherungsdienststelle anzuzeigen.
- Die Anzeigepflicht gilt auch bei Flugunfällen bzw. Störungen deutscher Luftfahrzeuge im Ausland!
- Meldungen über gefährliche Begegnungen zwischen Luftfahrzeugen sind unmittelbar der Flugsicherung zuzuleiten.

© Gerd Pfeffer 2007

§ Anzeige von Unfällen und Störungen I

- **Unfälle** ziviler Lfz, ausgenommen Luftsportgeräte, in der BRD hat
  - der **PIC** oder, wenn dieser verhindert ist,
  - **ein anderes Besatzungsmitglied** oder, sofern keine dieser Personen dazu in der Lage ist,
  - der **Halter** des Lfz

  unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) zu melden.
- **Schwere Störungen** bei dem Betrieb ziviler Flugzeuge, Drehflügler, Ballone und Luftschiffen der BRD hat
  - der **PIC**

  unverzüglich der BFU zu melden.

Ungeachtet der Abs. 1 und 2 sind
- die Luftaufsichtsstellen,
- die Flugleitung auf Flugplätzen und
- die Flugsicherungsdienststellen

verpflichtet, bei Bekanntwerden eines Unfalls oder einer schweren Störung bei dem Betrieb eines Lfz dies unverzüglich der BFU zu melden.

© Gerd Pfeffer 2007

§ Anzeige von Unfällen und Störungen 2

Unfall:

- Ein Ereignis bei dem Betrieb eines Lfz vom Beginn des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht bis zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Personen das Lfz wieder verlassen haben, wenn hierbei
  1. eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist
     - an Bord eines Lfz oder
     - durch unmittelbare Berührung mit dem Lfz oder
     - einem seiner Teile, was sich vom Lfz gelöst hat oder
     - durch unmittelbare Einwirkung das Turbinen- oder Propellerstrahls eines Lfz
  2. das Lfz oder die Luftfahrzeugzelle einen Schaden erlitten hat und dadurch
     - der Festigkeitsverband der Lfz-Zelle,
     - die Flugleistungen oder
     - die Eigenschaften beeinträchtigt sind
       und
     - die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder
     - einen Austausch des beschädigten Lfz-Bauteils erfordern würde
  3. das Lfz vermisst wird oder nicht zugänglich ist.

© Gerd Pfeffer 2007

§ Anzeige von Unfällen und Störungen 3

Tödliche Verletzung:

- Eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die unmittelbar bei dem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall den Tod zur Folge hat.

Schwere Verletzung:

- Eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und
  - die einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden innerhalb von 7 Tagen nach der Verletzung erfordert oder
  - Knochenbrüche zur Folge hat (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase) oder
  - Risswunden mit schweren Blutungen oder
  - Verletzungen von Nerven, Muskeln oder Sehnenträger zur Folge hat oder
  - Schäden an inneren Organen verursacht hat oder
  - Verbrennungen zweiten oder dritten Grades von mehr als 5% der Körperoberfläche zur Folge hat oder
  - Folge einer nachgewiesenen Aussetzung gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlichen Strahlungen ist.

© Gerd Pfeffer 2007

§ Anzeige von Unfällen und Störungen 4

Störung:

- Ein anderes Ereignis als ein Unfall, das mit dem Betrieb eines Lfz zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen können.

Schwere Störung:

- Ein Ereignis beim Betrieb eines Lfz, dessen Umstände darauf hindeuten, daß sich beinahe ein Unfall ereignet hätte.

Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU)
Hermann- Blank- Str. 16
38108 Braunschweig
Tel. (0531) 3548-0
Fax: (0531) 3548-246
E-Mail: box@bfu-web.de

© Gerd Pfeffer 2007

§ Anzeige von Unfällen und Störungen 5

Unfall- oder Störungsmeldung

- Die Meldung enthält folgende Angaben:
  - Name und derzeitiger Aufenthalt des Meldenden,
  - Ort und Zeit des Unfalls oder der schweren Störung,
  - Art, Muster, Kennzeichen/Rufzeichen des Luftfahrzeuges,
  - Name des Halters des Luftfahrzeuges,
  - Zweck des Fluges, Start- und Zielflugplatz,
  - Name des Verantwortlichen Luftfahrzeugführers,
  - Anzahl der Besatzungsmitglieder und Fluggäste,
  - Umfang des Personen- und Sachschadens,
  - Angaben über beförderte gefährliche Güter,
  - Darstellung des Ablaufs des Unfalls oder der schweren Störung.

Für die Meldung gibt es ein Formular der BFU.

© Gerd Pfeffer 2007