

Nachrichten für Luftfahrer

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung
 Büro der Nachrichten für Luftfahrer
 im Auftrage des
Bundesministers für Verkehr

2. Jahrgang

NFL Teil B

Frankfurt a. M., 15. Januar 1954

B 1/54

Luftbildaufnahmen

Bonn, den 6. Januar 1954
 L 3 — 350 — 30612 — A/53

I. Erlaubnispflicht

In Luftfahrzeugen darf Lichtbildgerät nur mit behördlicher Erlaubnis mitgeführt werden. Einer Erlaubnis bedarf es nicht, wenn das Gerät so untergebracht wird, daß die Insassen des Luftfahrzeugs das Lichtbildgerät während des Fluges nicht verwenden können.

Von einem Luftfahrzeug aus dürfen Lichtbildaufnahmen nur mit behördlicher Erlaubnis gefertigt werden. Lichtbilder, die von einem Luftfahrzeug aus gefertigt werden (Luftbilder), sowie danach hergestellte Vervielfältigungen, Zeichnungen oder Abbildungen dürfen nur mit behördlicher Erlaubnis in den Verkehr gebracht werden; jede Ausfertigung muß einen amtlichen Freigabevermerk tragen. Zuwiderhandlungen sind strafbar (§§ 31 ff Luftverkehrsgesetz).

II. Arten der Erlaubnis

Die Erlaubnis zur Betätigung auf dem Gebiete des Luftbildwesens wird erteilt:

1. für gewerbliche Zwecke:
 - a) als allgemeine Zulassung zum Luftbildgewerbe (Grunderlaubnis); sie berechtigt zur gewerblichen Betätigung auf dem Gebiete des Luftbildwesens einschließlich der Entwicklung, Vervielfältigung usw. von Luftbildern, jedoch noch nicht zur Verwendung von Lichtbildgerät in Luftfahrzeugen.
 - b) als Sondererlaubnis zur Verwendung von Lichtbildgerät in Luftfahrzeugen (Aufnahmeerlaubnis). Die Aufnahmeerlaubnis kann nur Bewerbern erteilt werden, die im Besitz der Grunderlaubnis nach 1. a) sind; sie gilt nicht als Flug-erlaubnis. Diese ist vom Luftfahrzeughalter jeweils unter Vorlage der Grunderlaubnis und der Aufnahmeerlaubnis beim Alliierten Zivilen Luftamt zu beantragen.
2. für nicht gewerbliche Aufnahmetätigkeit (Privaterlaubnis).

III. Anträge

Anträge sind an die für den Wohnsitz des Antragstellers zuständige oberste Landesverkehrsbehörde zu richten.

1. Zulassung zum Luftbildgewerbe (Grunderlaubnis).
 Der Antrag muß enthalten:
 - a) Name, Beruf, Staatsangehörigkeit und Wohnsitz des Antragstellers unter Beifügung einer Geburtsurkunde oder eines amtlichen Personalausweises, eines polizeilichen Führungszeugnisses und zweier amtlich beglaubigter Lichtbilder (Brustbild ohne Kopfbedeckung in der Größe 3,5×4 cm), gegebenenfalls eines Auszugs aus dem Handelsregister und einer Satzung;
 - b) Angaben über Gegenstand und Umfang des Unternehmens und über seine finanzielle Leistungsfähigkeit;
 - c) Name, Beruf, Staatsangehörigkeit und Wohnsitz der im Betrieb beschäftigten Personen;
 - d) Nachweis des Besitzes von Räumlichkeiten und Einrichtungen, welche die sachgemäße Bearbeitung und sichere Aufbewahrung der Aufnahmen gewährleisten.
2. Verwendung von Lichtbildgerät in Luftfahrzeugen (Aufnahmeerlaubnis).
 Der Antrag muß enthalten:
 - a) Name, Anschrift und Beruf des Antragstellers;
 - b) Nachweis einer gültigen allgemeinen Zulassung zum Luftbildgewerbe;

- c) genaue Angaben über die aus der Luft aufzunehmenden Objekte (nach Koordinaten) unter Kennzeichnung auf einer Karte, deren Maßstab nicht kleiner als 1:250 000 sein darf;
 - d) Angaben über Art, Zweck und Dauer der Aufnahmetätigkeit;
 - e) Anzahl und Verwendungszweck der Abzüge;
 - f) Name und Anschrift der Unternehmen, die
 - aa) die Aufnahmetätigkeit aus der Luft durchführen,
 - bb) die Bearbeitung, Entwicklung, Vervielfältigung usw. der Luftaufnahmen übernehmen;
 - g) Typenkennnummer, Kennzeichen und Nationalität des für die Aufnahmen zu verwendenden Luftfahrzeugs sowie die Namen des Luftfahrzeughalters, Luftfahrzeugführers und des Fotografen;
 - h) Angabe des Herstellers und Musters der für die Aufnahmen zu verwendenden Lichtbildgeräte, einschließlich der technischen Daten der dabei verwendeten Objektivs;
 - i) Angabe des Flughafens, auf dem das Luftfahrzeug für den fotografischen Einsatz stationiert ist;
 - k) Versicherung des Fotografen und des Kommandanten des Luftfahrzeugs, daß sich an Bord des Luftfahrzeugs keine anderen als die unter h) aufgeführten Lichtbildgeräte befinden.
3. Nicht gewerbliche Aufnahmetätigkeit.
Der Antrag muß enthalten:
- a) Name, Beruf, Staatsangehörigkeit und Wohnsitz des Antragstellers unter Beifügung einer Geburtsurkunde oder eines sonstigen amtlichen Personalausweises, eines polizeilichen Führungszeugnisses und zweier amtlich beglaubigter Lichtbilder (Brustbild ohne Kopfbedeckung in der Größe 3,5×4 cm);
 - b) Bezeichnung der aufzunehmenden Objekte und Anzahl der beabsichtigten Luftbildaufnahmen;
 - c) Kennzeichen und Art des Luftfahrzeugs, von dem aus die Aufnahmen gemacht werden sollen;
 - d) Voraussichtlicher Zeitpunkt der Aufnahme;
 - e) Versicherung, daß die Aufnahmen ausschließlich für den persönlichen Gebrauch des Antragstellers bestimmt sind und weder Abzüge noch Negative ohne Erlaubnis der obersten Landesverkehrsbehörde Dritten übergeben oder zugänglich gemacht werden.

Antragsteller, die im Gebiet der Bundesrepublik weder Sitz noch Niederlassung haben und nur vorübergehend oder in beschränktem Umfang Luftaufnahmen über dem Gebiet der Bundesrepublik fertigen wollen, legen ihr Gesuch auf diplomatischem Wege unmittelbar dem Bundesminister für Verkehr vor.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Knipfer

B 2/54

Zulassung von Segelfluggeländen

Bonn, den 9. Januar 1954
L 4 — 32509 B/53

Nachstehende Gelände sind zusätzlich zu den in NfL B 7/53, 14/53 und 21/53 veröffentlichten Geländen für den Segelflug zugelassen worden.

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
----------	--	------------------------

A. Baden-Württemberg

81	Baldenau 48°52'15"N 08°12'30"O	Gummiseilstart
82	Feldstetten 48°28'30"N 09°36'O	Windenstart
83	Kreuzberg 49°07'30"N 10°02'15"O	Gummiseilstart
84	Neuweiherwiesen 48°06'N 09°46'O	Gummiseil- und Windenstart

B. Bayern		
92	Burgstall 49°21'30"N 10°09'O	Windenstart
93	Dobenreuth 49°42'N 11°09'O	Windenstart
94	Donauried 48°29'20"N 10°16'30"O	Windenstart
95	Großenbuch 49°37'N 11°11'O	Windenstart
96	Sigishofen 47°30'30"N 10°16'O	Windenstart
97	Wolfgangshof 49°24'20"N 10°55'40"O	Windenstart

D. Hessen		
34	In der Schinnwiese bei Oberursel 50°13'N 08°34'30"O	Windenstart

F. Nordrhein-Westfalen		
45	Schnathorst 52°16'40"N 08°43'O	Gummiseil- und Windenstart

Das Segelfluggelände „Pöttmes“, veröffentlicht in NfL B 7/53 lfd. Nr. B. 52, ist infolge landwirtschaftlicher Nutzung für den Segelflugbetrieb unbrauchbar geworden und daher zu streichen.

Berichtigung der NfL B 7/53

Unter „Zugelassene Startarten“ A. lfd. Nr. 68 (Tauber kies) ist „Start und Landung von Motorflugzeugen Klasse A 2 möglich“ zu streichen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Alberts

x **B 3/54**

Bonn, den 24. Dezember 1953
L 6 — 601 — 32641 Vm/53

Nachstehend wird die Verwaltungsordnung für die Flugsicherung vom 24. Dezember 1953 bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Dr. Bergemann

Verwaltungsordnung für die Flugsicherung

vom 24. Dezember 1953

Auf Grund des § 3 Absatz 4 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. 3. 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 70) erlasse ich nach Anhören des Verwaltungsbeirats der Bundesanstalt für Flugsicherung die nachstehende Verwaltungsordnung für die Flugsicherung:

§ 1

Gliederung der Anstalt

(1) Die Bundesanstalt für Flugsicherung besteht aus der Zentrale und aus Betriebsstellen. Betriebsstellen sind die Außenstellen und die Außen-Nebenstellen.

(2) Die Zentrale besteht aus Abteilungen, Gruppen und Referaten. Die Außenstellen können — soweit erforderlich — nach Dienstzweigen und Sachgebieten untergliedert werden. Die Außen-Nebenstellen werden nicht untergliedert.

(3) Die Außenstellen sind:

1. die Flugsicherungsleitstellen,
2. die Flugsicherungsstellen,
3. das Büro der Nachrichten für Luftfahrer,
4. die Meß- und Versuchsstelle einschließlich der Zentralwerkstatt,
5. das Flugsicherungszentrallager,
6. die Flugsicherungsschule.

(4) Außen-Nebenstellen sind örtlich abgesetzte Teile der Außenstellen oder den Außenstellen zugeordnete Fernmelde- und Navigationsanlagen der Flugsicherung.

(5) Benachbarte Außenstellen können unter gemeinsamer Leitung zusammengefaßt werden.

§ 2

Aufgaben und Dienstbetrieb

(1) Die Zentrale bearbeitet alle Angelegenheiten, die einheitlich geregelt werden müssen oder von grundsätzlicher Bedeutung sind. Sie überwacht ferner den gesamten Dienstbetrieb der Anstalt.

(2) Die in § 1 Absatz 3 Nr. 1 und 2 genannten Außenstellen führen den Flugsicherungsdienst in räumlich festgelegten Bereichen durch, deren Abgrenzungen sich nach den Flugsicherungsbedürfnissen richten.

(3) Den in § 1 Absatz 3 Nr. 3 bis 6 genannten Außenstellen obliegen zentrale, fachdienstliche Aufgaben für das gesamte Bundesgebiet.

(4) Die Außenstellen überwachen den Dienstbetrieb der Außen-Nebenstellen.

(5) Die Außen-Nebenstellen führen den Flugsicherungsdienst entsprechend ihren Aufgaben als örtlich abgesetzte Teile der Außenstellen oder als Fernmelde- und Navigationsanlagen der Flugsicherung durch. Unbemannte Außen-Nebenstellen werden von den Außenstellen fernüberwacht und in festgelegten Zeitabständen örtlich überprüft.

§ 3

Vertretung der Anstalt

Der Direktor der Anstalt vertritt die Bundesrepublik Deutschland in Angelegenheiten der Anstalt gerichtlich und außergerichtlich.

§ 4

Geschäftsverkehr der Anstalt

(1) Der Geschäftsverkehr der Anstalt mit den obersten Behörden des Bundes sowie mit dem Ausland wird über den Bundesminister für Verkehr geführt; betriebliche Meldungen im Interesse der Flugsicherung werden hierdurch nicht berührt.

(2) Den Geschäftsverkehr mit den obersten Landesbehörden führt die Anstalt unmittelbar.

(3) In Einzelfällen kann der Bundesminister für Verkehr Ausnahmen zu § 4 Absatz 1 und 2 bestimmen.

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Dr. Bergemann

B 4/54

Berichtigung der NfL B 18/53

**Musterprüfung des Segelflugzeuges „Doppelraab V“
Baumuster Nr. 101.5**

Stuttgart, den 5. Januar 1954
8562/110

Unter „Höchstzulässige Gewichte — Nichttragende Teile“ ist „360 kg“ in „260 kg“ abzuändern.

Innenministerium Baden-Württemberg
Abteilung für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Autenrieth

Nachrichten für Luftfahrer

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung
Büro der Nachrichten für Luftfahrer
im Auftrage des
Bundesministers für Verkehr

2. Jahrgang

NfL Teil B

Frankfurt a. M., 15. Februar 1954

B 5/54

Deutsche Studiengemeinschaft Hubschrauber e. V.

Bonn, den 26. Januar 1954
L 5 — 519 — 32173 H/53

Nachstehend wird die Eintragung der Deutschen Studiengemeinschaft Hubschrauber e. V. in das Vereinsregister bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

Amtsgericht Stuttgart
— Registerabteilung —

Zeugnis

Im Vereinsregister ist unter Nr. 792 (neu) eingetragen:

Der Verein:

Deutsche Studiengemeinschaft Hubschrauber
Sitz Stuttgart.

Vorstand:

Vorsitzender des Verwaltungsrats:

Dr. Arnulf Klett, Oberbürgermeister in Stuttgart

1. stellv. Vors. des Verwaltungsrats:

Dr. Adalbert Seifritz, Ministerialrat in Stuttgart

2. stellv. Vors. des Verwaltungsrats:

Dr. phil. Hermann Blenk, Professor in Braunschweig

Zum **Geschäftsführer** ist bestellt:

Dr.-Ing. Werner Treibel in Echterdingen.

Vorstand i. S. des § 26 BGB. ist der Vorsitzende des Verwaltungsrats, im Falle der Verhinderung der 1. und der 2. stellvertretende Vorsitzende in der angegebenen Reihenfolge. Die Willenserklärungen des Vorstands bedürfen der Gegenzeichnung durch einen Geschäftsführer.

Stuttgart, den 20. November 1953
Amtsgericht Stuttgart
— Registerabteilung —

gez. Unterschrift
Justizoberinspektor
als Rechtspfleger

B 6/54

Landeplätze für Motorflugzeuge

Bonn, den 17. Dezember 1953
L 4 — 421-1-32160 N/53

Aus den bisherigen Erfahrungen bei der Genehmigung von Landeplätzen für Motorflugzeuge ergibt sich die Notwendigkeit, zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, die gesetzlichen Vorschriften durch besondere Auflagen zu ergänzen, bis eine gesetzliche Neuregelung auf Grund weiterer praktischer Erfahrungen im Motorflugbetrieb möglich ist. Die Anforderungen, deren Erfüllung durch diese Auflagen gesichert werden soll, werden nachstehend bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

Voraussetzungen für die Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums zur Genehmigung von Landeplätzen für Motorflugzeuge

Außer den sinngemäß anzuwendenden §§ 12 LVG und 35 — 37 LVO müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

A. Für den Genehmigungsantrag nach § 36 LVO.

Es müssen folgende Schnittzeichnungen vorgelegt werden:

- a) ein Schnitt durch das Landegelände in dem Hauptanflugsektor (Hauptwindrichtung),
- b) ein Schnitt durch das Landegelände in den übrigen Anflugsektoren.

Im Lageplan müssen außer den genauen Grenzen des Landegeländes die untere Grenze der Bereiche, die hindernisfrei bleiben müssen (s. unter B. Nr. 3) und sämtliche baulichen Anlagen eingetragen sein.

Die Luftfahrthindernisse z. B. Bäume, sonstiger Bewuchs, Gräben usw. müssen im Lageplan besonders gekennzeichnet sein. Außerdem muß die Bodenbeschaffenheit angegeben sein.

B. Besondere Auflagen:

1. Die Benutzung des Landeplatzes muß ausschließlich auf den Flugbetrieb nach Sichtflugregeln beschränkt sein.

2. Gelände für Start und Landung

- a) Die Anforderungen an die Ausdehnung und Tragfähigkeit der Start- und Landeflächen müssen entsprechend dem Muster der Luftfahrzeuge, für die der Landeplatz dienen soll, im Einzelfall festgelegt sein. Gegebenenfalls ist die Benutzung des Landeplatzes auf bestimmte Flugzeugmuster zu beschränken.
- b) Für die Abfertigung und Abstellung der Motorflugzeuge müssen gesonderte Flächen vorgesehen sein, deren Ausdehnung sich nach der Größe und Anzahl der Motorflugzeuge sowie der Möglichkeit der Vornahme von Instandsetzungsarbeiten richtet.
- c) Das Landegelände soll eine dichte Grasnarbe oder anderen dauerhaften staubfreien Untergrund haben.
- d) Zur Verhinderung des unbefugten Betretens muß eine Umzäunung vorgesehen sein.
- e) Die Hauptanfluggrundlinie soll in der Hauptwindrichtung liegen.
- f) Die Ränder der Start- und Landefläche müssen gekennzeichnet sein. Der Aufsatzpunkt muß durch ein gut sichtbares Landezeichen (T) bezeichnet und die Windrichtung durch einen gut sichtbaren Windrichtungsanzeiger kenntlich gemacht sein.

3. Hindernisfreiheit

Die untere Grenze der Bereiche, die hindernisfrei bleiben müssen, muß entsprechend dem Muster der Luftfahrzeuge, für welche der Landeplatz dienen soll, im Einzelfall festgelegt sein.

4. Flugsicherung und Wetterdienst

Zu den nächsten Flugsicherungs- und Wetterdienststellen muß eine Fernsprechverbindung eingerichtet sein, um die Flugsicherung und Wetterberatung sicherstellen zu können.

5. Feuer- und Brandschutz

Ein angemessener, den besonderen Betriebsverhältnissen und der Lage des Flugplatzes für Motorflugzeuge Rechnung tragender Feuer- und Brandschutz muß sichergestellt sein*).

*) Hierzu ergehen noch besondere Empfehlungen.

6. Meldung von Flugunfällen

Bei Flugunfällen muß unverzüglich die Vorläufige Bundesstelle für Luftfahrtgerät und Flugunfalluntersuchung, Bonn, Argelanderstraße 59, Fernruf 24 100, oder die Flugsicherungsstelle des nächstgelegenen Flughafens benachrichtigt werden.

7. Erste Hilfe bei Unfällen

Eine ausreichende Sanitätsausstattung muß bereitgestellt und ein Vertragsarzt verpflichtet sein.

8. Versicherung

Für Sach- und Personenschäden muß eine Haftpflichtversicherung in angemessener Höhe durch den Landeplatzhalter abgeschlossen sein.

Als angemessene Höhe ist eine Versicherung von
200 000.— DM für Personen- und
100 000.— DM für Sachschäden
anzusehen.

9. Flugleiter

Zur Erfüllung der Auflagen, insbesondere zur Überwachung des Flugbetriebes und zur Erhaltung eines betriebssicheren Zustandes des Landeplatzes muß von dem Platzhalter eine sachkundige, verantwortliche Persönlichkeit als Flugleiter beauftragt sein.

C. Besonderer Hinweis

Kosten

Wegen der Kosten für das Genehmigungsverfahren wird auf die Kostenordnung der ehemaligen Reichsluftfahrtverwaltung verwiesen, insbesondere auf § 4 Abs. 2a, wonach außer den Gebühren Erstattung der Auslagen für die Bemühungen von Sachverständigen der Länder und des Bundes verlangt werden kann.

Auf die im § 3 vorgesehene Möglichkeit der Erhebung von Vorschüssen wird ausdrücklich hingewiesen.

B 7/54

Genehmigung von Luftfahrtgeländen für Hubschrauber

Bonn, den 19. Dezember 1953

— L 4 — 421-4-32354 Vm/53 II —

Die bisherigen Erfahrungen im Hubschrauber-Flugbetrieb machen es notwendig, im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bei der Genehmigung von Hubschrauber-Luftfahrtgeländen die gesetzlichen Vorschriften durch besondere Auflagen zu ergänzen, die nachstehend unter I.—III. bekanntgegeben werden, und zwar:

- I. für Hubschrauber-**Flughäfen**
- II. für Hubschrauber-**Landeplätze**
- III. für **sonstiges Landegelände**, das
von ausländischen Hubschraubern
für Einzellandungen außerhalb von
Verkehrsflughäfen (Außenlandungen)
benutzt werden soll.

Inwieweit und zu welchem Zeitpunkt die in den Auflagen enthaltenen strengen Sicherheits-Anforderungen gemildert werden können, wird von der weiteren Entwicklung des noch verhältnismäßig jungen Verkehrs mit Hubschraubern abhängig sein. Bis auf weiteres erfordert die Sicherheit bei jeder Genehmigung von Luftfahrtgeländen für Hubschrauber als erste unerläßliche Voraussetzung:

Benutzung des Geländes ausschließlich für den Flugbetrieb nach Sichtflugregeln.

Die anderen Sicherheitsanforderungen können im Einzelfall noch verschärft oder gemildert werden, wenn dies die Beschaffenheit des Geländes oder seine Lage in mehr oder weniger dichtbesiedelten Gebieten angezeigt erscheinen läßt. In derartigen Fällen sind die Gründe anzuführen, aus denen ein höherer oder niedrigerer Sicherheitsmaßstab anzulegen ist. Liegen Luftfahrtgelände höher als 500 m, so sind in Abweichung von den nachstehend genannten Voraussetzungen größere Landeflächen und Änderungen der Bereiche zu fordern, die hindernisfrei bleiben müssen.

I.

Voraussetzungen für die Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums zur Genehmigung von Hubschrauber-Flughäfen

Außer den sinngemäß anzuwendenden

§§ 7—10 LVG und §§ 26—34, 88, Abs. 1—3, 94, 95 und 97 LVO sowie den Vorschriften für Anlage und Betrieb von Flughäfen müssen folgende besondere Voraussetzungen erfüllt sein:

A. Für den Genehmigungsantrag

zu § 29 LVO Absatz 2 Nr. 2:

1. Für den Lageplan mit Höhenschichtlinien sind die Maßstäbe 1:1000 sowie 1:25 000 zu verwenden.
Außer den genauen Grenzen des Landegelandes sind die untere Grenze der Bereiche, die hindernisfrei bleiben müssen (s. u. B 2) und sämtliche baulichen Anlagen einzutragen bis zu einer Entfernung von 500 m im Hauptanflugsektor (Hauptwindrichtung) und von 200 m in den übrigen Anflugsektoren, jeweils von der Außenkante der Start- und Landefläche gerechnet. In dem Lageplan sind die Luftfahrthindernisse z. B. Bäume, sonstiger Bewuchs, Gräben usw. besonders zu kennzeichnen, und es ist die Bodenbeschaffenheit anzugeben.
Außerdem sind folgende Schnittzeichnungen vorzulegen:
 - a) ein Schnitt durch das Landegelande in dem Hauptanflugsektor,
 - b) ein Schnitt durch das Landegelande in den übrigen Anflugsektoren.
2. Mit dem Antrag ist ein meteorologisches Gutachten unter besonderer Berücksichtigung der Rauch- und Rußbildung über dichtbesiedelten Gebieten vorzulegen, das eine einwandfreie Beurteilung der meteorologischen Verhältnisse gestattet.
3. Antrag und Anlagen sind in dreifacher Ausfertigung vorzulegen.

B. Besondere Auflagen

Es müssen Auflagen erteilt sein, die nachstehende Mindestanforderungen enthalten:

1. Gelände für Start und Landung:

- a) Für Flüge mit einmotorigen Hubschraubern über bebautem Gelände ist der Flugweg so festzulegen, daß eine Landung in Notfällen ohne Gefährdung der öffentlichen Sicherheit durchgeführt werden kann.
- b) Die Start- und Landefläche soll nicht kleiner als 80 m × 80 m sein. Die Anforderungen an die Ausdehnung und Tragfähigkeit der Start- und Landeflächen sind entsprechend der Größe und dem Fluggewicht der Hubschrauber im Einzelfall festzulegen.
- c) Seitlich von der Außenkante der Start- und Landefläche sind horizontale Freizonen von 30 m Breite vorzusehen.
- d) Für die Abfertigung und Abstellung der Hubschrauber sind gesonderte Flächen vorzusehen, deren Ausdehnung sich nach der Größe und Anzahl der Hubschrauber sowie der Möglichkeit der Vornahme von Instandsetzungsarbeiten richtet.
- e) Das Landegelande darf auch bei anhaltendem feuchten Wetter nirgends sumpfig sein und soll eine dichte Grasnarbe oder anderen dauerhaften, staubfreien Untergrund haben.
- f) Zur Verhinderung des unbefugten Betretens ist eine Umzäunung vorzusehen.
- g) Die Hauptanfluggrundlinie soll in der Hauptwindrichtung liegen.
- h) Die Ränder der Start- und Landefläche sind zu kennzeichnen. Der Aufsetzpunkt ist durch ein gut sichtbares Landezeichen (H) zu bezeichnen. Die Windrichtung ist durch einen gut sichtbaren Windrichtungsanzeiger kenntlich zu machen.

2. Hindernisfreiheit:

Da für Hubschrauber-Flughäfen infolge der besonderen Verhältnisse des Hubschrauber-Flugbetriebes die in § 10 a LVG festgelegten Baubeschränkungen nicht in vollem Umfange notwendig sind, gelten in Anwendung des § 10 b LVG folgende Anforderungen:

Die untere Grenze der Bereiche, die hindernisfrei bleiben müssen, hat folgende Neigung aufzuweisen:

- a) im Hauptanflugsektor 1:5,
- b) in den übrigen Anflugsektoren 1:2.

Hierbei ist davon auszugehen, daß die Neigungsfläche an der Außenkante der Start- und Landefläche in der Breite der Start- und Landefläche zuzüglich der beiderseitigen Freiflächen beginnt und

- zu a) bis zu einer Entfernung von 500 m und
- zu b) bis zu einer Entfernung von 200 m

reicht. Der Öffnungswinkel für den Hauptanflugsektor soll auf beiden Seiten 15° betragen.

3. Flugsicherung und Wetterdienst

Zu den nächstgelegenen Flugsicherungs- und Wetterdienststellen ist eine Fernsprechverbindung einzurichten, um die Flugsicherung und Wetterberatung sicherstellen zu können.

4. Feuer- und Brandschutz

Ein angemessener, den besonderen Betriebsverhältnissen und der Lage des Hubschrauber-Flughafens Rechnung tragender Feuer- und Brandschutz ist sicherzustellen*).

5. Meldung von Flugunfällen

Bei Flugunfällen ist unverzüglich die Vorläufige Bundesstelle für Luftfahrtgerät und Flugunfalluntersuchung in Bonn, Argelander Straße 59, Fernruf 24 100, oder die nächstgelegene Flugsicherungsstelle zu benachrichtigen.

6. Erste Hilfe bei Unfällen

Eine ausreichende Sanitätsausstattung ist bereitzustellen und ein Vertragsarzt zu verpflichten.

7. Versicherung

Für Sach- und Personenschäden ist eine Haftpflichtversicherung in angemessener Höhe durch den Flughafenunternehmer abzuschließen; als angemessene Höhe wird eine Versicherung von

200 000.— DM für Personen- und

100 000.— DM für Sachschäden

angesehen.

C. Besondere Hinweise:

1. Landegebühren

Die Landegebühren für Hubschrauber sind bisher nur für den Flughafen Wahn festgelegt worden (vergl. Luftfahrthandbuch AGA — 1 (4) — 5). Entsprechend dieser Regelung werden bis auf weiteres 50% der für Flugzeuge mit ähnlichem Gewicht geltenden Gebühren als angemessen angesehen.

2. Kosten

Wegen der Kosten für das Genehmigungsverfahren wird auf die Kostenordnung der ehemaligen Reichsluftfahrtverwaltung verwiesen, insbesondere auf § 4 Absatz 2a; danach kann außer den Gebühren Erstattung der Auslagen für die Bemühungen von Sachverständigen der Länder und des Bundes verlangt werden. Nach § 3 der Kostenordnung besteht die Möglichkeit, Vorschüsse zu erheben.

II.

Voraussetzungen für die Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums zur Genehmigung von Hubschrauber-Landepätzen

Außer den sinngemäß anzuwendenden §§ 12 LVG und §§ 35—37 LVO müssen folgende besondere Voraussetzungen erfüllt sein:

A. Für den Genehmigungsantrag

zu § 36 LVO Abs. 2, Nr. 2:

1. Für den Lageplan sind die Maßstäbe 1:1000 und 1:25000 zu verwenden.

Sollten bei den örtlichen Katasterämtern Pläne mit dem Maßstab 1:1000 nicht vorhanden sein, so können auch Pläne bis zu einem Maßstab 1:5000 vorgelegt werden.

Außer den genauen Grenzen des Landegeländes sind die untere Grenze der Bereiche, die hindernisfrei bleiben müssen (s. unter B 2), und sämtliche baulichen Anlagen einzutragen bis zu einer Entfernung von 500 m im Hauptflugsektor (Hauptwindrichtung) und 200 m in den übrigen Anflugsektoren, jeweils von der Außenkante der Start- und Landefläche gerechnet. In dem Lageplan sind die Luftfahrthindernisse z. B. Bäume, sonstiger Bewuchs, Gräben usw. besonders zu kennzeichnen, und es ist die Bodenbeschaffenheit anzugeben. Außerdem sind folgende Schnittzeichnungen vorzulegen:

a) ein Schnitt durch das Landegelände in dem Hauptanflugsektor,

b) ein Schnitt durch das Landegelände in den übrigen Anflugsektoren.

2. Antrag und Anlagen sind in dreifacher Ausfertigung vorzulegen.

B. Besondere Auflagen

Es müssen Auflagen erteilt sein, die nachstehende Mindestanforderungen enthalten:

*) Hierzu ergehen noch besondere Empfehlungen.

1. Gelände für Start und Landung

- a) Für Flüge mit einmotorigen Hubschraubern über bebautem Gelände ist der Flugweg so festzulegen, daß eine Landung in Notfällen ohne Gefährdung der öffentlichen Sicherheit durchgeführt werden kann.
- b) Die Start- und Landefläche soll nicht kleiner als 50 m × 50 m sein. Die Anforderungen an die Ausdehnung und Tragfähigkeit der Start- und Landeflächen sind entsprechend der Größe und dem Fluggewicht der Hubschrauber im Einzelfall festzulegen.
- c) Seitlich von der Außenkante der Start- und Landefläche sind horizontale Freizonen von 15 m Breite vorzusehen. Bei entsprechender Verlängerung der Landefläche im Hauptanflugsektor (Hauptwindrichtung) können die Freizonen an den Seiten verringert werden.
- d) Für die Abfertigung und Abstellung der Hubschrauber sind gesonderte Flächen vorzusehen, deren Ausdehnung sich nach der Größe und Anzahl der Hubschrauber sowie der Möglichkeit der Vornahme von Instandsetzungsarbeiten richtet.
- e) Das Landegelande soll eine dichte Grasnarbe oder anderen dauerhaften, staubfreien Untergrund haben.
- f) Zur Verhinderung des unbefugten Betretens ist eine Umzäunung vorzusehen.
- g) Die Hauptanfluggrundlinie soll in der Hauptwindrichtung liegen.
- h) Die Ränder der Start- und Landefläche sind zu kennzeichnen. Der Aufsetzpunkt ist durch ein gut sichtbares Landezeichen (H) zu bezeichnen. Die Windrichtung ist durch einen gut sichtbaren Windrichtungsanzeiger kenntlich zu machen.

2. Hindernisfreiheit

Die untere Grenze der Bereiche, die hindernisfrei bleiben müssen, hat folgende Neigung aufzuweisen:

- a) im Hauptanflugsektor 1:5,
- b) in den übrigen Anflugsektoren 1:2.

Hierbei ist davon auszugehen, daß die Neigungsfläche an der Außenkante der Start- und Landefläche in der Breite der Start- und Landefläche zuzüglich der beiderseitigen Freiflächen beginnt und

- zu a) bis zu einer Entfernung von 500 m und
- zu b) bis zu einer Entfernung von 200 m

reicht. Der Öffnungswinkel für den Hauptanflugsektor soll auf beiden Seiten 15° betragen.

3. Flugsicherung und Wetterdienst

Zu den nächstgelegenen Flugsicherungs- und Wetterdienststellen ist eine Fernsprechverbindung einzurichten, um die Flugsicherung und Wetterberatung sicherstellen zu können.

4. Feuer- und Brandschutz

Ein angemessener, den besonderen Betriebsverhältnissen und der Lage des Hubschrauberlandeplatzes Rechnung tragender Feuer- und Brandschutz ist sicherzustellen*).

5. Meldung von Flugunfällen

Bei Flugunfällen ist unverzüglich die Vorläufige Bundesstelle für Luftfahrtgerät und Flugunfalluntersuchung, Bonn, Argelander Straße 59, Fernruf 24100, oder die nächstgelegene Flugsicherungsstelle zu benachrichtigen.

6. Erste Hilfe bei Unfällen

Eine ausreichende Sanitätsausstattung ist bereitzustellen und ein Vertragsarzt zu verpflichten.

7. Versicherung

Für Sach- und Personenschäden ist eine Haftpflichtversicherung in angemessener Höhe durch den Landeplatzhalter abzuschließen; als angemessene Höhe wird eine Versicherung von

- 200 000.— DM für Personen- und
- 100 000.— DM für Sachschäden

angesehen.

8. Flugleiter

Zur Überwachung des Flugbetriebes und zur Erhaltung eines betriebssicheren Zustandes des Landeplatzes ist von dem Platzhalter eine sachkundige, verantwortliche Persönlichkeit als Flugleiter zu beauftragen.

C. Besondere Hinweise

1. Landegebühen

Für Hubschrauber-Landeplätze des öffentlichen Verkehrs werden entsprechend der für den Flughafen Wahn getroffenen Regelung bis auf weiteres 50% der für Flugzeuge mit ähnlichem Gewicht geltenden Gebühren als angemessen angesehen.

*) Hierzu ergehen noch besondere Empfehlungen.

2. Kosten

Wegen der Kosten für das Genehmigungsverfahren wird auf die Kostenordnung der ehemaligen Reichsluftfahrtverwaltung verwiesen, insbesondere auf § 4 Absatz 2a; danach kann außer den Gebühren Erstattung der Auslagen für die Bemühungen von Sachverständigen der Länder und des Bundes verlangt werden. Nach § 3 der Kostenordnung besteht die Möglichkeit, Vorschüsse zu erheben.

III.

Voraussetzungen für die Genehmigung von sonstigem Landegelande, das von ausländischen Hubschraubern für Einzellandungen außerhalb von Verkehrsflughäfen (Außenlandungen) benutzt werden soll

1. Zuständige Behörde:

Auch vor Inkrafttreten des nach dem Schreiben des Bundesministers für Verkehr — L 4 — 421-5-30382 A/53 I. vom 25. August 1953 beabsichtigten Verfahrens sind im Interesse möglicher Vereinfachung der Verwaltung Anträge für ausländische Hubschrauber, die von deutschen Luftfahrtunternehmen gechartert sind und sich bereits im Inlande befinden, bei den obersten Verkehrsbehörden der Länder vorzulegen; diese entscheiden über die Anträge im Benehmen mit dem Bundesverkehrsministerium.

2. Voraussetzungen:

Außer den sinngemäß anzuwendenden §§ 12 LVG und 39 LVO müssen folgende besondere Voraussetzungen erfüllt sein:

A. Für den Genehmigungsantrag nach § 12 Absatz 1 LVG, § 39, Satz 2 LVO.

1. Mit dem Antrag ist eine Lageskizze mit kurzer Geländebeschreibung vorzulegen, aus der ersichtlich sein muß, ob das Landegelande innerhalb oder außerhalb von bebautem Gelände liegt.
2. Antrag und Anlagen sind in dreifacher Ausfertigung vorzulegen.

B. Besondere Auflagen

Es müssen Auflagen erteilt sein, die nachstehende Mindestanforderungen enthalten und für deren Erfüllung der Antragsteller verantwortlich zu machen ist:

1. Start und Landung innerhalb von bebautem Gelände.

- a) Es ist anzugeben, für welche Hubschrauber-Muster das Landegelande dienen soll.
Für Flüge mit einmotorigen Hubschraubern über bebautem Gelände ist der Flugweg so festzulegen, daß eine Landung in Notfällen ohne Gefährdung der öffentlichen Sicherheit durchgeführt werden kann.
- b) Die Start- und Landefläche soll nicht kleiner als 50 m × 50 m sein.
Die Anforderungen an die Ausdehnung und Tragfähigkeit der Start- und Landefläche sind entsprechend der Größe und dem Fluggewicht der Hubschrauber im Einzelfall festzulegen. Die An- und Abflugzone ist den tatsächlichen Verhältnissen entsprechend so zu sichern, daß keine Personen gefährdet werden.
- c) Das Landegelande soll eine dichte Grasnarbe oder anderen dauerhaften, staubfreien Untergrund haben.
- d) Zur Verhinderung des unbefugten Betretens des Landegelandes ist eine Absperrung vorzusehen.
- e) Die Ränder der Start- und Landefläche sind zu kennzeichnen. Der Aufsetzpunkt ist durch ein gut sichtbares Landezeichen (H) zu bezeichnen. Die Windrichtung ist durch einen gut sichtbaren Windrichtungsanzeiger kenntlich zu machen.
- f) Der Flugzeugführer hat das Gelände vor der ersten Landung in Augenschein zu nehmen.

2. Hindernisfreiheit

Die untere Grenze der Bereiche, die hindernisfrei sein müssen, hat folgende Neigung aufzuweisen:

- a) im Hauptanflugsektor 1:5,
- b) in den übrigen Anflugsektoren 1:2.

Hierbei ist davon auszugehen, daß die Neigungsfläche an der Außenkante und in der Breite der Start- und Landefläche beginnt und

- zu a) bis zu einer Entfernung von 500 m und
- zu b) bis zu einer Entfernung von 200 m

reicht. Der Öffnungswinkel für den Hauptanflugsektor soll auf beiden Seiten 15° betragen.

3. Flugsicherung und Wetterdienst

Vor der Benutzung des Landegeldes ist das Einvernehmen mit den zuständigen Flugsicherungs- und Wetterdienststellen herbeizuführen.

4. Feuer- und Brandschutz

Ein angemessener, den besonderen Verhältnissen und der Lage des Landegeldes Rechnung tragender Feuer- und Brandschutz ist sicherzustellen *).

5. Meldung von Flugunfällen

Bei Flugunfällen ist unverzüglich die Vorläufige Bundesstelle für Luftfahrtgerät und Flugunfalluntersuchung in Bonn, Argelander Straße 59, Fernruf 24 100, oder die nächste Flugsicherungsstelle zu benachrichtigen.

6. Erste Hilfe bei Unfällen

Fernsprechverbindung mit der nächsten Unfallstelle muß gesichert sein.

C. Start und Landung außerhalb von bebautem Gelände

Die unter B genannten Auflagen finden entsprechende Anwendung. Jedoch können von den zu B, 1 b Satz 1 und 2, 1 c, 1 e, 1 f und 2 genannten Auflagen Erleichterungen zugelassen werden.

*) Hierzu ergehen noch besondere Empfehlungen.

B 8/54

Zulassung von Segelfluggeländen

Bonn, den 10. Februar 1954
L 4 — 420 — 2022 B/54

Nachstehende Gelände sind zusätzlich zu den in NfL B 7/53, 14/53, 21/53 und 2/54 veröffentlichten Geländen für den Segelflug zugelassen worden.

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
A. Baden-Württemberg		
85	Erbach 48°20'20"N 09°55'O	Windenstart
86	Horb a. N. 48°27'20"N 08°40'45"O	Windenstart
87	Sulz 48°22'30"N 08°38'O	Windenstart
B. Bayern		
98	Hegenbühl 49°24'N 11°21'O	Gummiseilstart
99	Paartaler Fluggelände 48°36'40"N 11°25'O	Windenstart
100	Tannenhärtle 48°13'50"N 10°08'20"O	Windenstart
101	Unterbachern 48°32'05"N 11°07'20"O	Windenstart
102	Wirsberg 50°06'N 11°36'O	Gummiseil- und Windenstart
G. Rheinland-Pfalz		
18	Wershofen I 50°27'20"N 06°47'O	Windenstart
19	Wershofen II 50°26'48"N 06°50'07"O	Gummiseil- und Windenstart

Die in NfL B 7/53, unter E. Niedersachsen, lfd. Nr. 5, 19 und 33 veröffentlichten Segelfluggelände Borkum, Langeoog und Wangerooge sind zu streichen. Die Zulassung dieser Gelände als Landeplätze für Motorflugzeuge wird hiervon nicht berührt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Klüter

Nachrichten für Luftfahrer

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung
 Büro der Nachrichten für Luftfahrer
 im Auftrage des
Bundesministers für Verkehr

2. Jahrgang

NfL Teil B

Frankfurt a.M., 15. März 1954

B 9/54 Vorläufige Vereinbarung über die Baumusterprüfung von Flugfunkanlagen und Genehmigung von Boden- und Luftfunkstellen

Bonn, den 26. Januar 1954
 L 6 — 601 — 32150 F

Zwischen dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen (BPMIn) und dem Bundesminister für Verkehr (BMV) besteht Einverständnis, daß bei der Prüfung und Zulassung von Flugfunkgeräten bis zum Erlaß neuer gesetzlicher Vorschriften folgendermaßen verfahren werden soll:

I. Flugfunkgeräte und -anlagen in Luftfahrzeugen:

1. Für die Errichtung und den Betrieb von Flugfunkgeräten und -anlagen an Bord von Luftfahrzeugen gelten die §§ 51-57 der Verordnung über Luftverkehr (LVO) vom 21. 8. 1936.
2. Der BMV bestimmt, in welchen Luftfahrzeugen Funkgeräte und -anlagen vorhanden, und welcher Art diese Geräte und Anlagen sein müssen.
3. Die Anträge auf Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb der Anlagen sind an die Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) zu richten (§ 52 Abs. 1 LVO).
4. Ist eine Funkanlage der Musterprüfung noch nicht unterzogen, so ist zunächst diese bei der BFS zu beantragen (§ 52 Abs. 2 LVO).
5. Die Musterprüfung ist nach den von der BFS im Einvernehmen mit der Vorläufigen Bundesstelle für Luftfahrtgerät und Flugunfalluntersuchung (VBL) und dem Fernmeldetechnischen Zentralamt (FTZ) aufzustellenden Bau- und Prüfvorschriften vorzunehmen.
 Die Bau- und Prüfvorschriften sollen alle diejenigen Forderungen, die von dem BMV und dem BPMIn erhoben werden, sowie die Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst des Internationalen Fernmeldevertrages von Atlantic City 1947 (VO Funk) berücksichtigen.
6. Bei der BFS eingehende Anträge auf Musterprüfung werden zunächst daraufhin geprüft, ob das betreffende Flugfunkgerät für den beantragten Zweck grundsätzlich geeignet erscheint. Die BFS veranlaßt sodann die Prüfung der Geräte durch das FTZ, soweit es sich um die Beachtung der Bestimmungen der VO Funk und um Forderungen des BPMIn handelt und eine Prüfung am Boden möglich ist. Die Einbauweise der Geräte in den Luftfahrzeugen und das Einhalten des Abkommens der Internationalen Luftfahrtorganisation (ICAO) wird durch die BFS im Einvernehmen mit der VBL geprüft.
7. Über die Musterprüfung stellt die BFS nach Einholen des Prüfgutachtens des FTZ (Zulassungsurkunde) und des Einverständnisses der VBL dem Antragsteller einen Prüfschein aus.
8. Die BFS hat im Einvernehmen mit der VBL den Einbau der Geräte und Anlagen in jedem Einzelfalle zu prüfen. Bei auswechselbaren Seriengeräten, die einer Musterprüfung mit Erfolg unterzogen worden sind, kann sich die BFS auf Stichproben in Form einer Stückprüfung beschränken.
9. Ist das Luftfahrzeug für den Flugfunkverkehr geeignet und entsprechen die Geräte und Anlagen der Prüfordnung für Luftfahrtgerät, so übersendet die BFS den Antrag auf Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb der Funkanlagen dem FTZ (§ 52, Abs. 3 der LVO), das die Genehmigungsurkunde und den Auszug daraus ausstellt und diese der zuständigen Oberpostdirektion (OPD) zur Aushändigung an den Antragsteller übersendet.

10. Bei der Abnahme der Geräte und Anlagen hat die BFS festzustellen, ob
 - a) durch den Einbau die geforderten Leistungen nicht beeinträchtigt werden,
 - b) die betrieblichen Anforderungen durch die Anlagen erfüllt werden,
 - c) der Einbau der Anlage den Forderungen der VBL entspricht.
11. Mit der Genehmigungsurkunde werden die Sende- und Empfangsfrequenzen zugeteilt. Das Rufzeichen entspricht dem Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen, das im Funkausweis (siehe Abschnitt I, 12) eingetragen wird. Die gegenseitige Abstimmung zwischen FTZ und BFS bei Festlegung der Rufzeichen und Frequenzen bleibt hierdurch unberührt.
12. Die BFS stellt daneben für jedes Luftfahrzeug, das eine Funkanlage mitführen darf, einen Funkausweis (siehe Anlage) aus. Der Funkausweis legt die zu benutzenden Rufzeichen für den Funksprech- und Funktelegraphieverkehr fest. Bis zum 10. jedes Monats unterrichtet die BFS das FTZ über die im Vormonat ausgestellten und eingezogenen Funkausweise.

II. Private Bodenfunkstellen und Flugsicherungsanlagen und -geräte in Bodenfahrzeugen:

1. Für die Errichtung und den Betrieb privater Bodenfunkstellen zu Sonderzwecken für den Flugbetrieb gelten die §§ 58-59 der LVO und § 2 Abs. 1 Nr. 7 und Abs. 3 des Gesetzes über die BFS.
2. Die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb einer privaten Bodenfunkstelle ist bei der BFS zu beantragen, die in gleicher Weise verfährt wie unter Abschnitt I, 9.
3. Das im Abschnitt I angeführte Verfahren für die Musterprüfung und Abnahme von Funkgeräten und -anlagen an Bord von Luftfahrzeugen gilt sinngemäß auch für private Bodenfunkstellen und Funkgeräte und -anlagen in Bodenfahrzeugen. Jedoch wird dabei im allgemeinen eine Beteiligung der VBL entfallen.

III. Flugfunkgeräte und -anlagen der Bundesanstalt für Flugsicherung:

1. Im Rahmen des § 2 Abs. 3 des Gesetzes über die BFS ist die Errichtung und die Abnahme der Flugsicherungsgeräte Angelegenheit der Anstalt (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 und 4 des Gesetzes über die BFS).
2. Die Bedingungen für die Herstellung von Flugfunkgeräten und -anlagen für den Flugsicherungsdienst werden von der BFS in Bau- und Prüfvorschriften festgelegt.
Soweit diese Einhaltung von Bestimmungen der VO Funk und von Forderungen des BPFMin behandeln, werden die Bau- und Prüfvorschriften im Einvernehmen mit dem FTZ herausgegeben. Für den Betrieb der Geräte und Anlagen ist gemäß Gesetz über die BFS § 2 Abs. 1 Nr. 9 die BFS zuständig.
Es ist in Aussicht genommen, daß eine generelle Genehmigung für Funkanlagen für Zwecke der Flugsicherung im Bundesgebiet erteilt wird. Von der Ausstellung besonderer Genehmigungsurkunden für die in der generellen Genehmigung näher bezeichneten Funkanlagen soll abgesehen werden.

IV. Gebühren:

1. Die BFS erhebt für ihre Mitwirkung bei der Prüfung und Zulassung von Flugfunkgeräten in Luftfahrzeugen und auf privaten Bodenfunkstellen Gebühren nach den Vorschriften der §§ 12 und 13 der Kostenordnung der Reichsluftfahrtverwaltung (Anlage 3 zum § 112 LVO).
2. Das FTZ erhebt für seine Mitwirkung bei der Musterprüfung eine besondere Gebühr. Gebührenpflichtig ist ferner die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb von Funkanlagen im Flugfunkdienst.

Bonn, den 26. Januar 1954

Frankfurt (Main), den 21. Dezember 1953

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Knipfer

Der Bundesminister für das
Post- und Fernmeldewesen

Im Auftrag
Kirchner

FUNK AUS WEIS

D..... in
(Name des Halters des Luftfahrzeugs)

ist berechtigt, auf dem Luftfahrzeug
(Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen)

Funkanlagen, für die Genehmigungsurkunden (Auszug) vorliegen, gemäß §§ 51-57 in Verbindung mit § 17 ff der Verordnung über Luftverkehr sowie § 23 der Prüfverordnung für Luftfahrer einzubauen und zu betreiben.

Dieser Funkausweis gilt nur in Verbindung mit den Genehmigungsurkunden (Auszug) für die Funkanlagen.

Frankfurt (Main), den..... 19.....

(Dienststempel)

Bundesanstalt für Flugsicherung

B 10/54

Sichtflugregeln für den Segelflugbetrieb

Bonn, den 10. 2. 1954
L 6 - 600 - 32554 F

Es besteht Veranlassung, darauf hinzuweisen, daß Segelflüge im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nur nach Sichtflugregeln (Ziffer 4.1 und 4.2 der Verordnung über Luftverkehrsregeln für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, veröffentlicht im Bundesanzeiger Nr. 104 vom 4. Juni 1953) durchgeführt werden dürfen.

Die **Sichtflugregeln** lauten:

Ziffer 4.1 - VFR-Flüge sollen so durchgeführt werden, daß das Luftfahrzeug unter Wetterbedingungen geflogen wird, bei denen Sicht und Wolkenabstand den in der folgenden Tabelle angegebenen Bedingungen entsprechen oder größer sind. Ausnahmen für VFR-Flüge innerhalb von FS-Kontrollzonen sind nur zulässig, wenn diese von der zuständigen FS-Kontrollstelle genehmigt werden:

	1. In kontrollierten Lufträumen 2. Außerhalb kontrollierter Lufträume in 200 m (700 ft) Höhe über Grund oder Wasser oder darüber	Außerhalb kontrollierter Lufträume, unterhalb von 200 m (700 ft) Höhe über Grund oder Wasser
Flugsicht	5 km (3 Meilen)	1,5 km (1 Meile)
Abstand von den Wolken	waagrecht 600 m (2000 ft) senkrecht 150 m (500 ft)	frei von Wolken

Ziffer 4.2 - VFR-Flüge innerhalb einer FS-Kontrollzone sollen nicht durchgeführt werden, wenn die Bodensicht weniger als 5 km (3 Meilen) beträgt oder die Wolkenuntergrenze auf dem betreffenden Flughafen unterhalb 300 m (1000 ft) liegt. Ausnahmen sind nur mit Genehmigung der zuständigen FS-Kontrollstelle zulässig.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

B 11/54

Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug e.V. (DFS) Eintragung in das Vereinsregister

Bonn, den 16. Februar 1954
L 5 - 515 - 14 F/1954

Die Eintragung der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug e.V. in das Vereinsregister wird nachstehend bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

**Geschäftsstelle des Amtsgerichts Darmstadt
- Registergericht -**

Darmstadt, den 15. 1. 1954

8 VR 212

Am 15. Januar 1954 wurde in dem Vereinsregister Nr. 212 bei dem Verein Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug, Darmstadt, unter Nr. 3 folgender Eintrag vollzogen:

In Spalte 3 (Satzung): Durch Beschluß der Hauptversammlung vom 25. August 1953 ist die seitherige Satzung geändert und neu gefaßt worden. Der Vorstand besteht aus zwei Mitgliedern, die den Vorstand im Sinne von § 26 BGB bilden.

In Spalte 4 (Vorstand): Das Amt des Notvorstandes, Dipl.-Ing. Otto Fuchs, ist beendet.

Vorstandsmitglieder sind:

Professor Dr. Harald Koschmieder, Berlin-Nikolassee
Dipl.-Ing. Otto Fuchs, München.

K. A.

gez. Brücher
Justizangestellte
als Urkundsbeamt. d. Geschäftsstelle

B 12/54

Vorläufige Bundesstelle für Luftfahrtgerät und Flugunfalluntersuchung

Bonn, den 3. Februar 1954
L 5 - 530 - 2013 L/54

Unter Bezugnahme auf NfL B 1/53 vom 15. September 1953 wird nachstehend bekanntgegeben, wie die

Vorläufige Bundesstelle für Luftfahrtgerät und Flugunfalluntersuchung (VBL) in Bonn, Argelanderstraße 59

zu erreichen ist.

Fernruf: Bonn 2 41 00 und 3 40 41 (Bundesverkehrsministerium)
Fernschreiber Nr.: 089819/Flugstörung (über Bundesverkehrsministerium)
Telegramme: Flugstörung

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Stelle

B 13/54

Zulassung von Segelfluggeländen

Bonn, den 11. März 1954
L 4 - 420 - 2050 B/54

Nachstehende Gelände sind zusätzlich zu den in NfL B 7/53, 14/53, 21/53, 2/54 und 8/54 veröffentlichten Geländen für den Segelflug zugelassen worden.

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
A. Baden-Württemberg		
88	Bauschlott 48°58'N 08°45'O	Gummiseil- und Windenstart
89	Eggstein 49°05'45"N 08°22'40"O	Windenstart
90	Flugplatz Mengen 48°03'N 09°22'O	Windenstart
91	Heilbronn-Böckingen 49°07'25"N 09°11'O	Windenstart
92	Isny-Adelegg 47°42'N 10°05'O	Gummiseil- und Windenstart
93	Lustnau 48°31'45"N 09°06'45"O	Windenstart
94	Oberkochen 48°47'30"N 10°06'O	Gummiseilstart
95	Wertheim-Reinhardshof 49°46'50"N 09°29'50"O	Windenstart und Schlepp durch Flugzeuge Klasse B 1
B. Bayern		
103	An der Vogelsburg 49°54'N 10°11'O	Windenstart
D. Hessen		
35	Das Helle 51°08'N 09°16'O	Gummiseilstart
36	Klosterbeune-Froschhausen 50°03'N 08°56'O	Windenstart
F. Nordrhein-Westfalen		
46	Rennefeld 51°09'07"N 08°15'08"O	Gummiseil- und Windenstart
47	Wellin 51°12'30"N 07°46'O	Gummiseil- und Windenstart
H. Schleswig-Holstein		
11	Wennbüttel 54°09'N 09°20'O	Gummiseil- und Windenstart sowie Flugzeugschleppstart

Das in NfL B 7/53 unter G. Rheinland-Pfalz, lfd. Nr. 6 veröffentlichte Segelfluggelände Grünstadter Berg ist zu streichen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Klüter

Nachrichten für Luftfahrer

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung
Büro der Nachrichten für Luftfahrer
im Auftrage des
Bundesministers für Verkehr

2. Jahrgang

NfL Teil B

Frankfurt a. M., 15. April 1954

B 14/54 GENEHMIGUNG ZUR ERRICHTUNG UND ZUM BETRIEB VON FUNKANLAGEN FÜR ZWECKE DER FLUGSICHERUNG IM BUNDESGBIET

Bonn, den 25. Februar 1954
L 6 — 640 — 2016 P

Der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen hat dem Bundesminister für Verkehr aufgrund der §§ 1 und 2 des Gesetzes über Fernmeldeanlagen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1928 eine Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb von Funkanlagen für Zwecke der Flugsicherung im Bundesgebiet erteilt. Der Wortlaut der Verleihungsurkunde wird nachstehend bekanntgegeben:

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

Aufgrund der §§ 1 und 2 des Gesetzes über Fernmeldeanlagen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1928 (Reichsgesetzblatt I S. 8) wird folgendes bestimmt:

§ 1

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch die Bundesanstalt für Flugsicherung feste Flugfunkstellen, Bodenfunkstellen und feste Ortungsfunkstellen für die Flugsicherung zu errichten und zu betreiben.

§ 2

Für Funkanlagen gemäß § 1 sind Genehmigungsgebühren zu entrichten, deren Höhe sich aus der Allgemeinen Dienstanweisung für das Post- und Fernmeldewesen, Abschnitt VI, 8 — Funkdienst — ergibt.

§ 3

Für die Technik und den Betrieb der unter § 1 bezeichneten Funkanlagen sind die Bestimmungen des jeweils gültigen Internationalen Fernmeldevertrags und der zugehörigen Vollzugsordnungen für den Funkdienst bindend. Die Funkanlagen müssen so beschaffen sein, daß der Betrieb von Fernmeldeanlagen, die öffentlichen Zwecken dienen, nicht gestört wird.

§ 4

Die Frequenzen für die unter § 1 bezeichneten Funkanlagen sind in jedem Einzelfalle bei dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen zu beantragen. Ohne besonderen Antrag dürfen Frequenzen derjenigen Bereiche benutzt werden, die nach dem jeweils gültigen "Internationalen Fernmeldevertrag" und der zugehörigen Vollzugsordnung für den Funkdienst ausschließlich dem Flugfunk- oder Flugnavigationfunkdienst zugewiesen und durch internationale Konferenzen festgelegt sind. In diesen Fällen prüft der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen, gegebenenfalls im Benehmen mit anderen Stellen, ob diese Frequenzen in der Bundesrepublik verfügbar sind, und teilt das Ergebnis dem Bundesminister für Verkehr mit.

Dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen sind die Frequenzen sowie die für die Veröffentlichung in den internationalen Dienstbehelfen erforderlichen Angaben mitzuteilen.

Die internationale Vertretung der deutschen Belange und sonstige Verfahrensfragen werden in besonderen Vereinbarungen zwischen dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen und dem Bundesminister für Verkehr geregelt.

§ 5

Ein Widerruf dieser Genehmigung sowie eine Änderung der Auflagen — abgesehen von § 2 — sind nur mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr zulässig.

Frankfurt (Main), den 8. Februar 1954

Der Bundesminister für das
Post- und Fernmeldewesen
Dr. Balke

B 15/54 TIEFFLUGÜBUNGEN DER ALLIIERTEN LUFTSTREITKRÄFTE

Headquarters 2nd Allied Tactical Air Force
29. März 1954 — 2ATAF/S. 5/Nav.
und NfL I DABE N1 Misc. 231 091505z

Auf den unter (1) und (2) näher bezeichneten Strecken und in den unter (3) und (4) näher bezeichneten Gebieten werden von den alliierten Luftstreitkräften Tiefflugübungen durchgeführt.

1 Tiefflugstrecken für Luftfahrzeuge mit Düsenantrieb

Strecke	Von	Bis	Rechtweisender Kurs	Entfernung in NM
1	52°17'N 07°35'O	52°03'N 07°04'O	234	23,5
1 a	52°07'N 06°57'O	52°23'N 07°25'O	049	22
2	51°54'N 07°25'O	51°47'N 07°57'O	109	20,5
	51°47'N 07°57'O	51°20'N 08°07'O	167	28,5
2 a	51°20'N 08°00'O	51°52,5'N 07°22'O	324	40
3	51°20'N 08°12'O	51°42'N 08°57'O	052,5	36
3 a	51°36'N 09°01,5'O	51°20'N 08°30'O	231	25,5
4	52°07'N 09°28'O	52°28,5'N 09°12,5'O	337	24
	52°28,5'N 09°12,5'O	52°58'N 09°24'O	013,5	29,5
4 a	52°59'N 09°38'O	52°25'N 09°31,5'O	186	34,5
	52°25'N 09°31,5'O	52°06'N 09°43'O	157	19,5
5	52°57'N 09°13'O	52°40'N 08°27'O	238	33
5 a	52°53'N 08°40'O	53°05'N 09°10'O	056	21,5
6	53°12'N 09°16'O	53°42'N 09°02'O	344	31,5
	53°42'N 09°02'O	53°58'N 09°07'O	011	18
6 a	54°02'N 09°17'O	53°41'N 09°15'O	182,5	20,5
	53°41'N 09°15'O	53°15'N 09°26'O	166	26
7	51°46'N 08°57,5'O	52°21'N 08°17'O	324	
7 a	52°27'N 08°22'O	51°55'N 09°08'O	139	51,5
8	50°56'N 07°16'O	51°12,5'N 08°00'O	058,5	32
8 a	51°02'N 08°00'O	50°52'N 07°19,5'O	248	27

2 Tiefflugstrecken für leichte, mit Kolbenmotor angetriebene Luftfahrzeuge

A. Detmold — Melle (52°12'N 08°20'O) — Bad Essen
(52°19'N 08°21'O) — 52°23'N 07°56'O — Lengerich
(52°11'N 07°51'O) — Brackwede (51°59'N 08°31'N)
— Detmold.

- B. Detmold – Neuenbecken (51°45'N 08°51'O) – 51°29'N 08°04'O – Liesborn (51°43'N 08°15'O) – Senne II (51°57'N 08°35'O) – Detmold.
- C. Detmold – Salzuflen (52°06'N 08°45'O) – 52°13'N 08°52'O – 52°19'N 08°52'O – Petershagen (52°23'N 08°58'O) – Langerholzhausen (52°19'N 08°58'O) – Detmold.
- D. Detmold – Dortmund (51°32'N 07°33'O) – Lipperode (51°42'N 08°22'O) – 51°48'N 09°01'O – Detmold.
- E. Detmold – 52°12'N 09°57'O – Rischenau (51°53'N 09°18'O) – Detmold.
- F.
- G. Detmold – Melle (51°12'N 08°20'O) – Steinfeld (52°35'N 08°12'O) – Liebenau (52°36'N 09°06'O) – 52°22'N 09°20'O – Detmold.
- H. Detmold – Lübbecke (52°18'N 08°37'O) – Rehburg (52°29'N 09°13'O) – Hessisch Oldendorf (52°00'N 09°15'O) – Detmold.
- J. Detmold – Kaunitz (51°52'N 08°34'O) – 51°36'N 08°20'O – Frondenburg (51°29'N 07°46'O) Breckerfeld (51°16'N 07°29'O).
- K. Detmold – Lübbecke (52°18'N 08°37'O) – Ströhen (52°32'N 08°41'O) – 52°48'N 09°12'O – Liebenau (52°36'N 09°06'O) – 52°22'N 09°20'O – Detmold.
- L. Detmold – Brackwede (51°59'N 08°31'O) – Lengerich (52°11'N 07°51'O) – Ahlen (51°46'N 07°53'O) – Neuenkirchen (51°50'N 08°27'O) – Detmold.
- M. Lohe (52°58'N 09°13'O) – Zeven (53°18'N 09°17'O) – Horneburg (53°31'N 09°35'O) – Lohe.
- N. Lohe – Wietzen (52°43'N 09°05'O) – Langförden (52°47'N 08°15'O) – Syke (52°55'N 08°49'O) – Wisselhövede (52°59'N 09°34'O) – Lohe.
- O. Lohe – 53°05'N 09°31'O – Meschen (53°24'N 10°03'O) – Lohe.
- P.
- Q. Lemgo (52°02'N 08°54'O) – Stolzenau (52°31'N 09°05'O) – Soltau (52°59'N 09°51'O).
- R. Lemgo (52°02'N 08°54'O) – Stolzenau (52°31'N 09°05'O) – Meissendorf (52°44'N 09°51'O).
- S. Detmold (51°57'N 08°53'O) – Schlangen (51°49'N 08°51'O).
- T. Detmold – Schlangen – 51°43'N 08°48'O – 51°28'N 07°43'O – Neukirchen (51°06'N 07°07'O) – Hilden (51°11'N 06°56'O).

3 Tieffluggebiete für Luftfahrzeuge mit Düsenantrieb

Tiefflug-Gebiet Nr. 1: Ein Gebiet, dessen Begrenzung wie folgt verläuft: 52°57'N 07°17'O, am Küsten-Ems-Kanal entlang bis 53°07'N 08°09'O, nach Bassum (52°51'N 08°44'O), entlang der Eisenbahnlinie über Diepholz bis zu dem Punkt 52°21'N 08°18'O, dann am Weser-Ems-Kanal entlang bis 52°16'N 07°36'O, am Dortmund-Ems-Kanal entlang bis nach Meppen (52°42'N 07°18'O), entlang der Ems bis 52°57'N 07°17'O.

Hiervon ausgenommen sind die Gebiete:

- (a) Im Umkreis von 3 NM um den Schießplatz Meppen (52°51'N 07°25'O)
- (b) Im Umkreis von 3 NM um den Fliegerhorst Ahlhorn (52°54'N 08°14'O)
- (c) Segelfluggelände (52°57'N 07°30'O) und (52°22'N 07°48'O)
- (d) Über den Hochspannungsleitungen, entlang der südöstlichen Begrenzung und der Linie Diepholz-Bohmte, Flordorf-Mohmte.

Tiefflug-Gebiet Nr. 2: Ein Gebiet, dessen Begrenzung wie folgt verläuft: $52^{\circ}10'N$ $06^{\circ}54'O$, entlang der deutsch-holländischen Grenze bis $51^{\circ}54'N$ $06^{\circ}43'O$, nach Goch ($51^{\circ}41'N$ $06^{\circ}10'O$), nach Alsekerk ($51^{\circ}26'N$ $06^{\circ}26'O$), nach Altscherbeck ($51^{\circ}43'N$ $06^{\circ}54'O$), dann entlang der Hauptstraße über Haltern nach Appelhülsen ($51^{\circ}54,5'N$ $07^{\circ}25'O$), entlang der Straße nach Coesfeld ($51^{\circ}56'N$ $07^{\circ}10'O$) und entlang der Eisenbahnlinie bis $52^{\circ}10'N$ $06^{\circ}54'O$.

Hiervon ausgenommen sind die Gebiete:

- (a) Im Umkreis von 3 NM um Wesel ($51^{\circ}35'N$ $06^{\circ}37'O$)
- (b) Im Umkreis von 3 NM um Dorsten ($51^{\circ}40'N$ $06^{\circ}58'O$)
- (c) Im Umkreis von 3 NM um Lintfort ($51^{\circ}30'N$ $06^{\circ}33'O$)
- (d) Im Umkreis von 4 NM um Goch
- (e) Segelfluggelände $51^{\circ}51'N$ $06^{\circ}53'O$
- (f) Über den Hochspannungsleitungen, die von Wesel aus in südlicher, nordwestlicher und nordöstlicher Richtung und zwischen den Orten Dorsten-Sudlohn-Ahaus sowie von Sonsbeck bis nördlich Goch verlaufen.

Tiefflug-Gebiet Nr. 3: Ein in der britischen Zone Deutschlands liegendes Gebiet, das von der amerikanischen Zonengrenze, dem Breitenkreis $51^{\circ}20'N$ und dem Meridian $08^{\circ}00'O$ begrenzt wird.

Hiervon ausgenommen sind die Gebiete:

- (a) Im Umkreis von 3 NM um Siegen ($50^{\circ}54'N$ $08^{\circ}02'O$)
- (b) Über Hochspannungsleitungen und entlang der nördlichen Begrenzung.

Tiefflug-Gebiet Nr. 4: Ein Gebiet, dessen Begrenzung zwischen folgenden Punkten verläuft: $51^{\circ}29'N$ $09^{\circ}13'O$, entlang der Eisenbahnlinie bis $51^{\circ}46'N$ $08^{\circ}57'O$, entlang der Eisenbahnlinie bis Hameln ($52^{\circ}06,5'N$ $09^{\circ}22'O$), entlang der Eisenbahnlinie nach Elze ($52^{\circ}06'N$ $09^{\circ}45'O$), entlang der Eisenbahnlinie nach Northeim ($51^{\circ}43'N$ $09^{\circ}58'O$), entlang der Eisenbahnlinie bis $51^{\circ}39'N$ $09^{\circ}30'O$, und entlang der U.S.-Zonengrenze bis $51^{\circ}29'N$ $09^{\circ}13'O$.

Hiervon ausgenommen sind die Gebiete:

- (a) Im Umkreis von 3 NM um Hameln ($52^{\circ}06'N$ $10^{\circ}21'O$)
- (b) Segelfluggelände: $51^{\circ}43'N$ $09^{\circ}57'O$, $51^{\circ}49'N$ $09^{\circ}54'O$, $51^{\circ}51'N$ $09^{\circ}38'O$, $51^{\circ}47'N$ $09^{\circ}27'O$, $51^{\circ}50'N$ $09^{\circ}27'O$ und $51^{\circ}48'N$ $09^{\circ}21'O$.
- (c) Über Hochspannungsleitungen und entlang der östlichen Begrenzung sowie der Linie Eschershausen-Greene.

Tiefflug-Gebiet Nr. 5: Ein Gebiet, dessen Begrenzung wie folgt verläuft: Von Soltau ($52^{\circ}59'N$ $09^{\circ}50'O$) entlang der Eisenbahnlinie bis $52^{\circ}57'N$ $09^{\circ}13'O$, entlang der Straße bis $53^{\circ}03'N$ $09^{\circ}10'O$, entlang der Autobahn bis $53^{\circ}22'N$ $09^{\circ}28'O$, entlang der Straße nach Soltau.

Hiervon ausgenommen ist das Gebiet:

- (a) Im Umkreis von 3 NM um Rotenburg.

Tiefflug-Gebiet Nr. 6: Ein Gebiet, dessen Begrenzung wie folgt verläuft: Von St. Michaelisdonn ($53^{\circ}58'N$ $09^{\circ}07,5'O$) entlang der Eisenbahnlinie nach Husum ($54^{\circ}28'N$ $09^{\circ}03'O$), entlang der Straße nach Schleswig ($54^{\circ}27,5'N$ $09^{\circ}31'O$), entlang der Straße nach Rendsburg ($54^{\circ}17'N$ $09^{\circ}40'O$), am Kaiser Wilhelm Kanal entlang bis $54^{\circ}02'N$ $09^{\circ}18'O$ und entlang der Eisenbahnlinie bis nach St. Michaelisdonn.

Hiervon ausgenommene Gebiete sind:

- (a) Im Umkreis von 3 NM um Fliegerhorst Schleswigland ($54^{\circ}27'N$ $09^{\circ}31,5'O$)
- (b) Im Umkreis von 3 NM um Schleswig ($54^{\circ}27,5'N$ $09^{\circ}31'O$)
- (c) Im Umkreis von 3 NM um Rendsburg ($54^{\circ}17'N$ $09^{\circ}40'O$)
- (d) Im Umkreis von 3 NM um Husum ($54^{\circ}28'N$ $09^{\circ}03'O$)
- (e) Segelfluggelände Schleswigland ($53^{\circ}59'N$ $09^{\circ}08'O$)
- (f) Über Hochspannungsleitungen und entlang der nördlichen Begrenzung und der Linie Heide - Albersdorf.

4 Tieffluggebiet für leichte, mit Kolbenmotor angetriebene Luftfahrzeuge

Tiefflug-Gebiet Nr. 7: Ein Gebiet, dessen Begrenzung wie folgt verläuft: Von dem Punkt $51^{\circ}56'N$ $08^{\circ}55'O$ (Detmold) in nördlicher Richtung an der Hauptstraße nach Lemgo entlang bis zu dem Punkt $52^{\circ}01'N$ $03^{\circ}53'O$, von dort an der Eisenbahnlinie nach Griessem entlang bis zu dem Punkt $52^{\circ}00'N$ $09^{\circ}11'O$, dann bis zu dem Punkt $51^{\circ}58'N$ $09^{\circ}16'O$ (Lugde), von dort in südwestlicher Richtung an der Eisenbahnlinie entlang bis zu der Eisenbahnkreuzung an dem Punkt $51^{\circ}49'N$ $09^{\circ}00'O$ und dann an der Eisenbahnlinie nach Detmold entlang bis zu dem Punkt $51^{\circ}56'N$ $08^{\circ}55'O$.

Tiefflug-Gebiet Nr. 8: Ein Gebiet, dessen Begrenzung wie folgt verläuft: Von dem Punkt $51^{\circ}56'N$ $08^{\circ}55'O$ (Detmold) in nördlicher Richtung an der Hauptstraße nach Lemgo entlang bis zu dem Punkt $52^{\circ}01'N$ $08^{\circ}53'O$, von dort an der Eisenbahnlinie nach Griessem entlang bis zu dem Punkt $52^{\circ}00'N$ $09^{\circ}11'O$, dann bis zu dem Punkt $51^{\circ}58'N$ $09^{\circ}16'O$ (Lugde), von dort in südlicher Richtung bis zu dem Punkt $51^{\circ}54'N$ $09^{\circ}17'O$ (Rischenau) und weiter in südwestlicher Richtung bis zu dem Punkt $51^{\circ}49'N$ $09^{\circ}08'O$ (Nieheim), von dort in westlicher Richtung bis zu der Eisenbahnkreuzung an dem Punkt $51^{\circ}49'N$ $09^{\circ}00'O$ und dann an der Eisenbahnlinie nach Detmold entlang bis zu dem Punkt $51^{\circ}56'N$ $08^{\circ}55'O$.

Nachrichten für Luftfahrer

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung
 Büro der Nachrichten für Luftfahrer
 im Auftrage des
Bundesministers für Verkehr

2. Jahrgang

NfL Teil B

Frankfurt a. M., 15. Mai 1954

B 16/54

Gebührenordnung des deutschen Wetterdienstes

vom 20. März 1954
 (Bundesanzeiger Nr. 59 vom 25. März 1954)

Bonn, den 20. März 1954
 — Z 8 — 57 Vmz —

Im Einvernehmen mit dem Herrn Bundesminister der Finanzen und nach Anhörung des Verwaltungsbeirats des Deutschen Wetterdienstes wird auf Grund des § 9 Abs. 2 des Gesetzes über den Deutschen Wetterdienst vom 11. November 1952 (Bundesgesetzblatt I S. 738) folgende Verwaltungsvorschrift erlassen:

§ 1

Die Leistungen des Deutschen Wetterdienstes sind gebührenpflichtig. Sie werden den Interessenten im Wege allgemeiner Verbreitung zugänglich gemacht oder auf unmittelbare Anforderung durch dazu bestimmte Dienststellen des Deutschen Wetterdienstes abgegeben.

§ 2

Zeitungswetterdienst

(1) Die Mindestgebühr für Wettervorhersageberichte, die vom Deutschen Wetterdienst vertragsmäßig geliefert werden oder die auf von ihm veröffentlichten Unterlagen beruhen, beträgt für Zeitungen, die an 6—7 Tagen in der Woche je einmal erscheinen, monatlich

bei einer Auflagenhöhe:

a) bis 3000	6.— DM
b) über 3000 bis 50 000 je Tausend der Auflage	2.— DM
c) über 50 000 bis 100 000 je Tausend der Auflage über 50 000	1.50 DM
zuzüglich der Endgebühr nach b)	100.— DM
d) über 100 000 je Tausend der Auflage über 100 000	1.— DM
zuzüglich der Endgebühr nach c)	175.— DM

(2) Die Gebühren nach Absatz 1 ermäßigen sich für Zeitungen, die nur an 4—5 Tagen in der Woche je einmal erscheinen, um $\frac{1}{3}$. Eine Ermäßigung um $\frac{2}{3}$ tritt für Zeitungen ein, die höchstens dreimal in der Woche erscheinen. Eine Ermäßigung der Monatsgebühr unter 6.— DM ist jedoch in keinem Falle möglich.

Erscheint eine Zeitung mehr als einmal täglich und erhält sie mehr als einen Wetterbericht am Tage, so ist eine Zusatzgebühr nach Umfang der zusätzlichen Belieferung zu vereinbaren.

(3) Für

Straßenwetterberichte,
 Wintersportwetterberichte,
 Stationsmeldungen,
 Sonderberichte meteorologischer oder klimatologischer Art

wird ein nach dem Umfang dieser Leistungen festzusetzender Zuschlag erhoben, der im einzelnen bis zu 30% der Gebühr nach Absatz 1 bzw. 2 betragen kann.

(4) Für Wetterberichte in Wochen- oder Monatszeitschriften werden Gebühren nach besonderer Vereinbarung erhoben.

(5) Die Gebühr für die Klischeevorlage einer Wetterkarte oder Vorhersagekarte beträgt 35% der Gebühr nach Absatz 1, jedoch mindestens 30.— DM je Vorlage. Bei weniger als sechsmal wöchentlichem Bezug tritt die Ermäßigung nach Absatz 2 ein, die Mindestgebühr beträgt jedoch 18.— DM.

Die Gebühr für Matern einer Wetterkarte oder Vorhersagekarte beträgt 70% der Gebühr nach Absatz 1. Bei weniger als sechsmal wöchentlichem Bezug tritt die Ermäßigung nach Absatz 2 ein. Die Mindestgebühr beträgt in jedem Falle 30.— DM.

(6) Die Kosten für die Übermittlung (Fernsprech-, Fernschreib-, Postgebühren) trägt die Zeitung.

§ 3

Rundfunk- und Fernsprechauftragsdienst

(1) Für wetterdienstliche Leistungen, deren Art und Umfang zwischen einer Rundfunkgesellschaft und einer Dienststelle des Wetterdienstes festgesetzt wird, zahlt die Rundfunkgesellschaft eine monatliche oder jährliche Pauschgebühr nach Vereinbarung.

(2) Soweit die Deutsche Bundespost Wetternachrichten an Dritte gegen Gebühren weitergibt, zahlt die Deutsche Bundespost an den Deutschen Wetterdienst einen Anteil der von ihr erhobenen Gebühren. Die Höhe dieses Gebührenanteils wird zwischen der Deutschen Bundespost und dem Deutschen Wetterdienst vereinbart.

§ 4

Wirtschaftsberatungsdienst

(1) Meteorologische Auskünfte und Beratungen werden auf Anforderung als einmalige oder laufende Leistung erteilt.

(2) Als Richtpreis gilt für eine einfache Auskunft 2.— DM
für eine Beratung 4.— DM.

(3) Die Mindestgebühr für ein Abonnement auf einfache Auskünfte beträgt 12.— DM, auf einfache Beratungen 20.— DM monatlich.

Im übrigen werden die Gebühren nach dem Umfang des erforderlichen Arbeitsaufwandes festgesetzt und können ein Vielfaches der Mindestgebühr betragen. Sie werden mit dem Interessenten vor Aufnahme des Beratungsdienstes vereinbart.

(4) Vermittelt ein Abnehmer die Beratungen weiter, so ist neben dem Umfang der Leistung auch die Anzahl der weiteren Abnehmer für die Festsetzung der Gebühr maßgebend.

(5) Die Übermittlungskosten trägt der Abnehmer.

§ 5

Klimatologische Auskünfte und Gutachten

(1) Die Grundgebühr für die Mitteilung einfacher Beobachtungstatsachen, für klimatologische Auskünfte und Gutachten beträgt 3.— DM.

(2) Zu der Grundgebühr nach Absatz 1 tritt ein Zuschlag, wenn die Zusammenstellung der erbetenen Mitteilungen, Auskünfte und Gutachten einen größeren Arbeitsaufwand erforderlich macht. Der Richtsatz für diesen Zuschlag beträgt je angefangene Arbeitsstunde

a) für technische Leistungen 4.— DM

b) für wissenschaftliche Leistungen 7.50 DM

c) für Gutachtertätigkeit (Zeitaufwand einschließlich Wegstrecke, jedoch ohne Fahrtkosten) 7.50 DM

Dazu treten die Unkosten für entstandenen Materialaufwand, Gerätebeförderungskosten, Reisekosten, sowie die Kosten für den Einsatz zusätzlicher Arbeitskräfte und für etwa notwendig werdende Überstunden. Gebühren über 25.— DM werden dem Antragsteller vor Beginn der Arbeit mitgeteilt.

§ 6

Seewetterdienst

Für Beratungen im Seewetterdienst, die über die durch die Internationale Vereinbarung zur Sicherheit menschlichen Lebens auf See (Schiffssicherheitsvertrag) bedingten allgemeinen Wetterfunkausstrahlungen hinausgehen, gelten die Bestimmungen der §§ 4 (Wirtschaftsberatungsdienst) und 5 (Klimatologische Auskünfte und Gutachten) entsprechend.

§ 7

Flugwetterdienst

Die entsprechend den Luftverkehrsbestimmungen von dem Führer eines Luftfahrzeuges oder dem Beauftragten einer Luftverkehrsgesellschaft vor dem Start einzuholende meteorologische Beratung wird gebührenfrei erteilt, desgleichen alle Beratungen und Wetterauskünfte, die im Interesse der Sicherheit oder der zweckmäßigen Durchführung des Flugbetriebes von den hierfür verantwortlichen Stellen angefordert werden. Die Luftverkehrsgesellschaften, Flughafeneleitungen und der Luftsport werden ebenfalls gebührenfrei beraten, sofern nicht hierfür besondere Aufwendungen durch die Bereitstellung von Beratungen außerhalb des Dienstortes der Wetterwarte oder die Anfertigung größerer Gutachten erforderlich sind. In diesen Fällen werden die Gebühren entsprechend den §§ 4 bzw. 5 dieser Gebührenordnung berechnet.

§ 8

Instrumentenprüfung

Die Gebühren für die Prüfung meteorologischer Instrumente durch Dienststellen des Wetterdienstes werden in einer besonderen „Prüf- und Gebührenordnung für meteorologische Instrumente“ geregelt, die durch den Bundesminister für Verkehr erlassen wird.

B 18/54

Zulassung von Segelfluggeländen

Bonn, den 10. Mai 1954
L 4 — 420 — 2151 B/54

Nachstehende Gelände sind zusätzlich zu den in NFL B 7/53, 14/53, 21/53, 2/54, 8/54 und 13/54 veröffentlichten Geländen für den Segelflug zugelassen worden.

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
A. Baden-Württemberg		
96	Elchingen 48°46'50"N 10°16'O	Gummiseil- und Windenstart
97	Malmsheim-Flugplatz 48°47'N 08°55'O	Windenstart
98	Tomried 48°40'N 09°01'O	Windenstart
B. Bayern		
104	Auloh 48°33'40"N 12°12'30"O	Windenstart
105	Höchststadt/Aisch Ost 49°42'N 10°49'O	Windenstart
106	Spardorf 49°36'30"N 11°04'O	Windenstart
D. Hessen		
37	Grebenau 50°44'30"N 09°28'O	Windenstart
F. Nordrhein-Westfalen		
48	Am Kohlenberg bei Bad Meinberg 51°52'54"N 08°59'O	Windenstart (nur Herbst u. Winter)
G. Rheinland-Pfalz		
20	Elkenknopf-Schallodenbach 49°38'25"N 07°43'O	Gummiseilstart
21	Harst 50°31'40"N 07°59'30"O	Gummiseil- und Windenstart
22	Sobornheim, Flugplatz 49°47'30"N 07°40'O	Gummiseil- und Windenstart

Berichtigungen:

- Das in NFL B 7/53 unter lfd. Nr. B 26 veröffentlichte Segelfluggelände „Flugplatz Schweinfurt-Geldersheim“ ist zu streichen.
- Die in NFL B 7/53 unter lfd. Nr. B 27 veröffentlichten Angaben über das Segelfluggelände „Flugplatz Weißenkorn“ sind wie folgt zu berichtigen:
27 Flugplatz Weißenhorn
48°18'50"N 10°07'O
Windenstart und
Schlepp durch Flugzeuge
Klasse A2
- Das Segelfluggelände „Steinbacher Grund“, veröffentlicht in NFL B 7/53 unter lfd. Nr. B 65, das lt. NFL B 21/53 gesperrt war, ist für den Segelflugbetrieb wieder zugelassen worden.
- Für das Segelfluggelände „Platte“, veröffentlicht in NFL B 7/53 unter lfd. Nr. D 21, sind Gummiseil- und Windenstart zugelassen.
- Die in NFL B 7/53 unter lfd. Nr. F 23 (Hilden-Kesselsweiher), F 35 (Petrusheim) und F 43 (Werrishofen) veröffentlichten Segelfluggelände sind zu streichen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Klüter

Nachrichten für Luftfahrer

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung
 Büro der Nachrichten für Luftfahrer
 im Auftrage des
Bundesministers für Verkehr

2. Jahrgang

NfL Teil B

Frankfurt a. M., 15. Juni 1954

B 19/54**VORLÄUFIGE PRUFORDNUNGEN**

Bonn, den 23. April 1954
 L 6 — 623 — 2025 P/54

Nachstehend wird der Teil III einer Vorläufigen Prüfordnung für das Personal des Flugsicherungsdienstes, der den FS-Fernmeldedienst behandelt, bekanntgegeben. Für Inhaber von vor 1945 ausgestellten Flugfunkzeugnissen für den zwischenstaatlichen Flugfunkdienst sind Übergangsbestimmungen vorgesehen, die der Prüfordnung als Anlage beigefügt sind.

Mit dieser Veröffentlichung sind nunmehr für das Personal aller Dienstzweige des Flugsicherungsdienstes Vorläufige Prüfordnungen bekanntgegeben:

Teil I: FS-Kontrolldienst und } in NfL B 3/53 am 15. September 1953
 Teil II: FS-Beratungsdienst }
 Teil IV: FS-technischer Dienst — in NfL B 16/53 am 15. Dezember 1953.

Es ist beabsichtigt, diese Vorläufige Prüfordnung, die zunächst nur auf Angehörige der Bundesanstalt für Flugsicherung anzuwenden ist, später als allgemein gültige Prüfordnung durch Rechtsverordnung auf Grund des § 10 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung (NfL B 15/53 vom 15. Dezember 1953) zu erlassen.

Der Bundesminister für Verkehr
 Im Auftrag
 Kreipe

VORLÄUFIGE PRUFORDNUNG FÜR DAS PERSONAL DES FLUGSICHERUNGSDIENSTES**Teil III: FS-Fernmeldedienst****Inhaltsübersicht****I. Arten der Erlaubnis**

1. Erlaubnis zur Ausübung des Gehilfendienstes im FS-Fernmeldedienst
2. Erlaubnis zur Ausübung des Fernschreibdienstes im FS-Fernmeldedienst
3. Erlaubnis zur Ausübung der Tätigkeit eines Leitbeamten im Fernschreibdienst des FS-Fernmeldedienstes
4. Erlaubnis zur Ausübung des Funkdienstes im FS-Fernmeldedienst

II. Befähigungsnachweise

1. Befähigungsnachweis für Gehilfen im FS-Fernmeldedienst
2. Befähigungsnachweis A für den FS-Fernmeldedienst
3. Befähigungsnachweis B (L) für den FS-Fernmeldedienst
4. Befähigungsnachweis B (F) für den FS-Fernmeldedienst

III. Prüfungsverfahren

1. Meldung und Zulassung zur Prüfung
2. Prüfungsrat
3. Ort und Zeit der Prüfung
4. Prüfungsgebühren
5. Ergebnis der Prüfung
6. Wiederholung der Prüfung

IV. Form und Umfang der Erlaubnis

V. Nachprüfung der Eignung und der Befähigung

VI. Entzug der Erlaubnis

VII. Rechtsmittel

I. Arten der Erlaubnis

Zur Ausübung des FS-Fernmeldedienstes bedarf es einer Erlaubnis. Die Erlaubnis wird entsprechend den vom Bewerber nachgewiesenen Fähigkeiten und Kenntnissen erteilt als:

1. Erlaubnis zur Ausübung des Gehilfendienstes im FS-Fernmeldedienst,
2. Erlaubnis zur Ausübung des Fernschreibdienstes im FS-Fernmeldedienst,
3. Erlaubnis zur Ausübung der Tätigkeit eines Leitbeamten im Fernschreibdienst des FS-Fernmeldedienstes,
4. Erlaubnis zur Ausübung des Funkdienstes im FS-Fernmeldedienst.

II. Befähigungsnachweise

Zur Erlangung der Befähigungsnachweise für den FS-Fernmeldedienst sind von dem Bewerber folgende Bedingungen zu erfüllen, Kenntnisse und Fähigkeiten nachzuweisen:

1. Befähigungsnachweis für Gehilfen im FS-Fernmeldedienst

a) Vorbedingungen

Mindestalter 18 Jahre,
deutsche Staatsangehörigkeit.

b) Körperliche Eignung

Der Bewerber muß den körperlichen Anforderungen für eine vorwiegend im Stehen ausgeübte Tätigkeit genügen. Außerdem muß sein Hörvermögen den Anforderungen entsprechen, die für das Personal des FS-Kontrolldienstes vorgeschrieben sind. Hierzu ist die Bescheinigung eines Arztes beizubringen.

c) Theoretische Ausbildung

Eine besondere Ausbildung im Flugsicherungsdienst vor der Prüfung wird nicht verlangt.

d) Praktische Ausbildung

Eine besondere Ausbildung im Flugsicherungsdienst vor der Prüfung wird nicht verlangt.

e) Prüfung

Gutes Gedächtnis, besonders für Namen und Zahlen.

Schnelle Auffassungsgabe, Gewissenhaftigkeit.

Gute Kenntnis der englischen Sprache in Wort und Schrift, akzentfreie Aussprache ohne Sprachbehinderung, die sich bei einem Funk- oder Ferngespräch auswirken könnte, und die Fertigkeit fehlerfreier Abgabe und fehlerfreier Aufnahme beim Fernsprechen.

Beherrschung des Maschinenschreibens nach dem Zehnfingersystem.

Allgemeine Kenntnis der Elektrotechnik.

Allgemeine Erdkunde der Welt, insbesondere Lage der Länder und großer Städte und Gestalt der Erdoberfläche.

2. Befähigungsnachweis A für den FS-Fernmeldedienst

a) Vorbedingungen

Mindestens 3 Monate zufriedenstellende Tätigkeit als Gehilfe im FS-Fernmeldedienst nach Erwerb des Befähigungsnachweises für Gehilfen im FS-Fernmeldedienst.

b) Körperliche Eignung

wie zu 1 b).

c) Theoretische Ausbildung

Teilnahme an einem Lehrgang für den FS-Fernmeldedienst an der Flugsicherungsschule.

d) Praktische Ausbildung

Eine besondere praktische Ausbildung vor der Prüfung wird neben der praktischen Tätigkeit zu a) nicht verlangt.

e) Prüfung

(1) Abschnitt A:

Fehlerfreies Blindschreiben auf dem Fernschreiber nach Zehnfingersystem mit einer Schreibgeschwindigkeit von 240 Anschlägen in der Minute für die Dauer von mindestens 3 Minuten.

Fehlerfreies Lesen eines Fernschreibblockstreifens mit einer Lesegeschwindigkeit von 80 Zeichen in der Minute für die Dauer von 2 Minuten.

(2) Abschnitt B :

Eingehende Kenntnis der gebräuchlichen Abkürzungen, Staatszugehörigkeitszeichen, Fernschreibnamen und der im Fernmeldedienst vorkommenden Funkrufzeichen, Dienstvermerke und Q-Gruppen sowie des europäischen Fernschreibnetzes und Funknetzes der Zivilluftfahrt.

Kenntnis der Wirkungsweise der Fernschreibgeräte, Kenntnis der Bestimmungen des FS-Kontrolldienstes und des FS-Beratungsdienstes, soweit sie für die Abwicklung des FS-Fernmeldedienstes von Bedeutung sind.

3. Befähigungsnachweis B (L) für den FS-Fernmeldedienst

a) Vorbedingungen

Mindestens 2 Jahre zufriedenstellende Tätigkeit im FS-Fernmeldedienst nach Erwerb des Befähigungsnachweises A für den FS-Fernmeldedienst.

b) Körperliche Eignung

wie zu 1 b).

c) Theoretische Ausbildung

Teilnahme an einem Lehrgang für Leitbeamte des FS-Fernmeldedienstes an der Flugsicherungsschule.

d) Praktische Ausbildung

Eine besondere praktische Ausbildung vor der Prüfung wird neben der praktischen Tätigkeit zu a) nicht verlangt.

e) Prüfung

a) Abschnitt A :

Fehlerfreies Blindschreiben auf dem Fernschreiber nach dem Zehnfingersystem mit einer Schreibgeschwindigkeit von 270 Anschlägen in der Minute für die Dauer von mindestens 3 Minuten. Bei 810 Anschlägen ist ein Fehler zugelassen. Fehlerfreies Lesen eines Fernschreibblockstreifens mit einer Lesegeschwindigkeit von 90 Zeichen in der Minute für die Dauer von 2 Minuten.

b) Abschnitt B :

Gründliche Kenntnis aller Bestimmungen und Verfahren des FS-Fernmeldedienstes.

Gründliche Kenntnis aller im FS-Fernmeldedienst gebräuchlichen Abkürzungen und Verschlüsselungen.

Aufgaben und Organisation aller Dienstzweige des Flugsicherungsdienstes.

Eingehende Kenntnis der Bestimmungen des Internationalen Fernmeldevertrages und des Gesetzes über Fernmeldeanlagen, die sich auf den FS-Fernmeldedienst beziehen.

Wichtigste Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes und der Luftverkehrsordnung sowie der Verordnung über Luftverkehrsregeln.

Aufbau der deutschen Luftfahrtverwaltung.

Aufbau der zwischenstaatlichen zivilen Luftfahrtorganisation.

Einrichtungen der Flugsicherung auf den Verkehrsflughäfen.

Die wichtigsten Muster der Verkehrsflugzeuge.

Das europäische Verkehrsnetz der Zivilluftfahrt.

Allgemeine Flugwetterkunde.

4. Befähigungsnachweis B (F) für den FS-Fernmeldedienst

Für den Erwerb des Befähigungsnachweises B (F) für den FS-Fernmeldedienst genügt:

a) Vorbedingungen wie zu 3 a).

b) Besitz des Flugfunkzeugnisses 1. Klasse (neu)

oder

des Flugfunkzeugnisses 2. Klasse (neu) mit dem Allgemeinen Flugfunksprechzeugnis.

Die Bestimmungen über den Erwerb von Flugfunkzeugnissen werden von dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen gesondert erlassen.

Eine besondere Prüfung für den Befähigungsnachweis B (F) findet nicht statt.

III. Prüfungsverfahren

1. Meldung und Zulassung zur Prüfung

a) Die Meldung für die Zulassung zu einer Prüfung zwecks Erwerb eines Befähigungsnachweises ist an die Bundesanstalt für Flugsicherung zu richten.

Der Meldung sind beizufügen:

- Die beglaubigte Abschrift der Geburtsurkunde,
- ein polizeiliches Führungszeugnis über den Zeitraum der letzten 3 Jahre,
- 2 gleiche Paßbilder (Größe 3,5×5 cm).

Bedienstete der Bundesanstalt für Flugsicherung fügen der Meldung nur die Paßbilder bei.

- b) Für den Erwerb des Befähigungsnachweises B (F) für den FS-Fernmeldedienst entfällt die Meldung für die Zulassung zu einer Prüfung. In diesem Falle genügt die Vorlage des gem. Ziffer II 4 b geforderten Flugfunkzeugnisses.

2. Prüfungsrat

- a) Der Prüfungsrat wird durch die Bundesanstalt für Flugsicherung bestimmt und setzt sich aus drei Mitgliedern zusammen:
- 1 Beamten des höheren Dienstes der Bundesanstalt für Flugsicherung als Vorsitzender,
 - 2 Beisitzern, von denen mindestens einer praktische Erfahrungen im FS-Fernmeldedienst besitzen muß.
- b) Personen, die an der Ausbildung der Prüflinge beteiligt waren, dürfen dem Prüfungsrat nicht angehören. Der Vorsitzende des Prüfungsrates kann jedoch den an der Ausbildung beteiligten Personen gestatten, der Prüfung beizuwohnen und in Spezialfächern Prüfungsfragen zu stellen.

3. Ort und Zeit der Prüfung

Der Prüfungsrat setzt Ort und Zeit der Prüfung fest. Die Prüfung soll möglichst im Anschluß an die theoretische Ausbildung stattfinden und nicht länger als 2 Tage dauern. Mehr als 6 Prüflinge werden in der Regel zu einer Prüfung nicht zugelassen. Der Prüfling hat vor der Prüfung dem Prüfungsrat einen Lichtbildausweis über seine Person vorzulegen.

4. Prüfungsgebühren

Für die Ausbildung, Prüfung der Bewerber und die Ausstellung der Befähigungsnachweise werden von Personen, die nicht zur Bundesanstalt für Flugsicherung gehören, Gebühren erhoben, die in einer Gebührenordnung festgelegt werden.

5. Ergebnis der Prüfung

- a) Über das Ergebnis der Prüfung entscheidet der Prüfungsrat mit Stimmenmehrheit. Das Gesamtergebnis ist den Prüflingen nach Abschluß der Prüfung bekanntzugeben. Es lautet:
- 1 = sehr gut bestanden
 - 2 = gut bestanden
 - 3 = befriedigend bestanden
 - 4 = bestanden
 - 5 = nicht bestanden
 - 6 = ungeeignet
- b) Die Prüfung ist bestanden, wenn der Prüfling in allen Teilen der Prüfung genügende Kenntnisse und Fertigkeiten nachgewiesen hat.
- c) Hat der Prüfling in Teilen des Abschnittes A der Prüfung (siehe Ziffer II 2 e und II 3 e) den Anforderungen nicht genügt, so kann er vom Prüfungsrat an einem der Prüfungstage noch einmal in diesen Teilen geprüft werden, ohne daß dies als Wiederholungsprüfung gewertet wird.

6. Wiederholung der Prüfung

- a) Hat der Prüfling die Prüfung nicht bestanden, so kann er nach einer vom Prüfungsrat festzusetzenden Frist, die mindestens 4 Wochen und höchstens 6 Monate betragen soll, zur Wiederholung der Prüfung zugelassen werden. Der Antrag auf Zulassung zur Wiederholung der Prüfung muß binnen 3 Monaten nach Ablauf der vom Prüfungsrat festgesetzten Frist schriftlich an die Bundesanstalt für Flugsicherung gerichtet werden. Lautet das Prüfungsergebnis „ungeeignet“, so ist eine Wiederholung der Prüfung ausgeschlossen.
- b) In der Wiederholungsprüfung ist der gesamte Prüfungsstoff zu prüfen. Hat der Prüfling jedoch nur in Abschnitt A oder in Abschnitt B der Prüfung gemäß Ziffer II 2 e oder II 3 e nicht genügt, so ist nur Abschnitt A oder Abschnitt B der Prüfung zu wiederholen.
- c) Wird der Antrag auf Zulassung zur Wiederholungsprüfung nicht rechtzeitig gestellt oder die Wiederholungsprüfung nicht bestanden, so ist der Erwerb des betreffenden Befähigungsnachweises nur mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr möglich.

IV. Form und Umfang der Erlaubnis

1. Auf Grund der bestandenen Prüfung wird von der Bundesanstalt für Flugsicherung der entsprechende Befähigungsnachweis ausgestellt.

2. Die Erlaubnis zur Ausübung des Funkdienstes darf in den Befähigungsnachweisen längstens nur für die Zeit der Gültigkeit der vorgeschriebenen Flugfunkzeugnisse eingetragen werden.
3. In dem Befähigungsnachweis ist zu vermerken, wann der Inhaber zur Wahrung des Fernmeldegeheimnisses, wie es im Artikel 32 des Internationalen Fernmeldevertrages (Ausgabe Atlantic City 1947) vorgesehen ist, verpflichtet worden ist. Die Verpflichtung ist durch den Prüfling zu unterzeichnen und zu den Prüfungsakten zu nehmen.

V. Nachprüfung der Eignung und Befähigung

1. Die Fortdauer der körperlichen Eignung und das Vorhandensein der Fähigkeiten und Kenntnisse wird in Abständen von höchstens 24 Monaten durch die Bundesanstalt für Flugsicherung nachgeprüft und in dem Befähigungsnachweis bescheinigt. Der Zeitpunkt der nächsten Nachprüfung ist im Befähigungsnachweis einzutragen.
2. Der Befähigungsnachweis ist ohne fristgerechten Nachprüfungsvermerk der Bundesanstalt für Flugsicherung ungültig.
3. Das Vorhandensein der Fähigkeiten und Kenntnisse gilt als nachgewiesen, wenn der Inhaber des Befähigungsnachweises in den letzten 12 Monaten mindestens 6 Monate in dem Dienst beschäftigt war, für den der Befähigungsnachweis ausgestellt wurde.
4. Kann der Inhaber die vorgeschriebene Tätigkeit nicht nachweisen, so ist das Vorhandensein der Fähigkeiten und Kenntnisse in einer formlosen Prüfung durch die Bundesanstalt für Flugsicherung festzustellen.
5. Eine Nachprüfung kann durch die Bundesanstalt für Flugsicherung auch veranlaßt werden, wenn Beschwerden über die Betriebsabwicklung vorliegen oder Zweifel an der Fortdauer der körperlichen Tauglichkeit bestehen.

VI. Entzug der Erlaubnis

Die Bundesanstalt für Flugsicherung kann den zeitweiligen oder dauernden Entzug der Erlaubnis zur Ausübung des FS-Fernmeldedienstes verfügen:

1. Wenn der Inhaber körperlich nicht mehr tauglich ist,
2. wenn der Inhaber eine zur Feststellung seiner Befähigung angeordnete Nachprüfung nicht besteht,
3. wenn Tatsachen vorliegen, die den Inhaber zur Ausübung des FS-Fernmeldedienstes nicht mehr geeignet erscheinen lassen, insbesondere bei schwerem Verstoß oder wiederholten Verstößen gegen die zur öffentlichen Sicherheit oder Ordnung in der Luftfahrt erlassenen Vorschriften oder gegen die Betriebsvorschriften für den FS-Dienst.

VII. Rechtsmittel

1. Beschwerden gegen Entscheide des Prüfungsrates oder der Bundesanstalt für Flugsicherung sind an den Bundesminister für Verkehr zu richten.
2. Beschwerden müssen innerhalb von 30 Tagen nach Kenntnis der Entscheidung des Prüfungsrates oder der Bundesanstalt für Flugsicherung schriftlich vorgebracht werden.

Übergangsbestimmungen für

Inhaber von vor 1945 ausgestellten Flugfunkzeugnissen für den zwischenstaatlichen Flugfunkdienst

- I. Bis zum 30. September 1955 werden für Inhaber von vor 1945 ausgestellten Flugfunkzeugnissen 1. und 2. Klasse für den Erwerb von Befähigungsnachweisen für den FS-Fernmeldedienst folgende Erleichterungen zugelassen:

1. Befähigungsnachweis für Gehilfen im FS-Fernmeldedienst

Für den Befähigungsnachweis für Gehilfen werden außer der körperlichen Eignung gemäß Abschnitt II 1 b der Vorläufigen Prüfordnung nur gute Kenntnisse der englischen Sprache in Wort und Schrift gefordert, die in einer formlosen Prüfung nachzuweisen sind.

2. Befähigungsnachweis A für den FS-Fernmeldedienst

Für den Befähigungsnachweis A werden außer der körperlichen Eignung gemäß Abschnitt II 2 b der Vorläufigen Prüfordnung nur folgende Fähigkeiten und Kenntnisse verlangt, die in einer formlosen Prüfung nachzuweisen sind:

- a) Fehlerfreies Blindschreiben auf dem Fernschreiber und fehlerfreies Lesen eines Fernschreibblockstreifens nach den Bestimmungen des Befähigungsnachweises A für den FS-Fernmeldedienst (Abschnitt II Ziff. 2 e (1) der Vorläufigen Prüfordnung);
- b) eingehende Kenntnis der gebräuchlichen Abkürzungen, Staatszugehörigkeitszeichen, Fernschreibnamen und der im Fernmeldedienst üblichen Funkrufzeichen, Dienstvermerke und Q-Gruppen, sowie des europäischen Fernschreibnetzes der Zivilluftfahrt;
- c) Kenntnis der Bestimmungen des FS-Kontrolldienstes und des FS-Beratungsdienstes, soweit sie für die Abwicklung des FS-Fernmeldedienstes von Bedeutung sind;
- d) gute Kenntnisse der englischen Sprache in Wort und Schrift.

3. Befähigungsnachweis B (L) für den FS-Fernmeldedienst

Die unter Abschnitt II 3 a der Vorläufigen Prüfordnung geforderte Vorbedingung einer zufriedenstellenden Tätigkeit im FS-Fernmeldedienst mit dem Befähigungsnachweis A von mindestens 2 Jahren kann für Angestellte mit dem Flugfunkzeugnis 2. Klasse (alt) auf eine zufriedenstellende Tätigkeit im FS-Fernmeldedienst von 12 Monaten, für Angestellte mit dem Flugfunkzeugnis 1. Klasse (alt) auf eine solche von 3 Monaten eingeschränkt werden.

4. Befähigungsnachweis B (F) für den FS-Fernmeldedienst

wie vorstehend unter c).

II. Übergangsvorschriften für den Erwerb von neuen Flugfunkzeugnissen für Inhaber von vor 1945 erworbenen Flugfunkzeugnissen für den zwischenstaatlichen Flugfunkdienst werden vom Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen gesondert erlassen.

B 20/54 TIEFFLUGÜBUNGEN DER ALLIIERTEN LUFTSTREITKRÄFTE

Bonn, den 28. April 1954
L 6 — 640 — 2102 A

Unter Bezugnahme auf NfL B 15/54 vom 15. April 1954 wird nachstehend ein weiteres Tiefflugübungsgebiet der alliierten Luftstreitkräfte bekanntgegeben.

5. Tiefflugübungsgebiet für mittlere Luftfahrzeuge

Tiefflug-Gebiet Nr. 9: Ein Gebiet, dessen Begrenzung wie folgt verläuft: Beginnend bei Minseln (47°36'N 07°48'O) an der gemeinsamen Grenze zwischen den FS-Informationsgebieten München und Zürich über

Oppenau	(48°29'N 08°10'O)
Neuenburg	(48°51'N 08°35'O)
Reutlingen	(48°29'N 09°13'O)
Laupheim	(48°14'N 09°53'O)
Aulendorf	(47°57'N 09°38'O)
Eckartsbrunn	(47°53'N 08°52'O)

und von dort an der gemeinsamen Grenze zwischen den FS-Informationsgebieten München und Zürich entlang zurück nach Minseln.

Die Mindestflughöhe in diesem Gebiet beträgt 150 Fuß (50 m) über Grund.

Den darin übenden Verbänden ist dabei das Überfliegen von Städten, wichtigen Orten und Flugplätzen verboten. Ebenso ist es ihnen verboten, Segelflugplätze samstags nachmittags sowie sonn- und feiertags zu überfliegen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
K r e i p e

B 21/54 LANDEPLATZ OBERMÜHLE BEI BAD REICHENHALL

Bonn, den 10. Juni 1954
L 4 — 420—2198 B/54

Das nachstehend näher bezeichnete Gelände ist als Landeplatz für Flugzeuge der Klassen A1, A2 und B1 zugelassen worden.

Bezeichnung des Geländes:	Flugplatz Obermühle
Geographische Lage:	47°44'52"N 12°55'10"O
Länge des Landestreifens:	675 m
Breite des Landestreifens:	50 m
Richtung:	50°/230° rechtweisend
Flugbetrieb nur nach Sichtflugregeln zulässig.	

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
L i p p e

B 22/54

ZULASSUNG VON SEGELFLUGGELÄNDEN

Bonn, den 10. Juni 1954
L 4 - 420-2198 B/54

Nachstehende Gelände sind zusätzlich zu den in NfL B 7/53, 14/53, 21/53, 2/54, 8/54, 13/54 und 18/54 veröffentlichten Geländen für den Segelflug zugelassen worden.

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
A. Baden-Württemberg		
99	Forchheim 48°59'N 08°11'O	Windenstart
B. Bayern		
107	Zell 48°42'40"N 11°12'50"O	Windenstart
D. Hessen		
38	Merzhausen 50°19'30"N 08°28'30"O	Gummiseil- und Windenstart
E. Niedersachsen		
40	Steinberg b. Surwold 52°57'25"N 07°33'20"O	Gummiseil- und Windenstart
F. Nordrhein-Westfalen		
49	Holzhausen a. d. Porta 52°14'20"N 08°52'30"O	Windenstart

Die in NfL B 7/53 unter F. Nordrhein-Westfalen, lfd. Nr. 2, 17, 24, 29 und 40 veröffentlichten Segelfluggelände

Am Bögerhof,
Duisburg-Neuenkamp,
Hof Wahl,
Lippstadt,
Vinter Moor

sind zu streichen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
L i p p e

Nachrichten für Luftfahrer

Herausgegeben von der
 Bundesanstalt für Flugsicherung
 Büro der Nachrichten für Luftfahrer
 im Auftrage des
 Bundesministers für Verkehr

2. Jahrgang

NFL Teil B

Frankfurt a.M., 15. Juli 1954

B 23/54**Insellandeplätze für Motorflugzeuge**

Bonn, den 9. Juli 1954
 L 4 — 420 — 2230 B/54

Die Sperrung der Insellandeplätze Wangerooge, Borkum, Langeoog und Juist, veröffentlicht in den NFL B 11/53, 12/53 und 13/53, ist aufgehoben.

Der Bundesminister für Verkehr
 Im Auftrag
 Lippe

B 24/54**Zulassung von Segelfluggeländen**

Bonn, den 9. Juli 1954
 L 4 — 420 — 2230 B/54

Nachstehende Gelände sind zusätzlich zu den in NFL B 7/53, 14/53, 21/53, 2/54, 8/54, 13/54, 18/54 und 22/54 veröffentlichten Geländen für den Segelflug zugelassen worden.

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
A. Baden-Württemberg		
100	Eßlingen-Jägerhaus 48°45'50"N 09°20'O	Windenstart
B. Bayern		
108	Bad Tölz, Flugplatz 47°46'N 11°36'O	Windenstart
109	Pfeffendorf 48°44'N 12°06'O	Windenstart
110	Rohrbach 49°58'30"N 09°42'O	Windenstart
E. Niedersachsen		
41	Unter dem Schecken 52°05'30"N 09°25'O	Gummiseil- und Windenstart
G. Rheinland-Pfalz		
23	Altrip/Rhein 49°26'20"N 08°27'30'O	Windenstart
H. Schleswig-Holstein		
12	Hungriger Wolf 53°59'30"N 09°34'30'O	Gummiseil- und Windenstart

Berichtigung der NFL B 18/54:

Das in NFL B 18/54 unter lfd. Nr. G. 21 veröffentlichte Segelfluggelände Harst ist nur noch für Gummiseilstarts zugelassen.

Der Bundesminister für Verkehr
 Im Auftrag
 Lippe

B 25/54

Tiefflugübungen der alliierten Luftstreitkräfte

Bonn, den 24. Juni 1954
L 6 — 640 — 2205 B

In NfL B 20/54 ist die Beschreibung des Tiefflugübungsgebietes der alliierten Luftstreitkräfte im letzten Absatz wie folgt zu ergänzen:

„Den darin übenden Verbänden ist dabei das Überfliegen von Städten, wichtigen Orten und Flugplätzen sowie des Gebietes im Umkreis von 5 km um den Bezugspunkt des Segelfluggeländes Klippeneck (48°05'N 08°45'O) verboten. Ebenfalls ist es ihnen verboten, Segelfluggelände samstags nachmittags sowie sonn- und feiertags zu überfliegen.“

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Hentschel

B 26/54

Musterprüfung des Segelflugzeuges „HKS 1“ Baumuster Nr. 143

Bonn, den 10. Juli 1954
L 5 — 522 — 2139 L/54

Das Segelflugzeug „HKS 1“, Hersteller Ferdinand Bernhard Schmetz, Herzogenrath, wird nach § 10 Abs. 3 der Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936 (RGBl. I S. 659) als Muster für das Bundesgebiet zugelassen. Die Zulassung gilt nur für die Werknummern 6 und 7.

Verwendungszweck:	Leistungssegelflug
Beanspruchungsgruppe:	2
Zahl der Insassen:	2
Höchstzulässige Gewichte	
Zuladung:	180 kg
Fluggewicht:	588 kg
Nichttragende Teile (einschl. Zuladung):	368 kg
Höchstzulässige Geschwindigkeiten	
im Auto- und Windenschlepp:	80 km/h
im Flugzeugschlepp:	150 km/h
im Gleitflug bei böigem Wetter:	150 km/h
im Gleitflug bei ruhigem Wetter:	230 km/h

Sollbruchstelle im Windenschleppseil: Nr. III, max. Bruchlast 980 kg.

Mindestausrüstung: 4teilige Anschnallgurte, Geschwindigkeits- und Höhenmesser im Vordersitz, Geschwindigkeitsmesser im zweiten Sitz.

Einschränkungen: Kunstflug nicht zugelassen.
Flüge nach den Instrumentenflugregeln nur unter der Voraussetzung der im Musterprüfschein vermerkten Bedingungen.
Nachbau nicht zugelassen.

Die Bauurkunden wurden nicht gekennzeichnet.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Hübener

B 27/54

Musterprüfung des Segelflugzeuges „Zugvogel“ Baumuster Nr. 172

Bonn, den 10. Juli 1954
L 5 — 522 — 2140 L/54

Das Segelflugzeug „Zugvogel“, Antragsteller Dipl.-Ing. Egon Scheibe in München 19, Winthirstraße 35, wird nach § 10 Abs. 3 der Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936 (RGBl. I S. 659) als Muster für das Bundesgebiet zugelassen. Die Zulassung gilt nur für die Werknummer 1001.

Verwendungszweck: Leistungssegelflug
Beanspruchungsgruppe: 2
Zahl der Insassen: 1

Höchstzulässige Gewichte
Zuladung: 120 kg
Fluggewicht: 325 kg
Nichttragende Teile (einschl. Zuladung): 205 kg

Höchstzulässige Geschwindigkeiten
im Auto- und Windenschlepp: 100 km/h
im Flugzeugschlepp: 130 km/h
im Gleitflug bei böigem Wetter: 130 km/h
im Gleitflug bei ruhigem Wetter: 200 km/h

Sollbruchstelle im Windenschleppseil: Nr. II, Bruchlast max. 800 kg, min. 570 kg.

Mindestausrüstung: 4teiliger Anschnallgurt, Geschwindigkeits- und Höhenmesser.

Einschränkungen: Kunstflug nicht zugelassen.
Nachbau nicht zugelassen.
Flüge nach den Instrumentenflugregeln nur unter der Voraussetzung der im Musterprüfschein vermerkten Bedingungen.

Die Bauurkunden wurden nicht gekennzeichnet.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Hübener

B 28/54 Verlust von Segelflugzeug-Zulassungsscheinen

Hannover, den 25. Juni 1954
III 304.979

Die Segelflugzeug-Zulassungsscheine für die Segelflugzeuge

D-6014
D-6015 } Typ Baby III am 11. 9. 1952
D-6016 }
D-6017 }
D-6018 Typ Kranich III am 23. 9. 1952

— zugelassen vom Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr in Hannover — sind dem Aero-Club Braunschweig e. V. in Braunschweig, Geysosstraße 21, abhanden gekommen. Die Segelflugzeug-Zulassungsscheine werden hierdurch für ungültig erklärt.

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Dr. Nolte

B 29/54 Verlust eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer

Mainz, den 6. Juli 1954
Vk III — 2157/54

Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Nr. 1795 der Klasse I, ausgestellt am 16. 10. 1953 vom Ministerium für Wirtschaft und Verkehr, Rheinland-Pfalz in Mainz, ist dem Inhaber Karl-Heinz Fütterer, geb. am 11. 4. 1926 in Körle/Kassel, wohnhaft in Pirmasens, Karolinenstraße 85, abhanden gekommen. Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Nr. 1795 wird hierdurch für ungültig erklärt.

Rheinland-Pfalz
Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Dr. Wagner

B 30/54

Rund- und Reklameflüge

Bonn, den 29. Juni 1954
L 3—311—2—102 N/54

Rund- und Reklameflüge sollen im Bundesgebiet über Kur- und Erholungsorten zwischen 14.00 und 16.00 Uhr und im gesamten Bereich der Bundesrepublik an Sonn- und Feiertagen während der Gottesdienstzeiten zwischen 09.00 und 11.00 Uhr nicht durchgeführt werden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Kreipe

Nachrichten für Luftfahrer

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung
 Büro der Nachrichten für Luftfahrer
 im Auftrage des
Bundesministers für Verkehr

2. Jahrgang

NfL Teil B

Frankfurt a.M., 15. August 1954

B 31/54**Abgabe von Flugplänen für Segelflugzeuge**

Bonn, den 12. Juli 1954
 L 6 — 601 — 2298 Vm

Ich bin damit einverstanden, daß in Zukunft bei der Durchführung von Segelflugbetrieb im Hinblick auf die Abgabe von Flugplänen gemäß Nr. 3.3.1 der Verordnung über Luftverkehrsregeln für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (veröffentlicht im Bundesanzeiger Nr. 104 vom 4. 6. 1953) wie folgt verfahren wird:

Für Flüge von Segelflugzeugen außerhalb kontrollierter Lufträume nach den Sichtflugregeln gemäß Nr. 4. 1 wird die Abgabe eines Flugplanes nicht gefordert, sofern es sich nur um Flüge innerhalb eines Umkreises von 10 NM um den Abflugort handelt. Die Verordnung über Luftverkehrsregeln wird in Kürze ebenfalls entsprechend ergänzt werden.

Der Bundesminister für Verkehr
 Im Auftrag
 Dr. Hentschel

B 32/54**Musterprüfung des Segelflugzeuges "Greif I",
Baumuster Nr. 148**

Bonn, den 26. Juli 1954
 L 5 — 522 — 2149 L/54

Das Segelflugzeug „Greif I“, Konstrukteur Oberingenieur H. Hollfelder, Rendsburg, Hersteller Firma Greif Flugzeugbau, Rendsburg, wird nach § 10 Abs. 3 der Verordnung über Luftverkehr vom 21. 8. 1936 (RGBl. I S. 659) als Muster für das Bundesgebiet zugelassen.

Verwendungszweck:	Übung, Leistung
Beanspruchungsgruppe:	2
Zahl der Insassen:	1
Höchstzulässige Gewichte	
Zuladung:	100 kg
Fluggewicht:	275 kg
Nichttragende Teile (einschl. Zuladung):	195 kg
Höchstzulässige Geschwindigkeiten	
im Auto- und Windschlepp:	80 km/h
im Flugzeugschlepp:	115 km/h
im Gleitflug bei böigem Wetter:	115 km/h
im Gleitflug bei ruhigem Wetter:	175 km/h

Sollbruchstelle im Windschleppseil: Nr. II; Bruchlast max. 600 kg, min. 550 kg.

Mindestausrüstung: 4teiliger Anschnallgurt, Geschwindigkeits- und Höhenmesser.

Einschränkungen: Fertigung nur im Industriebau bei Greif-Flugzeugbau, Rendsburg. Zulassungsdaten gelten ab Werk-Nr. 103.

Kennzeichnung der Bauurkunden: PFL 39, Tönnis, 16. 7. 54.

Der Bundesminister für Verkehr
 Im Auftrag
 Kreipe

B 33/54 Verlust eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer

Stuttgart, den 21. Juli 1954
Nr. Verk. 8566 Stüper, Josef/3

Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Nr. 219 der Klasse II, ausgestellt am 22.11.1951 vom Innenministerium Baden-Württemberg, Abteilung für Verkehr, ist dem Inhaber, Herrn Professor Dr. Josef Stüper, geb am 23. 2. 1907 in Buer/Westfalen, wohnhaft in Stuttgart-Vaihingen, Silberstraße 17, abhanden gekommen. Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Nr. 219 wird hiermit für ungültig erklärt.

Innenministerium Baden-Württemberg
— Abteilung für Verkehr —
Im Auftrag
Dr. Autenrieth

B 34/54 Landeplatz Egelsbach

Bonn, den 10. August 1954
L 4 — 420 — 2317 — B/54

Das nachstehend näher bezeichnete Gelände ist als Landeplatz für Flugzeuge mit einem Fluggewicht bis zu 2500 kg zugelassen worden.

Bezeichnung des Geländes:	Flugplatz Egelsbach
Geographische Lage:	49°57'35"N 08°39'00"O
Ausdehnung:	Unregelmäßiges Viereck mit Seitenlängen, Süd 1250 m Nord 850 m Ost 950 m West 650 m

Der Flugbetrieb auf dem Flugplatz Egelsbach ist nur nach Sichtflugregeln zulässig.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lippe

B 35/54 Zulassung von Segelfluggeländen

Bonn, den 10. August 1954
L 4 — 420 — 2317 B/54

Nachstehende Gelände sind für den Segelflug zugelassen worden.

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
B. Bayern		
111	Bergkirchen 48°15'20"N 11°21'O	Windenstart
112	Kreuzfeld 49°23'N 10°10'O	Windenstart
113	Mooswiese 48°27'40"N 11°54'O	Windenstart
114	Thalhofen 47°46'15"N 10°36'36"O	Windenstart
D. Hessen		
39	Selters-Oberlahn 50°30'40"N 08°18'30"O	Windenstart und Schlepp durch Flugzeuge Klasse A2
E. Niedersachsen		
42	Knollen-Rädemanskamp 51°51'15"N 10°01'40"O	Gummiseil- und Windenstart

Berichtigung der NfL B 7/53:

Das in NfL B 7/53 unter A. Baden-Württemberg, lfd. Nr. 59, veröffentlichte Segelfluggelände Schlattwiesen ist nur noch für Windenstart zugelassen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lippe

B 36/54

Berichtigung der NfL B 15/54

Tieffluggebiete der alliierten Luftstreitkräfte

1. Auf Seite 4 ist für das Tiefflug-Gebiet Nr. 5 die letzte geographische Koordinate von „53°22'N 09°28'O“ in „53°22'N 09°48'O“ abzuändern.
2. NfL B 6/53 ist zu streichen, da sie durch NfL B 15/54 überholt ist.

Nachrichten für Luftfahrer

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung
 Büro der Nachrichten für Luftfahrer
 im Auftrage des
Bundesministers für Verkehr

2. Jahrgang

NfL Teil B

Frankfurt a.M., 15. September 1954

B 37/54**Abgabe von Landemeldungen**

(Nr. 3.3.2 der Verordnung über Luftverkehrsregeln für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.)

Bonn, den 26. August 1954
 L 6 — 601 — 2183 F II

Mit Wirkung vom 10. September 1954 wird versuchsweise bis auf Widerruf folgende Regelung zu der Nr. 3.3.2 der Verordnung über Luftverkehrsregeln für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland eingeführt:

"Eine Landemeldung muß für jeden Flug, für den ein Flugplan aufgestellt worden ist, sobald wie möglich nach der Landung an die zuständige FS-Dienststelle gegeben werden. Von Luftfahrtgeländen, auf denen kein Flugsicherungsdienst vorhanden ist, kann die Landemeldung bei Flügen nach den Sichtflugregeln unterbleiben, wenn der Luftfahrzeugführer bei Abgabe des Flugplans eine Erklärung abgegeben hat, daß bei Ausbleiben der Landemeldung Maßnahmen des Such- und Rettungsdienstes nicht eingeleitet werden sollen. Dies gilt nur für innerdeutsche nichtgewerbliche Flüge nach den Sichtflugregeln. Durch diese Vorschrift wird die Pflicht, eine vorherige Genehmigung zur Landung auf einem Luftfahrtgelände einzuholen, sofern dies nach den Bestimmungen des Luftfahrthandbuches gefordert wird, nicht berührt."

Der Bundesminister für Verkehr
 Im Auftrag
 Dr. Knipfer

B 38/54**Zulassung von Segelfluggeländen**

Bonn, den 8. September 1954
 L 4 — 420 — 2356 B/54

Nachstehende Gelände sind für den Segelflug zugelassen worden:

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
A. Baden-Württemberg		
101	Ehingen-Schillerhöhe 48°16'40"N 09°45'O	Windenstart
B. Bayern		
115	Lindenberg-Scheidegg, Kreis Lindau/Bodensee 47°36'20"N 09°50'40'O	Windenstart
116	Riesenkopf, Kreis Rosenheim 47°43'20"N 12°07'O	Windenstart
F. Nordrhein-Westfalen		
50	Forstwiesenweg a. d. Weser, Kreis Minden 52°14'30"N 08°55'O	Windenstart
H. Schleswig-Holstein		
13	Schuby, Kreis Schleswig 54°32'20"N 09°26'O	Gummiseil- und Windenstart

Das in NfL B 7/53 vom 15. Oktober 1953 unter A. Baden-Württemberg, lfd. Nr. 17, veröffentlichte Segelfluggelände "Einkorn" ist für Gummiseil- und Windenstart zugelassen.

Das in NfL B 7/53 unter E. Niedersachsen, lfd. Nr. 25, veröffentlichte Segelfluggelände "Rössenberg" ist zu streichen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lippe

B 39/54 Änderung der Fernsprech-Sammelanschluß-Nummer des Bundesverkehrsministeriums, Bonn

Bonn, den 18. August 1954
L 6

Die Fernsprech-Sammelanschluß-Nummer des Bundesverkehrsministeriums lautet vom 15. 8. 54 an:

Bonn 3 0 1 2 1.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Glunz

B 40/54 Musterprüfung des Segelflugzeuges "Rhönlerche II" Baumuster Nr. 164

Bonn, den 18. August 1954
L 5 — 522 — 2170 L/54

Das Segelflugzeug "Rhönlerche II", Hersteller Firma Schleicher Segelflugzeugbau, Poppenhausen (Rhön), wird nach § 10 Abs. 3 der Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936 (RGBl. I Seite 659) als Muster für das Bundesgebiet zugelassen.

Verwendungszweck:	Übung, Schulung
Beanspruchungsgruppe:	2
Zahl der Insassen:	2

Höchstzulässige Gewichte	
Zuladung:	200 kg
Fluggewicht:	400 kg
Nichttragende Teile (einschl. Zuladung):	320 kg

Höchstzulässige Geschwindigkeiten	
im Auto- und Windenschlepp:	90 km/h
im Flugzeugschlepp:	120 km/h
im Gleitflug bei böigem Wetter:	120 km/h
im Gleitflug bei ruhigem Wetter:	170 km/h

Sollbruchstelle im Windenstartseil: Nr. III; Bruchlast max. 900 kg, min. 750 kg.

Mindestausrüstung: 4-teiliger Anschnallgurt für jeden Insassen, Geschwindigkeits- und Höhenmesser im vorderen Sitz, Geschwindigkeitsmesser im hinteren Sitz. Datenschild im vorderen Führerraum.

Einschränkungen: Fertigung der Stahlteile nur im Industriebau.

Die Daten der Zulassung gelten nicht für die Werk-Nr. 22/53 (V 1).

Kennzeichnung der Bauurkunden: "Pfl 39, Tönnis, 4. 8. 54".

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

B 41/54 Verlust eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer

Düsseldorf, den 12. August 1954

IV 1 a

Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Nr. 5945 der Klasse I, vom Ministerium für Wirtschaft und Verkehr Nordrhein-Westfalen am 31. 11. 1953 ausgestellt, ist dem Inhaber Walter Schwarte, geb. am 21. 12. 1912 in Gladbeck i. W., wohnhaft Gladbeck i. W., Horsterstr. 183, abhanden gekommen. Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Nr. 5945 wird hiermit für ungültig erklärt.

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Im Auftrag

Dr. Diehl

Nachrichten für Luftfahrer

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung
 Büro der Nachrichten für Luftfahrer
 im Auftrage des
Bundesministers für Verkehr

2. Jahrgang

NFL Teil B

Frankfurt a. M., 15. Oktober 1954

B 42/54

Weitere Lockerung des Segelflugverbots in dem Grenzsperrgebiet der US-Zone Deutschlands

Bonn, den 21. September 1954
 L 3 — 371 — 2 — 734 A/54

Die Bedingungen für den Segelflugbetrieb innerhalb der US-Sperrzone (30-Meilen-Zone) entlang der Ostgrenzen Bayerns und Hessens sind wie folgt geändert worden:

1. Das bisherige Sperrgebiet für Segelflugbetrieb innerhalb der 30-Meilen-Zone wird von 15 auf 10 nautische Meilen (1 nautische Meile = 1852 m) herabgesetzt. Innerhalb dieses Sperrstreifens bleibt jeder Segelflugbetrieb verboten mit Ausnahme eines von der zuständigen obersten Landesverkehrsbehörde festzusetzenden Abschnittes von 1 qkm Ausdehnung auf der Wasserkuppe.
2. In dem übrigen Teil der 30-Meilen-Zone gelten für den Segelflugbetrieb auf den zugelassenen Geländen folgende Bestimmungen:
 - a) Segelflugbetrieb darf an Wochenenden und Feiertagen nach Sichtflugregeln bis zu einer Höhe von 300 m über Grund stattfinden.
 - b) Flugzeugschlepp darf nur mit besonderer vorheriger Genehmigung des Hauptquartiers der US-Luftstreitkräfte durchgeführt werden. Entsprechende Anträge sind der zuständigen obersten Landesverkehrsbehörde zeitgerecht vorzulegen.

Der Bundesminister für Verkehr
 Im Auftrag
 Kreipe

B 43/54

Zulassung von Segelfluggeländen

Bonn, den 9. Oktober 1954
 L 4 — 420 — 2365 B/54

Nachstehende Gelände sind für den Segelflug zugelassen worden:

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
B. Bayern		
117	Donauwiesen 48°55'N 11°50'25"O	Windenstart
118	Hohe Straße 49°41'N 11°36'20"O	Windenstart
119	Kaufbeuren 47°52'N 10°37'O	Windenstart
120	Krahburg 48°50'13"N 12°23'42"O	Windenstart
121	Moos 48°43'20"N 11°02'15"O	Windenstart

E. Niedersachsen

43 Am Steinbrink Gummiseil- und
52°08'30"N 09°40'30" O Windenstart

F. Nordrhein-Westfalen

51 Greven-Hüttrup Gummiseil- und
52°08'N 07°41'20"O Windenstart
52 Schameder Windenstart und Schlepp
51°00'N 08°18'O durch Flugzeuge Klasse B1
53 Schaufenberg Gummiseil- und
50°53'N 06°10'O Windenstart

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr. Hentschel

B 44/54

**Musterprüfung des Segelflugzeuges „Wi 1“
Baumuster Nr. 166**

Bonn, den 14. September 1954
L 5 — 522 — 2173 L/54

Das Segelflugzeug „Wi 1“, Hersteller Luftsportgemeinschaft Odenwald e.V., Erbach/Odw., wird nach § 10 Abs. 3 der Verordnung über Luftverkehr vom 21. 8. 1936 (RGBl. I S. 659) als Muster für das Bundesgebiet zugelassen.

Verwendungszweck: Anfänger-Schulung
Beanspruchungsgruppe: 1
Zahl der Insassen: 1

Höchstzulässige Gewichte

Zuladung: max. 90 kg
Fluggewicht: max. 245 kg
Nichttragende Teile (einschl. Zuladung): 168 kg

Höchstzulässige Geschwindigkeiten

im Auto- und Windenschlepp: 75 km/h
im Flugzeugschlepp: —
im Gleitflug bei böigem Wetter: 75 km/h
im Gleitflug bei ruhigem Wetter: 100 km/h

Sollbruchstelle im Windenstartseil: Nr. II, max. Bruchlast 600 kg,
min. Bruchlast 550 kg.

Mindestausrüstung: Vierteiliger Anschallgurt mit Dämpfungselementen, Geschwindigkeitsmesser.

Einschränkungen: Einzelausfertigung. Nachbau nicht zugelassen.

Kennzeichnung der Baukunden: „Nicht für den Nachbau zugelassen, PFL 39, Tönnis, 5. 8. 54“.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Kreipe

B 45/54

**Musterzulassung von Fallschirmen
Baumuster Geräte Nr. 40.010/10.01 und 40.010/10.07**

Bonn, den 12. Oktober 1954
L 5 = 522 = 2196 L/54

Folgende Fallschirme werden nach § 15 Abs. 4 der Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936 als Muster für das Bundesgebiet zugelassen:

1. Fallschirme ohne Gurt

Geräte Nr. 40.010/10.01

Baumuster:

10—30/24 I

Bauart:

Sitz und Rücken

Hersteller:	Kohnke & Co. K.G., Neckargemünd
Verwendungszweck:	Rettungsfallschirm
Auslösung:	automatisch
Beanspruchungsgruppe:	I
Höchstzulässige Geschwindigkeit:	325 km/h
Gewicht:	ca. 6,9 kg

2. Fallschirm mit Gurt

Geräte Nr. 40.010/10.07

Baumuster:	10—34/24 R I A
Bauart:	Rückenfallschirm
Hersteller:	Kohnke & Co. K.G., Neckargemünd
Verwendungszweck:	Rettungsfallschirm
Auslösung:	manuell
Ausführung der Kappe aus:	Naturseide, Perlon, Nylon
Fallschirm:	
Beanspruchungsgruppe:	II
Höchstzulässige Geschwindigkeit:	400 km/h
Gurtwerk:	
Beanspruchungsgruppe:	II
Höchstzulässige Geschwindigkeit:	400 km/h
Gewicht:	ca. 10 kg

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

B 46/54 2. Auflage des Fachwörterbuches für die Zivilluftfahrt Band I, Englisch-Deutsch

Frankfurt a. M., den 13. 10. 1954
BFS — I 02 — Az. 1953

Das im vergangenen Jahr von der Bundesanstalt für Flugsicherung, Frankfurt a. Main, herausgegebene Fachwörterbuch für die Zivilluftfahrt, Band I, Englisch-Deutsch (1. Auflage), ist in einer wesentlich verbesserten und erweiterten 2. Auflage neu erschienen.

Die Neuauflage kann zum Preise von DM 9.50 von der Bundesanstalt für Flugsicherung, Zentralstelle, Frankfurt a. M., Opernplatz 14, bezogen werden. Interessenten werden gebeten, ihre Bestellung so bald wie möglich aufzugeben. Das Fachwörterbuch wird nach Bedarf durch Nachträge ergänzt. Der Preis für diese Nachträge richtet sich nach ihrem jeweiligen Umfang. Es wird gebeten, bereits bei der Bestellung des Wörterbuches anzugeben, ob laufend Nachträge gewünscht werden.

Bundesanstalt für Flugsicherung
Zentralstelle
Im Auftrag
Felgentreu

Nachrichten für Luftfahrer

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung
 Büro der Nachrichten für Luftfahrer
 im Auftrage des
Bundesministers für Verkehr

2. Jahrgang

NfL Teil B

Frankfurt a.M., 15. November 1954

B 47/54**Zulassung von Segelfluggeländen**

Bonn, den 8. November 1954
 L 4 — 420 — 2441 B/54

Nachstehende Gelände sind für den Segelflug zugelassen worden:

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
A. Baden-Württemberg		
102	Langenhard 48°18'20"N 07°54'O	Windenstart
B. Bayern		
122	Breitenau, Flugplatz 49°55'20"N 10°55'O	Windenstart
123	Erlangen, Flugplatz 49°35'30"N 11°02'O	Windenstart
124	Fischerdorf 48°49'30"N 12°57'O	Windenstart
125	Ingolstadt-West 48°45'45"N 11°23'30'O	Windenstart
126	Iffelsburg 47°52'N 10°16'35'O	Windenstart
127	Langenzenn-Harthof 49°30'N 10°47'O	Windenstart
128	Mallersricht, Flugplatz 49°38'05"N 12°08'O	Windenstart
129	Mindelheim 48°03'15"N 10°29'57'O	Windenstart
130	Mittagalpe (3 Gelände) 47°32'40"N 10°13'12'O 47°33'50"N 10°12'30'O 47°33'50"N 10°13'30'O	Gummiseilstart Start- und Landestelle Landestelle Landestelle
131	Roth-Kiliansdorf 49°13'N 11°06'O	Windenstart
132	Wolfstein 49°13'N 11°28'O	Gummiseilstart

D. Hessen

40	Felsberg 51°08'N 09°26'O	Windenstart
41	Geismar 51°04'30"N 08°50'O	Gummiseilstart
42	Heppenheim-Landesgrenze 49°36'20"N 08°37'30'O	Windenstart

E. Niedersachsen

44	Auf der Wiehe 52°54'25"N 09°14'O	Gummiseil- und Windenstart
----	-------------------------------------	----------------------------

F. Nordrhein-Westfalen

54	Eisern-Hardt 50°51'30"N 08°01'O	Gummiseil- und Windenstart
55	Ruhrwiese-Hohensyburg 51°25'N 07°31'O	Gummiseil- und Windenstart

G. Rheinland-Pfalz

24	Lachen-Speyerdorf 49°19'55"N 08°13'10'O	Winden- und Flugzeugschleppstart
25	Langenlonsheimer Wiesen 49°54'30"N 07°54'20'O	Winden- und Flugzeugschleppstart

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr. Hentschel

B 48/54

**Musterprüfung des Segelflugzeuges "Ka 3"
Baumuster 154**

Bonn, den 9. November 1954
L 5 — 522 — 2209 L/54

Das Segelflugzeug „Ka 3“, Hersteller Segelfliegergruppe Königstein/Taunus, wird nach § 10 Abs. 3 der Verordnung über Luftverkehr vom 21. 8. 1936 (RGBl. I S. 659) als Muster für das Bundesgebiet zugelassen.

Verwendungszweck:	Übung
Beanspruchungsgruppe:	2
Zahl der Insassen:	1
Höchstzulässige Gewichte	
Zuladung:	max. 100 kg
Fluggewicht:	max. 195 kg
Nichttragende Teile (einschl. Zuladung):	155 kg
Höchstzulässige Geschwindigkeiten	
im Auto- und Windenschlepp:	90 km/h
im Flugzeugschlepp:	100 km/h
im Gleitflug bei böigem Wetter:	100 km/h
im Gleitflug bei ruhigem Wetter:	160 km/h
bei Bremsklappenbetätigung:	100 km/h
Sollbruchstelle im Windenstartseil: Nr. I; Bruchlast max.	450 kg,
	min. 315 kg.

Mindestausrüstung: Vierteiliger Anschnallgurt, Geschwindigkeits- und Höhenmesser

Einschränkungen: Nachbau zugelassen, jedoch Holme mit Anschlüssen nur im Industriebau. Für Kunstflug und Wolkenflug nicht zugelassen.

Kennzeichnung der Baukunden: „3. 9. 54 Pfl 3 Zacher“.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

B 49/54

Musterprüfung des Segelflugzeuges "H 17 aS" Baumuster 67 b

Bonn, den 9. November 1954
L 5 — 522 — 2209 L/54 II. Ang.

Das Segelflugzeug „H 17 aS“, Hersteller Segelfliegergruppe Hohenneuffen, wird nach § 10 Abs. 3 der Verordnung über Luftverkehr vom 21. 8. 1936 (RGBl. I S. 659) als Muster für das Bundesgebiet zugelassen.

Verwendungszweck:	Übung
Beanspruchungsgruppe:	2
Zahl der Insassen:	1
Höchstzulässige Gewichte	
Fluggewicht:	max. 185 kg
Zuladung:	max. 88 kg
Nichttragende Teile (einschl. Zuladung):	140 kg

Höchstzulässige Geschwindigkeiten	
im Auto- und Windenschlepp:	80 km/h
im Flugzeugschlepp:	90 km/h
im Gleitflug bei böigem Wetter:	90 km/h
im Gleitflug bei ruhigem Wetter:	110 km/h

Sollbruchstelle im Windenstartseil: Nr. I; Bruchlast max. 460 kg,
min. 315 kg.

Mindestausrüstung: Vierteilige Anschnallgurte, Geschwindigkeits- und Höhenmesser.

Einschränkungen: Für Anfängerschulung, Kunstflug, Wolkenflug nicht zugelassen. Nicht nachbaufähig.

Die Baukunden sind nicht gekennzeichnet (Einzelstück).

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

B 50/54

Musterzulassung des Fallschirms Baumuster 10-34/24 R II A

Bonn, den 9. November 1954
L 5 — 522 — 2204 L/54

Der Fallschirm Baumuster 10-34/24 R II A mit Gurt, Hersteller Fa. Kohnke & Co. K.G. in Neckargemünd, wird nach § 15 Abs. 4 der Verordnung über Luftverkehr vom 21. 8. 1936 als Muster für das Bundesgebiet zugelassen.

Verwendungszweck:	Rettungsfallschirm
Geräte Nr.:	40.010/10.07-3
Bauart:	Rückenfallschirm
Auslösung:	manuell

Fallschirm und Gurtwerk:

Beanspruchungsgruppe: II
Höchstzulässige Geschwindigkeit: 400 km/h

Gewicht: 8,5 kg (bei Perlonkappe)

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

B 51/54

Anerkennung ausländischer Bau- und Prüf- vorschriften für Luftfahrtgerät

Bonn, den 3. November 1954
L 5 — 527 — 2008 L/54

Auf Grund des § 1 der Prüfordnung für ausländisches Luftfahrtgerät vom 19. August 1953 (BGBl. I S. 1033) werden folgende, vom Civil Aeronautics Board der USA erlassenen und im Federal Register, Volume 14, veröffentlichten Civil Air Regulations einschließlich späterer Amendments anerkannt:

- a) **Part 4 b:** Airplane Airworthiness. Transport Categories vom 20. Juli 1950 für die Musterzulassung der amerikanischen Verkehrsflugzeuge
CV 340 „Convair Liner“,
Lockheed L 1049 E „Super Constellation“,
Douglas DC 3 (C 47).
- b) **Part 3:** Airplane Airworthiness. Normal, Utility, Acrobatic and Restricted Purpose Categories vom 1. November 1949 für die Musterzulassung des schwedischen Schul- und Reiseflugzeugs SAAB 91 B „Safir“, das nach diesen Vorschriften geprüft wird.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

B 52/54

Segelflugsport-Betriebs-Ordnung (S. B. O.)

Bonn, den 22. Oktober 1954
L 3 — 371 — 2 — 373 Vm/54

Die Segelflug-Kommission des DAeC e.V. (Deutscher Aero Club e.V.) hat in Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium eine Segelflugsport-Betriebs-Ordnung (S.B.O.) aufgestellt, die jetzt vom DAeC e.V. herausgegeben wurde (Ausgabe September 1954).

Die Segelflugsport-Betriebs-Ordnung (S.B.O.) ist für alle Segelflugsporttreibenden in der Bundesrepublik verbindlich. Ausfertigungen können von der Hauptgeschäftsstelle des DAeC e.V., Frankfurt a. M., Taunusanlage 18, bezogen werden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Kreipe

Nachrichten für Luftfahrer

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung
 Büro der Nachrichten für Luftfahrer
 im Auftrage des
Bundesministers für Verkehr

2. Jahrgang

NfL Teil B

Frankfurt a. M., 1. Dezember 1954

B 53/54

Bonn, den 21. November 1954
 L 1 — 113 — 1 — 305 B/54

Nachstehend gebe ich die Sechste Verordnung zur Änderung der Verordnung über Luftverkehr vom 5. November 1954 nachstehend bekannt. Die Verordnung ist im Bundesgesetzblatt 1954 I S. 302 ff verkündet und am 9. November 1954 in Kraft getreten.

Auf die im Anschluß an den Wortlaut der Verordnung wiedergegebene Begründung weise ich besonders hin.

Der Bundesminister für Verkehr
 Im Auftrag
 Dr. Knipfer

Sechste Verordnung zur Änderung der Verordnung über Luftverkehr

vom 5. November 1954

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

ARTIKEL 1

Die Verordnung über Luftverkehr in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 659) sowie der Änderungsverordnungen vom 31. März, 12. Juli und 15. Dezember 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 432, 815, 1387), vom 30. September 1938 (Reichsgesetzbl. I S. 1327) und vom 21. August 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 749) wird wie folgt geändert:

1. § 4 erhält folgende Fassung:

„§ 4

Kennzeichen

Bei der Eintragung in die Luftfahrzeugrolle wird dem Flugzeug ein Eintragungszeichen erteilt, das zugleich mit dem Buchstaben D als deutschem Staatszugehörigkeitszeichen sowie der Bundesflagge in Farbanstrich nach den Vorschriften über die Eintragungs- und Zulassungsscheine sowie die Kennzeichnung von Luftfahrzeugen (Anlage 1) am Flugzeug zu führen ist.“

2. § 11 wird gestrichen.

3. § 12 erhält folgende Fassung:

„§12

Kennzeichen

(1) Segelflugzeuge haben neben dem Buchstaben D als deutschem Staatszugehörigkeitszeichen eine Kennzahl sowie die Bundesflagge in Farbanstrich nach den Vorschriften über die Eintragungs- und Zulassungsscheine sowie die Kennzeichnung von Luftfahrzeugen (Anlage 1) zu führen.

(2) Die Zulassungsstelle hat über die ausgegebenen Kennzahlen ein Verzeichnis zu führen.“

ARTIKEL 2

Die Anlage 1 der Verordnung über Luftverkehr erhält folgende Fassung:

Anlage 1
(zu §§ 3, 4, 9, 10, 12, 15, 75)

VORSCHRIFTEN ÜBER DIE EINTRAGUNGS- UND ZULASSUNGSSCHEINE SOWIE DIE KENNZEICHNUNG VON LUFTFAHRZEUGEN

A. Eintragungs- und Zulassungsscheine

§ 1

Die Eintragungs- und Zulassungsscheine sind nach den dieser Anlage beigefügten Mustern zu erteilen:

- für Flugzeuge nach Muster 1,
- für Luftschiffe nach Muster 2,
- für Segelflugzeuge nach Muster 3,
- für Ballone nach Muster 4.

B. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen

1. Flugzeuge und Luftschiffe

§ 2

Deutsche Flugzeuge und Luftschiffe führen als Staatszugehörigkeitszeichen den Buchstaben D und als Eintragungszeichen vier weitere Buchstaben (Muster 5). Für Luftschiffe kann der Bundesminister für Verkehr abweichende Eintragungszeichen zulassen.

§ 3

(1) Flugzeuge führen das Staatszugehörigkeitszeichen D und das Eintragungszeichen grundsätzlich auf der Oberseite der rechten Tragfläche und auf der Unterseite der linken Tragfläche sowie an beiden Seiten des feststehenden Teils des Seitenleitwerks (Muster 5). Flugzeuge, die als Doppeldecker gebaut sind, führen die Zeichen außer auf dem Seitenleitwerk nur auf der oberen Seite der rechten oberen Tragfläche und auf der unteren Seite der linken unteren Tragfläche. Bei mehreren Seitenleitwerken sind die Zeichen auf den Außenseiten der äußeren Leitwerke zu führen.

(2) Luftschiffe führen das Staatszugehörigkeitszeichen D und das Eintragungszeichen an der Stelle des größten Querschnitts beiderseits auf der Hülle, so daß die Zeichen von der Seite und vom Boden aus sichtbar sind, außerdem oben auf der Hülle in gleicher Entfernung von den seitlichen Zeichen nach Anordnung der Zulassungsstelle.

§ 4

(1) Das Staatszugehörigkeitszeichen D und das Eintragungszeichen sind entweder in dunkler Balkenschrift auf hellem Grunde oder in heller Balkenschrift auf dunklem Grunde unverwischbar auszuführen und in deutlich sichtbarem Zustand zu erhalten. Das Staatszugehörigkeitszeichen D ist durch einen waagerechten Strich in der Länge einer Buchstabenbreite vom Eintragungszeichen zu trennen.

(2) Die Zeichen sollen ein Schriftfeld in Rechteckform einnehmen und möglichst in der Weise angebracht werden, daß sie durch Bauteile (Motorgondeln, Verstreben, Räder, Schwimmer) nicht verdeckt werden. An Luftschiffen und auf den Tragflächen von Flugzeugen sollen sie möglichst groß (mindestens 50 cm) angebracht werden. Am feststehenden Teil des Seitenleitwerks von Flugzeugen sollen sie mindestens 15 cm hoch sein. Die Breite aller Schriftzeichen mit Ausnahme des Buchstabens J und der Zahl 1 soll zwei Drittel der Schrifthöhe, der Abstand der Schriftzeichen voneinander mindestens ein Viertel der Breite eines Schriftzeichens betragen. Die einzelnen Schriftlinien sollen nicht stärker als ein Sechstel der Schrifthöhe sein.

(3) Bei Flugzeugen soll das Schriftbild nicht mit den Außenkanten eines Bauteils zusammenfallen. Die auf den Tragflächen angebrachten Zeichen sollen bei gleichbleibender Schrifthöhe von der Vorder- und Hinterkante gleich weit entfernt sein. Die Oberkante der Buchstaben muß nach der Vorderkante der Tragflächen gerichtet sein. Auf dem Leitwerk soll längs jeder senkrechten Kante mindestens ein Streifen von 5 cm frei bleiben.

2. Segelflugzeuge

§ 5

(1) Segelflugzeuge führen das Staatszugehörigkeitszeichen D und eine Kennzahl entsprechend §§ 3 und 4.

(2) Die Kennzahl wird von der Zulassungsstelle aus der ihr zu diesem Zweck von dem Bundesminister für Verkehr zugeteilten Zahlenreihe erteilt.

3. Freiballone

§ 6

Freiballone führen das Staatszugehörigkeitszeichen D und einen Namen entsprechend den Vorschriften über die Zeichenführung bei Luftschiffen. Der von dem Eigentümer vorgeschlagene Name bedarf der Genehmigung der Zulassungsstelle.

C. Bundesflagge

1. Flugzeuge

§ 7

(1) Flugzeuge führen die Bundesflagge an beiden Seiten des feststehenden Teils des Seitenleitwerks (Muster 5) in Farbanstrich. § 3 Abs. 1 Satz 3 gilt entsprechend.

(2) Die Bundesflagge soll in Rechteckform in der unteren Hälfte des Leitwerks über dem Staatszugehörigkeitszeichen D und dem Eintragungszeichen angebracht werden. Die Farbstreifen und die Zeichen müssen auf beiden Seiten des Seitenleitwerks gleich groß sein. Bei dem Farbanstrich soll das Verhältnis der Gesamthöhe zur Gesamtlänge der drei gleich breiten Farbstreifen etwa 3:5 betragen. Die Zulassungsstelle bestimmt die Gesamthöhe sowie die sonstigen Einzelheiten der Anbringung.

2. Luftschiffe

§ 8

Luftschiffe führen die Bundesflagge an beiden Seiten der vertikalen Dämpfungsflächen in Farbanstrich. Die Zulassungsstelle bestimmt die Maße des Farbanstrichs und die sonstigen Einzelheiten der Anbringung (Muster 5).

3. Segelflugzeuge

§ 9

Segelflugzeuge führen die Bundesflagge entsprechend den Vorschriften des § 7.

Freiballone

§ 10

Freiballone setzen die Bundesflagge.

5. Gemeinsame Vorschriften

§ 11

Für Luftfahrzeuge, bei denen die Anbringung der Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen sowie der Bundesflagge an der vorgeschriebenen Stelle oder in der vorgeschriebenen Form infolge ihrer Bauart oder aus sonstigen Gründen nicht möglich oder nicht zweckmäßig ist, kann die Zulassungsstelle Abweichungen von den §§ 3 bis 9 bestimmen.

D. Sonstige Beschriftung

1. Allgemeine Merkmale

§ 12

(1) Bei Luftfahrzeugen sind an gut sichtbarer Stelle, möglichst am Haupteinstieg, auf einem feuerfesten Schild anzugeben

1. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen,
2. Hersteller und Werknummer,
3. das Baumuster des Luftfahrzeugs.

(2) Im Lastenraum ist an sichtbarer Stelle ein Ladeplan in Form einer Skizze anzubringen.

(3) An den Motoren sind auf einem feuerfesten Schild an sichtbarer Stelle anzubringen

1. Name und Wohnsitz des Herstellers,
2. Musterbezeichnung, Baureihe, Werknummer und Baujahr,
3. wesentliche Betriebsdaten des Motors.

(4) Bei Flugzeugen und Segelflugzeugen ist ferner auf der linken Seite des Rumpfes, bei Luftschiffen und Ballonen an sichtbarer Stelle einer Gondel oder des Korbes auf hellem Grund mit dunklen Buchstaben von wenigstens 25 mm Höhe und 4 mm Strichstärke anzugeben

1. Name und Wohnsitz des Eigentümers
2. Leergewicht, Zuladung und höchstzulässiges Fluggewicht in Kilogramm,
3. höchstzulässige Personenzahl einschließlich Besatzung.

Bei Luftfahrzeugen, die nicht nach einem laufenden Plan gewartet und geprüft werden, ist außerdem der Zeitpunkt der letzten Prüfung und der nächsten Nachprüfung anzugeben. Bei Segelflugzeugen ist ferner in der Nähe der Schleppkupplung die Nummer der Sollbruchstelle des Schleppseils anzugeben.

2. Reklamebeschriftung

§ 13

(1) Für die Reklamebeschriftung an Luftfahrzeugen stehen die Flächen zur Verfügung, die für die Kennzeichnung und Beschriftung nicht benötigt werden. Abweichungen hiervon kann die Zulassungsstelle genehmigen. Die Erkennbarkeit der Kennzeichen und der Beschriftung darf durch die Reklame nicht beeinträchtigt werden.

(2) Flugzeuge, die im öffentlichen Fluglinienverkehr Verwendung finden, dürfen eine Reklamebeschriftung nicht erhalten. Die Anbringung von Firmenzeichen einschließlich Namen der Flugzeuge durch die Luftverkehrsgesellschaft in dem international üblichen Umfang gilt nicht als Reklamebeschriftung.

§ 14

Zulassungsstelle nach den §§ 3, 7 bis 9, 11 und § 13 Abs. 1 ist die Stelle, die für die Zulassung der Muster des Luftfahrtgeräts zuständig ist.

Muster 1
(Din A 5, Querformat)

Umschlag
(hellblau)

**BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**Flugzeug-Eintragungs- und Zulassungsschein
und
Lufttüchtigkeitszeugnis**

Umschlag (Innenseite)

Federal Republic of Germany
Certificate of Registration and Airworthiness
for Aeroplane

République Fédéral d'Allemagne
Certificat d'Immatriculation et de Navigabilité
pour Avion

República Federal de Alemania
Certificado de Matrícula y de Aeronavegabilidad
para Avión

Dieser Schein gilt entsprechend für Hubschrauber, Schwingenflügler und sonstige Motorflugzeuge.
This form may be used also for certifying helicopters, ornithopters and other power-driven heavier-than-air aircraft.

Noch Muster 1

**BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**

Federal Republic of Germany

DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR

The Federal Minister of Transport

EINTRAGUNGS- UND ZULASSUNGSSCHEIN

Certificate of Registration

1. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen: Nationality and Registration Marks: D —	2. Hersteller: Manufacturer: Muster: Designation:	3. Werknummer: Serial Nr.: Baujahr: Year of construction:
--	--	--

- 4. Eigentümer:**
Name of owner:
- 5. Anschrift des Eigentümers:**
Address of owner:

6. Hiermit wird bescheinigt, daß das vorbezeichnete Flugzeug in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik Deutschland in Übereinstimmung mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 und nach den Vorschriften des deutschen Luftverkehrsgesetzes sowie der Verordnung über Luftverkehr eingetragen ist. Das Flugzeug ist zum Luftverkehr zugelassen.

It is hereby certified, that the above described aeroplane has been duly entered on the register of the Federal Republic of Germany in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and with the regulations of the German LVG as well as the LVO. The aeroplane is authorized to engage in air traffic.

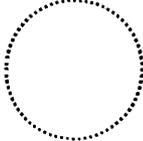
Gültigkeitsdauer siehe Seite 7.

For period of validity see page 7.

Der Eintragungs- und Zulassungsschein und gegebenenfalls der Funkausweis sind im Flugzeug mitzuführen.

This Certificate of Registration and, if applicable, the radio station licence shall be carried in the aeroplane

Datum der Ausstellung:
Date of issue:



Unterschrift:
Signature:

Seite 1
page 1

Eintragungen über Eigentumswechsel und Halter:

Entries on change of ownership and operator:

Seite 2
page 2

Noch Muster 1

**BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**
Federal Republic of Germany
DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR
The Federal Minister of Transport

LUFTTÜCHTIGKEITS-ZEUGNIS
Certificate of Airworthiness

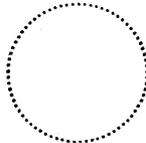
1. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen: Nationality and Registration Marks: D —	2. Hersteller: Manufacturer: Muster: Designation:	3. Werknummer: Serial Nr.: Baujahr: Year of construction:
--	--	--

4. Kategorie:
Category:

5. Dieses Lufttüchtigkeits-Zeugnis ist für das vorbezeichnete Flugzeug in Übereinstimmung mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 ausgestellt.
This Certificate of Airworthiness is issued for the above mentioned aeroplane pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944.

Das Flugzeug wurde nach den deutschen Prüfvorschriften für Luftfahrtgerät geprüft und wird als lufttüchtig angesehen, wenn es vorschriftsmäßig und nach den zugehörigen *) Betriebsanweisungen gewartet und betrieben wird.
The aeroplane has been duly inspected pursuant to the German rules for the inspection of flight equipment and is considered to be airworthy, when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent Flight-Manual. *)

Datum der Ausstellung:
Date of issue:



Unterschrift:
Signature:

*) Nähere Angaben s. Seite 6
For additional data see page 6

Seite 3
page 3

Verwendungs- und Beanspruchungsgruppe: Type category:

Gattung: Classification: **Land — Wasser — Flugzeug** land - sea - plane

Muster-Zulassung vom: Date of prototype certificate of airworthiness:

Motorenzahl: Number of engines: **Baumuster der Motoren:*)** Model of engines:*)

*) Prüfscheine für Motoren sind im Flugzeug mitzuführen.
Engine test sheets shall be carried in the aeroplane at all times.

Gewichtsübersicht Weight summary:

Verwendungszweck Purpose	Leergewicht Weight empty kg	Höchstzulässige Zuladung *) Maximum disposable load kg	Höchstzulässiges Fluggewicht *) Maximum permissible weight kg	Höchstzulässige Insassenzahl **) Maximum number of persons carried

*) bezogen auf 0 m Höhe bei Normalatmosphäre (15° C und 1013 mb) corrected for sea level at standard atmosphere (15° C and 1013 mb)

**) Kinder unter 2 Jahren, für die ein besonderer Sitzplatz nicht beansprucht wird, werden bei der höchstzulässigen Insassenzahl nicht berücksichtigt. Sie sind jedoch bei dem höchstzulässigen Fluggewicht mit 10 bis 15 kg anzuzurechnen.
Children under 2 years of age for whom a special seat is not claimed will not be included in the maximum number of persons carried. For the maximum permissible weight however, an allowance of 10 to 15 kilograms per child shall be made.

Gesamtinhalt der Betriebsstoffbehälter: { **Kraftstoff:** Fuel: l
Total contents of fuel and oil tanks: { **Schmierstoff:** Oil: l

Zugelassen für Kunstflug Approved for acrobatics with **sitzig,** persons, **Schleppflug,** aerotow

Zugelassen mit betriebstüchtiger Funkausrüstung für Flüge nach den Instrumentenflugregeln: ja/nein

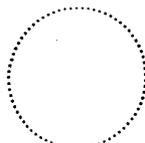
Approved with operational radio equipment for IFR - flights: yes/no

(Nichtzutreffendes streichen!)
Delete items not applicable

Höchstzulässige Geschwindigkeit: Maximum speed permitted: km/h

Beschränkungen: Limitations:

Datum der Ausstellung:
Date of issue:



Unterschrift:
Signature:

Seite 4
page 4

Noch Muster 1

Prüfvermerke*) Inspection notes

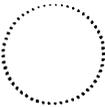
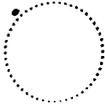
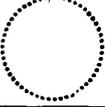
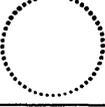
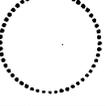
Lfd. Nr. cr. nr.	Art und Ausmaß der Prüfung Type and scope of inspection	Befund und Prüfbericht vom Result and date of report on inspection	Art und Ort der Kennzeichnung Type and location of inspection marks	Ort, Tag, Stempel und Unterschrift des Prüfers Place, date, stamp and signature of inspector
1	Stückprüfung Inspection of a series aircraft			
				
				
				
				
				
		*) Diese Seite entfällt bei Flugzeugen, die nach laufendem Plan gewartet und nachgeprüft werden. This page may be dispensed with if the aeroplane is maintained and inspected under a system of continuous inspection		

Seite 5
page 5

Bemerkungen:
Remarks:

Noch Muster 1

Gültigkeit der Zulassung Period of validity

Gültig bis Valid until	Tag, Ort, Stempel und Unterschrift der Zulassungsstelle Date, place, stamp and signature of responsible agency	Ungültigkeitsvermerke, Beschränkungen bei Schäden, Beanstandungen u. ä. Temporary invalidity of certificate, limitations on account of damages, objections etc.
		
		
		
		
		
		
		

Muster 2
(Din A 5, Querformat)

(Umschlag
hellgelb)

**BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**Luftschiff-Eintragungs- und Zulassungsschein
und
Lufttüchtigkeitszeugnis**

Umschlag (Innenseite)

Federal Republic of Germany
Certificate of Registration and Airworthiness
for Airship

République Fédéral d'Allemagne
Certificat d'Immatriculation et de Navigabilité
pour Dirigeable

República Federal de Alemania
Certificado de Matrícula y de Aeronavegabilidad
para Dirigible

Noch Muster 2

**BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**
Federal Republik of Germany
DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR
The Federal Minister of Transport

EINTRAGUNGS- UND ZULASSUNGSSCHEIN

Certificate of Registration

1. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen: Nationality and Registration Marks: D —	2. Hersteller: Manufacturer: Muster: Designation:	3. Werknummer: Serial Nr.: Baujahr: Year of construction:
--	--	--

4. Eigentümer:
Name of owner:

5. Anschrift des Eigentümers:
Address of owner:

6. Hiermit wird bescheinigt, daß das vorbezeichnete Luftschiff in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik Deutschland in Übereinstimmung mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 und nach den Vorschriften des deutschen Luftverkehrsgesetzes sowie der Verordnung über Luftverkehr eingetragen ist. Das Luftschiff ist zum Luftverkehr zugelassen.

It is hereby certified, that the above described airship has been duly entered on the register of the Federal Republic of Germany in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and with the regulations of the German LVG as well as the LVO. The airship is authorized to engage in air traffic.

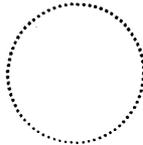
Gültigkeitsdauer siehe Seite 7.

For period of validity see page 7.

Der Eintragungs- und Zulassungsschein und gegebenenfalls der Funkausweis sind im Luftschiff mitzuführen.
 This Certificate of Registration and, if applicable, the radio station licence shall be carried in the airship.

Datum der Ausstellung:
Date of issue:

Unterschrift:
Signature:



Seite 1
Seite 1

Eintragungen über Eigentumswechsel und Halter:
Entries on change of ownership and operator:



Noch Muster 2

BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND
Federal Republic of Germany

DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR
The Federal Minister of Transport

LUFTTÜCHTIGKEITS-ZEUGNIS
Certificate of Airworthiness

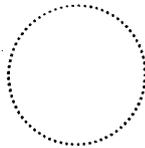
1. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen: Nationality and Registration Marks: D —	2. Hersteller: Manufacturer: Muster: Designation:	3. Werknummer: Serial Nr. Baujahr: Year of construction:
---	--	---

4. Kategorie:
Category:

5. Dieses Lufttüchtigkeits-Zeugnis ist für das vorbezeichnete Luftschiff in Übereinstimmung mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 ausgestellt.
This Certificate of Airworthiness is issued for the above mentioned airship pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944.

Das Luftschiff wurde nach den deutschen Prüfvorschriften für Luftfahrtgerät geprüft und wird als lufttüchtig angesehen, wenn es vorschriftsmäßig und nach den zugehörigen *) Betriebsanweisungen gewartet und betrieben wird.
The airship has been duly inspected pursuant to the German rules for the inspection of flight equipment and is considered to be airworthy, when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent Flight-Manual *)

Datum der Ausstellung:
Date of issue:



Unterschrift:
Signature:

*) Nähere Angaben s Seite 6
For additional data see page 6

Seite 3
page 3

Verwendungszweck : Type category:

Gattung : Classification:

Muster-Zulassung vom : Date of prototype certificate of airworthiness:

Motorenzahl: Number of engines: Baumuster der Motoren: *) Model of engines: *)

*) Prüfscheine für Motoren sind im Luftschiff mitzuführen. Engine test sheets shall be carried in the airship at all times.

Gewichtsübersicht : Weight summary:

Verwendungszweck Purpose	Leergewicht Weight empty kg	Höchstzulässige Zuladung *) Maximum disposable load kg	Höchstzulässiges Fahrtgewicht *) Maximum permissible weight kg	Höchstzulässige Zahl der Insassen **) einschließlich Besatzung Maximum number of persons carried

*) bezogen auf 0 m Höhe bei Normalatmosphäre (15° C und 1013 mb)

*) corrected for sea level at standard atmosphere (15° C and 1013 mb)

**) Kinder unter 2 Jahren, für die ein besonderer Sitzplatz nicht beansprucht wird, werden bei der höchstzulässigen Insassenzahl nicht berücksichtigt. Sie sind jedoch bei dem höchstzulässigen Fluggewicht mit 10 bis 15 kg anzurechnen.

**) Children under 2 years of age for whom a special seat is not claimed will not be included in the maximum number of persons carried. For the maximum permissible weight however, an allowance of 10 to 15 kilograms per child shall be made.

Gesamthalt der Betriebsstoffbehälter: { Kraftstoff: Fuel: l
Total contents of fuel and oil tanks: { Schmierstoff: Oil: l

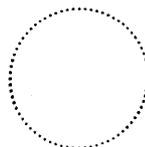
Höchstzulässige Geschwindigkeit: Maximum speed permitted: km/h

Zugelassen mit betriebstüchtiger Funkausrüstung für Fahrten nach den Instrumentenflugregeln: ja/nein

Approved with operational radio equipment for IFR-flights: yes/no

Beschränkungen: Limitations:

Datum der Ausstellung:
Date of issue:

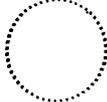
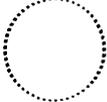


Unterschrift:
Signature:

Seite 4
page 4

Noch Muster 2

Prüfvermerke *) Inspection notes

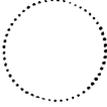
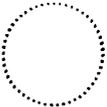
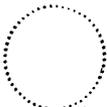
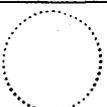
Lfd. Nr. cr. nr.	Art und Ausmaß der Prüfung Type and scope of inspection	Befund und Prüfbericht vom Result and date of report on inspection	Art und Ort der Kennzeichnung Type and location of inspection marks	Ort, Tag, Stempel und Unterschrift des Prüfers Place, date, stamp and signature of inspector
1	Stückprüfung Inspection of a series aircraft			
				
				
				
				
				
		*) Diese Seite entfällt bei Luftschiffen, die nach laufendem Plan gewartet und nachgeprüft werden. This page may be dispensed with if the airship is maintained and inspected under a system of continuous inspection.		

Seite 5
page 5

Bemerkungen:
Remarks:

Noch Muster 2

Gültigkeit der Zulassung Period of validity

Gültig bis Valid until	Tag, Ort, Stempel und Unterschrift der Zulassungsstelle Date, place, stamp and signature of responsible agency	Ungültigkeitsvermerke, Beschränkungen bei Schäden, Beanstandungen u. ä. Temporary invalidity of certificate, limitations on account of damages, objections etc.
		
		
		
		
		
		
		

Muster 3
(Din A5, Querformat)

Umschlag
(rosa)

**BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**Segelflugzeug-Eintragungs- und Zulassungsschein
und
Lufttüchtigkeitszeugnis**

Umschlag (Innenseite)

Federal Republic of Germany
Certificate of Registration and Airworthiness
for glider

République Fédéral d'Allemagne
Certificat d'Immatriculation et de Navigabilité
pour planeur

República Federal de Alemania
Certificado de Matricula y de Aeronavegabilidad
para Planeador

Noch Muster 3

**BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**

Federal Republic of Germany

LAND:

Land:

EINTRAGUNGS- UND ZULASSUNGSSCHEIN

Certificate of Registration

1. Staatszugehörigkeitszeichen und Kennzahl: Nationality marks and identification number: D —	2. Hersteller: Manufacturer: Baumuster: Designation:	3. Werknummer: Serial Nr.: Baujahr: Year of construction:
---	---	--

4. Eigentümer:

Name of owner:

5. Anschrift des Eigentümers:

Address of owner:

6. Hiermit wird bescheinigt, daß das vorbezeichnete Segelflugzeug in das Verzeichnis des Landes: (Bundesrepublik Deutschland)

in Übereinstimmung mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 und nach den Vorschriften der deutschen Verordnung über Luftverkehr eingetragen ist. Das Segelflugzeug ist zum Luftverkehr zugelassen.

It is hereby certified that the above described glider has been duly entered on the register of the Land (Federal Republic of Germany) in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and with the regulations of the German LVO. The glider is authorized to engage in air traffic.

Gültigkeitsdauer siehe Seiten 7 und 9.

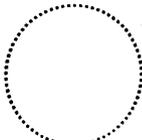
For period of validity see pages 7 and 9.

Der Zulassungsschein und gegebenenfalls der Funkausweis sind im Segelflugzeug mitzuführen.

This Certificate of Registration and, if applicable, the radio station licence shall be carried in the glider.

Datum der Ausstellung:

Date of issue:



Unterschrift:

Signature:

Seite 1
page 1

Eintragungen über Eigentumswechsel und Halter:

Entries on change of ownership and operator:

Seite 2
page 2

Noch Muster 3

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND Federal Republic of Germany

LAND: Land:

LUFTTÜCHTIGKEITS-ZEUGNIS

Certificate of Airworthiness

Table with 3 columns: 1. Staatszugehörigkeitszeichen und Name, 2. Hersteller, 3. Werknummer

4. Kategorie: Kategorie:

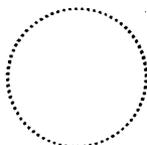
5. Dieses Lufttüchtigkeits-Zeugnis ist für das vorbezeichnete Segelflugzeug in Übereinstimmung mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 ausgestellt.

This Certificate of Airworthiness is issued for the above mentioned glider pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944.

Das Segelflugzeug wurde nach den deutschen Prüfvorschriften für Luftfahrtgerät geprüft und wird als lufttüchtig angesehen, wenn es vorschriftsmäßig und nach den zugehörigen*) Betriebsanweisungen gewartet und betrieben wird.

The glider has been duly inspected pursuant to the German rules for the inspection of flight equipment and is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent Flight-Manual *)

Datum der Ausstellung: Date of issue:



Unterschrift: Signature:

*) Nähere Angaben s. Seite 5 For additional data see page 5

Seite 3 page 3

Verwendungszweck: Beanspruchungsgruppe: Type category: Stress category: Musterzulassung vom: Date of prototype certificate of airworthiness:

Mindestausrüstung: Minimum equipment:

Zugelassen für: Approved for:

Insassenzahl: Number of persons carried:

Windgeschwindigkeit: Wind speed: max m/s

Flughöhe über Grund: Height above ground: max m

Gummiseilstart: ja / nein Rubber cable launch: yes/no

Kraftwagen- und Windenseilstart bis: km/h } Hierbei Sollbruchstelle im Schleppseil: Weak link in towing cable

Auto-tow and wind-tow launch up to } max: kg; min kg; Nr:

Flugzeugschlepp Aero-tow up to bis: km/h } bis: km/h

Gleitflug bei böigem Wetter Glide in turbulent air up to bis: km/h

Gleitflug bei böenfreiem Wetter Glide in normal air up to bis: km/h

Kunstflug: -sitzig: ja / nein

Acrobatics with persons: yes / no Zugelassen mit betriebstüchtiger Funkausrüstung für Flüge nach den Instrumentenflugregeln: ja/nein

Approved with operational radio equipment for IFR-Flights: yes / no

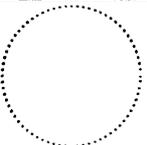
Schwerpunktlage im Flug: max. Vorlage: mm } vor / hinter: forward of / aft of

Center of gravity in flight max forward position } max. Rücklage: mm

max rearward position

Einschränkungen: Limitations:

Datum der Ausstellung: Date of issue:



Unterschrift: Signature:

Seite 4 page 4

Noch Muster 3

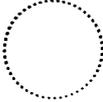
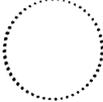
Bemerkungen:
Remarks:

Seite 5
page 5

Prüfvermerke Inspection notes

Lfd. Nr. cr. nr.	Art und Ausmaß der Prüfung Type and scope of inspection	Gewichte in kg weights in				Leerge wicht- Schwerpunktlage in mm center of gravity weight empty	Befund und Prüfbericht vom Result and date of report on inspection	Art und Ort der Kennzeichnung Type and location of inspection marks
		Leergewicht weight empty	Flugge wicht all-up weight	Zuladung disposable load	Nichttragende Teile non lifting parts			
1	Stückprüfung Inspection of a series aircraft							

Noch Muster 3

noch: Prüfvermerke Inspection notes		Gültigkeit der Zulassung Period of validity	
Ort, Tag, Stempel und Unterschrift des Prüfers Place, date, stamp and signature of inspector	Gültig bis Valid until	Tag, Ort, Stempel und Unterschrift der Zulassungsstelle Date, place, stamp and signature of responsible agency	Ungültigkeitsvermerke, Beschränkungen bei Schäden, Beanstandungen u. ä. Temporary invalidity of certificate, limitations on account of damages, objections etc.
			
			
			
			
			
			

**BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**Ballon-Eintragungs- und Zulassungsschein
und
Lufttüchtigkeitszeugnis**

Umschlag (Innenseite)

Federal Republic of Germany
Certificate of Registration and Airworthiness
for balloon

République Fédéral d'Allemagne
Certificat d'Immatriculation et de Navigabilité
pour ballon

República Federal de Alemania
Certificado de Matrícula y de Aeronavegabilidad
para Globo

Noch Muster 4

BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND
Federal Republic of Germany

LAND:
Land:

EINTRAGUNGS- UND ZULASSUNGSSCHEIN

Certificate of Registration

1. Staatszugehörigkeitszeichen und Name: Nationality marks and name: D —	2. Hersteller: Manufacturer: Baumuster: Designation:	3. Werknummer: Serial Nr.: Baujahr: Year of construction:
---	---	--

4. Eigentümer:
Name of owner:

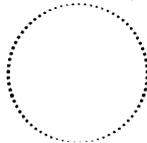
5. Anschrift des Eigentümers:
Address of owner:

6. Hiermit wird bescheinigt, daß der vorbezeichnete Frei — Fessel — Ballon in das Verzeichnis des Landes: (Bundesrepublik Deutschland) in Übereinstimmung mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 und nach den Vorschriften der deutschen Verordnung über Luftverkehr eingetragen ist*). Der Frei — Fessel — Ballon ist zum Luftverkehr zugelassen.
It is hereby certified that the above described free-captive-balloon has been duly entered on the register of the Land (Federal Republic of Germany) in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and with the regulations of the German LVO.*) The free-captive-balloon is authorized to engage in air traffic.

Gültigkeitsdauer siehe Seiten 7 und 9.
For period of validity see pages 7 and 9.

Der Zulassungsschein und gegebenenfalls der Funkausweis sind im Ballon mitzuführen.
This Certificate of Registration and, if applicable, the radio station licence shall be carried in the balloon

Datum der Ausstellung:
Date of issue:



Unterschrift:
Signature:

*1) Bei Fesselballonen ist der Hinweis auf die Rechtsvorschriften zu streichen.
The reference to above regulations does not apply to captive balloons.

Eintragungen über Eigentumswechsel und Halter:
Entries on change of ownership and operator:

Noch Muster 4

BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND
Federal Republic of Germany

LAND:
Land:

LUFTTUCHTIGKEITS-ZEUGNIS
Certificate of Airworthiness

1. Staatszugehörigkeitszeichen und Name: Nationality marks and name: D —	2. Hersteller: Manufacturer: Baumuster: Designation:	3. Werknummer: Serial Nr.: Baujahr: Year of construction:
--	---	--

4. Kategorie:
Categorie:

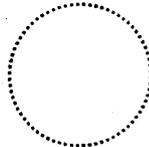
5. Dieses Lufttüchtigkeits-Zeugnis ist für den vorbezeichneten Freiballon in Übereinstimmung mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 ausgestellt*).

This Certificate of Airworthiness is issued for the above mentioned free balloon pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944*).

Der Ballon wurde nach den deutschen Vorschriften für Luftfahrtgerät geprüft und wird als lufttüchtig angesehen, wenn er vorschriftsmäßig und nach den zugehörigen**) Betriebsanweisungen gewartet und betrieben wird.

The balloon has been duly inspected pursuant to the German rules for the inspection of flight equipment and is considered to be airworthy, when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent Flight-Manual**)

Datum der Ausstellung:
Date of issue:



Unterschrift:
Signature:

*) Gilt nicht für Fesselballone. Does not apply to captive balloons.
**) Nähere Angaben s. Seite 5. For additional data see page 5.

Verwendungszweck: Type category:

Ballongas: Gas used: **Ballonform:** Shape of balloon:

Wirklicher Inhalt: m³; **Nenninhalt:** m³; **Ballongröße Nr.:**
Actual gas volume: Rated gas volume: Balloon size Nr.:

Muster-Zulassung vom: Date of prototype certificate of airworthiness:

Ständige Ausrüstung (bei Fesselballonen zusätzlich: Angaben über die Verankerung):
Permanent equipment (additional data about mooring required if captive balloon):

Höchstzulässige Zuladung: Maximum disposable load:

..... **Insassengewicht** **Ballast** **veränderliche Ausrüstung**
Weight of persons carried ballast variable equipment

Beschränkungen: Limitations:

Bei Fesselballonen: zugelassen für: Windstärken bis m/s

Captive balloon: approved for: Wind speeds up to

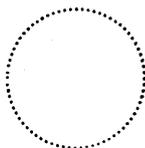
Steighöhen bis

ascend altitudes up to

Zugelassen mit betriebstüchtiger Funkausrüstung für Fahrten nach den Instrumentenflugregeln: ja/nein

Approved with operational radio equipment for IFR-flights: yes/no

Datum der Ausstellung:
Date of issue:



Unterschrift:
Signature:

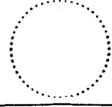
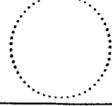
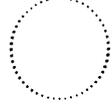
Noch Muster 4

Bemerkungen:
Remarks:

Prüfvermerke Inspection notes

Lfd. Nr. cr. nr.	Art und Ausmaß der Prüfung Type and scope of inspection	Gewichte in kg Weights in							Höchstzul. Insassen- zahl max. number of persons including crew	Befund und Prüfbericht vom Result and date of report on inspection	Art und Ort der Kennzeichnung Type and location of inspection marks
		Hülle vollständig envelope complete	Netzwerk network	Korb mit Zubehör basket including equipment	Ständige Ausrüstung permanent equipment	Leergewicht weight empty	Höchstzul. Zuladung max. disposable load	Fahrtgewicht permissible weight			
1	Stückprüfung Inspection of a series aircraft	Lt. Wägungsbericht vom: according to weighing report dated:									
		Lt. Wägungsbericht vom: according to weighing report dated:									
		Lt. Wägungsbericht vom: according to weighing report dated:									
		Lt. Wägungsbericht vom: according to weighing report dated:									
		Lt. Wägungsbericht vom: according to weighing report dated:									
		Lt. Wägungsbericht vom: according to weighing report dated:									

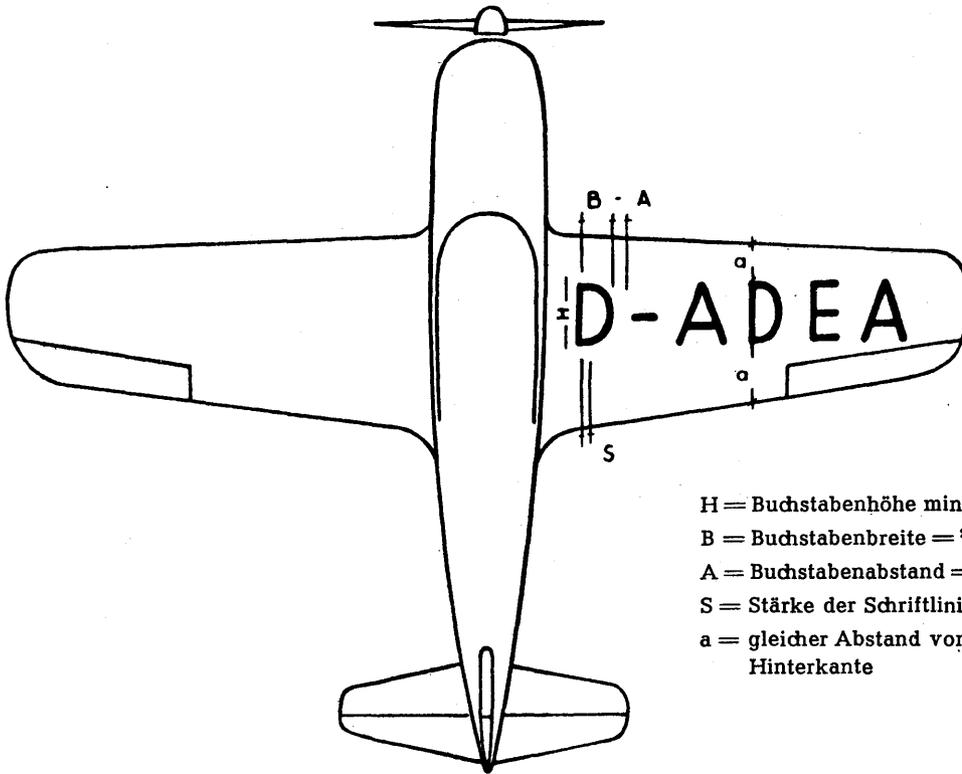
Noch Muster 4

noch: Prüfvermerke Inspection notes		Gültigkeit der Zulassung Period of validity		
Bei Prüfung erreichte Gesamt-Fahrtanzahl total number of ascents at time of inspection	Ort, Tag, Stempel und Unterschrift des Prüfers Place, date, stamp and signature of inspector	Gültig bis valid until	Ort, Tag, Stempel und Unterschrift der Zulassungsstelle Place, date, stamp and signature of responsible agency	Ungültigkeitsvermerke, Beschränkungen bei Schäden, Beanstandungen oder Erreichen der zulässigen Fahrtanzahl Temporary invalidity of certificate, limitations on account of damages, objections or reaching of the allowed number of ascents
		Datum: date: oder für Fahrten or for ascents		
		Datum: date: oder für Fahrten or for ascents		
		Datum: date: oder für Fahrten or for ascents		
		Datum: date: oder für Fahrten or for ascents		
		Datum: date: oder für Fahrten or for ascents		
		Datum: date: oder für Fahrten or for ascents		

Muster 5

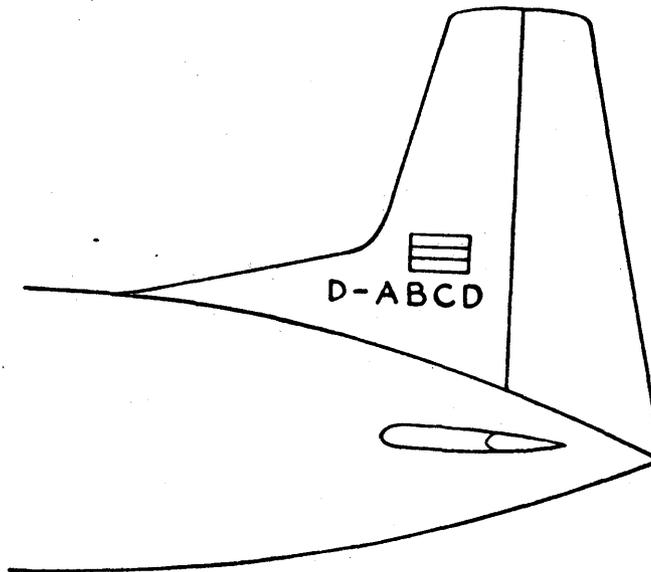
Staatzugehörigkeitszeichen, Eintragungszeichen und Flagge der Flugzeuge

(Ansicht des Flugzeugs von oben und unten)



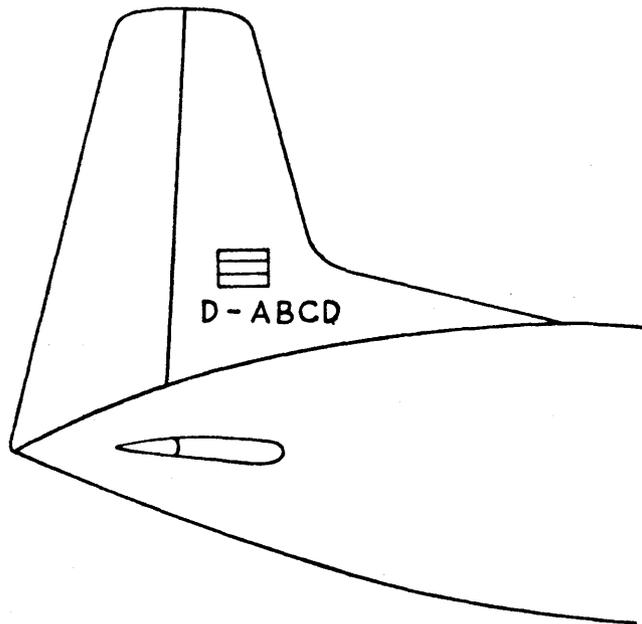
Flaggenführung am Leitwerk des Flugzeugs

(Ansicht von links)

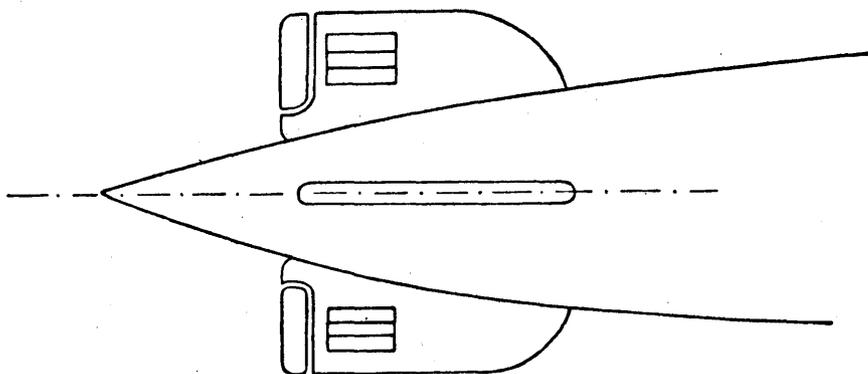


Noch Muster 5

Flaggenführung am Leitwerk des Flugzeugs
(Ansicht von rechts)



Flagge der Luftschiffe
Steuerbord und Backbord



ARTIKEL 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt Artikel 1 der Verordnung zur Änderung der Verordnung über Luftverkehr (Fünfte Änderung) und der Prüfordnung für Luftfahrer vom 21. August 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 749) außer Kraft.

Bonn, den 5. November 1954.

Der Bundeskanzler
A d e n a u e r
Der Bundesminister für Verkehr
S e e b o h m

BEGRÜNDUNG

1. Die Verordnung soll die veralteten Vorschriften der Verordnung über Luftverkehr (LVO) und ihrer Anlage 1 (Anlg. 1 LVO) über die Zulassungsscheine und die Kennzeichnung von Luftfahrzeugen ändern und ergänzen. Sie ist ein Teil der gesetzgeberischen Vorarbeiten für die Rückkehr der vollen deutschen Lufthoheit und soll vor der geplanten Verordnung über die allgemeine Änderung der Verordnung über Luftverkehr erlassen werden, weil sie besonders dringlich ist.

Im Hinblick auf den internationalen Charakter des Luftverkehrs und die Verpflichtung der Bundesrepublik, nach Inkrafttreten des Deutschlandvertrages die Richtlinien und Empfehlungen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. 12. 1944 (ICAO-Abkommen) anzuwenden, lehnen sich die Änderungsvorschriften der Verordnung an dieses Abkommen an.

Die bisherigen deutschen Vorschriften, die sich als zweckmäßig erwiesen haben, wurden beibehalten, sie mußten jedoch den veränderten staatsrechtlichen Verhältnissen angepaßt werden. So wurde statt „Reichs- und Nationalflagge“ „Bundesflagge“ gesetzt, ferner entsprechend der Zuständigkeitsvereinbarung zwischen Bund und Ländern statt „Reichminister der Luftfahrt“ und „Luftamt“ „Bundesminister für Verkehr“ und „Zulassungsstelle“. Der Begriff der „Zulassungsstelle“ wurde gewählt, weil die Frage, welchen Dienststellen die Zulassung übertragen wird, noch nicht endgültig geregelt ist.

2. **Im einzelnen ist noch folgendes zu bemerken:**

Zu Artikel 1,2 (§ 11 LVO):

Der bisherige § 11 konnte gestrichen werden, weil es infolge der technischen Fortentwicklung des Segelflugsports eine Verwendung von Segelflugzeugen nur innerhalb des Bereichs genehmigter Segelfluggelände praktisch nicht mehr gibt. Außerdem ist die Streichung geboten, weil § 12 in seiner neuen Fassung einheitlich für alle Segelflugzeuge die Verpflichtung zum Führen des Staatszugehörigkeitszeichens und einer Kennzahl vorsieht und mit der Zulassungsregelung des bisherigen § 11 nicht vereinbar ist.

Zu Artikel 1,3 (§ 12 Abs. 2 LVO):

Die Vorschriften des ICAO-Abkommens gehen davon aus, daß Luftfahrzeuge in ihrem Heimatstaat eingetragen sind (Art. 17, 19, 29; Nr. 7, 2 des ICAO-Anhangs 7). Nach deutschem Recht besteht die Verpflichtung nur für Flugzeuge und Luftschiffe, jedoch nicht für sonstige Luftfahrzeuge, insbesondere nicht für Segelflugzeuge (§ 2 LVG, § 10 Abs. 3 LVO). Die Zulassungsstellen sollen daher zukünftig verpflichtet sein, Verzeichnisse der zugelassenen Segelflugzeuge zu führen. Diese Verpflichtung bezieht sich auch auf Freiballone, da § 12 LVO nach § 15 Abs. 3 LVO auch für diese gilt. Eine weitere Ausdehnung dieser Verpflichtung auf die übrigen Luftfahrzeuge wird nicht für notwendig erachtet.

Zu Artikel 2, § 1:

Die Muster der Zulassungsscheine werden dem „Certificate of registration“ des ICAO-Abkommens (Anhang 7) angeglichen. In diesem ist die Eintragung der Luftfahrzeuge zu vermerken; der bisherige § 1 S. 2 Anlage 1 LVO konnte deshalb als überflüssig gestrichen werden.

Da außerdem die Vorschriften des ICAO-Abkommens die Verpflichtung zum Mitführen eines Lufttüchtigkeitszeugnisses (Certificate of airworthiness) vorsehen (Art. 29; Anhang 8), wurde das Lufttüchtigkeitszeugnis, das dem deutschen Nachweis der Verkehrssicherheit nach den Vorschriften der Verordnung über Luftverkehr und der Prüfordnung für Luftfahrzeuggerät (POfL) entspricht, ebenfalls in die Muster eingearbeitet (vgl. hierzu: §§ 2, 9, 15 Abs. 4 LVO, §§ 13, 16, 19, 27 und 45 POfL).

Zu Artikel 2, §§ 3 und 4:

Die Vorschriften über den Ort der Anbringung und die Ausführung der Kennzeichnung wurden in Anlehnung an den Anhang 7 des ICAO-Abkommens geändert.

Zu Artikel 2, § 5:

Die Vorschriften des bisherigen § 5 konnten entfallen, da „Anhängelflugzeuge“ jetzt zu den Segelflugzeugen gerechnet werden.

Zu Artikel 2, §§ 7—10:

Nach dem ICAO-Abkommen ist zwar eine Flaggenführung durch die Luftfahrzeuge nicht vorgesehen. Sie entspricht jedoch der internationalen Übung. Die bisherige Verpflichtung zur Flaggenführung durch deutsche Luftfahrzeuge wurde daher beibehalten.

Zu Artikel 2, § 12:

Entsprechend den Vorschriften des ICAO-Abkommens (Anhang 7) wurde die Verpflichtung zur Anbringung von Kennzeichnungen erhöht.

Zu Artikel 2, § 13:

Die neue Fassung ist elastisch gehalten, um der technischen Entwicklung der Luftfahrzeuge sowie den Erfordernissen der Verkehrssicherheit bei der Anbringung der Reklame Rechnung tragen zu können.

Zu Artikel 2, § 14:

Die Vorschrift des neuen § 14 ist notwendig, weil es z. Z. mehrere Zulassungsstellen für Luftfahrtgerät gibt und Ausnahmen von der Kennzeichnung der Luftfahrzeuge und des Führens der Bundesflagge zweckmäßig von einer Stelle zugelassen sind. Der bisherige § 15 ist durch die Fortentwicklung der Flugsicherung überflüssig geworden. Ebenso konnte der bisherige § 16 gestrichen werden, weil die Verwendung roter Farbe neben der Bundesflagge nicht mehr die Feststellung der Nationalität beeinträchtigt.

Nachrichten für Luftfahrer

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung
Büro der Nachrichten für Luftfahrer
im Auftrage des
Bundesministers für Verkehr

2. Jahrgang

NFL Teil B

Frankfurt a.M., 15. Dezember 1954

B 54/54Bonn, den 7. Dezember 1954
L 1 — 112 — 2 — 334 B/54

Nachstehend gebe ich das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt vom 30. November 1954 nachrichtlich bekannt. Das Gesetz ist im Bundesgesetzblatt 1954 I Seite 354 verkündet worden und am 4. Dezember 1954 in Kraft getreten.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt

Vom 30. November 1954

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

- (1) Als Bundesoberbehörde für Aufgaben der Zivilluftfahrt wird das Luftfahrt-Bundesamt errichtet, das dem Bundesminister für Verkehr untersteht.
- (2) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt den Sitz des Luftfahrt-Bundesamts.

§ 2

- (1) Das Luftfahrt-Bundesamt hat folgende Aufgaben:
 1. die Zulassung der Muster des Luftfahrtgeräts,
 2. die Zulassung des Luftfahrtgeräts zum Luftverkehr. Ausgenommen sind Ballone, Segelflugzeuge und deren Startwinden,
 3. die Führung der Luftfahrzeugrolle sowie sonstiger Verzeichnisse für Luftfahrtgerät,
 4. die Erteilung der Prüferlaubnis für die Ausübung der Tätigkeit als Prüfer für Luftfahrtgerät,
 5. die Vorarbeiten für den Erlaß der Bau- und Prüfvorschriften für Luftfahrtgerät,
 6. die fachliche Untersuchung der Störungen bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen unter Mitwirkung der zuständigen obersten Landesbehörden,
 7. die Mitwirkung bei der Durchführung des Such- und Rettungsdienstes,
 8. die Sammlung von Nachrichten über Luftfahrer und Luftfahrtgerät sowie die Auskunftserteilung über diese Nachrichten,
 9. die Sammlung und die Sichtung von Berichten und sonstigen Unterlagen über die Luftfahrttechnik, soweit sie für die Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamts notwendig sind.
- (2) Auf Antrag eines Landes kann das Luftfahrt-Bundesamt Landesaufgaben auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt übernehmen.

§ 3

(1) Prüfstellen im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtgerät sind die Stellen, die der Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates als Prüfstellen für Luftfahrtgerät anerkannt hat. Die Anerkennung ist widerruflich.

(2) Die Prüfstellen können sich Sachverständiger bedienen, die von dem Luftfahrt-Bundesamt eine Prüferlaubnis für die Tätigkeit als Prüfer für Luftfahrtgerät erhalten haben.

§ 4

Das Luftfahrt-Bundesamt und die für die Zulassung von Luftfahrtgerät zuständigen Dienststellen der Länder sind bei der Entscheidung über Anträge auf Zulassung von Luftfahrtgerät an die zum Nachweis der Verkehrssicherheit vorgelegten Prüfunterlagen nicht gebunden.

§ 5

(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt die für das Luftfahrt-Bundesamt zur Durchführung des Gesetzes erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

(2) Der Bundesminister für Verkehr beruft zu seiner Beratung für den Erlaß der Bau- und Prüfvorschriften für Luftfahrtgerät einen Ausschuß. Er kann die Geschäftsführung für diesen Ausschuß dem Luftfahrt-Bundesamt übertragen.

§ 6

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 30. November 1954

Der Bundespräsident
Theodor Heuss

Der Bundeskanzler
Adenauer

Der Bundesminister für Verkehr
Seeborn

B 55/54

Bonn, den 6. Dezember 1954
L 1 — 117 — 902 A/54 II

Nachstehend gebe ich die Verordnung des Civil Aviation Board zur Änderung der Verordnung über Luftverkehrsregeln für das Gebiet der Deutschen Bundesrepublik nachrichtlich bekannt.

Die Verordnung ist im Bundesanzeiger vom 18. November 1954 Nr. 222 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

Verordnung zur Änderung der Verordnung über Luftverkehrsregeln für das Gebiet der Deutschen Bundesrepublik.

Auf Grund des Artikels 1 des Gesetzes Nr. 44 der Alliierten Hohen Kommission betr. betriebliche, technische und verwaltungsmäßige Überwachung der zivilen Luftfahrt *) erläßt „Civil Aviation Board“ nachstehende Verordnung:

Artikel 1

Die Verordnung über Luftverkehrsregeln für das Gebiet der Deutschen Bundesrepublik (verkündet im Bundesanzeiger Nr. 104 vom 4. Juni 1953) wird wie folgt geändert:

1. Die Anmerkung zu Nr. 3.3.1 erhält folgende Fassung:

„Anmerkung:

In Fällen, in denen von einem Luftfahrzeug oder einer Gruppe von Luftfahrzeugen im Verband eine Anzahl aufeinanderfolgender Flüge in der Nähe eines Flughafens durchgeführt wird, genügt die Abgabe eines Flugplanes. Für Flüge von Segelflugzeugen außerhalb kontrollierter Lufträume nach den Sichtflugregeln gemäß Nr. 4.1 ist die Abgabe eines Flugplanes nicht erforderlich, sofern es sich nur um Flüge innerhalb eines Umkreises von 10 nautischen Meilen um den Abflugort handelt.“

*) Verkündet im Amtsblatt der Alliierten Hohen Kommission S. 730, nachrichtlich abgedruckt im Bundesanzeiger Nr. 15 vom 23. Januar 1951.

2. Die Nr. 5.3.5.2 Ziffer 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) seinen Flug entsprechend dem gültigen Flugplan unter Einhaltung der zuletzt zugeteilten und bestätigten Reiseflughöhe (oder Reiseflughöhen) auf dem Streckenabschnitt, für den das Luftfahrzeug eine FS-Freigabe erhalten hat, fortsetzen sowie anschließend die Reiseflughöhe (oder Reiseflughöhen) einhalten, die im gültigen Flugplan angegeben sind, und“

3. Ergänzung D. Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Reiseflughöhe (siehe Anmerkung 1) und, falls erforderlich, die vorgesehene Flugstrecke (siehe Anmerkung 2) oder falls mehr als eine Reiseflughöhe benutzt werden soll, alle Reiseflughöhen zusammen mit den jeweils zugehörigen Flugstreckenabschnitten; bei einem VFR-Flug ist »VFR« an Stelle der Reiseflughöhe anzugeben.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. September 1954 nach Maßgabe des Gesetzes über die Verkündung von Rechtsverordnungen vom 30. Januar 1950 (Bundesgesetzbl. S. 23) in Kraft.

B 56/54 Zulassung des Fallschirm-Musters Geräte-Nr. 40.011/10.03

Bonn, den 29. November 1954
L 5 — 522 — 2204 L/54

Der Fallschirm mit Gurtzeug Geräte-Nr. 40.011/10.03, Hersteller Fa. Kohnke & Co. K.G. in Neckargemünd, wird nach § 15 Abs. 4 der Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936 als Muster für das Bundesgebiet zugelassen:

Herstellerbezeichnung:	10 — 53/20 Ü II A
Art der Packung:	Rückenfallschirm
Verwendungszweck:	Rettungs- und Übungsfallschirm
Beanspruchungsgruppe:	I
Höchstzul. Gebrauchsgeschwindigkeit:	325 km/h
Mindestabsprunghöhe:	100 m
Art der Auslösung:	automatisch
Zugelassene Kappengewebe:	Baumwolle, Naturseide, Perlon, Nylon
Gewicht mit Perlon-Kappe:	10 kg

Vorstehende Zulassung gilt auch für die Baureihen:

- 10 - 53/20 Ü II B; Geräte-Nr. 40.011/10.03 — 2 und
- 10 - 53/20 Ü II C; Geräte-Nr. 40.011/10.03 — 3

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

B 57/54 Zulassung des Flugzeugmusters Convair CV-340-68

Bonn, den 15. November 1954
L 5 — 522 — 2219 L/54

Das Flugzeugmuster CV — 340 — 68, Hersteller Consolidated Vultee Aircraft Corporation in San Diego/California, USA wird gemäß § 2 Abs. 2 des LVG vom 21. August 1936 unter Anerkennung des Type Certificate des Aeronautics Administration des Departments of Commerce der USA für das Bundesgebiet zugelassen.

Verwendungszweck:	Gewerblicher Luftverkehr
Motoren:	2 Pratt u. Whitney R 2800 CB 16
Luftschauben:	2 Hamilton Standard
Höchstzulässiges Fluggewicht:	21 319 kg
Höchstzulässige Insassenzahl:	Besatzung 4 Passagiere 44

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

B 58/54 Anflugverbot für den Verkehrsflughafen Nürnberg-Kraftshof

Bonn, den 29. November 1954
L 4 — 431/8 — 2457 B/54

Der in Bau befindliche neue Verkehrsflughafen Nürnberg-Kraftshof darf noch nicht angefliegen werden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

B 59/54 Verlust eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer

Düsseldorf, den 1. Dezember 1954
IV 1 a

Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Nr. 1170 der Klasse I, vom Ministerium für Wirtschaft und Verkehr Nordrhein-Westfalen am 16. 2. 1952 ausgestellt, ist dem Inhaber Walter Schnieber, geb. am 30. 5. 1922 in Wattenscheid, wohnhaft in Wattenscheid, Swibertstr. 1, abhanden gekommen. Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Nr. 1170 wird hiermit für ungültig erklärt.

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag
Dr. Diehl

B 60/54

Bonn, den 9. Dezember 1954
L 2 — 233/1 — 414 Vm/54

Nachstehend gebe ich das Muster einer Flughafen-Benutzungsordnung, das ich am 29. November 1954 den obersten Landesverkehrsbehörden übersandt habe, bekannt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

Muster einer Flughafen-Benutzungsordnung

Flughafen-Benutzungsordnung des Flughafens

Inhaltsangabe

I. Teil

Beschreibung des Flughafens

1. Gelände des Flughafens
2. Wetterverhältnisse
3. Betriebszeiten des Flughafens
4. Bauliche Anlagen
5. Flughafenzone
6. Baubeschränkungsbereich
7. Luftfahrthindernisse
8. Der Flughafenunternehmer und die auf dem Flughafen untergebrachten behördlichen Dienststellen und Unternehmen
9. Flugsicherungseinrichtungen
10. Abfertigungsgeräte
11. Sonstige Einrichtungen
12. Verkehrsverbindungen

II. Teil

Benutzungsvorschriften

A) Allgemeine Bestimmungen

1. Befugnis zur Benutzung des Flughafens
2. Nichtöffentliche Anlagen
3. Lagerung
4. Bauarbeiten
5. Fundsachen
6. Mitführen von Hunden
7. Sammlungen und Verteilung von Druckschriften

B) Bestimmungen für Luftfahrzeughalter bei Benutzung des Flughafens mit Luftfahrzeugen

1. Befugnis zum Landen und Starten
2. Start- und Landeeinrichtungen, Abfertigungsvorfeld
3. Ab- und Unterstellung von Luftfahrzeugen
4. Benutzung der Hallen, Werkstätten und anderen Räume
5. Betriebsstoffversorgung
6. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken
7. Abfertigung von Luftfahrzeugen
8. Luftfahrtveranstaltungen

C) Bestimmungen für Benutzer, Besucher und sonstige Personen

1. Betreten des Flughafens
2. Besichtigungen
3. Halten und Parken von Fahrzeugen
4. Fahrzeugverkehr
5. Verkehr auf dem nicht allgemein zugänglichen Gelände des Flughafens

D) Schutzmaßnahmen

E) Gewerbliche Nutznießung

F) Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung

Anlagen

Anlage 1: Kartenpläne des Flughafens

Anlage 2: Baubeschränkungsplan

Anlage 3: Gebührenordnung für Flughäfen

Anlage 4: Rollpläne

Anlage 5: Sicherheitsvorschriften

Nr. 1 Umgang mit Betriebsstoffen

Nr. 2 Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

Nr. 3 Unfallverhütung

Nr. 4 Feuerlösch- und Rettungsdienst

I. Teil

Beschreibung des Flughafens

(Änderungen der Beschreibung werden in den „Nachrichten für Luftfahrer“ und im „Luftfahrthandbuch“ Blatt AGA 2...., bekanntgegeben.)

1. Gelände des Flughafens

- a) Lage: geographische Breite,
geographische Länge,
Lage des Bezugspunktes,
Entfernung und Richtung von der Stadt, Höhe über NN,
Ortsmißweisung mit jährlicher Änderung.
- b) Start- und Landeanlagen:
Abmessungen der Start- und Landebahnen,
Abmessungen der Sicherheitsstreifen,
Start- und Landebahndecke,
Tragfähigkeit,
Gefälle,
Start- und Landestrecke,
Instrumenten-Landeanlagen,
Rollbahnen,
Größe des Vorfeldes.

(Verweisung auf Karten-Pläne Anlage 1)

- c) Klassifizierung des Flughafens nach ICAO
- d) Zulassung als Zoll- und Sanitätsflughafen

2. Wetterverhältnisse

Vorherrschende Windrichtung und
Wetter-Minima

3. Betriebszeiten des Flughafens

4. Bauliche Anlagen

(Aufzählung und Verweisung auf etwaigen besonderen Kartenplan in der Anlage 1)

5. Flughafenzone

(Beschreibung und Verweisung auf Kartenplan in Anlage 1)

6. Baubeschränkungsbereich

(Verweisung auf Anlage 2)

7. Luftfahrthindernisse

(Verweisung auf Kartenplan in Anlage 1)

8. Der Flughafenunternehmer und die auf dem Flughafen untergebrachten behördlichen Dienststellen und Unternehmen

- a) der Flughafenunternehmer
(Rechtsform, Organe, Vertretungsbefugnis, Betriebsbüro des Flughafenunternehmers, Anschrift, Fernsprecher, Fernschreiber);
- b) Behördenstellen unter Angabe ihres Verantwortlichkeitsbereichs (z. B. Zoll-, Paß-, Poststelle, Flugsicherungsstelle, Wetterdienststelle);
- c) Luftfahrtunternehmen,
Speditionsunternehmen,
Gaststättenbetriebe,
sonstige gewerbliche Unternehmen.

9. Flugsicherungseinrichtungen

(nach dem Schema AGA-2-5 des Luftfahrt-Handbuches)

- a) Tageskennzeichen: Anflug,
Hindernisse,
Randkennzeichen,
Sicherheitsstreifen,
Rollbahnen,
Rollhaltepunkt,
Start- und Landebahn-Bezeichnung,
Schwelle,
Start- und Landebahn-Sicherheitszone,
Start- und Landebahn-Längsrichtung,
Start- und Landebahn-Kante,
Ortsbeschriftung,
Signalfläche,
Landeweiser,
Windrichtungsanzeiger,
Schnee.
- b) Befeuerung: Leuchtfeuer,
Anflugwinkel,
Schwellen,
Start- und Landebahnen,
Notbefeuerung,
Hindernisse,
Randbefeuerung,
Rollbahnen,
Scheinwerfer,
Signalfläche,
Windrichtungsanzeiger,
Landeweiser.
- c) Funktechnische Einrichtungen: Kontrollturm mit Boden-/Bord-Funksprecheinrichtung auf mehreren Frequenzen,
Landehilfen (z. B. ILS, GCA- Radaranlagen, Platzfunkfeuer, Anflugfunkfeuer, UKW-Peiler).
Einzelheiten ergeben sich aus dem Luftfahrt-Handbuch.

10. Abfertigungsgeräte

11. Sonstige Einrichtungen

- a) Unfallstellen und Erste-Hilfe-Leistung
- b) Feuermeldestellen und Feuerlöschdienst
- c) Etwaige weitere Einrichtungen, je nach den örtlichen Verhältnissen (z. B. nächster Gleisanschluß, Schneeräumgeräte, Krankenwagen, Krankenhaus, Bergungsfahrzeuge, Feuerwehrwagen).

12. Verkehrsverbindungen

(z. B. Zufahrtstraßen,
Zubringerverkehr,
Autobus,
Taxi,
Straßenbahn).

II. Teil

Benutzungsvorschriften

A) Allgemeine Bestimmungen

1. Befugnis zur Benutzung des Flughafens

Wer den Flughafen betritt oder auf ihm landet, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den Weisungen des zuständigen Personals des Flughafenunternehmers unterworfen.

2. Nicht allgemein zugängliche Anlagen

Die nachstehenden Anlagen dürfen von Unbefugten nicht betreten werden:

- a) das Abfertigungsvorfeld und sonstige Vorfelder,
- b) die Start- und Landeflächen sowie sämtliche Rollflächen,
- c) die Luftfahrzeughallen,
- d) der Betriebs- und Bauhof,
- e) die Frachthalle,
- f) der Transitraum,
- g) die Garagen und Werkstätten,
- h) die Baustellen,
- i) sonstige nicht für den allgemeinen Verkehr freigegebene Anlagen innerhalb des umzäunten Flughafengeländes,
- k) die vom Flughafenunternehmer besonders bezeichneten Anlagen (z. B. Grundstücke für Flugsicherungsanlagen außerhalb des Flughafens).

In Ausnahmefällen kann das Betreten der Anlagen vom Flughafenunternehmer — gegebenenfalls im Einvernehmen mit der zuständigen behördlichen Dienststelle — erlaubt werden.

3. Lagerung

Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb von hierfür gemieteten Flächen oder Räumen nur mit Genehmigung des Flughafenunternehmers — gegebenenfalls gegen Entgelt entsprechend der Gebührenordnung (Anlage 3) — gelagert werden.

4. Bauarbeiten

Vor der Inangriffnahme von Bauarbeiten auf dem Flughafen haben die hierfür Berechtigten den Flughafenunternehmer rechtzeitig zu benachrichtigen.

5. Fundsachen

Fundsachen, die in den Flughafenanlagen gefunden werden, sind unverzüglich beim Pförtner des Flughafens abzugeben.

6. Mitführen von Hunden

Hunde sind stets an der Leine zu führen.

7. Sammlungen und Verteilung von Druckschriften

Sammlungen aller Art bedürfen der Genehmigung des Flughafenunternehmers. Das gleiche gilt für das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften.

B) Bestimmungen für Luftfahrzeughalter bei Benutzung des Flughafens mit Luftfahrzeugen

1. Befugnis zum Starten und Landen

- a) Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Gebührenordnung für Flughäfen (Anlage 3) festgelegten Entgelte mit folgenden Arten von Luftfahrzeugen gestattet: (z. B. Segelflugzeuge, Ballone, Hubschrauber und Flugzeuge bis zu einem Höchststartgewicht von . . . kg).
- b) Die Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, dem behördlich beauftragten und besonders ausgewiesenen Personal des Flughafenunternehmers die Eintragungsscheine und Lufttüchtigkeitszeugnisse ihrer Luftfahrzeuge sowie die Luftfahrerscheine ihrer Besatzungsmitglieder zur Prüfung vorzulegen.
Luftbildunternehmen sind verpflichtet, sich gemäß den Anordnungen der Behörde von besonders beauftragtem Personal des Flughafenunternehmers überprüfen zu lassen.

2. Start- und Landeeinrichtungen, Abfertigungsvorfeld

- a) Zum Starten und Landen sowie zum Rollen sind die Start- und Landebahnen oder Zurollbahnen sowie die besonders gekennzeichneten Start- und Lande- oder Rollflächen auf dem Rollfeld zu benutzen. Die Rollpläne ergeben sich aus der Anlage 4. Die Luftfahrzeugführer sind daran gebunden, soweit sie nicht von der Flugsicherungsstelle andere Weisungen erhalten.
- b) Das Abfertigungsvorfeld mit dem Flugsteig dient der verkehrsmäßigen Abfertigung der Luftfahrzeuge. Eine andere Benutzung des Abfertigungsvorfeldes (z. B. zur Abstellung von Luftfahrzeugen, zur Vornahme von Wartungsarbeiten) ist nur mit Zustimmung des Flughafenunternehmers zulässig. Abfertigungsplätze werden vom Flughafenunternehmer zugewiesen. (Etwasiger Zusatz entsprechend den örtlichen Anforderungen: Das Einwinken der Luftfahrzeuge wird vom Personal des Flughafenunternehmers vorgenommen.)
- c) Luftfahrzeuge dürfen sich auf dem Abfertigungsvorfeld nur bis zu Stunden aufhalten. Der Flughafenunternehmer kann Ausnahmen zulassen.

3. Ab- und Unterstellung von Luftfahrzeugen

- a) Wenn sich der Aufenthalt eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen über Stunden ausdehnt, so ist der Halter oder Fñrner des Luftfahrzeugs verpflichtet, das Luftfahrzeug auf den vorgesehenen Abstellflchen abzustellen oder in einer Halle unterzustellen. Pltze fñr die Ab- oder Unterstellung werden vom Flughafenunternehmer zugewiesen.
- b) Fñr die Ab- und Unterstellung von Luftfahrzeugen gelten die gesetzlichen Vorschriften ùber die Miete (§§ 535 ff. BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht fñr den Flughafenunternehmer nur, wenn hierùber eine besondere Vereinbarung getroffen ist.
Fñr eine Beschädigung von Luftfahrzeugen, die auf dem Flughafen ab- oder untergestellt sind, haftet der Flughafenunternehmer nur, wenn der Schaden von ihm oder seinen Erfñllungsgehilfen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht worden ist.

4. Benutzung der Hallen, Werkstätten und anderen Rñume

Die Benutzung der Flugzeughallen, Werkstätten usw., soweit sie nicht an Luftfahrzeughalter fest verpachtet oder vermietet sind, bedarf von Fall zu Fall der Zustimmung durch den Flughafenunternehmer. Soweit Platz vorhanden ist, können die Luftfahrzeuge der nicht auf dem Flughafen ansässigen Unternehmen in freien Hallen untergestellt werden. Mit den auf dem Flughafen ansässigen Luftfahrzeughaltern und sonstigen Unternehmen sind besondere Pacht- und Mietverträge ùber die ihnen ùberlassenen Werkstätten, Tankanlagen, Bñrorñume usw. abgeschlossen.

5. Betriebsstoffversorgung

- a) Die Betriebsstoffversorgung erfolgt auf Grund unmittelbarer Verträge zwischen den Betriebsstoffgesellschaften (Aufzählung der betreffenden Gesellschaften) und den Luftfahrzeughaltern. Fñr die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften sind die Betriebsstoffgesellschaften und die Luftfahrzeughalter verantwortlich.
- b) Fñr den Umgang mit Betriebsstoffen sind insbesondere die aus der Anlage 5 Nr. 1 ersichtlichen Sicherheitsvorschriften zu beachten.

6. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

Fñr den Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken sind insbesondere die aus der Anlage 5 Nr. 2 ersichtlichen Sicherheitsvorschriften zu beachten.

7. Abfertigung von Luftfahrzeugen

- a) Die verkehrsmäßige Abfertigung der startenden und landenden Luftfahrzeuge erfolgt durch den Luftfahrzeughalter oder nach nñherer Vereinbarung durch den Flughafenunternehmer.
- b) Geräte zum Be- und Entladen der Luftfahrzeuge, Gabelstapler, Ladetrepfen, Verpflegungs- und Gepäckkarren, Startaggregate sowie sonstige Vorrichtungen und Geräte, die zum Ein- und Ausladen von Post und Fracht sowie zum Ein- und Aussteigen der Fluggäste benötigt werden, sind an den hierfñr bestimmten Pltzen gegen Entgelt gemäß der Gebñhrenordnung abzustellen.

8. Luftfahrtveranstaltungen

Besondere Luftfahrtveranstaltungen dürfen — unbeschadet der erforderlichen behördlichen Genehmigung — auf dem Flughafen nur mit Zustimmung des Flughafenunternehmers durchgefñhrt werden. Der planmäßige Luftverkehr darf durch solche Veranstaltungen nicht behindert werden.

C) Bestimmungen fñr Benutzer, Besucher und sonstige Personen

1. Betreten des Flughafens

Der Flughafen darf nur mit Erlaubnis des Flughafenunternehmers durch die hierfñr freigegebenen Eingänge betreten und befahren werden. Als Erlaubnis gilt:

- a) fñr Fluggäste der Flugschein;
- b) fñr alle auf dem Flughafen beschäftigten Personen ein vom Flughafenunternehmer ausgestellter oder anerkannter Dauerausweis, der beim Betreten des Flughafens dem Pförtner unaufgefordert vorzuzeigen ist; der Ausweis berechtigt im allgemeinen nicht zum Betreten des Abfertigungsvorfeldes, sondern nur zum Erreichen der Arbeitsstelle;
- c) fñr Personen, die geschäftlich eine auf dem Flughafen befindliche Dienststelle besuchen, der vom Pförtner ausgestellte Laufzettel;
- d) fñr Besucher — sofern Eintrittsgeld erhoben wird — die beim Pförtner gelöste Eintrittskarte. Die Höhe der Eintrittsgelder, Ermäßigungen usw. ist durch Aushang bekanntgegeben.

2. Besichtigungen

Luftfahrzeuge sowie Luftfahrzeughallen und die ùbrigen Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Fñhrung eines Beauftragten des Flughafenunternehmers besichtigt werden. Erforderlichenfalls ist das Einverständnis der Flugsicherungsstelle und des Luftfahrzeughalters einzuholen. Ist ein Betreten vermieteter Hallen beabsichtigt, so ist hierzu auch das Einverständnis des Mieters erforderlich. Bei Besichtigungen dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt und das Vorfeld nicht nach dem Rollfeld hin verlassen werden.

3. Halten und Parken von Fahrzeugen auf dem Flughafengelände

- a) Kraftfahrzeuge dürfen nur auf den gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden. (Nñhere Beschreibung und Hinweis auf etwaige Gebñhrenpflicht).

- b) Omnibusse, Taxen und Mietwagen dürfen Fluggäste und Gepäck nur auf (z. B. Nordseite des Hauptgebäudes) aufnehmen oder absetzen. Fracht darf nur (z. B. in der Frachthalle abgeladen oder aufgeladen werden. (Hinweis auf etwaige Gebührenpflicht).
- c) Das Aufstellen und Unterstellen von kleineren Fahrzeugen, insbesondere Fahrrädern, auf Vorplätzen, Treppen und in Gängen ist untersagt.

4. Fahrzeugverkehr

Werden Fahrzeuge, die nicht zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen sind, zum Betrieb innerhalb des Flughafens verwendet, so ist der Halter dafür verantwortlich, daß sie den allgemeinen Verkehrs- und Sicherheitsbestimmungen entsprechen. Die Straßenverkehrsordnung findet auf den Fahrzeugverkehr innerhalb des Flughafens entsprechende Anwendung.

5. Verkehr auf dem nicht allgemein zugänglichen Gelände des Flughafens

- a) Wer gemäß II. A) 2. letzter Absatz zum Betreten oder Befahren der Start-, Lande- und Rollflächen berechtigt ist, hat vor dem Betreten oder Befahren die Flugsicherungsstelle im Kontrollturm zu benachrichtigen. Er darf sich nur nach deren Weisungen bewegen. Vor Betreten der oder Einfahrt in die Startbahn oder vor deren Überquerung ist auf das Freizeichen vom FS-Kontrollturm (grünes Lichtsignal oder Freigabe durch Funksprech) zu warten. Die Lichtsignale des FS-Kontrollturms sind stets zu beachten. (Grünes oder rotes Lichtsignal, Ein- und Ausschalten der Be- feuerung). Die Benutzer haben sich beim Flughafenunternehmer über die Bedeutung der Lichtsignale unterrichten zu lassen.
- b) Fahrzeuge, die bei Dunkelheit die Start-, Lande- und Rollflächen befahren, müssen so beleuchtet sein, daß alle Bewegungen vom FS-Kontrollturm aus verfolgt werden können.
- c) Bei unsichtigem Wetter sollen die Start-, Lande- und Rollflächen nur von solchen Fahrzeugen befahren werden, für die eine ständige Funksprechverbindung mit dem FS-Kontrollturm besteht.
- d) Das Abfertigungsvorfeld darf nur von Feuerlösch- und Tankfahrzeugen, Sanitätsfahrzeugen, Fahrzeugen der auf dem Flughafen untergebrachten behördlichen Dienststellen, Startwagen, Fahrzeugen des Flughafenunternehmers und der Betriebsstoffgesellschaften zu dienstlichen Zwecken sowie von Fahrzeugen, für die eine besondere Erlaubnis durch den Flughafenunternehmer erteilt ist, befahren werden.
- e) Die Höchstgeschwindigkeit auf dem Abfertigungsvorfeld ist für Fahrzeuge aller Art auf 30 km/h und auf den Start-, Lande- und den Rollflächen auf 40 km/h begrenzt. Für Feuerlösch- und Rettungsfahrzeuge gilt diese Geschwindigkeits- begrenzung im Alarmfall nicht.
- f) Die auf dem nicht allgemein zugänglichen Gelände des Flughafens verkehrenden Fahrzeuge sind nach Weisung des Flughafenunternehmers besonders zu kennzeichnen.

D) Schutzmaßnahmen

Die aus der Anlage 5 Nr. 3 und 4 ersichtlichen Vorschriften über Unfallverhütung, insbesondere Rauchverbot, Arbeiten in Hallen und Werkstätten, Wartungsarbeiten, Aufbewahrung von Material und Gerät sowie über den Feuerlösch- und Rettungsdienst sind zu beachten.

E. Gewerbliche Nutznießung

Jede gewerbliche Tätigkeit innerhalb des Flughafens, insbesondere die Bewirtschaftung von Gaststätten, der Betrieb von Kiosken usw., die Werbung durch Reklame, die Durchführung von Foto-, Film-, Rundfunk- und Fernsehaufnahmen, der Vertrieb von Druckschriften und Waren aller Art sowie jede landwirtschaftliche Nutzung des Flughafengeländes ist nur auf Grund eines Vertrages mit dem Flughafenunternehmer zulässig.

F. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung

Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Anweisungen des Flughafenunternehmers, die auf Grund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch den Flughafenunternehmer vom Flughafen ver- wiesen werden.

Die Flughafen-Benutzungsordnung tritt mit den Anlagen am in Kraft,

(Ort)

....., den

Der Flughafenunternehmer

.....
gez. Unterschrift

Genehmigt!
Die oberste Landesverkehrsbehörde
gez. Unterschrift

....., den
(Ort)

Anlagen

Für die in der Flughafen-Benutzungsordnung genannten Anlagen 1, 2 und 4 sind Muster nicht vorgesehen. Die Anlage 3 wird veröffentlicht, sobald die zur Zeit geltende, von der Alliierten Hohen Kommission für Deutschland festgesetzte Gebührenordnung (vgl. „Luftfahrthandbuch“ AGA-1(4)) außer Kraft tritt. Für die Anlage 5 gilt das nachfolgende Muster.

Anlage 5

Sicherheitsvorschriften

1. Umgang mit Betriebsstoffen

- a) Ein Luftfahrzeug darf mit laufenden Motoren oder in einer Halle oder einem anderen umschlossenen Raum nicht be- oder enttankt werden;
- b) im Umkreis von 45 m um ein Luftfahrzeug ist offenes Feuer und Rauchen verboten;
- c) beim Tanken dürfen Außenbordbatterien nicht an das elektrische Netz des Luftfahrzeugs angeschlossen sein. Der elektrische Hauptschalter im Luftfahrzeug muß im allgemeinen ausgeschaltet sein. Wird elektrische Energie während des Tankvorgangs, z. B. in Form von Beleuchtung benötigt, so dürfen die Schaltorgane während des Tankvorgangs, insbesondere bei geöffneten Einfüllstutzen nicht betätigt werden. Der Betrieb der Funkanlagen ist ebenfalls verboten.
- d) Luftfahrzeuge und Kraftstoffanlagen sind an einem oder mehreren Punkten zu erden;
- e) Überfließen oder Verschütten von Betriebsstoff ist zu vermeiden;
- f) das Betankungsgerät muß vorschriftsmäßig und ausreichend mit den üblichen geprüften Feuerlöschern versehen sein. Diese sind so anzubringen, daß sie jederzeit in greifbarer Nähe des beim Tankvorgang beschäftigten Personals sind;
- g) Tankfahrzeuge dürfen das Abfertigungsvorfeld nur zum Be- oder Enttanken von Transitflugzeugen befahren. Luftfahrzeuge, die auf dem Flughafen verbleiben, sollen an den dazu bestimmten Stellen betankt werden.

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

- a) Die Triebwerke der Luftfahrzeuge dürfen sich nur in Betrieb befinden, wenn sich ein Luftfahrzeugführer oder ein fachkundiger Mechaniker im Führerstand des Luftfahrzeuges befindet. Ist das Luftfahrzeug nicht mit ausreichenden und einwandfrei arbeitenden Parkbremsen ausgerüstet, so müssen vor dem Anlassen der Motoren Bremsklötze, die mit Zugseilen versehen sind, vor die Haupträder des Luftfahrzeuges gesetzt werden.
- b) Wer während des Motorlaufes die Schaltung bedient, hat sich zu vergewissern, daß durch die von den Luftschauben oder den Triebwerken verursachten Luftströmungen keine Personen oder Sachen verletzt, beschädigt oder gefährdet werden können. Der Prüflauf von Motoren sowie Wartungsarbeiten in Verbindung mit Montagen dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen vorgenommen werden; das gleiche gilt für Arbeiten, die eine Verunreinigung des Abfertigungsvorfeldes zur Folge haben.
- c) Auf dem Abfertigungsvorfeld dürfen Luftfahrzeugmotoren nicht auf hohe Drehzahlen gebracht werden. Das Rollen von Luftfahrzeugen im Bereich des Abfertigungsvorfeldes ist nur mit der erforderlichen Mindestdrehzahl zulässig.
- d) Übermäßige Geräuschbelästigungen sind zu vermeiden.
- e) Abschleppen und Rollen mit eigener Kraft darf nur von geschultem Personal durchgeführt werden; im Führerstand des Luftfahrzeuges muß sich geschultes Personal befinden.
- f) Luftfahrzeuge dürfen in oder aus Hallen und Werkstätten nicht mit eigener Kraft gerollt werden. In Hallen und Werkstätten dürfen die Motoren der Luftfahrzeuge nicht angelassen werden.

3. Unfallverhütung

a) Rauchverbot

Innerhalb eines Umkreises von 45 m um Luftfahrzeuge, Tankfahrzeuge, Kraftstoffbehälter und Tankanlagen, in Hallen oder Werkstätten sowie auf dem Abfertigungsvorfeld ist das Rauchen verboten.

b) Arbeiten in Hallen und Werkstätten

In Hallen und Werkstätten dürfen feuergefährliche leichtflüchtige Flüssigkeiten für Reinigungsarbeiten nicht benutzt werden. Mit offener Flamme darf nur in den hierfür zugelassenen Räumen gearbeitet werden.

Feuergefährliche leichtflüchtige Stoffe (Spannlacke, Nitrolack usw.) dürfen nicht in einer Flugzeughalle oder einer Werkstätte verarbeitet werden, es sei denn, daß der betreffende Raum — insbesondere bezüglich aller Heizungsanlagen und elektrischen Installationen — den geltenden Feuerschutzbestimmungen entsprechend angelegt und mit genügender Ventilation versehen ist.

Die Böden der Flugzeughallen, Vorfelder und angrenzenden Flächen sind vom Benutzer frei von Öl, Fett und anderen feuergefährlichen Stoffen zu halten.

Für Ölreste, -lappen und anderen feuergefährlichen Abfall sind gekennzeichnete Metallbehälter mit Deckel zu verwenden. Die eingesammelten Abfälle müssen täglich entfernt werden. Die Ölauffangwannen oder ähnliche Behälter müssen dauernd sauber gehalten werden; sie sind beim Abtropfen brennbarer Flüssigkeiten sofort durch ihre Benutzer zu leeren und wieder zu reinigen.

c) Wartungsarbeiten

Wartungsarbeiten, welche das Entfernen von Motorhauben und das Ablassen von Öl oder Treibstoff erfordern, dürfen nicht auf dem Abfertigungsvorfeld vorgenommen werden.

d) **Aufbewahrung von Material und Gerät**

Material und Geräte müssen so aufbewahrt sein, daß keine Feuersgefahr besteht.

In Flugzeughallen oder anderen Gebäuden des Flughafens dürfen feuergefährliche Flüssigkeiten, Signalmunition oder anderes feuergefährliches Material nicht aufbewahrt werden, sofern nicht die Aufbewahrung in einem zu diesem Zweck besonders eingerichteten Behälter erfolgt.

Schmieröle dürfen innerhalb oder in der Nähe von Flugzeughallen nur dann aufbewahrt werden, wenn sie sich in Behältern, die mit einer vorschriftsmäßigen Zapfvorrichtung versehen sind, befinden. Bei der Verwendung und Aufbewahrung verdichteter, verflüssigter und unter Druck gelöster Gase sind die Bestimmungen der Druckgas-Verordnung zu beachten.

4. **Feuerlösch- und Rettungsdienst**

a) Bei Ausbruch eines Brandes sind die in den Hallen und Gebäuden befindlichen Feuermelder unverzüglich zu betätigen. Unabhängig davon ist der Ausbruch eines Brandes sofort der Flughafenbetriebsleitung (Feuerwache, Fernsprecher Nr. . . .) mitzuteilen. Bis zum Eintreffen der Feuerlöschkräfte des Flughafens ist der Brand mit den in den Gebäuden und Hallen verteilten Feuerlöschgeräten zu bekämpfen.

b) In (z. B.: Südflügel des Verwaltungsgebäudes) befindet sich eine Rettungsstation, die während des Flugbetriebes besetzt ist. Bei Unglücksfällen auf dem Flughafen sind Verletzte sofort zur Rettungsstation zu bringen, wo die Erste Hilfe geleistet wird. Macht die Art der Verletzung eine Krankenhausaufnahme erforderlich, so ruft der Flughafenunternehmer das -Krankenhaus (Tel. Nr.) an und teilt die Art der Verletzung und den Zeitpunkt des Eintreffens des Verletzten mit, damit dort alle erforderlichen Vorbereitungen getroffen werden können.