B 1-5/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang — NfL Teil B — Frankfurt/M., 15. Januar 1956

B 1/56 Genehmigung von Luftfahrtunternehmen und Fluglinien

Bonn, den 29. Dezember 1955
L 2-232/2 — 353 Vm/55

In Ergänzung meines Schreibens L 2-232/3-243 Vm/55 vom 10. 8. 1955 betr. Genehmigung von Luftfahrtunternehmen und Fluglinien (abgedruckt in den NfL B 1955 S. 162 unter B 60/55) habe ich den Herren Verkehrsministern und -senatoren der Länder mitgeteilt, daß ich der Genehmigung von Luftfahrtunternehmen künftig nur dann zustimmen werde, wenn der Unternehmer

a) das Fluggastunfallrisiko (§ 29g LVG) bei einem in der Bundesrepublik hierfür zugelassenen Versicherer deckt und

b) Luftfahrzeuge verwendet, die in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen sind.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Kreipe

B 2/56 Zulassung von Flugzeugen zum Luftverkehr

Braunschweig, 19. Dezember 1955
LBA — 303.14

Folgende Flugzeuge sind nach § 3 LVO zum Luftverkehr zugelassen und in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik Deutschland eingetragen worden:

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer und Halter
Auster Mark V	2181	D-EDAX	Fa. Wentorf G. m. b. H., Osterode/Harz, Petershütter-Allee 23
Piper L-4 J3C-65	12033	D-ENAS	Fa. Deutsche Luftwerbung C. H. Vollhardt, Egelsbach, Ernst-Ludwig-Straße 13
Beech B 50	CH-299	D-IDUM	Fa. Friedrich Krupp, Essen-Ruhr, Altendorfer Straße 103
Piper L-4 J3C-65	10793	D-EFER	Bayernadler Sportfliegerschule, München-Riem, Flughafen
Viking Admiral	296 IB	D-AEDA	Fa. Karl Herfurtner, Düsseldorf, Fleherstr. 307
Bücker Bü 181-Bestmann	25044	D-EBOL	Fa. Elba-Werk G. m. b. H., Ettlingen, Bahnhofstr. 17/21
Auster Arrow V/2	2355	D-EGIL	Kurhessischer Verein für Luftfahrt von 1909 e.V., Marburg/Lahn, Pilgrimstein 5
Bücker Bü 181-Bestmann	25101	D-EFUN	Fa. Photomatic Inh. Stückl u. Bartulic, München, Jägerwirtstraße 5a
Tiger Moth DH 82 A	R 4878	D-EDIR	Luftsportclub „Kohlenpott" e.V., Wattenscheid
Tiger Moth DH 82 A	R 5174	D-EGAL	Luftsportclub Euskirchen, Euskirchen, Gerberstraße 22

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer und Halter
Bücker Bü 181-Bestmann	25047	D-EDOB	Eigentümer: Fa. Geluna G. m. b. H., München 19, Lilienthalstr. Halter: Dipl.-Ing. Burkhart Grob, München-Solln, Schusterstr. 28
Aeronca 50 C	C-1738	D-EKON	Fa. Röder Präzision, Frankfurt a. M., Hanauer Landstraße 155/157
Luscombe Silvair 8 E	3975	D-EFYR	Fa. Bedarfs-Luftfahrt J. C. Pracht, Frankfurt a. M., Kettenhofweg 96
Aeronca Champion	3924	D-EMIR	Anneliese Bechtel, Reichelsheim/Odenwald, Scheffelstr. 2
Piper L-4 J3C-85	12558	D-EHIL	Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V., Stuttgart, Kienestr. 18
Piper L-4 J3C-65	10778	D-EKEB	
Bücker Bü 181-Bestmann	25115	D-EBOM	Fa. Südflug, Süddeutsche Fluggesellschaft m. b. H., Stuttgart, Flughafen
Tiger Moth DH 82 A	R 4789	D-EDIL	Herbert Kampf, Bielstein, Oberbergkreis, Talstr. 1
Auster Mark V	MT 170	D-ELIT	Luftfahrtverein Essen e.V., Essen, Am Kettwiger Tor
Tiger Moth DH 82 A	1514	D-EDOL	Flugsportverein Bochum e.V., Bochum, Emscher Str. 30
Piper L-4 J3C-65	12809	D-ECAS	Stuttgarter Flugdienst G. m. b. H., Stuttgart, Flughafen

Der Direktor des Luftfahrt-Bundesamtes
i. V. von Pilgrim

B 3/56 Änderung der Luftfahrzeugrolle

Braunschweig, 19. Dezember 1955
LBA — 303.14

Nach § 7 der LVP wurde für das nachstehende Flugzeug die Zulassung zurückgezogen und die Eintragung in der Luftfahrzeugrolle gelöscht:

Muster	Werk Nr.	Kennzeichen	Eigentümer und Halter
Bücker Bü 181-Bestmann	331	D-EBYM	Josef Schneider, Siegburg, Bahnweg 6 Heinrich Simon, Bonn, Rosental 88 Hans Stamer, Bonn, Kölnstraße 214

Der Direktor des Luftfahrt-Bundesamtes
i. V. von Pilgrim

B 4/56 Landeplatz Bielefeld-Windelsbleiche

Bonn, den 10. Dezember 1955
L 4 — 421-1 — 2358 F/55 IV

In der Bekanntmachung der Genehmigung des Landeplatzes Bielefeld-Windelsbleiche (NfL B 86/55, S. 196) ist die geographische Lage wie folgt zu berichtigen:

51°58'02" Nord
08°32'51" Ost.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
von Widekind

B 5/56

Zulassung von Segelfluggeländen

Bonn, den 9. Januar 1956
L 4 — 420 — 2438 B/55

Nachstehende Gelände sind für den Segelflug zugelassen worden:

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
	D. Hessen	
44	Auf dem Helmsberg bei Nidda, Krs. Büdingen 50°24'N 08°59'O	Windenstart
45	Johannisau, Kreis Fulda 50°32'N 09°41'O	Windenstart
	G. Rheinland-Pfalz	
29	Auf dem Ehrlich, Krs. Dietz/Lahn 50°19'10"N 07°49'30"O	Gummiseilstart

Die Genehmigung für das Segelfluggelände Uchte, veröffentlicht in NfL B 58/55 vom 1. September 1955 unter E. Niedersachsen, lfd. Nr. 39 ist zurückgezogen worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lippe

B 6/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang — NfL Teil B — Frankfurt (Main), 15. Februar 1956

B 6/56

Flughafenbenutzungsordnung des Flughafens Stuttgart

Inhaltsangabe

I. Teil
Beschreibung des Flughafens

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

II. Teil
Benutzungsvorschriften

A. Allgemeine Bestimmungen

1. Befugnis zur Benutzung des Flughafens	9
2. Nicht allgemein zugängliche 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	9
2. Start- und Landeeinrichtungen, Abfertigungsvorfeld	10
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	

Seite

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

11

D. Schutzmaßnahmen

E. Gewerbliche Nutznießung

F. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung

12

Anlagen:

Anlage 1: Kartenpläne des Flughafens 13—16
Anlage 2: Baubeschränkungsplan 17
Anlage 3: Gebührenordnung für Flughäfen *
Anlage 4: Rollpläne 18
Anlage 5: Sicherheitsvorschriften:
Nr. 1: Umgang mit Betriebsstoffen
Nr. 2: Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken
Nr. 3: Unfallverhütung

19

Nr. 4: Feuerlösch- und Rettungsdienst 20

I. Teil

Beschreibung des Flughafens Stuttgart

(Änderungen der Beschreibung werden in den „Nachrichten für Luftfahrer" und im „Luftfahrthandbuch" Teil AGA-2 bekanntgegeben.)

1. Gelände des Flughafens

a) Lage

Geographische Breite:	48° 41′ 15″ Nord
Geographische Länge:	9° 12′ 19″ Ost
Lage des Bezugspunktes:	Mittelpunkt der befestigten Landebahn
Entfernung und Richtung zur Stadt:	10 km südlich Stadtmitte Stuttgart
Höhe über NN:	395 m (1296 ft)
Ortsmißweisung:	3,77° West
mit jährlicher Änderung:	—0,13°

b) Start- und Landeanlagen (vgl. Kartenpläne Anlage 1a)

1) Haupt-Start- und Landebahn

Richtung:	074°/254° rw (QFU 08/26)
Abmessungen:	1800 m×50 m zuzüglich Stoppfläche 200 m am Westende, 100 m am Ostende
Sicherheitsstreifen:	1920×300 m
Start- und Landebahndecke:	Beton im Ostteil, Beton mit Asphaltdecke im Mittel- und Westteil, Stoppfläche am Westende mit guter Grasnarbe
Tragfähigkeit:	Flugzeuge bis zu max. 27 000 kg isolierterEinzelradlast (entsprechend ICAO-Gewichtsklasse 3)
Längsgefälle:	1,04% von West nach Ost fallend
Start- und Landestrecke:	1800 m
Sicherheitsstartstrecke:	Für Start in Richtung (08) 1900 m Für Start in Richtung (26) 2000 m

* Siehe NfL B 8/56

2) Gras-Landebahn (280 m nördlich und parallel zur Haupt-Start- und Landebahn)

Richtung:	074°/254° rw (QFU 08/26)
Abmessungen:	910×45 m
Sicherheitsstreifen:	1070×150 m
Tragfähigkeit:	Leichte Flugzeuge bis zu 7 to isolierter Einzelradlast (entsprechend ICAO-Gewichtsklasse 6)
Längsgefälle:	1,04 % von West nach Ost fallend

3) Querwind-Gras-Landebahn

Richtung:	143°/323° rw (QFU 15/33)
Abmessungen:	500×35 m
Sicherheitsstreifen:	620×150 m
Tragfähigkeit:	Bis zu 7 to isolierter Einzelradlast
Benutzbarkeit:	Nur nach ausdrücklicher Weisung des Kontrollturms
Längsgefälle:	1,4% von Nord nach Süd fallend

Instrumenten-Landeanlagen

Instrumenten-Landesystem (ILS) für die Schlechtwetterlandebahn 254° rw (bestehend aus Landekurs- und Gleitwegsender, Vor- und Haupteinflugzeichen) in Verbindung mit Hochleistungs-Anflug- sowie Landebahnbefeuerung; MF-Anflugfunkfeuer und MF-Platzfunkfeuer; ferner Anflug nach UKW-Drehfunkfeuer möglich.

Rollbahnen

Zur Haupt-Start- und Landebahn
lt. Anlage 1a und Anlage 4

Rollbahn (1) (West): 24,50 m breit
Rollbahn (3) (Verbindung): 24,50 m breit
Rollbahn (4) (Abrollbahn): 18,00 m breit
Rollbahn (5) (Ost): 22,50 m breit

Rollbahnen zu den Graslandebahnen lt. Anlage 4

Größe des Vorfeldes: 25 500 qm

c) **Klassifizierung des Flughafens nach ICAO gem. Anhang 14:** Klasse D 3

d) **Zulassung als Zoll- und Sanitätsflughafen:** Zu beiden Kategorien zugelassen

2. Wetterverhältnisse

Vorherrschende Windrichtung: Maximum Südwest (s. Winddiagramm)

Wetterminima: Mindesthöhen für Instrumenten-Anflugverfahren über Flughafenhöhe:
Instrumentenlandesystem (ILS) 250 Fuß oder 76,20 m,
ungerichtetes Funkfeuer (NDB) 480 Fuß oder 146,30 m

Flughafenbezugstemperatur: 20,1° C

3. Betriebszeiten des Flughafens: 24 Stunden

4. Bauliche Anlagen: Aus Anlage 1 c sind die Lage und Zweckbestimmung der Bauteile des Flughafens ersichtlich

5. Flughafenzone (vgl. Kartenplan Anlage 1 b)

Begrenzung wie folgt:

Im Norden:	Ostrand Möhringen — Funktürme Degerloch — Westrand Riedenberg — Eichenhain am Ramsbachtal,
Im Osten:	Ramsbach- und Körschtal bis Westrand Scharnhausen — Straße Scharnhausen—Neuhausen — Westrand Neuhausen bis zum Jesuitenkloster,
Im Süden:	Jesuitenkloster Neuhausen über Anhöhe Dreilinden (Nordrand von Harthausen) — Bonlanden — Uhlberg,
Im Westen:	Höhenzug östlich des Reichenbachtals (Weidacher Höhe) vom Uhlberg bis zur Riesenschanze — Ostrand Leinfelden — Straßenbahnlinie bis Ostrand Möhringen,
	je ohne das geschlossene Bebauungsgebiet der vorgenannten Ortschaften.

6. Baubeschränkungsbereich:

Der für den Flughafen gemäß § 10 a ff des Luftverkehrsgesetzes geltende Baubeschränkungsbereich ergibt sich aus der Anlage 2.

7. Luftfahrthindernisse:

Die Luftfahrthindernisse sind in den Kartenplänen 1 a I und II eingezeichnet.

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

a) Der Flughafenunternehmer: Flughafen Württemberg GmbH., Sitz Stuttgart

Vorsitzender des Aufsichtsrats: Oberbürgermeister Dr. Arnulf Klett, Stuttgart

Geschäftsführung: Direktor Flugkapitän Rupprecht W. Wendel, Ministerialrat Dr. Heinz Autenrieth, beide in Stuttgart

Betriebsbüro: Stuttgart-Flughafen, Abfertigungsgebäude, 1. Stock

Postanschrift: Stuttgart — Flughafen

Fernsprecher: 79551—54

Fernschreiber: 072—3989

b) SITA Flugfernmeldezentrale

Fernschreiber: 072—3886

c) Behördenstellen:

Zollamt Flughafen:
Zollmäßige Abfertigung der Fluggäste, des Fluggastgepäcks und der Luftfracht

Landespolizeiposten Stuttgart—Flughafen:
Paßkontrolle

Flughafenpostamt:
Erledigung postalischer Aufgaben

Bundesanstalt für Flugsicherung
Flugsicherungsstelle Stuttgart:
FS-Flughafen- und Anflugkontrolle, Flugsicherungsberatung, FS-Fernmeldedienst

Deutscher Wetterdienst —
Flugwetterwarte:
Wetterberatung

d) Luftfahrtunternehmen: Internationale Luftverkehrsgesellschaften und lokale Bedarfsfluggesellschaften

Speditionsunternehmen: Speditionsfirmen und Luftfrachtkontor

Gaststättenbetriebe: Flughafenrestaurant und Hotel, Flughafenkantine

Sonstige gewerbliche Unternehmen:
Öffentliche Tankstelle
Wagenpflegestation
Friseur
Wechselstube
Ladengeschäfte
Verkehrsverein
Mietwagen, Selbstfahrerwagen

e) Sonstige Organisationen:
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
Deutsche Studiengemeinschaft Hubschrauber
Forschungsinstitut für Physik der Strahlantriebe
Arbeits- und Forschungsgemeinschaft Graf Zeppelin
Normenstelle Luftfahrt

9. Flugsicherungseinrichtungen

a) Tageskennzeichen

Anflug (Leuchten u. Masten d. Anflugbefeuerung)
Rollbahn-Längsrichtung
Rollhaltepunkte
Start- und Landebahn-Bezeichnung
Schwellen
Start- und Landebahnaufsetzzone
Start- und Landebahnmittellinie
Start- und Landebahn-Randkennzeichen
Ortsbeschriftung auf der Flugzeughalle
Landeweiser
Windrichtungsanzeiger
Schnee (Sichtzeichen längs der Start- und Landebahnen u. Rollbahnen)
Signalfläche

b) Befeuerung	Flughafenleuchtfeuer auf Kontrollturm (Drehfeuer z. Zt. weiß/grün, künftig weiß) Anflugbefeuerung (Hoch- und Niederleistung) Schwellen an der befestigten Start- und Landebahn (Hoch- und Niederleistung) Start- und Landebahn (Hoch- und Niederleistung) Hindernisse Rollbahnen Vorfeld-Scheinwerfer Windrichtungsanzeiger Landeweiser
c) Funktechnische Einrichtungen:	Kontrollturm mit Boden-Bord-Funksprecheinrichtung auf mehreren Frequenzen
Landehilfen	Instrumenten-Landesystem (ILS) mit Landekurs- und Gleitwegsender Vor- und Haupteinflugzeichen Anflugfunkfeuer Platzfunkfeuer (UKW-Peiler in Planung)

Einzelheiten zu Ziff. 9 a — c ergeben sich aus dem Luftfahrthandbuch (AIP).

10. Abfertigungsgeräte

Zur Durchführung der Abfertigung stellt der Flughafenunternehmer alle vorhandenen Einrichtungen und Geräte nach Maßgabe der Bodendienstverträge und der Gebührenordnung zur Verfügung, insbesondere

Treppen,
Anlaßgeräte von 300 bis 2000 Amp.,
Gabelstapler bis zu 3,5 to Hubkraft,
Förderband,
Kran 2 to Tragkraft,
Stand- und Batteriewagen,
Enteisungs- und Feuerlöschgeräte,
Startwagen,
Elektro-Fahrzeuge,
Zugmaschinen mit Seilwinde
Spezial-Flugzeugschlepper ab Herbst 1956

11. Sonstige Einrichtungen

a) Unfallstellen und Erste-Hilfe-Leistung	Unfallstation befindet sich im Anbau des Abfertigungsgebäudes. Ausgebildete Sanitäter und Sanitätswagen stehen jederzeit, ein Flughafenarzt bei Bedarf zur Verfügung.
b) Feuermeldestellen und Feuerlöschdienst	Ein flughafeneigener Feuerlöschzug mit 1 FLF 25 Flughafenvorausfahrzeug mit 2000 l Wasser, 200 l Schaummittel, 200 kg Trockenlöschpulver, 1 TLF 15/43 mit 2400 l Wasser, 150 l Schaummittel, 90 kg Kohlensäure und 1 Feuerwehranhängeleiter 17 m lang samt Ausrüstung und Gerät ist ständig einsatzbereit. Ein Vorausfahrzeug mit 750 kg Trockenlöschpulver ab Sommer 1956. Telefonischer Feueralarm über Fernsprecher 222 und Kontrollturm Fernsprecher 327.
c) Weitere Einrichtungen	Gleisanschluß von Bahnhof Echterdingen bis Flughafen mit Entladerampe 3 Schneepflüge sowie eine Schneeschleuder 2 Zugmaschinen mit Seilwinde

12. Verkehrsverbindungen

Zufahrtsstraßen:	Autobahn Frankfurt/Main — München Ausfahrt Stuttgart-Süd und Ausfahrt Flughafen Bundesstraße 27 mit Abzweigung der Flughafenzufahrtstraße 1 km nördlich Echterdingen Von Stuttgart: Mittlere Filderstraße mit Flughafen-Randstraße Nord
Verkehrslinien:	Schnellbuslinie A der Stuttgarter Straßenbahnen AG. für Fluggäste zwischen Stuttgart-Hauptbahnhof und Flughafen (Direkt-Verbindung) in Übereinstimmung mit dem Flugplan. Omnibuslinie K der Stuttgarter Straßenbahnen AG. für Besucher

Fahrplan:
Stuttgart-Omnibusbahnhof (Hauptbahnhof) — Flughafen nach
Weitere Omnibuslinien berühren das Ostende des Flughafens an der Autobahnüberführung der Straße Bernhausen-Plieningen.
Straßenbahnverbindung der Stuttgarter Straßenbahnen AG. nach Echterdingen Ort (2,5 km von Flughafen).

Mietwagen: mit und ohne Fahrer stehen bei Bedarf zur Verfügung.

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 nur von hierzu ausdrücklich befugten Personen betreten werden:

a) das Abfertigungsvorfeld (Rampe I und II) und sonstige Vorfelder,
b) das gesamte Rollfeld mit sämtlichen Start- und Landeflächen sowie Rollflächen,
c) die Luftfahrzeughallen,
d) der Betriebs- und Bauhof,
e) die Frachthallen I und II,
f) die Transiträume Ost und West,
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 der Flugsicherungsanlagen außerhalb des Flughafens, Befeuerungs-Masten Weidacher Höhe und Anflug-Befeuerung).

In Ausnahmefällen kann das Betreten der Anlagen vom Flughafenunternehmer — ggf. 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 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, soweit sie nicht in geschlossenen Räumen untergebracht 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

Der Flughafen dient in erster Linie dem planmäßigen zivilen Luftverkehr.

a) Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Gebührenordnung für Flughäfen (Anlage 3)* festgelegten Entgelte Flugzeugen bis zu einem Höchststartgewicht von 27 000 kg isolierter Einzelradlast und Hubschraubern gestattet.

b) Die Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, dem behördlich beauftragten und besonders ausgewiesenen Personal des Flughafenunternehmers (Luftaufsicht) die Zulassungs-, Eintragungsscheine und Lufttüchtigkeitszeugnisse ihrer Luftfahrzeuge, die Funkausweise und Genehmigungsurkunden des vorhandenen Funkgeräts sowie die Luftfahrerscheine ihrer Besatzungsmitglieder zur Prüfung vorzulegen.
Durch örtliche Regelung wird der Gang der Abfertigung durch die Flugsicherung, Wetterdienst, Zoll- und Paßkontrolle sowie Luftaufsicht jeweils festgelegt.

*) Siehe NfL B 8/56

c) 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 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 (Rampenkontrolldienst). Das Einwinken der Luftfahrzeuge wird grundsätzlich vom Personal des Flughafenunternehmers vorgenommen, soweit nicht in Sonderfällen Ausnahmegenehmigungen erteilt werden.

c) Luftfahrzeuge dürfen sich auf dem Abfertigungsvorfeld nur kurzfristig aufhalten. Den Benutzern werden erforderlichenfalls Abstellplätze zugewiesen.

3. Ab- und Unterstellung von Luftfahrzeugen

a) Wenn sich der Aufenthalt eines Luftfahrzeugs auf dem Flughafen über die notwendige Zeit ausdehnt, so ist der Halter oder Führer des Luftfahrzeugs verpflichtet, das Luftfahrzeug auf den vorgesehenen Abstellflächen abzustellen. Plätze für die Ab- und Unterstellung werden vom Flughafenunternehmer zugewiesen.

b) Für die Ab- und Unterstellung von Luftfahrzeugen gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff. BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere Vereinbarung getroffen ist.

Für eine Beschädigung von Luftfahrzeugen, die auf dem Flughafen ab- oder untergestellt sind, haftet der Flughafenunternehmer nur, wenn der Schaden von ihm oder seinen Erfüllungsgehilfen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht worden ist.

4. Benutzung der Hallen, Werkstätten und anderen Räume

a) 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. Hallenunterstellung wird, soweit möglich, geboten. Mit den auf dem Flughafen ansässigen Luftfahrzeughaltern und sonstigen Unternehmen sind besondere Pacht- und Mietverträge über die ihnen überlassenen Werkstätten, Tankanlagen, Büroräume usw. abgeschlossen.

5. Betriebsstoffversorgung

a) Die Betriebsstoffversorgung erfolgt auf Grund unmittelbarer Verträge zwischen den Betriebsstoffgesellschaften BP, Esso und Shell und den Luftfahrzeughaltern. Die Esso führt die Betankung zugleich im Auftrage und für Rechnung der beiden anderen Betriebsstoffgesellschaften durch. Für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften sind die Betriebsstoffgesellschaften und die Luftfahrzeughalter verantwortlich.

b) Für den Umgang mit Betriebsstoffen sind insbesondere die aus der Anlage 5 Nr. 1 ersichtlichen Sicherheitsvorschriften zu beachten.

6. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

Für 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 näherer Vereinbarung durch den Flughafenunternehmer.

b) Geräte zum Be- und Entladen der Luftfahrzeuge, Gabelstapler, Ladetreppen, Verpflegungs- und Gepäckkarren, Startaggregate sowie sonstige Vorrichtungen und Geräte, die zum Ein- und Ausladen von Post, Fracht und Gepäck sowie zum Ein- und Aussteigen der Fluggäste benötigt werden, sind an den hierfür von dem Flughafenunternehmer zu bestimmenden Plätzen gegen Entgelt gemäß der Gebührenordnung abzustellen.

8. Luftfahrtveranstaltungen

Besondere Luftfahrtveranstaltungen dürfen — unbeschadet der erforderlichen behördlichen Genehmigung — auf dem Flughafen nur mit Zustimmung des Flughafenunternehmers durchgeführt werden.

Art und Umfang derartiger Veranstaltungen sind vorher im einzelnen mit dem Flughafenunternehmer abzustimmen. Der planmäßige Luftverkehr darf durch solche Veranstaltungen nicht behindert werden.

C) Bestimmungen für Benutzer, Besucher und sonstige Personen

1. Betreten des Flughafens

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

a) für Fluggäste der Flugschein;

b) für alle auf dem Flughafen beschäftigten Personen ein vom Flughafenunternehmer bei Vorliegen eines Bedürfnisses 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) für Personen, die geschäftlich eine auf dem Flughafen befindliche Dienststelle besuchen, der vom Pförtner bei Bedarf ausgestellte Laufzettel;

d) für Besucher — sofern Eintrittsgeld erhoben wird — die beim Pförtner gelöste Eintrittskarte bzw. das gebührenpflichtige Passieren der Drehkreuze. Die Höhe der Eintrittsgelder, Ermäßigungen usw. ist durch Aushang bekanntgegeben.

2. Besichtigungen

Luftfahrzeuge sowie Luftfahrzeughallen und die übrigen Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung 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 und zwar:
F l u g g ä s t e u n d A b h o l e r
an der Nordseite der Zufahrtstraße (ohne Gebühr);
B e s u c h e r
auf dem bewachten und gebührenpflichtigen Parkplatz westlich des Abfertigungsgebäudes oder auf dem unbewachten Parkplatz zwischen Randstraße Nord und Betriebsstraße.
Den auf dem Flughafen untergebrachten D i e n s t s t e l l e n sowie M i e t e r n von Geschäftsräumen steht die zwischen den Bauteilen F 1 und EW gekennzeichnete Fläche des Frachthofes unentgeltlich widerruflich zur Abstellung von Kraftfahrzeugen zur Verfügung.

b) Omnibusse, Taxen, Mietwagen und Wagen für Selbstfahrer dürfen Fluggäste und sonstige Benutzer sowie Gepäck nur auf den zugewiesenen Plätzen aufnehmen oder absetzen. Fracht darf nur in der Frachthalle I und II ab- oder aufgeladen werden.

c) Das Aufstellen und Unterstellen von kleineren Fahrzeugen, insbesondere Fahrrädern, auf Vorplätzen, Treppen und in Gängen ist untersagt. Es stehen hierfür Fahrradständer für Besucher sowie für Flughafenpersonal zur Verfügung.

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 Rampenkontrolle zu benachrichtigen, die die Flugsicherungsstelle im Kontrollturm verständigt. 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 Funkspruch) zu warten. Die Lichtsignale des FS-Kontrollturms sind stets zu beachten (grünes oder rotes Lichtsignal, Ein- und Ausschalten der Befeuerung). 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. Vorherige Anmeldung bei der Rampenkontrolle ist hier ebenfalls erforderlich.

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 Rollflächen auf 40 km/h begrenzt; für Feuerlösch- und Rettungsfahrzeuge gilt diese Geschwindigkeitsbegrenzung 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 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 verwiesen werden.

Die Flughafenbenutzungsordnung tritt mit den Anlagen 1a, 1b, 1c, 2, 3, 4 und 5 am 1. Januar 1956 in Kraft.

Der Flughafenunternehmer
FLUGHAFEN WÜRTTEMBERG
Gesellschaft mit beschränkter Haftung
W e n d e l ppa B e n d e r

Genehmigt
Innenministerium Baden-Württemberg
Stuttgart, den 23. Dezember 1955
Im Auftrag
D r . A u t e n r i e t h
Ministerialrat

Anlagen

Anlage 1: Kartenpläne des Flughafens

1a I Gelände des Flughafens und Luftfahrthindernisse (befeuert)	1 : 50 000
1a II Flughafenplan	1 : 10 000
1b Flughafenzone	1 : 100 000
1c bauliche Anlagen	1 : 5 000

Anlage 2: Baubeschränkungsbereiche gem. § 10a—10d des LVG — 1 : 100 000

Anlage 3: Gebührenordnung *

Anlage 4: Rollpläne

Anlage 5: Sicherheitsvorschriften
1. Umgang mit Betriebsstoffen
2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken
3. Unfallverhütung
4. Feuerlösch- und Rettungsdienst

*) Siehe NfL B 8/56



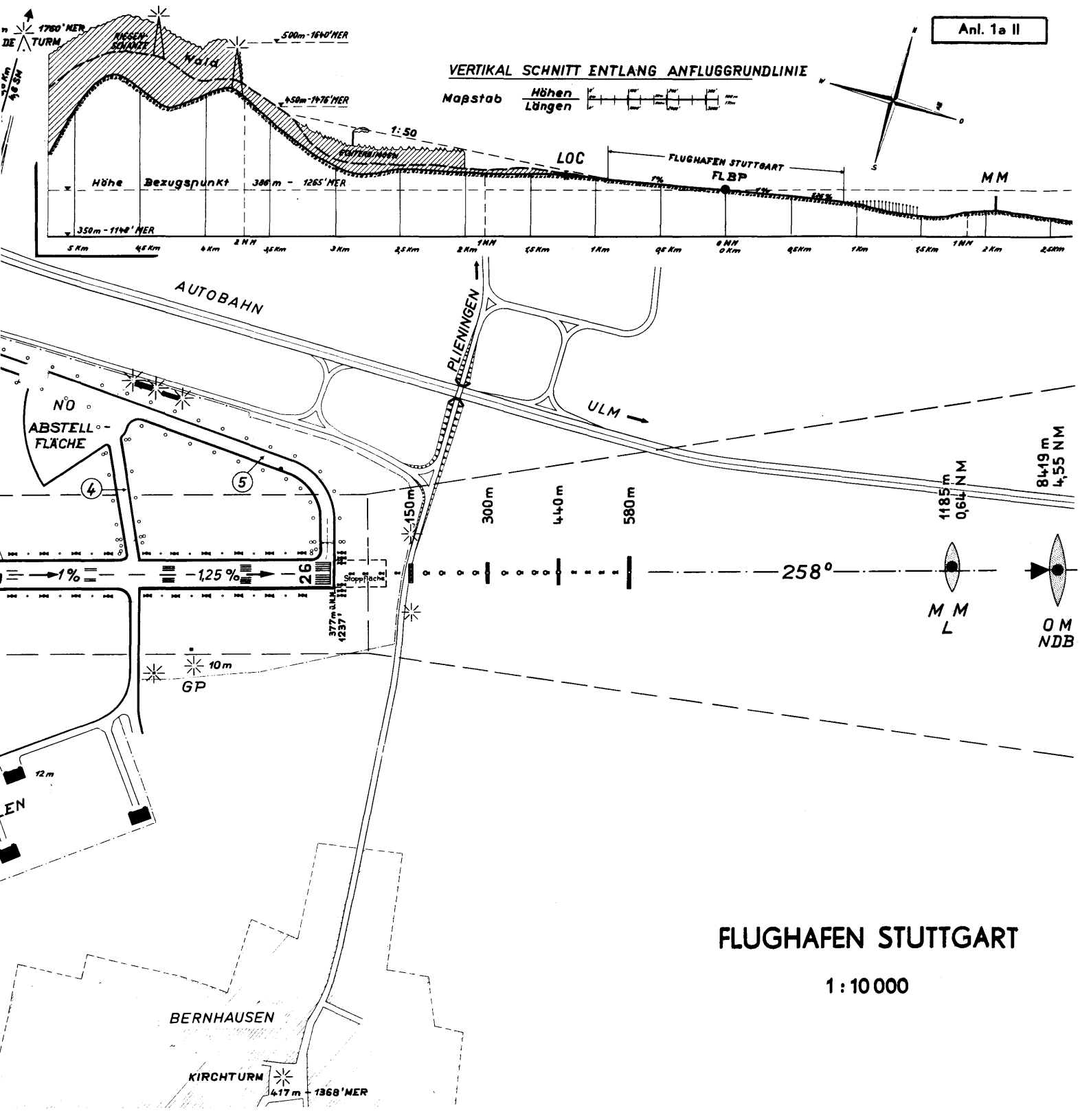
FLUGHAFEN STUTTGART

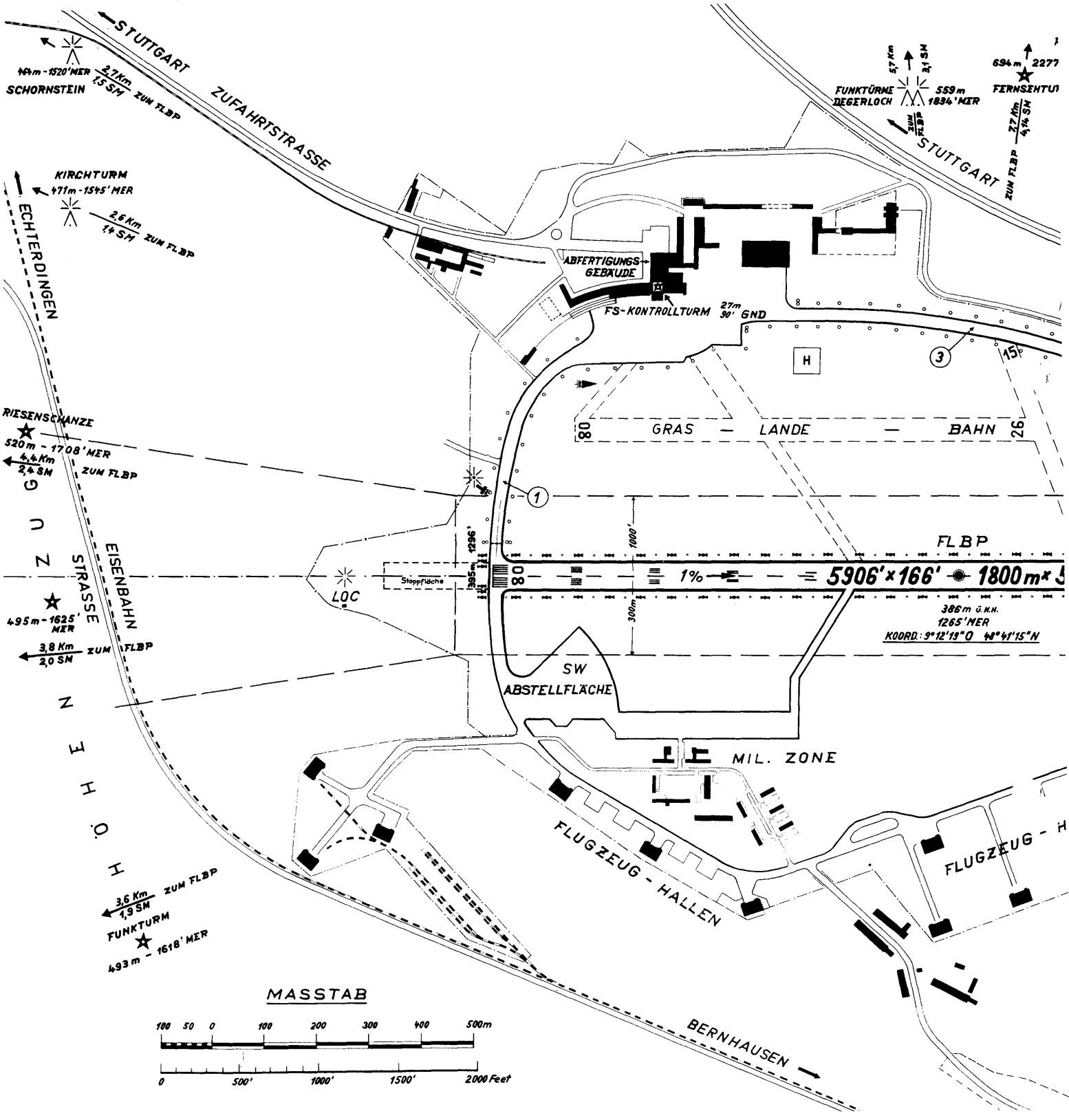
LUFTFAHRTHINDERNISSE

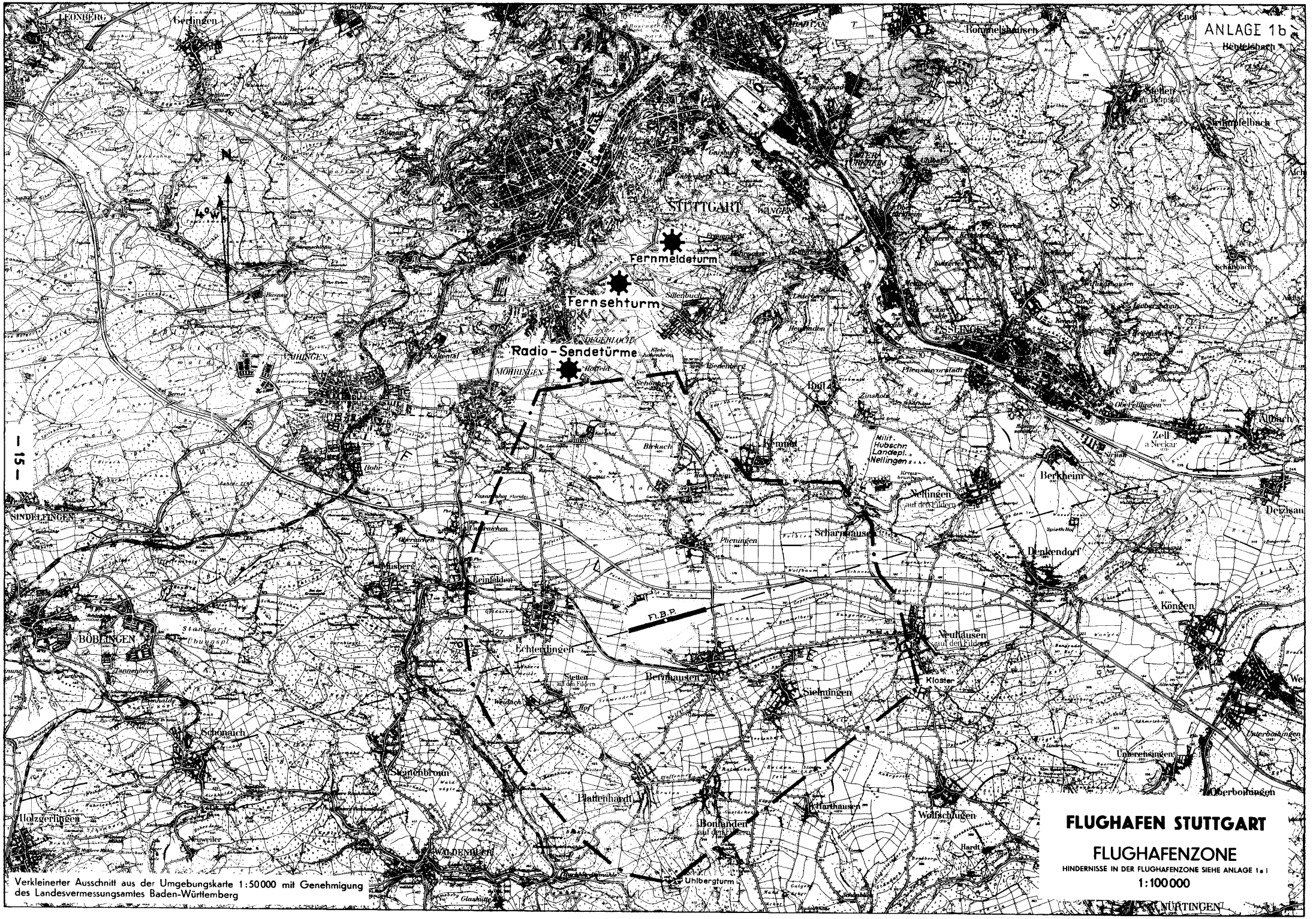
BEFEUERT

1 : 50 000

Ausschnitt aus der Umgebungskarte 1 : 50000 mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes Baden-Württemberg.


Anl. 1a II
VERTIKAL SCHNITT ENTLANG ANFLUGGRUNDLINIE
Maßstab Höhen 1:50 Längen
Wald
500m - 1640'MER
458m - 1476'MER
Höhe Bezugspunkt 386 m - 1265'MER
350m - 1148'MER
LOC
FLUGHAFEN STUTTGART
FLBP
MM
AUTOBAHN
PLIENINGEN
ULM
NO ABSTELL-FLÄCHE
4
5
150m
300m
440m
580m
1185 m 0,64 NM
8419 m 4,55 NM
1% 1,25 % 26
Stopp fläche
377m ü.N.N. 1237'
258°
MM L
OM NDB
10m
GP
12m
BERNHAUSEN
KIRCHTURM
417 m - 1368'MER
FLUGHAFEN STUTTGART
1 : 10 000


STUTTGART ZUFAHRTSTRASSE
STUTTGART
464m - 1520'MER
SCHORNSTEIN
2,7Km 1,5 SM ZUM FLBP
KIRCHTURM
471m - 1545'MER
2,6 Km 1,4 SM ZUM FLBP
ECHTERDINGEN
RIESENSCHANZE
520m - 1708'MER
4,4 Km 2,4 SM ZUM FLBP
EISENBAHN
STRASSE
495m - 1625' MER
3,8 Km 2,0 SM ZUM FLBP
3,6 Km 1,9 SM ZUM FLBP
FUNKTURM
493m - 1618' MER
5,7 Km 3,1 SM
FUNKTÜRME DEGERLOCH
559m 1834'MER
2 ZUM FLBP
694m 2277
FERNSEHTU
2,7 Km 1,4 SM ZUM FLBP
ABFERTIGUNGS GEBÄUDE
FS-KONTROLLTURM
27m 90' GND
H
3
15
GRAS — LANDE — BAHN
80
26
1
1000'
FLBP
1296'
395m
Stoppfläche
80
1%
5906'x166'
1800m x
LOC
300m
386m Ü.N.N.
1265'MER
KOORD: 9°12'19"O 48°41'15"N
SW
ABSTELLFLÄCHE
MIL. ZONE
FLUGZEUG - HALLEN
FLUGZEUG - H
BERNHAUSEN
MASSTAB
100 50 0 100 200 300 400 500m
0 500' 1000' 1500' 2000 Feet



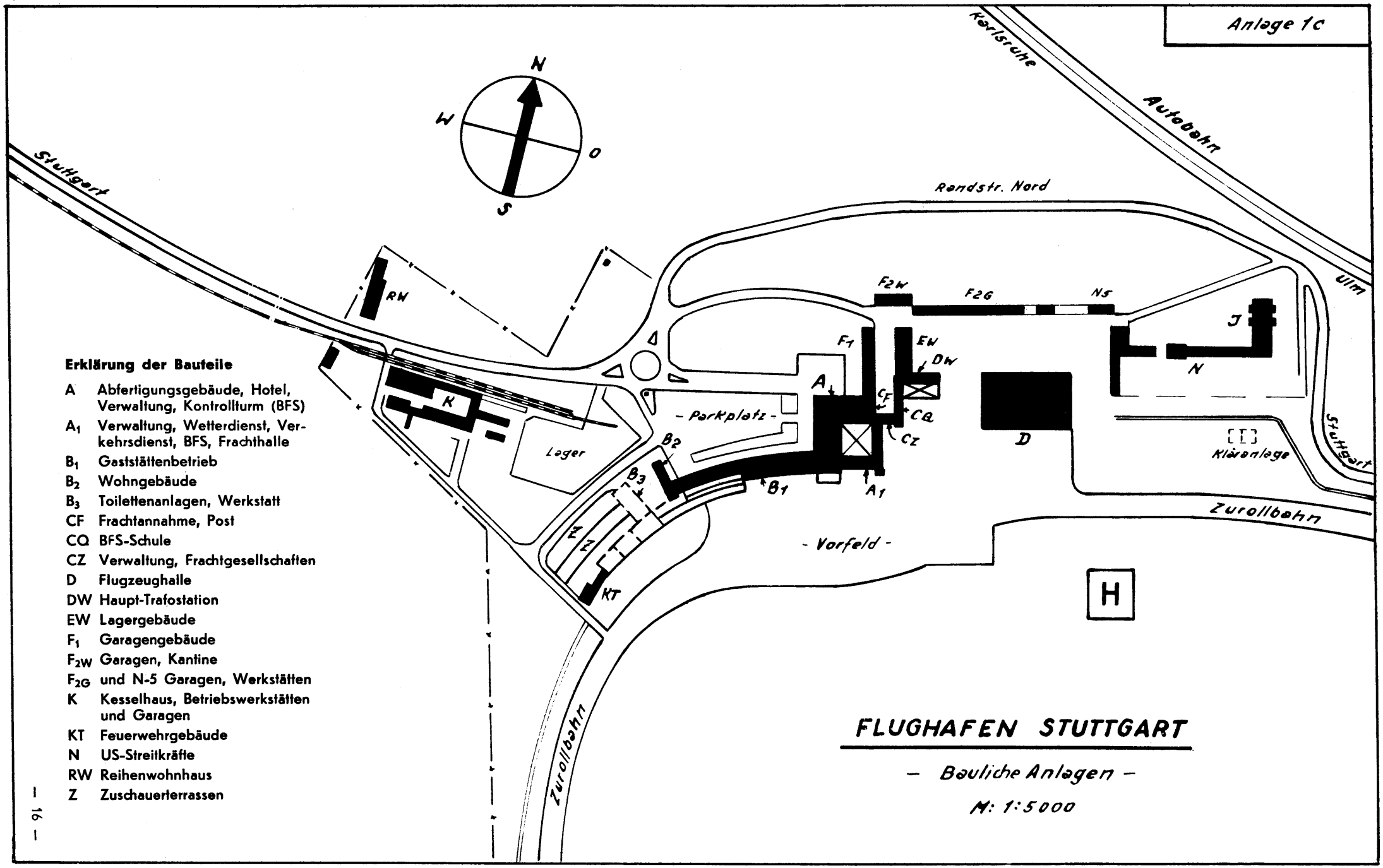
Verkleinerter Ausschnitt aus der Umgebungskarte 1:50000 mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes Baden-Württemberg

FLUGHAFEN STUTTGART

FLUGHAFENZONE

HINDERNISSE IN DER FLUGHAFENZONE SIEHE ANLAGE 1a I

1:100000



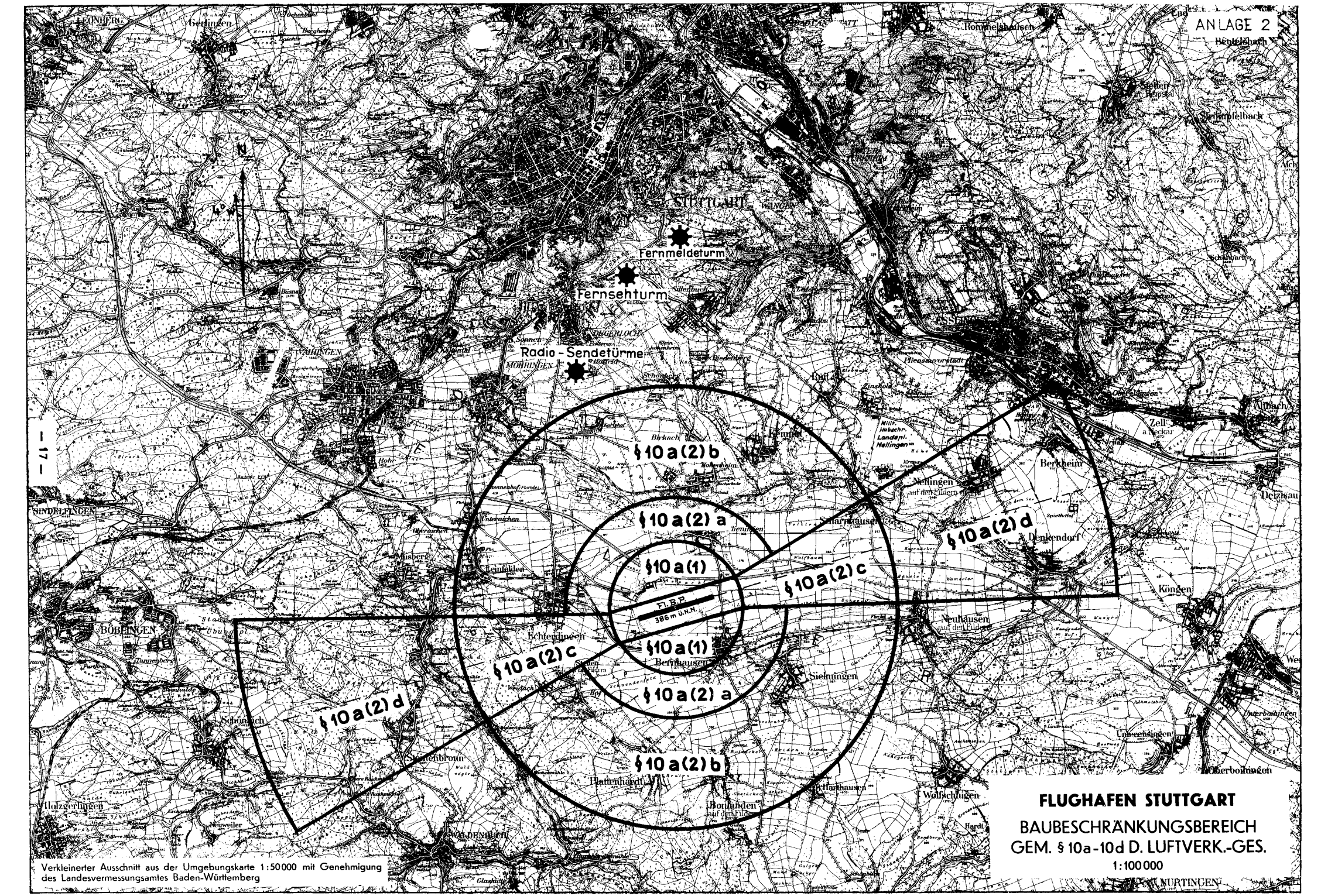
Erklärung der Bauteile

- A Abfertigungsgebäude, Hotel, Verwaltung, Kontrollturm (BFS)
- A_1 Verwaltung, Wetterdienst, Verkehrsdienst, BFS, Frachthalle
- B_1 Gaststättenbetrieb
- B_2 Wohngebäude
- B_3 Toilettenanlagen, Werkstatt
- CF Frachtannahme, Post
- CQ BFS-Schule
- CZ Verwaltung, Frachtgesellschaften
- D Flugzeughalle
- DW Haupt-Trafostation
- EW Lagergebäude
- F_1 Garagengebäude
- F_{2W} Garagen, Kantine
- F_{2G} und N-5 Garagen, Werkstätten
- K Kesselhaus, Betriebswerkstätten und Garagen
- KT Feuerwehrgebäude
- N US-Streitkräfte
- RW Reihenwohnhaus
- Z Zuschauerterrassen

FLUGHAFEN STUTTGART

— Bauliche Anlagen —

M: 1:5000



FLUGHAFEN STUTTGART

BAUBESCHRÄNKUNGSBEREICH
GEM. § 10a-10d D. LUFTVERK.-GES.

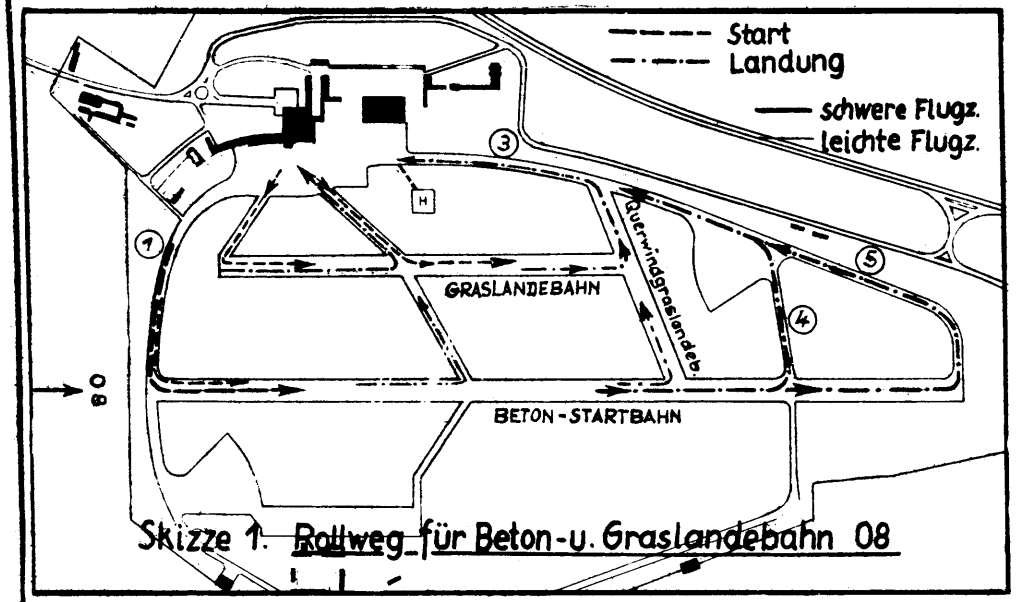
1:100000

Verkleinerter Ausschnitt aus der Umgebungskarte 1:50000 mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes Baden-Württemberg

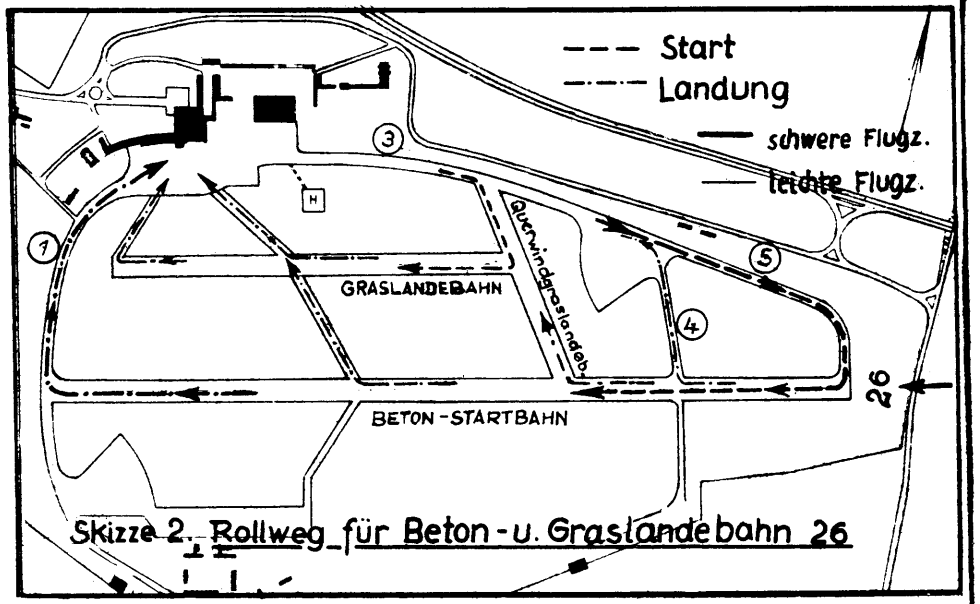
FLUGHAFEN STUTTGART

Anlage 4.

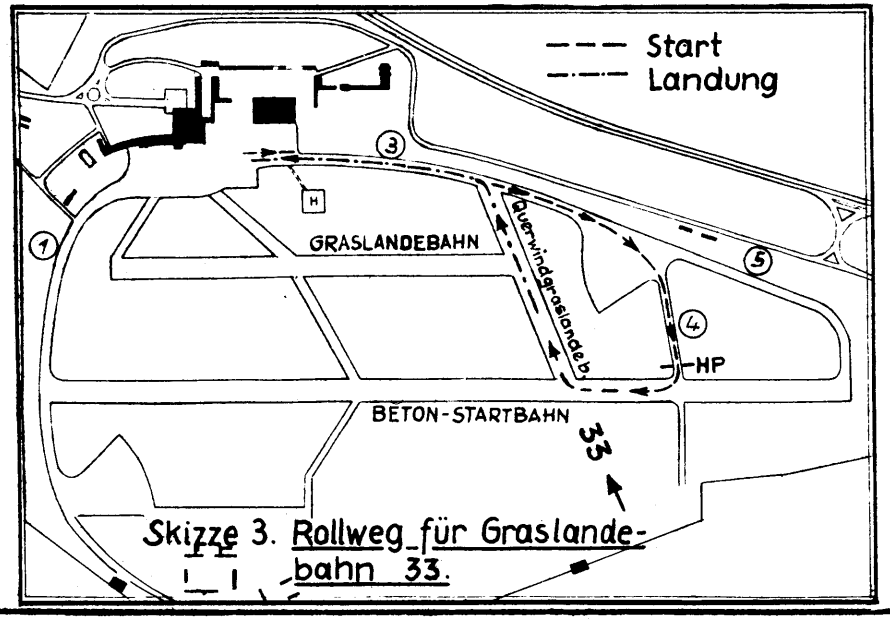
Rollpläne



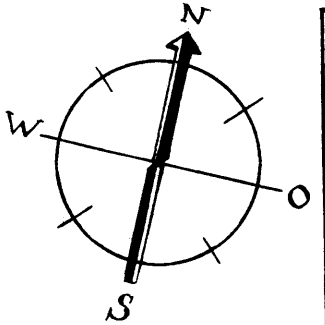
Skizze 1. Rollweg für Beton-u. Graslandebahn 08

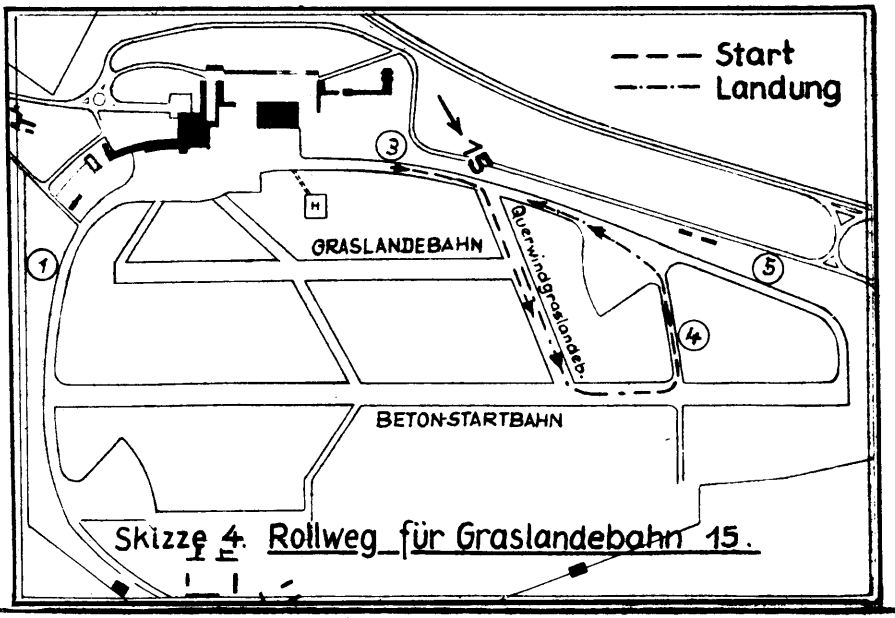


Skizze 2. Rollweg für Beton-u. Graslandebahn 26



Skizze 3. Rollweg für Graslande-bahn 33.





Skizze 4. Rollweg für Graslandebahn 15.

Anlage 5
Sicherheits-Vorschriften

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 das Luftfahrzeug ist offenes Feuer und Rauchen verboten;

c) beim Tanken dürfen Außenbordbatterien nicht an das elektrische Netz des Luftfahrzeuges angeschlossen sein. Der elektrische Hauptschalter im Luftfahrzeug muß im allgemeinen ausgeschaltet sein. Wird elektrische Energie während des Tankvorganges, z. B. in Form von Beleuchtung benötigt, so dürfen die Schaltorgane während des Tankvorganges, insbesondere bei geöffneten Einfüllstutzen, nicht betätigt werden. Der Betrieb der Funkanlagen ist ebenfalls verboten;

d) Luftfahrzeuge und Kraftstoffanlagen sind ausreichend vor dem Be- und Enttanken auch gegeneinander zu erden;

e) Überfließen oder Verschütten von Betriebsstoff ist zu vermeiden;

f) das Betankungsgerät muß vorschriftsmäßig und ausreichend für Entstehungsbrände mit den üblichen geprüften Feuerlöschern versehen sein. Diese sind so anzubringen, daß sie jederzeit in greifbarer Nähe des beim Tankvorgang beschäftigten Personals sind;

g) Luftfahrzeuge sollen nur an den hierfür vorgesehenen Hydranten betankt werden. Das Befahren des Abfertigungsvorfeldes mit Tankfahrzeugen ist nur mit Genehmigung des Flughafenunternehmers zum Be- und Enttanken gestattet.

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

a) Die Triebwerke der Luftfahrzeuge dürfen sich nur in Betrieb befinden, wenn sich ein Luftfahrzeugführer mit gültigem Luftfahrerschein oder ein fachkundiger zugelassener Mechaniker im Führerstand des Luftfahrzeugs 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 Luftfahrzeugs gesetzt werden.

b) Wer während des Motorlaufs die Schaltung bedient, hat sich zu vergewissern, daß durch die von den Lufschrauben 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 über die Feuerwache, Fernsprecher Nr. 222 mitzuteilen. Bis zum Eintreffen der Feuerlöschkräfte des Flughafens ist der Brand mit den in den Gebäuden und Hallen verteilten Feuerlöschgeräten zu bekämpfen.

b) Im Anbau des Abfertigungsgebäudes befindet sich eine Rettungsstation, die während des Flugbetriebs besetzt ist. Die Versorgung von Schwerverletzten erfolgt durch den unverzüglich zu benachrichtigenden Flughafenarzt bzw. nach dessen Weisungen durch das Rote Kreuz.

c) Die für den Lösch- und Rettungsdienst bestimmten Fahrzeuge und Geräte dürfen nur in Ausnahmefällen mit Zustimmung des Flughafenunternehmers außerhalb des Flughafens eingesetzt werden.

B 7-19/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang — NfL Teil B — Frankfurt (Main), 15. Februar 1956

B 7/56

Bonn, den 17. Januar 1956
L 6 — 605-2-01 — 60 P/55

Nachstehend gebe ich die „Vorläufigen Bestimmungen über den Erwerb des Zulassungsscheines für den innerdeutschen Sprechflugfunkdienst" bekannt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Kreipe

Vorläufige Bestimmungen über den Erwerb des Zulassungsscheines für den innerdeutschen Sprechflugfunkdienst

§ 1

Zulassungsschein für den Sprechflugfunkdienst

(1) Der innerdeutsche Sprechflugfunkdienst für Flugsicherungszwecke auf Luftfunkstellen darf nur von Personen ausgeübt werden, die im Besitz des nach den Vorschriften der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendigen Zulassungsscheins für den Sprechflugfunkdienst sind, sofern sie nicht im Besitz eines nach den fernmelderechtlichen Vorschriften vorgeschriebenen Flugfunkzeugnisses der Deutschen Bundespost sind.

(2) Der Zulassungsschein für den Sprechflugfunkdienst ist nicht erforderlich, wenn

1. der Sprechflugfunkdienst zwischen Luftfunkstellen und Bodenfunkstellen auf Frequenzen, die für die Durchführung des Schul- und Übungsbetriebes bestimmt sind, ausgeübt wird und hierbei die Leistung der nichtmodulierten Trägerwelle in der Antenne 50 Watt nicht übersteigt oder
2. der Sprechflugfunkdienst an Bord von Luftfahrzeugen, die sich auf dem Boden befinden, zur Vornahme von Wartungsprüfungen der Funkanlage oder zum Einholen der Rollerlaubnis ausgeübt wird.

§ 2

Prüfung

(1) Der Zulassungsschein für den Sprechflugfunkdienst wird erteilt, wenn der Bewerber eine praktische und theoretische Prüfung abgelegt hat. Der Antrag auf Prüfung ist an die Bundesanstalt für Flugsicherung zu richten.

(2) In der praktischen Prüfung hat der Bewerber folgende Fertigkeiten nachzuweisen:

1. Fehlerfreie Abgabe und Aufnahme des Sprechfunkverkehrs. Hierbei sind die Buchstabengruppen, Eigennamen und Zahlen nach dem für die internationale Zivilluftfahrt gültigen Buchstabenalphabet zu buchstabieren.

   Die Niederschriften der Funkaufnahmen müssen gut lesbar sein.
2. Abwicklung von Sprechfunkverkehr unter Anwendung der für Flüge nach Sichtflugregeln festgelegten Sprechgruppen wie Flugsicherungsfreigaben, Standortmeldungen, Notverkehr, Anmeldung zur Platzrunde und Wettermeldungen.

(3) In der theoretischen Prüfung hat der Bewerber ausreichende Kenntnisse der Flugsicherungsvorschriften nachzuweisen, hierzu gehören insbesondere Vorschriften über:

Begriffsbestimmungen,
kontrollierte und unkontrollierte Lufträume,
Luftverkehrsregeln,
Sichtflugregeln,
Verfahren im Sprechflugfunk,
Rufzeichen und Frequenzen,
Abkürzungen im Sprechflugfunk,
Maßeinheiten im Boden/Bord-Verkehr,
Such- und Rettungsdienst,
Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr.

§ 3

Prüfungsrat und Verfahren bei der Prüfung

(1) Die Prüfungen sind vor einem Prüfungsrat abzulegen, der sich aus einem Beamten und zwei weiteren Angehörigen des Flugsicherungsdienstes zusammensetzt. Die Bundesanstalt für Flugsicherung bestimmt die Zusammensetzung des Prüfungsrates. Personen, die an der Ausbildung der Bewerber beteiligt waren, dürfen dem Prüfungsrat nicht angehören.

(2) Vor Beginn der Prüfung haben sich die Bewerber durch einen amtlichen Lichtbildausweis über ihre Person auszuweisen.

(3) Der Prüfungsrat entscheidet mit Stimmenmehrheit.

(4) Hat der Bewerber die Prüfung nicht bestanden, so kann der Prüfungsrat dem Bewerber gestatten, sich nach frühestens 4 Wochen zu einer Wiederholungsprüfung zu melden.

§ 4

Ort und Zeitpunkt der Prüfung

Die Bundesanstalt für Flugsicherung legt Ort und Zeitpunkt der Prüfung fest.

§ 5

Umfang der Berechtigung

(1) Hat der Bewerber die Prüfung bestanden, so wird ihm der Zulassungsschein für den Sprechflugfunkdienst nach dem Muster der Anlage (orange) zu dieser Verordnung erteilt.

(2) Der Zulassungsschein für den Sprechflugfunkdienst berechtigt zur Ausübung des innerdeutschen Sprechflugfunkdienstes auf Luftfunkstellen unter folgenden Voraussetzungen:

1. Der Sprechflugfunkdienst darf nur auf Luftfahrzeugen des nichtgewerblichen Luftverkehrs in Verbindung mit einem gültigen Luftfahrerschein für Flugzeugführer, Segelflugzeugführer oder Freiballonführer ausgeübt werden,
2. die verwendeten Frequenzen müssen über 30 MHz liegen,
3. die Leistung der nichtmodulierten Trägerwelle in der Antenne darf 50 Watt nicht übersteigen,
4. das Luftfahrzeug darf nur nach Sichtflugregeln geflogen werden.

(3) Inhaber des Zulassungsscheins, die nicht im Besitz eines der in Absatz 2 Nr. 1 genannten Luftfahrerscheine sind, dürfen den Sprechflugfunkdienst erst ausüben, wenn sie die Erlaubnis für Bordfunker-Klasse-A- nach den Vorschriften der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal besitzen.

§ 6

Gültigkeitsdauer

(1) Die Gültigkeitsdauer des Zulassungsscheines für den Spechflugfunkdienst beträgt 5 Jahre seit dem Zeitpunkt der Ausstellung. Eine Erneuerung erfolgt, wenn der Inhaber nachweist, daß er im letzten Jahr vor Ablauf der Gültigkeitsdauer den Sprechflugfunkdienst ausgeübt hat.

(2) Kann der Inhaber eine Tätigkeit im Sprechflugfunkdienst nicht nachweisen, so kann der Zulassungsschein nur erneuert werden, wenn der Inhaber in einer von der Bundesanstalt für Flugsicherung abzuhaltenden formlosen Prüfung ausreichende Fertigkeiten und Kenntnisse nachgewiesen hat.

(3) Eine Nachprüfung nach Absatz 2 kann auch verlangt werden, wenn Tatsachen dafür vorliegen, daß der Inhaber des Zulassungsscheins für die Ausübung der zugelassenen Tätigkeit nicht mehr geeignet ist.

Ausführung
des
Zulassungsscheins für den Sprechflugfunkdienst

Nr..... Name.....

Bundesrepublik Deutschland



Zulassungsschein
für den
Sprechflugfunkdienst

— 1 —

Inhaber

Name: .....

Vorname: .....

Geburtstag: .....

Geburtsort: .....

Staatsangehörigkeit: .....

Wohnort: .....

Straße u. Hausnummer: .....

.....

Unterschrift des Inhabers

— 2 —

Der Inhaber dieses Zulassungsscheines hat am..... 19 ..... seine Befähigung zur Bedienung einer Sprechflugfunkanlage nach den für den Erwerb des Zulassungsscheines für den Sprechflugfunkdienst geltenden Vorschriften nachgewiesen.

Der Inhaber des Zulassungsscheines ist berechtigt, innerdeutschen Sprechflugfunkdienst für Flugsicherungszwecke auf Luftfahrzeugen des nichtgewerblichen Luftverkehrs auszuüben, sofern nur Frequenzen über 30 MHz verwendet und die Leistung der nichtmodulierten Trägerwelle in der Antenne 50 Watt nicht übersteigt; außerdem muß das Luftfahrzeug nach Sichtflugregeln geflogen werden.

Der Sprechflugfunkdienst darf nur in Verbindung mit einem gültigen Luftfahrerschein für Flugzeugführer, Segelflugzeugführer, Freiballonführer oder Bordfunker ausgeübt werden.

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

Bundesanstalt für Flugsicherung

.....
(Unterschrift)

Gültigkeitsdauer		
gültig bis	Dienststempel	Unterschrift Ort u. Datum

— 3 —

Bemerkungen

— 4 —

B 8/56 Flughafengebührenordnung

Bonn, den 13. Februar 1956
L 4 — 439-2407 Vm/55 III

Die Flughafen A. G. Frankfurt (Main) hat mit Wirkung ab 1. 1. 1956 eine Flughafengebührenordnung für den Verkehrsflughafen **Frankfurt (Main)** erlassen, von der die Teile I (Landegebühren) und II (Ab- und Unterstellgebühren) nachstehend bekanntgegeben werden.

Die Flughafenunternehmer der Verkehrsflughäfen

Bremen
Düsseldorf
Hamburg
Hannover
München
Nürnberg
Stuttgart

wenden ebenfalls mit Wirkung ab 1. 1. 1956 Flughafengebührenordnungen gleichen Inhalts an.

Für die genannten Verkehrsflughäfen wird die im Luftfahrthandbuch Deutschland, Seite AGA-1(4), veröffentlichte Regelung der Flughafengebühren vom gleichen Zeitpunkt an nicht mehr angewendet. Sie gilt nur noch für die Verkehrsflughäfen Köln-Bonn (Wahn) und Berlin-Tempelhof weiter.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lippe

Flughafengebührenordnung

Teil I
Landegebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
2. Die Höhe der Landegebühr wird nach dem zugelassenen Höchststartgewicht des Luftfahrzeuges bemessen. Sie beträgt bei Luftfahrzeugen mit einem Höchststartgewicht von weniger als 3000 kg für jede angefangenen 100 kg DM —,40; bei Luftfahrzeugen mit einem Höchststartgewicht von 3000 kg und mehr beträgt sie für jede angefangenen 1000 kg DM 4,—. *)
3. Auf diese Landegebühr wird für folgende Luftfahrzeuge und Flüge eine Ermäßigung gewährt:

a) Hubschrauber	50%	Ermäßigung
b) Segelflugzeuge	75%	„
c) Schulflüge	75%	„
d) Technische Probeflüge	75%	„
e) Einweisungsflüge	75%	„
f) Umkehrflüge	75%	„
g) Technische Sonderlandungen	75%	„
h) Sportflüge	75%	„
i) Lokale Rundflüge	50%	„

Über die Gewährung der Ermässigungen entscheidet der Flughafenunternehmer nach Maßgabe der nachstehenden Begriffsbestimmungen; das Vorliegen der in den Begriffsbestimmungen genannten Voraussetzungen ist dem Flughafenunternehmer nachzuweisen.

Zu c) Ein Schulflug ist ein Flug, bei dem ein Flugschüler auf einem beliebigen Luftfahrzeugmuster mit oder ohne Lehrer die Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung oder Erhaltung eines Luftfahrerscheines notwendig sind.

Zu d) Ein technischer Probeflug ist ein Flug, der zum Nachweis der fliegerischen und technischen Sicherheit des Fluggerätes dient.

Zu e) Ein Einweisungsflug ist ein Flug, der zur fliegerischen und technischen Einweisung von Luftfahrern dient; die Luftfahrer müssen im Besitze des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheines sein.

Zu f) Ein Umkehrflug ist ein Flug, bei dem ein Luftfahrzeug aus technischen, meteorologischen oder sonstigen Sicherheitsgründen den beabsichtigten Flugplan nicht durchführen kann und zum Startflughafen zurückkehrt, um den beabsichtigten Flugplan durchzuführen.

Zu g) Eine technische Sonderlandung ist eine Landung, bei der ein Luftfahrzeug aus technischen, meteorologischen oder sonstigen Sicherheitsgründen eine im Flugplan nicht vorgesehene Landung vornimmt und später den Flug zu seinem Bestimmungsflughafen ohne Veränderung der Ladung fortführt.

*) Eine Gebührenstaffel ist in der Anlage beigefügt.

Zu h) Ein Sportflug ist ein Flug, der mit einem Luftfahrzeug ausgeführt wird, dessen Halter ein Luftsportverein oder Mitglieder eines Luftsportvereins sind, sofern nicht im Einzelfalle erkennbar ist, daß mit dem Flug gewerbliche Zwecke verfolgt werden. Falls der Halter des Luftfahrzeuges nicht ein Luftsportverein oder Mitglied eines Luftsportvereins ist, muß im Einzelfall nachgewiesen werden, daß der Flug ausschließlich sportlichen Zwecken, d. h. der körperlichen und seelischen Ertüchtigung und Ausbildung, dient.

Zu i) Ein lokaler Rundflug ist ein Flug mit Fluggästen, der nicht länger als 60 Minuten dauert und der auf dem Startflughafen ohne Zwischenlandung beendet wird.

4. Die Landegebühren sind vor dem folgenden Start zu bezahlen; sie können nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich erhoben werden, und zwar von
   a) Luftfahrzeughaltern, die den Flughafen regelmäßig anfliegen;
   b) Luftfahrzeughaltern, deren Luftfahrzeuge auf dem Flughafen stationiert sind;
   c) Haltern von Schulflugzeugen;
   d) Haltern von Militär- und sonstigen Staats-Luftfahrzeugen.

5. Zivile Regierungsluftfahrzeuge sind von der Verpflichtung zur Entrichtung der Landegebühr befreit. Zivile Regierungsluftfahrzeuge sind solche Luftfahrzeuge, die im Eigentum des Bundes, eines Landes oder eines ausländischen Staates stehen oder von ihnen gemietet sind. Von Regierungen gecharterte Luftfahrzeuge sind keine Regierungsluftfahrzeuge.

Teil II

Ab- und Unterstellgebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung und die Unterstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Ab- oder Unterstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
2. Die Höhe der Abstellgebühr und der Unterstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchststartgewicht des Luftfahrzeuges bemessen.
3. Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden bei Luftfahrzeugen mit einem Höchststartgewicht von weniger als 3000 kg für jede angefangenen 100 kg DM —,15; bei Luftfahrzeugen mit einem Höchststartgewicht von 3000 kg und mehr beträgt sie für jede angefangenen 1000 kg DM 1,50 *).
4. Der Zeitraum, der für die Berechnung der Abstellgebühr maßgebend ist, beginnt 6 Stunden nach der Landung des Luftfahrzeuges bzw. 6 Stunden nach der Beendigung seiner Unterstellung.
5. Die Unterstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden bei Luftfahrzeugen mit einem Höchststartgewicht von weniger als 3000 kg für jede angefangenen 100 kg DM —,50; bei Luftfahrzeugen mit einem Höchststartgewicht von 3000 kg und mehr beträgt sie für jede angefangenen 1000 kg DM 5,—.
6. Bei einer Unterstellung von weniger als 8 Stunden Dauer während der Tageszeit (zwischen 9.00 und 17.00 Uhr) wird die unter Ziff. 5 genannte Unterstellgebühr um die Hälfte ermäßigt.
7. Die Unterstellgebühr wird für die Zeit, während der die Halle geheizt ist, um einen Zuschlag in Höhe von 50% erhöht.
8. Die Ab- bzw. Unterstellgebühren sind vor dem folgenden Start zu bezahlen; sie können nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich erhoben werden und zwar von
   a) Luftfahrzeughaltern, die den Flughafen regelmäßig anfliegen;
   b) Luftfahrzeughaltern, deren Luftfahrzeuge auf dem Flughafen stationiert sind;
   c) Haltern von Schulflugzeugen;
   d) Haltern von Militär- und sonstigen Staats-Luftfahrzeugen.
9. Für die Abstellung und die Unterstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfaßt, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Ab- bzw. Unterstellung ein Mietvertrag nach Maßgabe der in Teil III Ziff. 1**) dieser Gebührenordnung festgelegten Mietsätze geschlossen werden.

*) Eine Gebührenstaffel ist in der Anlage beigefügt.

**) Wird zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlicht.

Anlage zur Gebürenordnung
Teil I und Teil II

Landegebühren, Abstellgebühren und Unterstellgebühren entsprechend dem Höchststartgewicht des Luftfahrzeuges

	Höchststart-gewicht kg	Landegebühr DM	Abstell-gebühr DM	Unterstell-gebühr DM	Höchststart-gewicht kg	Landegebühr DM	Abstell-gebühr DM	Unterstell-gebühr DM
Bis					Bis			
	100	—,40	—,15	—,50	16 000	64,—	24,—	80,—
	200	—,80	—,30	1,—	17 000	68,—	25,50	85,—
	300	1,20	—,45	1,50	18 000	72,—	27,—	90,—
	400	1,60	—,60	2,—	19 000	76,—	28,50	95,—
	500	2,—	—,75	2,50	20 000	80,—	30,—	100,—
	600	2,40	—,90	3,—	21 000	84,—	31,50	105,—
	700	2,80	1,05	3,50	22 000	88,—	33,—	110,—
	800	3,20	1,20	4,—	23 000	92,—	34,50	115,—
	900	3,60	1,35	4,50	24 000	96,—	36,—	120,—
	1 000	4,—	1,50	5,—	25 000	100,—	37,50	125,—
	1 100	4,40	1,65	5,50	26 000	104,—	39,—	130,—
	1 200	4,80	1,80	6,—	27 000	108,—	40,50	135,—
	1 300	5,20	1,95	6,50	28 000	112,—	42,—	140,—
	1 400	5,60	2,10	7,—	29 000	116,—	43,50	145,—
	1 500	6,—	2,25	7,50	30 000	120,—	45,—	150,—
	1 600	6,40	2,40	8,—	31 000	124,—	46,50	155,—
	1 700	6,80	2,55	8,50	32 000	128,—	48,—	160,—
	1 800	7,20	2,70	9,—	33 000	132,—	49,50	165,—
	1 900	7,60	2,85	9,50	34 000	136,—	51,—	170,—
	2 000	8,—	3,—	10,—	35 000	140,—	52,50	175,—
	2 100	8,40	3,15	10,50	36 000	144,—	54,—	180,—
	2 200	8,80	3,30	11,—	37 000	148,—	55,50	185,—
	2 300	9,20	3,45	11,50	38 000	152,—	57,—	190,—
	2 400	9,60	3,60	12,—	39 000	156,—	58,50	195,—
	2 500	10,—	3,75	12,50	40 000	160,—	60,—	200,—
	2 600	10,40	3,90	13,—	41 000	164,—	61,50	205,—
	2 700	10,80	4,05	13,50	42 000	168,—	63,—	210,—
	2 800	11,20	4,20	14,—	43 000	172,—	64,50	215,—
	2 900	11,60	4,35	14,50	44 000	176,—	66,—	220,—
	3 000	12,—	4,50	15,—	45 000	180,—	67,50	225,—
	4 000	16,—	6,—	20,—	46 000	184,—	69,—	230,—
	5 000	20,—	7,50	25,—	47 000	188-—	70,50	235,—
					48 000	192,—	72,—	240,—
	6 000	24,—	9,—	30,—	49 000	196,—	73,50	245,—
	7 000	28,—	10,50	35,—	50 000	200,—	75,—	250,—
	8 000	32,—	12,—	40,—				
	9 000	36,—	13,50	45,—	55 000	220,—	82,50	275,—
	10 000	40,—	15,—	50,—	60 000	240,—	90,—	300,—
					65 000	260,—	97,50	325,—
	11 000	44,—	16,50	55,—	70 000	280,—	105,—	350,—
	12 000	48,—	18,—	60,—	75 000	300,—	112,50	375,—
	13 000	52,—	19,50	65,—				
	14 000	56,—	21,—	70,—	80 000	320,—	120,—	400,—
	15 000	60,—	22,50	75,—	85 000	340,—	127,50	425,—
					90 000	360,—	135,—	450,—
								und so fort

B 9/56 Änderung der Verwaltungsanweisung zu den Bestimmungen über den Rundfunk

Bonn, den 7. Februar 1956
L 6 — 605/9 — 2002 P/56

Der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen hat die Verwaltungsanweisung zu den Bestimmungen über den Rundfunk geändert. Nachstehend wird ein Auszug aus dieser Änderung, die im Amtsblatt des Bundesministers für das Post- und Fernmeldewesen Nr. 118 vom 6. Dezember 1955 veröffentlicht worden ist, nachrichtlich bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Hentschel

Rundfunk-Empfangsanlagen auf See- und Luftfahrzeugen

Für das Errichten und Betreiben von Rundfunk-Empfangsanlagen auf Luftfahrzeugen wird die Genehmigung durch die Deutsche Bundespost (Rf-Genehmigung) nur nach einer Vorprüfung durch die Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) erteilt. Genehmigungsanträge sind vom Antragsteller der BFS vorzulegen, die die Genehmigung der DBP herbeiführt. Die Genehmigungsurkunde wird dem Genehmigungsinhaber durch die BFS ausgehändigt.

B 10/56 Eintragung der Flugzeugmuster in die Luftfahrerscheine für Privatflugzeugführer

Bonn, den 26. Januar 1956
L 3 — 361-2-43 Sch/55

Hiermit gebe ich den nachstehenden Wortlaut meines Schreibens L 3 — 361-2-43 Sch/55 vom 10. Januar 1956 an die obersten Landesverkehrsbehörden betr. Eintragung der Flugzeugmuster in die Luftfahrerscheine für Privatflugzeugführer bekannt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Kreipe

Betr.: Eintragung der Flugzeugmuster in die Luftfahrerscheine für Privatflugzeugführer (§ 7 Abs. 3 der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal).

Bezüglich der Anerkennung gleichwertiger Flugzeugmuster im Sinne des § 7 Abs. 3 Satz 2 der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal vom 21. Juni 1955 (BGBl I S. 324) und der Eintragung der Gleichstellung in die Luftfahrerscheine gebe ich folgendes bekannt:

1. Gleichstellung

Ich bin damit einverstanden, daß Privatflugzeugführer, in deren Luftfahrerschein als Muster, zu dessen Führung der Inhaber berechtigt ist, ein einmotoriges Landflugzeug bis zu 2000 kg höchstzulässigem Fluggewicht eingetragen ist, bis auf weiteres die Berechtigung zur Führung aller anderen einmotorigen Landflugzeuge bis 2000 kg Fluggewicht erhalten. Ich behalte mir jedoch eine Einschränkung für solche Flugzeugmuster vor, deren Merkmale und Flugeigenschaften von den üblichen Mustern der genannten Gewichtsklasse abweichen. Etwa notwendig werdende Einschränkungen werde ich Ihnen zu gegebener Zeit bekanntgeben und in den Nachrichten für Luftfahrer, Teil B, veröffentlichen.

Hierbei weise ich darauf hin, daß § 63 LVO jeden Luftfahrer verpflichtet, sich so zu verhalten, daß Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind und die Allgemeinheit oder der einzelne durch die Luftfahrt nicht gefährdet wird. Danach darf ein Flugzeugführer die verantwortliche Führung eines Luftfahrzeuges nur übernehmen, wenn er mit dessen Bedienung und Führung genügend vertraut ist. Die dazu notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten können erfahrungsgemäß nur auf Grund einer eingehenden technischen und fliegerischen Einweisung für das jeweilige Flugzeugmuster durch einen mit diesem Muster vertrauten Fluglehrer oder Flugzeugführer erworben werden. — Wer gegen die Bestimmung des § 63 LVO verstößt, setzt sich strafrechtlicher Verfolgung nach den einschlägigen Strafvorschriften aus.

2. Eintragung

Im Interesse einer einheitlichen Regelung bitte ich, folgende Eintragung in die Luftfahrerscheine (Nr. XII a) vorzunehmen:

„Alle einmotorigen Landflugzeuge bis 2000 kg höchstzulässigem Fluggewicht vorbehaltlich etwaiger vom Bundesminister für Verkehr in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgegebener Einschränkungen."

3. Ausländische Luftfahrerscheine

Durch diese Regelung bleiben ausländische Luftfahrerscheine unberührt. Inhaber ausländischer Luftfahrerscheine dürfen sich als Luftfahrer in der Bundesrepublik nur im Rahmen der von mir ausgesprochenen Anerkennung und des dieser Anerkennung zugrunde liegenden ausländischen Ausweises betätigen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Kreipe

B 11/56 Zulassung von Flugzeugen zum Luftverkehr

Braunschweig, den 19. Januar 1956
LBA — 303.14

Folgende Flugzeuge sind nach § 3 LVO zum Luftverkehr zugelassen und in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik Deutschland eingetragen worden:

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer und Halter
Viking Admiral	249	D-AFIX	Fa. Karl Herfurtner, Düsseldorf, Fleherstr. 307
Tiger Moth DH 82 A	T 5490	D-EBUN	Airang, Nordbayerische Luftfahrt GmbH, Nürnberg, Flughafen
Bücker Bü 181-Bestmann	25095	D-EFIN	Kölner Sportfliegerclub „Condor" e.V., Köln, Hahnenstr. 50
Piper L-4 J3C	12324	D-EBUG	Kölner Club für Luftsport e.V., Köln, Moltkestr. 43
Piper L-4 J3C	12953	D-ECID	GELUNA GmbH, Luft- und Flugtechnische Betriebe
Piper L-4 J3C	12233	D-EFIX	München 19, Lilienthalstraße 5
Piper L-4 J3C	12943	D-EGAF	
Tiger Moth	N 6908	D-EKYN	
Piper L-4 J3C	29377	D-EGOR	Adelheid Limbarth, Wiesbaden, Eltviller Straße 9
Piper L-4 J3C	12078	D-EBUM	Deutscher Aero Club e.V., Ortsverband Hanau e.V. Hanau, Marköbeler Straße 36a
Piper L-4 J3C	12566	D-EBEN	Bayernadler-Sportfliegerschule, Richard Delakowitz K.G. München-Riem, Flughafen
Cessna 170B	26800	D-EMAN	Luftfahrtverein Bielefeld e.V., Bielefeld, Goldstraße 16/18
Klemm Kl 35-D	2008	D-EKEN	„ATOS" Zigarettenfabrik, Schwetzingen/Bad., Scheffelstr. 65
Piper L-4 J3C	13243	D-ECIF	Deutsche Luftbild K.G., W. Seelman u. Co. Hamburg-Fuhlsbüttel, Flughafen
Bücker Bü 181-Bestmann	25094	D-EFEN	Max Egon Becker, Karlsruhe, Rüppurrer Straße 23
Bücker Bü 181-Bestmann	25014	D-EMAR	Pedro Joyce, Düsseldorf, Graf-Adolf-Straße 112
Piper L-4 J3C	8644	D-ELAT	Prof. Ernst Neuffert, Darmstadt, Dieburger Straße 216

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
In Vertretung
von Pilgrim

B 12/56 Änderung der Luftfahrzeugrolle

Braunschweig, den 19. Januar 1956
LBA — 303.14

Nach § 7 der LVO wurden für die nachstehenden Flugzeuge die Zulassungen zurückgezogen und die Eintragung in der Luftfahrzeugrolle gelöscht:

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer und Halter
Hubschrauber Bell 47 H - 1	1350	D-HABE	Hubschrauber Vertriebsgesellschaft, Hamburg, Alter Wall 12
Tiger Moth DH 82 A	E — 2	D-EDUN	Eigentümer: Abgeordneter des Deutschen Bundestages Emil Kemmer, Bamberg, Eisgrube 7
Tiger Moth DH 82 A	E — 7	D-EDYN	Halter: „Jugendhorst der Fliegende Pater" e.V., Bonn-Hangelar, Flughafen

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
In Vertretung
von Pilgrim

B 13/56 Erlaubnisscheine für Prüfer für Luftfahrtgerät

Braunschweig, den 23. Januar 1956
LBA 400.2/Nr. I/V1/56

Unter Bezugnahme auf die Verfügung LBA — Az.: 400.2 vom 6. Dezember 1955, (bekanntgemacht in den Nachrichten für Luftfahrer, Teil B, Nr. 95/55, Seite 213) werden nachstehende Luftfahrtgeräte in Baumustergruppen zusammengefaßt:

Baumustergruppe Flugwerk A

Bücker 181
FW 44 — Stieglitz
HD 153 — Möve
Kl 35
Motorraab
Sperling 23
Zaunkönig
Fairchild Argus
Auster Mark V
Auster Autocrat
Auster Autocar
Tiger Moth DH 82
Jodel Club
Jodel Bébé
KZ III
KZ VII
Piper L 4
Piper PA 18
Aeronca Champion

Baumustergruppe Flugwerk B

Saab 91 B „Safir"
Cessna 170
Cessna 180
Piper PA 22
Piper Apache 23

Baumustergruppe Triebwerk A

Hirth HM 60
Hirth HM 500
Hirth HM 504
Zündapp Z — 9 — 92
Sh 14 A
Lycoming 0-235
Lycoming 0-290
Lycoming 0-320
Lycoming 0-435
Continental A-40
Continental A-50
Continental A-65
Continental C-85
Continental C-90
Continental C-145
Continental C-300
Continental C-470
Blackburn Cirrus Minor
DH Gipsy Major

Baumustergruppe Triebwerk B

Argus As-411
De Havilland Gipsy Queen (Series 70)

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 14/56 Tiefflugübungsgebiete im norddeutschen Raum

Bonn, den 17. Januar 1956
L 3 — 300 — 790 A/55

Nachstehend gebe ich den jetzigen Stand der zum Teil wesentlich verkleinerten Tiefflugübungsgebiete für Düsenflugzeuge im norddeutschen Raum bekannt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Kreipe

Tieffluggebiete und Verbindungswege

Tieffluggebiet Nr. 1

Wie folgt umgrenztes Gebiet:

Meppen (5242 N 0717 O) — längs der Eisenbahnlinie nach Essen (5244 N 0757 O) — längs der Eisenbahnlinie nach Bramsche (5224 N 0759 O) — längs des Ems-Weser-Kanals bis 5221 N 081730 O — längs der Eisenbahnlinie bis Bassum (5251 N 0844 O) — 5306 N 0809 O — längs des Küstenkanals bis 525730 N 0718 O — längs der Ems bis Meppen.

Gebiete, die im Tiefflug nicht überflogen werden dürfen:

a) Schießplatz Meppen — Radius 3 Seemeilen um den Punkt 5251 N 0725 O.
b) Flugplatz Ahlhorn — Radius 3 Seemeilen um den Punkt 5254 N 0814 O.

Tiefflugqebiet Nr. 2

Wie folgt umgrenztes Gebiet:

5210 N 0654 O — längs der internationalen Grenze bis 5154 N 0643 O — bis Goch (5141 N 0610 O) — bis Aldekerk (5126 N 0626 O) — bis Altschermbeck (5142 N 0654 O) — längs der Hauptstraße über Haltern bis Appelhülsen (515430 N 0725 O) — längs der Straße bis Coesfeld (5156 N 0710 O) — längs der Eisenbahnlinie bis 5210 N 0654 O.

Gebiete, die im Tiefflug nicht überflogen werden dürfen:

a) Wesel — Radius 3 Seemeilen um 5139 N 0637 O
b) Dorsten — Radius 3 Seemeilen um 5140 N 0658 O
c) Lintfort — Radius 3 Seemeilen um 5130 N 0633 O
d) Goch — Radius 3 Seemeilen um 5141 N 0610 O
e) Schießplatz Haltern — Radius 2,5 Seemeilen um 514830 N 0710 O
f) Hospital Bocholt — Radius 2 Seemeilen um 5150 N 0637 O
g) Hospital Coesfeld — Radius 2 Seemeilen um 5157 N 0710 O
h) Fabrik — Radius 2 Seemeilen um 514730 N 071220 O

Tiefflugqebiet Nr. 3

Wie folgt umgrenztes Gebiet:

5120 N 0800 O — 5050 N 0800 O — 5050 N 0810 O — 5100 N 0830 O — 5107 N 0830 O — 5120 N 0835 O — 5120 N 0800 O.

Gebiete, die im Tiefflug nicht überflogen werden dürfen:

a) Siegen — Radius 3 Seemeilen um 5053 N 0802 O
b) Hospital Berleburg — Radius 2 Seemeilen um 5103 N 0824 O

Tiefflugqebiet Nr. 4

Wie folgt umgrenztes Gebiet:

5129 N 0913 O — längs der Eisenbahnlinie bis 5146 N 0857 O — längs der Eisenbahnlinie über Hameln nach Elze (5206 N 0945 O) — längs der Eisenbahnlinie bis Northeim (5143 N 0958 O) — längs der Eisenbahnlinie bis 5139 N 0930 O — 513730 N 0920 O — 5129 N 0913 O.

Gebiete, die im Tiefflug nicht überflogen werden dürfen:

a) Hameln — Radius 3 Seemeilen um 5206 N 0921 O
b) Bad Pyrmont — Radius 3 Seemeilen um 5158 N 0915 O
c) Höxter — Radius 3 Seemeilen um 5147 N 0923 O

Tiefflugqebiet Nr. 5

Wie folgt umgrenztes Gebiet:

Soltau (5259 N 0950 O) — längs der Eisenbahnlinie bis 5257 N 0913 O — längs der Straße bis Rotenburg (5307 N 092430 O) — längs der Straße bis 5312 N 0917 O — längs der Autobahn bis 5322 N 0948 O — längs der Straße bis Soltau.

Gebiete, die im Tiefflug nicht überflogen werden dürfen:

a) Rotenburg — Radius 3 Seemeilen um 5307 N 092430 O

Tiefflugqebiet Nr. 6

Wie folgt umgrenztes Gebiet:

St. Michaelisdonn (5358 N 090730 O) — längs der Eisenbahnlinie bis Husum (5428 N 0903 O) — längs der Straße bis Schleswig (5431 N 0932 O) — längs der Straße bis Rendsburg (5417 N 0940 O) — längs des Kaiser-Wilhelm-Kanals bis 5401 N 0918 O — längs der Eisenbahnlinie bis St. Michaelisdonn.

Gebiete, die im Tiefflug nicht überflogen werden dürfen:

a) Flugplatz Schleswig-Land — Radius 5 Seemeilen um 5427 N 093130 O
b) Rendsburg — Radius 3 Seemeilen um 5417 N 0940 O
c) Husum — Radius 3 Seemeilen um 5428 N 0903 O

Verbindungsweg Nr. 1

5227 N 0758 O bis 520230 N 0703 O

Verbindungsweg Nr. 1A

5207 N 065730 O bis 5238 N 075730 O

Verbindungsweg Nr. 2

5154 N 0725 O bis 5147 N 0757 O, dann 5147 N 0757 O bis 5120 N 0807 O

Verbindungsweg Nr. 2A

5120 N 0800 O bis 515230 N 0722 O

Verbindungsweg Nr. 3

5120 N 0812 O bis 5132 N 0830 O, dann 5132 N 0830 O bis 5142 N 0857 O

Verbindungsweg Nr. 3A

5136 N 0902 O bis 5120 N 0830 O

Verbindungsweg Nr. 5

5257 N 0913 O bis 5240 N 0827 O

Verbindungsweg Nr. 5A

5253 N 0840 O bis 530830 N 0920 O

Verbindungsweg Nr. 6

5312 N 0917 O bis 5342 N 0902 O, dann 5342 N 0902 O bis 5359 N 090730 O

Verbindungsweg Nr. 6A

5401 N 0917 O bis 5341 N 0915 O, dann 5341 N 0915 O bis 5315 N 0926 O

Verbindungsweg Nr. 8

5056 N 0716 O bis 511230 N 0800 O

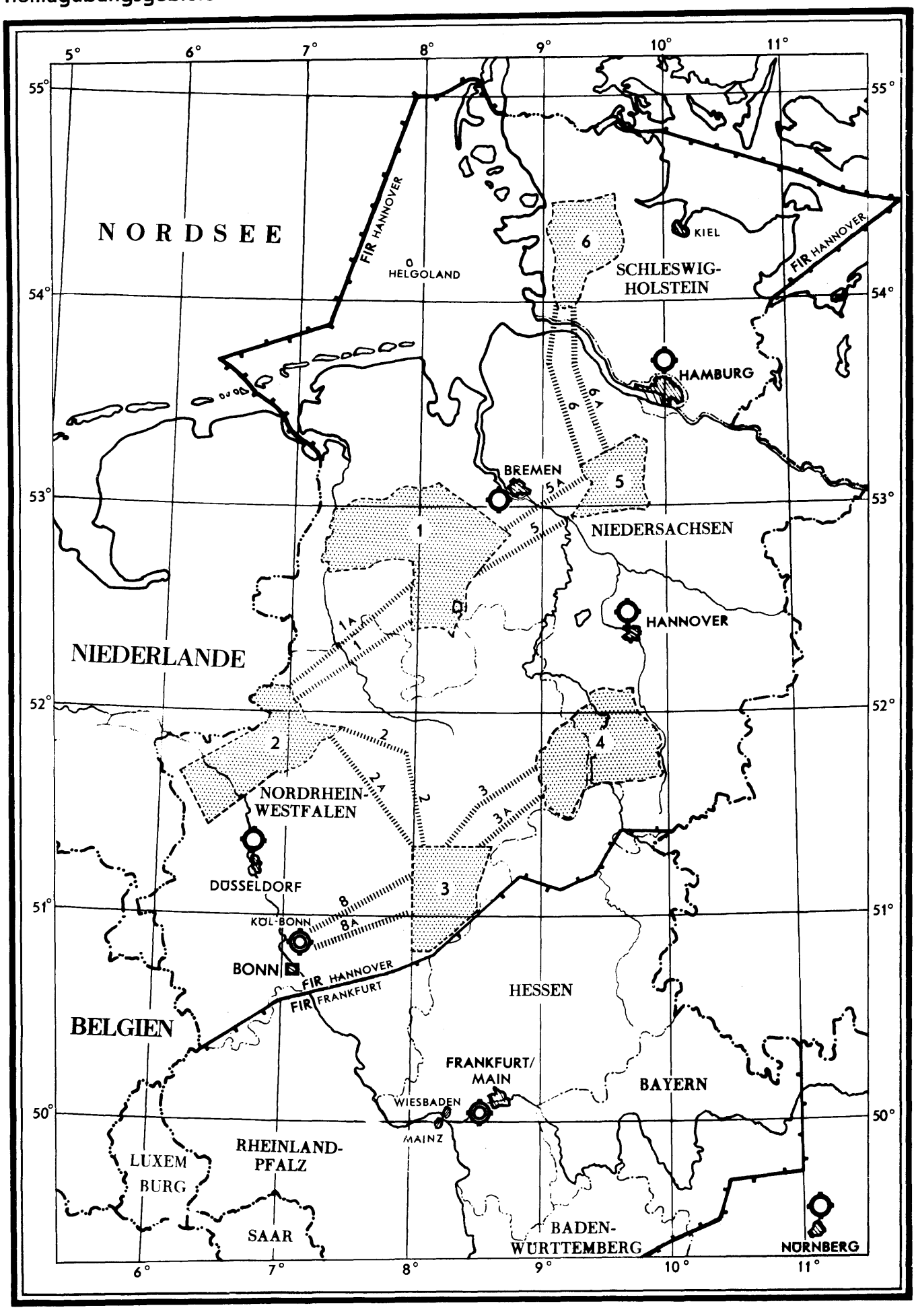
Verbindungsweg Nr. 8A

5102 N 0800 O bis 5052 N 071930 O.

Die folgenden NfL Teil B werden hierdurch aufgehoben:

B 15/54 vom 15. 4. 1954
B 20/54 vom 15. 6. 1954
B 25/54 vom 15. 7. 1954
B 36/54 vom 15. 8. 1954
B 31/55 vom 15. 5. 1955

Tiefflugübungsgebiete im norddeutschen Raum



B 15/56 Landeplatz Kiel-Holtenau

Bonn, den 18. Januar 1956
L 4 — 421 — 1 — 2001 Sch/56

Das nachstehend bezeichnete Gelände ist als Landeplatz für Motorflugzeuge mit einem Höchstfluggewicht bis zu 5700 kg genehmigt worden.

Bezeichnung des Geländes:	Landeplatz Kiel-Holtenau
Geographische Lage:	54°22'45"N 10°09'00"O
Ausdehnung:	Unregelmäßiges Viereck mit folgenden Seitenlängen: im Osten von 400 m im Norden von 500 m im Westen von 600 m im Süden von 700 m

Der Flugbetrieb auf dem Landeplatz Kiel-Holtenau ist nur nach Sichtflugregeln zulässig.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lippe

B 16/56 Landeplatz Bielefeld-Windelsbleiche

Bonn, den 16. Januar 1956
L 4 — 421 — 2 — 2294 N/55

Die Genehmigung des Landeplatzes ist bis zum 30. 6. 1956 verlängert worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lippe

B 17/56 Landeplatz Bad Reichenhall-Obermühle

Bonn, den 23. Januar 1956
L 4 — 421 — 1 — 2449 B/55

Nach Mitteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr führt der Landeplatz Obermühle bei Bad Reichenhall ab sofort die Bezeichnung „Landeplatz Bad Reichenhall — Obermühle".

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lippe

B 18/56 Verlust eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer

Stuttgart-N., den 6. Februar 1956
8566 Faber, Franz

Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Kl. II Nr. 934, ausgestellt vom Innenministerium Baden-Württemberg am 9. Februar 1953, ist dem Inhaber, Herrn Franz Faber, wohnhaft in Mosbach, Michelsrot 20 abhanden gekommen.
Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Kl. II Nr. 934 wird hiermit für ungültig erklärt.

Innenministerium Baden-Württemberg
Abteilung für Verkehr
Im Auftrag
Kern

B 19/56 Zulassung von Segelfluggeländen

Bonn, den 7. Februar 1956
L 4 — 420 — 2029 B/56

Nachstehende Gelände sind für den Segelflug zugelassen worden:

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
	A. Baden-Württemberg	
117	Garnberg, Kreis Künzelsau 49°17'40"N 09°41'45"O	Windenstart
	B. Bayern	
148	Weißenstadt, Krs. Wunsiedel 50°06'00"N 11°52'30"O	Windenstart
	E. Niedersachsen	
53	Achum, Flugplatz Kreis Stadthagen 52°16'00"N 09°05'00"O	Windenstart und Schlepp durch Motorflugzeuge bis zu 1000 kg Fluggewicht

Die Zulassungen für folgende Segelfluggelände sind zurückgezogen worden:

1. Ostermoos, Landkreis Erding, veröffentlicht in NfL B 87/55 unter B. lfd. Nr. 142.
2. Sauerlach, veröffentlicht in NfL B 58/55 unter B. lfd. Nr. 102.

Berichtigung der NfL B 5/56:

Unter „D. Hessen" sind die lfd. Nummern für das Segelfluggelände „Auf dem Helmsberg bei Nidda" in „45" und für das Segelfluggelände „Johannisau, Kreis Fulda" in „46" abzuändern.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
von Widekind

B 20-23/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang — NfL Teil B — Frankfurt (Main), 15. März 1956

B 20/56 Bekanntmachung über Abfertigungspapiere für den grenzüberschreitenden Luftverkehr vom 9. Februar 1956

Bonn, den 9. Februar 1956
L 2 — 220/2 81 I/55

Im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen und dem Bundesminister des Innern gebe ich bekannt:
Bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen, die die Grenzen der Bundesrepublik Deutschland im gewerblichen Verkehr überfliegen, sind auf den Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik ab sofort folgende Abfertigungspapiere abzugeben:

1. Die „Allgemeine Ein- und Ausflugserklärung"
   — General Declaration — (Anlage 1 zum Anhang 9 des Chicagoer Abkommens vom 7. Dezember 1944)
   in einfacher Ausfertigung für den Paßkontrolldienst;
2. Das „Besondere Frachtmanifest"
   — Cargo manifest (separate) — (Anlage 4 zum Anhang 9 des Chicagoer Abkommens vom 7. Dezember 1944)
   in doppelter Ausfertigung für die Flughafenzollstellen.

Das „Besondere Passagiermanifest" und die „Ein- und Aussteigekarte" werden in der Bundesrepublik Deutschland nicht mehr verlangt.

Ich weise jedoch ausdrücklich darauf hin, daß diese Vereinfachung des Formularwesens nur dann aufrechterhalten werden kann, wenn die „General Declaration" in allen ihren Teilen vollständig ausgefüllt wird und Änderungen hinsichtlich der Namen der Besatzungsmitglieder und der Anzahl der Fluggäste usw. während des Fluges nachgetragen werden, so daß die „General Declaration" die tatsächlichen Verhältnisse im Zeitpunkt der einzelnen Kontrollen wiedergibt.

Bei der Eintragung im Abschnitt „Passenger Manifest" der „General Declaration" ist es nicht erforderlich, die Fluggäste namentlich aufzuzählen; es genügt eine zahlenmäßige Angabe.

Das bisher angewandte Verfahren zur Gewinnung statistischer Unterlagen über den Luftverkehr bleibt durch diese Regelung unberührt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

B 21/56 Zulassung von Flugzeugen zum Luftverkehr

Braunschweig, den 19. Februar 1956
LBA — 303.14

Folgende Flugzeuge sind nach § 3 LVO zum Luftverkehr zugelassen und in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik Deutschland eingetragen worden:

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
Bonanza F-35	D-4299	D-EEGK	Fa. Henkell u. Co., Wiesbaden, Henkellsfeld
Piper L-4 J3C	10331	D-EBUS	Fa. Bedarfs-Luftfahrt J. C. Pracht, Frankfurt/Main, Kettenhofweg 96
Taylorcraft Mod. 19	4-13107	D-ERAU	Verena v. Rautenkranz, Celle, Güterbahnhofstr. 5—17
Cessna T-50 (UC-78)	6018	D-IDUL	Adam Kals, Langenfeld-Reusrath, Opladener Straße 150
Piper PA 22 „150"	22-3381	D-EJEC	Fa. Schmidt u. Co. K.G., Schwelm/W., Moellenkotter Str. 3
Fairchild 24-W-41A (UC-61A)	41-38833	D-EFUG	Rudolf Winnicke, Düsseldorf, Fritz-Reuter-Straße 25
Bücker Bü 181	25032	D-EHOL	Aero Club Mülheim e.V., Mülheim, Goethestr. 1
Stinson-Voyager 150-108-373	163147	D-EFAD	Fa. Cramers Kunstanstalt KG., Dortmund, Feldstraße 61—63
Tiger Moth DH 82 A T	6122	D-EKUR	Aero Club Fürth e.V., Fürth i. B., Tafelacker Straße 4
Piper L-4 J3C	13019	D-ECEL	Luftsportgruppe Kempten e.V., Kempten, Kottener Straße 84
Piper L-4 J3C	13210	D-EMER	Dr. Franz Burda, Offenburg, Hauptstraße 130
Piper L-4 J3C	13249	D-ELUM	
Piper PA 18	3698	D-EKIR	
Viking Admiral IB	226	D-ADEL	Aero Expreß, Flugverkehrsgesellschaft m.b.H., München-Riem, Flughafen
Tiger Moth DH 82 A R	4833	D-EKUN	Fa. Flugbetrieb Aero Charter, Hans Kuhn, Hannover, Veilchenstraße 8
Piper L-4 J3C	12520	D-EBYS	Fa. Rhenia, Lack- u. Farbenfabrik, Wiesbaden-Erbenheim, Wandersmannstraße 71
Piper PA 18 „135"	18-2490	D-ELOF	Theodor Fröschl, München 9, Sutnerstr. 4/0
Piper PA-22 „150"	22-3380	D-EHAN	Fa. Intraco, Groß- u. Außenhandel, München 15, Landwehrstraße 3
Tiger Moth DH 82 A	E-12	D-EDIM	Hans Schmück, Nürnberg, Dooser Straße 60
Bücker Bü 181	25026	D-EDEB	Luftfahrtverein Bielefeld e.V., Bielefeld, Goldstraße 16/18
Bücker Bü 181	25100	D-EFON	Luftsportverein Bonn e.V., Bonn, Friedensplatz 12
Taylorcraft Mod. 15A	36590	D-EHEL	Landesverband Schleswig-Holsteinischer Luftsportvereine e.V., Kiel-Holtenau, Flugplatz
Cessna 180	30862	D-EFAB	Fa. Geluna G.m.b.H., Luft- u. Flugtechnische Betriebe, München 19, Lilienthalstraße 5
Bücker Bü 181	25093	D-EKIN	Nordrhein-Westfälischer Luftsportverein e.V., Mülheim a. d. Ruhr, Kohlenkamp 34
Auster V	1016	D-ECEC	Schwäbische Fluggesellschaft m.b.H., Augsburg, Remboldstr. 5
Piper L-4 J3C	11906	D-ECOL	Motorflug G.m.b.H., Donaueschingen, Hofjägerberg
FW 44	667	D-ECAN	Fa. Bedarfs-Luftfahrt J. C. Pracht, Frankfurt/Main, Kettenhofweg 96

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 22/56 Werkstoffe für ziviles Luftfahrtgerät

Braunschweig, den 1. Februar 1956
LBA 300.9

Die zur Herstellung von Luftfahrtgerät zugelassenen Werkstoffe werden in Werkstoff-Leistungsblättern festgelegt und in dem vom Bundesverband der Deutschen Luftfahrtindustrie herausgegebenen „Werkstoffhandbuch der Deutschen Luftfahrt" zusammengefaßt.

Für die z i v i l e Luftfahrt sind nur Werkstoff-Leistungsblätter gültig, die den Vermerk „Anerkannt durch Luftfahrt-Bundesamt" tragen.

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 23/56 Zulassung von Segelfluggeländen

Bonn, den 8. März 1956
L 4 — 420 — 2349 B/55

Nachstehende Gelände sind für den Segelflug zugelassen worden:

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
	A. Baden-Württemberg	
118	Herten, Kreis Lörrach 47°33'30"N 07°44'30"O	Windenstart
	B. Bayern	
149	Rothschwaige, Kreis Dachau 48°14'36"N 11°28'00"O	Windenstart
	G. Rheinland-Pfalz	
30	Meckenbacher Höhe, Kreis Bad Kreuznach 49°46'55"N 07°27'30"O	Winden- und Hangstart

Die Zulassungen für folgende Segelfluggelände sind zurückgezogen worden:

1. Bad Vilbel/Harheim, veröffentlicht in NfL B 58/55 unter D. lfd. Nr. 4.
2. Hausselberg, Krs. Celle, veröffentlicht in NfL B 58/55 unter E. lfd. Nr. 16.
3. Holzberg bei Stadtoldendorf, veröffentlicht in NfL B 58/55 unter E. lfd. Nr. 18.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lippe

B 24/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang — NfL Teil B — Frankfurt (Main), 15. April 1956

Berlin, den 16. 1. 1956

B 24/56 Flughafenbenutzungsordnung des Flughafens Berlin-Tempelhof

Inhaltsangabe

I. Teil
Beschreibung des Flughafens

		Seite
1.	Gelände des Flughafens	40
2.	Wetterverhältnisse	41
3.	Betriebszeiten des Flughafens	
4.	Bauliche Anlagen	
5.	Flughafenzone	
6.	Baubeschränkungsbereich	
7.	Luftfahrthindernisse	42
8.	Der Flughafenunternehmer und die auf dem Flughafen untergebrachten behördlichen Dienststellen und Unternehmen	43
9.	Flugsicherungseinrichtungen	44
10.	Abfertigungsgeräte	45
11.	Sonstige Einrichtungen	
12.	Verkehrsverbindungen	

II. Teil
Benutzungsvorschriften

A. Allgemeine Bestimmungen

1.	Befugnis zur Benutzung des Flughafens	46
2.	Nicht allgemein zugängliche 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	46
2.	Start- und Landeeinrichtungen, Abfertigungsvorfeld	
3.	Ab- und Unterstellung von Luftfahrzeugen	47
4.	Benutzung der Hallen, Werkstätten und anderen Räume	
5.	Betriebsstoffversorgung	
6.	Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken	
7.	Abfertigung von Luftfahrzeugen	
8.	Luftfahrtveranstaltungen	

Seite

C. Bestimmungen für Benutzer, Besucher und sonstige Personen

1. Betreten des Flughafens 47
2. Besichtigungen
3. Halten und Parken von Fahrzeugen
4. Fahrzeugverkehr 48
5. Verkehr auf dem nicht allgemein zugänglichen Gelände des Flughafens

D. Schutzmaßnahmen

E. Gewerbliche Nutznießung 48

F. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung

Anlagen

Anlage 1: Kartenpläne des Flughafens (1a, 1b, 1c, 1d) 49—52
Anlage 2: Baubeschränkungsplan 53
Anlage 3: Gebührenordnung *
Anlage 4: Rollpläne (zur Zeit Anlage 1 b)
Anlage 5: Sicherheitsvorschriften
Nr. 1 Umgang mit Betriebsstoffen
Nr. 2 Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken 54
Nr. 3 Unfallverhütung
Nr. 4 Feuerlösch- und Rettungsdienst 55

I. Teil

Beschreibung des Flughafens

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

1. Gelände des Flughafens (siehe Anlagen 1a und b)

a) Lage

Geographische Breite:	52°28'30"Nord
Geographische Länge:	13°24'12"Ost
Lage des Bezugspunktes:	Mittelpunkt der mittleren, unbrauchbaren Start- und Landebahn
Entfernung und Richtung von der Stadt:	In der Stadt
Flughafenhöhe über NN:	49,7 m (163 Fuß)
Ortsmißweisung:	2°12'W
mit jährlicher Änderung:	—7'

b) Start- und Landeanlagen

Abmessungen der Start- und Landebahnen:	088/268 Nordbahn 1619,25×42,5 m (5313×140 Fuß) 090/270 Südbahn 1612,4×42,5 m (5289×140 Fuß)
Start- und Landebahndecke:	Ziegelpacklage mit Asphaltdecke
Tragfähigkeit:	45 000 kg (100 000 lbs) SIWL
Gefälle:	Nordbahn 0,38% Südbahn 0,25%
Start- und Landestrecke:	09* 1619,25 m (5313 Fuß) und 1842 m (6043 Fuß) 27 1957 m (6422 Fuß) 09** 1612,4 m (5289 Fuß) und 1882 m (6174 Fuß) 27 1867 m (6125 Fuß) * Nordbahn, Stoppfläche O-Ende: 222,5 m (730 Fuß) „ W-Ende: 338 m (1109 Fuß) ** Südbahn, Stoppfläche O-Ende: 269,7 m (885 Fuß) „ W-Ende: 255 m (836 Fuß)
Instrumenten-Landeanlagen:	ILS, GCA
Rollbahnen:	18,29 m (60 Fuß) breit, Tragfähigkeit 45 000 kg (100 000 lbs) SIWL
Größe des Vorfeldes:	670 000 m²

c) Klassifizierung des Flughafens nach ICAO: D 1

d) Der Flughafen ist als Zoll- und Sanitätsflughafen zugelassen

* Siehe Luftfahrthandbuch Deutschland, Teil FAL

2. Wetterverhältnisse

Vorherrschende Windrichtung:	51% SW, W, NW
Mittlere Tageshöchsttemperatur:	Sommer 24,1° C (August)
Mittlere Tagestiefsttemperatur:	Winter —0,9° C (Januar)
Bezugstemperatur:	20,6° C
Mittlerer Luftdruck:	a) Sommer 1008,4 mb (Juli) b) Winter 1011,4 mb (Jan.)
Absolute Luftfeuchtigkeit:	a) Sommer 11 gr/m³ (Juli) b) Winter 3,5 gr/m³ (Jan.)

Mindesthöhen (in m) für Instrumenten-Anflugverfahren
(vgl. Lufthahrthandbuch)

ILS	GCA	NDB	VOR	Platzrundenanflug
69	69	130	130	213

3. Betriebszeiten des Flughafens: H 24

4. Bauliche Anlagen: (siehe Anlagen 1b und c)

Im Nordwesten des Vorfeldes liegen die Flugzeughallen 1 bis 7, rund 40000 qm, Torhöhe 12 m, Tiefe 49 m, mit den Werkstätten, Büros und Lagerräumen. Die Hallenfront wird von zwei Kopfbauten — Ost und West — zur Unterbringung von Büros und Garagen flankiert. Westlich des Kopfbaues Ost befinden sich eine einzelne Stahlhalle und ein neues Heizkraftwerk im Bau. Der Kopfbau West wird nach Vollendung des neuen Kontrollturms von der Flugsicherung benutzt.

Der Mittelteil der Hallenfront wird durch den überdachten Passagier-Flugsteig (380 m) gebildet.

Auf der Rampe befinden sich unterirdische Tanklager (400 000 l Fassungsvermögen).

Zur Zeit werden die Passagiere im Gebäude A 1 — später im Bauteil B — abgefertigt. Luftfrachtabfertigung in Halle 5.

Büroräume insgesamt rund 145 000 qm, Werkstatt- und Garagenraum rund 90 000 qm.

Die Bauteile C, H 1 rund, H 2 lang und rund, G 1 und 2 werden hauptsächlich für Bürozwecke benutzt. In den Gebäuden B 1 und 2, F 1 und 2, K 1 und 2 und dem Garagenzug 2 befinden sich Büros, Lagerräume und Garagen.

Hinter und unter den Gebäuden A 1 und A 2 ermöglich ein Tunnel die Durchführung des Anschlußgleises von der Südseite des Hafens nach Norden bis Halle 1.

Das Gebäude E auf der Ostseite des Flughafens dient Flugsicherungszwecken.

Der Flughafen Tempelhof besitzt ein Wasser- und zwei Heizwerke auf seinem Gelände.

5. Flughafenzone (siehe Anlage 1 d)

Die Flughafenzone für den Flughafen Tempelhof entspricht dem § 27 LVO und ist im Anhang 1 d dargestellt.

Sie hat folgende Begrenzungen:

Im Norden:	Hochbahn Gleisdreieck — Schlesisches Tor nach Osten
Im Osten:	Schlesische Straße — Straße am Treptower Park — Köpenicker Landstraße
Im Süden: (halbkreisförmig)	S-Bahnhof Baumschulenweg — Straße Baumschulenweg — Späthweg bis zum Knick, von dort eine gerade Linie zur Onkel-Herse-Straße, von dort nach links eine Linie zum Bahnhof Britz — Mariendorfer Allee — Britzer Straße — Alt-Mariendorf — Ringstraße — Steglitzer Straße — Mariendorfer Straße — Albrechtstraße Steglitz bis Bahnhof Steglitz.
Im Westen:	Wannseebahn

6. Baubeschränkungsbereich (siehe Anlage 2)

Der Baubeschränkungsbereich für diesen Flughafen wird entsprechend § 10 a ff LVG auf der Karte, Anlage 2, dargestellt.

7. Luftfahrthindernisse (siehe Anlage 1a)

A — Landekurssender (Antenne 218 m, Holzpfahl 168 m von W-Schwelle der Südbahn. Beides mit Tagesmarkierung)
B und C — Anflug-Radar
D — Gleitwegsender
E — MM (Haupteinflugzeichen)

Hindernis	Enfernung vom Flughafenbezugspunkt in m	Höhe über NN in m	Höhe über Flughafenbezugspunkt in m
1 Kontrollturm	1220	89,85	41,70
2 Kirchturm, Genezarethkirche (nach Wiederaufbau)	1428	82,27	34
3 Turm, Rathaus Tempelhof	1600	86,13	38
4 Schornstein, Kraftwerk Schöneberg	2750	108,83	67
5 Schornstein, Kraftwerk Schöneberg	2750	108,83	67
6 Gasometer, Gaswerk Schöneberg	3170	119	71
7 Schornstein, Schultheiß-Brauerei	1660	88	40
8 Wasserturm, Wasserwerk SW 29	1725	96,50	48
9 Kirchturm, Bonifacius-Kirche	2380	113	65
10 Kirchturm, Passionskirche	1810	115	67
13 Kirchturm, Stadtmiss.-Kirche	1770	127	79
14 Kirchturm, St. Johannis-Kirche	1650	118,1	70
15 Schornstein, Kindl-Brauerei	2020	90	62
16 Schornstein, Schultheiß-Brauerei	2060	110	62
17 Wasserturm, Wasserwerk Neukölln	1895	97,5	49
18 Schornstein, Fa. Riedel d. H.	2460	110	62
19 Schornstein, Fa. Riedel	2460	90	42
20 Schornstein, Fa. Sarotti	1650	110	62
21 Schornstein, Ullstein-Verlag	2470	99	51
22 Turm, Ullstein-Verlag	2480	121	73
23 Antenne, Postschulungsamt	1820	84	36
25 Kirchturm, Apostel-Paulus-Kirche	3780	123	75
26 Kirchturm, St. Matthias-Kirche	4000	96,08	48
45 Radarstation	1340	94,64	46
56 Kirchturm, Phil. Melanchthon-Kirche	2340	109	61
57 Schornstein, Schultheiß-Brauerei	2000	99	51
58 Haus, Neukölln	1210	77,11	29
59 Haus, Neukölln	1200	77,11	29
60 Haus, Tempelhof	1130	63,98	16
61 Bahnsteigdach, S-Bahnhof Tempelhof	1154	63,19	15
62 Haus, Tempelhof	1170	63,65	16
63 Haus, Tempelhof	1117	68,29	20
64 Haus, Neukölln	1473	84,08	36
65 Haus, Neukölln	1339	76,50	28
66 Haus, Neukölln	1252	77,90	30
67 Haus, Neukölln	1223	77,50	29
68 Haus, Neukölln	1202	77,11	29
69 Haus, Neukölln	1200	77,11	29
74 Neuer Kontrollturm	1040	81,11	32,95

Alle hier aufgeführten Hindernisse sind befeuert. Außerhalb des im Plan erfaßten Gebietes liegende Hindernisse sind nicht enthalten.

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

a) Vorbehaltlich der Rechte der US-Luftwaffe in Europa und anderer amerikanischer Behörden ist der **Flughafenunternehmer** die

Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH.

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Berlin.

Postanschrift des Flughafenunternehmers:

Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH.
Berlin-Tempelhof, Zentralflughafen

Fernsprechsammelnummer: 66 00 14

Bahnanschrift: Berlin-Tempelhof, Anschlußgleis Flughafen

Gegenstand des Unternehmens sind lt. Satzung Bau und Betrieb des Flughafens auf dem Tempelhofer Feld und anderer Luftverkehrseinrichtungen innerhalb Berlins. Das Unternehmen dient ausschließlich der Förderung des öffentlichen Luftverkehrs.

Die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH. besteht aus folgenden Organen:

1. Geschäftsführer
2. Aufsichtsrat
3. Gesellschafterversammlung

Die Gesellschaft hat einen Geschäftsführer und wird im Falle seiner Verhinderung durch den Prokuristen vertreten.

Der Aufsichtsrat besteht aus sieben ordentlichen und zwei beratenden Mitgliedern. Von den ordentlichen Mitgliedern stellt das Land Berlin vier und die Bundesrepublik drei. Die beratenden Mitglieder sind Vertreter der Belegschaft.

Die Gesellschafterversammlung als höchste Instanz vertritt die Interessen der Gesellschafter, sie bestellt die Mitglieder des Aufsichtsrates, die wiederum den Geschäftsführer bestellen.

Die Organisation der Gesellschaft:

1. Geschäftsführung
   mit Sekretariat, Archiv, Einkauf und Registratur.
2. Verwaltung
   mit Buchhaltung, Kasse und Personalabteilung.
3. Technisches Büro
   einschließlich der Gruppen Bau, Elektrik, Wärme, Wasser, Entwässerung, Lüftung, Hafenmeisterei, Werkstätten, Telefonzentrale.
4. Abteilung Verkehr
   mit Verkehrsabfertigung und -überwachung, Statistik, Unfallstation, Gepäckaufbewahrung, Informations- und Hallendienst und Flugberatung.

b) Behördenstellen

1) USBER-E: Air, Airport Administrator, Bauteil A 1
   „ „ Communications, Flugsteig A 1
   „ „ Radio maintenance, Bauteil KW
2) Paßpolizei, Flugsteig A 1
3) Flughafen-Zollamt, Halle 5
4) Hauptzollamt Süd, Halle 5
5) Postamt, Abflughalle A 1 und Halle 5
6) Wetterstation, Bauteil A 2 — Flugwetterdienst
7) Auskunftsschalter des Verkehrsamtes, Ankunftshalle A 1
8) Luftfracht-Sonderdienst, Halle 7

c) Luftfahrtunternehmen

I. Luftverkehrsgesellschaften

1)	AFR	Air France, Bauteil A 1
2)	BEA	British European Airways, Bauteil A 1
3)	PAA	Pan American World Airways, Bauteil A 1
4)	DLH	Deutsche Lufthansa AG., Bauteil A 1
5)	KLM	Royal Dutch Airlines, Eingangshalle
6)	LAI	Linee Aeree Italiane, Bauteil A 1
7)	SAS	Scandinavian Airlines System, Halle 5
8)	SWISSAIR	Swiss Air, Bauteil A 1
9)	ACL	Air Charter Ltd., Bauteil A 1
10)	SKY	Skyways Ltd., Halle 7

II. Andere Gesellschaften

1) Deutscher Aeroexpreß, Halle 7
2) SITA Société Internationale Télécommunications Aéronautiques, Bauteil A 1

d) Speditionsunternehmen

1) Berliner Luftfracht-Kontor GmbH, Halle 7
2) Harry W. Hamacher, Halle 5
3) Kühne & Nagel, Halle 5
4) Schenker & Co., Halle 5
5) Wendschlag & Pohl, Halle 5
6) Union Transportbetriebe, Halle 5
7) Hansa Reise und Verkehr GmbH., Halle 5

e) Gaststättenbetriebe

1) Flughafenrestaurant und Flughafenhotel, Bauteil A 1 und H 1, rund
2) Bierkeller, Halle 5
3) Air France — Bordverpflegung, Flugsteig A 1
4) BEA — Bordverpflegung, Halle 5

f) Sonstige gewerbliche Unternehmen

1) Berliner Bank AG., Bankbüro, Ankunftshalle A 1
2) Gepäckträger
3) Fotografen

Für den Verkauf von
Büchern und Zeitungen,
Porzellan, Andenken,
Fotoapparaten usw.,
Blumen und Früchten,
Lederwaren,
Parfüms, Süßwaren
Tabakwaren,
Gemälden
stehen Verkaufsstände in der Abflughalle A 1 zur Verfügung.

g) Diverses

1) Verband der Berufspiloten, Halle 7
2) Berufsverband des fliegertechn. Personals Deutschlands e.V., Halle 7

9. Flugsicherungseinrichtungen (Einzelheiten s. Luftfahrthandbuch)

a) Tageskennzeichen:	Anflug:	Nein
	Hindernisse:	Nein
	Randkennzeichen:	Nein
	Sicherheitsstreifen:	Nein
	Rollbahn-Längsrichtung:	Ja, NO- und SW-Rollbahn
	Rollhaltepunkte:	Ja
	Start- und Landebahnbezeichnung:	Ja 09/R-27L 09/L-27R
	Schwellenkennzeichnung:	Ja
	Start- und Landebahn-Mittellinie:	Nein
	Start- und Landebahn-Seitenkennzeichen:	Nur Südbahn
	Start- und Landebahn-Aufsetzzone:	Ja
	Start- und Landebahn-Randkennzeichen:	Nein
	Ortsbeschriftung (beleuchtbar);	Zentralflughafen
	Signalfläche:	Nein
	Landeweiser:	Nein
	Windrichtungsanzeiger:	Ja, beleuchtbar
	Schneekennzeichnung:	Nein
	Kompensationskreis:	Ja

b) Befeuerung:	Drehfeuer:	ABn, weiß-grün
	Anflugwinkel:	27L: 3 Krypton-Blinkfeuer und Doppelreihe von je 18 Hochleistungsfeuern (830 m) 27R: 3 Krypton-Blinkfeuer (850 m)
	Schwellen:	Grün
	Start- und Landebahnen:	Hochleistungsfeuer an allen Start- und Landebahnen
	Notbefeuerung:	Automatisches Diesel-Aggregat
	Hindernisse:	Ja
	Randbefeuerung:	Nein
	Rollbahnen:	Ja
	Scheinwerfer:	Nein
	Signalfläche:	Nein
	Windrichtungsanzeiger:	Ja
	Landeweiser:	Nein

c) Funktechnische Einrichtungen:

Kontrollturm mit Boden-Bord-Funksprecheinrichtung auf mehreren Frequenzen

Bodenfunksprechanlage für Flughafenfahrzeuge, Rundsichtradar, Bodenfunksprechanlage (Berlin Radio)

Landehilfen:

ILS, 2 GCA-Radaranlagen, Platzfunkfeuer,

Anflugfeuer (ILS-Bezugspunkt auf Südbahn 241 m von O-Schwelle
GCA-Bezugspunkt auf Südbahn 211 m von O-Schwelle)

Vor- und Haupteinflugzeichen.

10. Abfertigungsgeräte

Der Flughafenunternehmer hält, entsprechend den verschiedenen Abfertigungsverträgen, die notwendigen Abfertigungsgeräte. Andere werden auf Anforderung nach angemessener Voranmeldung bedient.

11. Sonstige Einrichtungen

a) Unfallstelle und Erste-Hilfe-Leistung, App. 214

b) Feuermeldestelle und Feuerlöschdienst, App. 5044 (wenn Luftfahrzeuge auf dem Flugfeld) Tel. (9) — 112 (wenn im Gebäude)

c) Weitere Einrichtungen

Autoparkplätze:	Nahe Eingang Abflughalle und an der Rückseite der Hallen 5 und 6
Gleisanschluß:	Auf dem Flughafengelände
Schneeräumgeräte:	Auf dem Flughafengelände
Krankenwagen:	Erste-Hilfe-Leistung
Krankenhaus:	St. Joseph Krankenhaus, Berlin-Tempelhof, Bäumerplan 24, Tel. 66 55 91
Bergungsfahrzeuge:	UNIMOG, Krankenwagen und Geräte der USAF
Feuerwehrwagen:	siehe 11. b), USAF
Follow-Me:	bei Flughafenverkehrsbüro

12. Verkehrsverbindungen

Der Flughafen befindet sich in der Stadt. Alle Transportmittel sind erreichbar. (Omnibus, Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn, Taxi).

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.

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 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 bei einem 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 Berlin-Tempelhof *) festgelegten Entgelte mit folgenden Arten von Luftfahrzeugen gestattet:

(z. B. Segelflugzeuge, Ballone, Hubschrauber und Flugzeuge bis zu einem Höchststartgewicht entsprechend 45 000 kg SIWL).

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.

*) Siehe Luftfahrthandbuch Deutschland, Teil FAL

b) Das Abfertigungsvorfeld mit dem Flugsteig dient der verkehrsmäßigen Abfertigung der Luftfahrzeuge. Eine andere Benutzung des Abfertigungsvorfeldes ist nur mit Zustimmung des Flughafenunternehmers zulässig. Abfertigungsplätze werden vom Flughafenunternehmer zugewiesen. (Das Einwinken der Luftfahrzeuge wird vom Personal des Flughafenunternehmers vorgenommen, sofern nicht anders vereinbart).

c) Luftfahrzeuge dürfen sich auf dem Abfertigungsvorfeld nur bis zu einer Stunde aufhalten. Der Flughafenunternehmer kann Ausnahmen zulassen.

3. Ab- und Unterstellung von Luftfahrzeugen

a) Wenn sich der Aufenthalt eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen über eine Stunde ausdehnt, so ist der Halter oder Führer des Luftfahrzeuges verpflichtet, das Luftfahrzeug auf den vorgesehenen Abstellflächen abzustellen oder in einer Halle unterzustellen. Plätze für die Ab- oder Unterstellung werden vom Flughafenunternehmer zugewiesen.

b) Für die Ab- und Unterstellung von Luftfahrzeugen gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere Vereinbarung getroffen ist.

Für eine Beschädigung von Luftfahrzeugen, die auf dem Flughafen ab- oder untergestellt sind, haftet der Flughafenunternehmer nur, wenn der Schaden von ihm oder seinen Erfüllungsgehilfen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht worden ist.

4. Benutzung der Hallen, Werkstätten und anderen Räume

a) 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 über die ihnen überlassenen Werkstätten, Tankanlagen, Büroräume usw. abgeschlossen.

5. Betriebsstoffversorgung

a) Die Betriebsstoffversorgung erfolgt auf Grund unmittelbarer Verträge zwischen den Betriebsstoffgesellschaften BP, Esso, Deutsche Shell AG. und den Luftfahrzeughaltern. Für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften sind die Betriebsstoffgesellschaften und die Luftfahrzeughalter verantwortlich.

b) Für den Umgang mit Betriebsstoffen sind insbesondere die aus der Anlage 5 Nr. 1 ersichtlichen Sicherheitsvorschriften zu beachten.

6. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

Für 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 näherer Vereinbarung durch den Flughafenunternehmer.

b) Geräte zum Be- und Entladen der Luftfahrzeuge, Gabelstapler, Ladetreppen, 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 hierfür bestimmten Plätzen gegen Entgelt gemäß der Gebührenordnung abzustellen.

8. Luftfahrtveranstaltungen

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

C. Bestimmungen für Benutzer, Besucher und sonstige Personen

1. Betreten des Flughafens

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

a) für Fluggäste der Flugschein;

b) für alle auf dem Flughafen beschäftigten Personen ein vom Flughafenunternehmer ausgestellter oder anerkannter Dauer-Ausweis, 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) für Personen, die geschäftlich eine auf dem Flughafen befindliche Dienststelle besuchen, der vom Pförtner ausgestellte Laufzettel;

d) für Besucher — sofern Eintrittsgeld erhoben wird — die beim Pförtner gelöste Eintrittskarte. Die Höhe der Eintrittsgelder, Ermäßigungen usw. sind durch Aushang bekanntgegeben.

2. Besichtigungen

Luftfahrzeuge sowie Luftfahrzeughallen und die übrigen Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung 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 bzw. nach den Weisungen des Flughafenunternehmers abgestellt werden. Parkplätze befinden sich nahe der Haupteinfahrt und hinter den Hallen 5 und 6 und — diese ausschließlich für Dienstfahrzeuge — zu beiden Seiten des Eingangs der Abflughalle. Gebühren werden entsprechend der Gebührenordnung erhoben.

b) Omnibusse, Taxen und Mietwagen dürfen Fluggäste und Gepäck nur am Eingang der Abflug- und Ankunfthalle aufnehmen oder absetzen. Fracht darf nur in den Hallen 5 und 7 ab- oder aufgeladen werden.

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 Startbahn oder Einfahrt in die Startbahn oder vor deren Überquerung ist auf das Freizeichen vom FS-Kontrollturm (grünes Lichtsignal oder Freigabe durch Funkspruch) zu warten. Die Lichtsignale des FS-Kontrollturms sind stets zu beachten. (Grünes oder rotes Lichtsignal, Ein- und Ausschalten der Befeuerung). 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 Geschwindigkeitsbegrenzung 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.

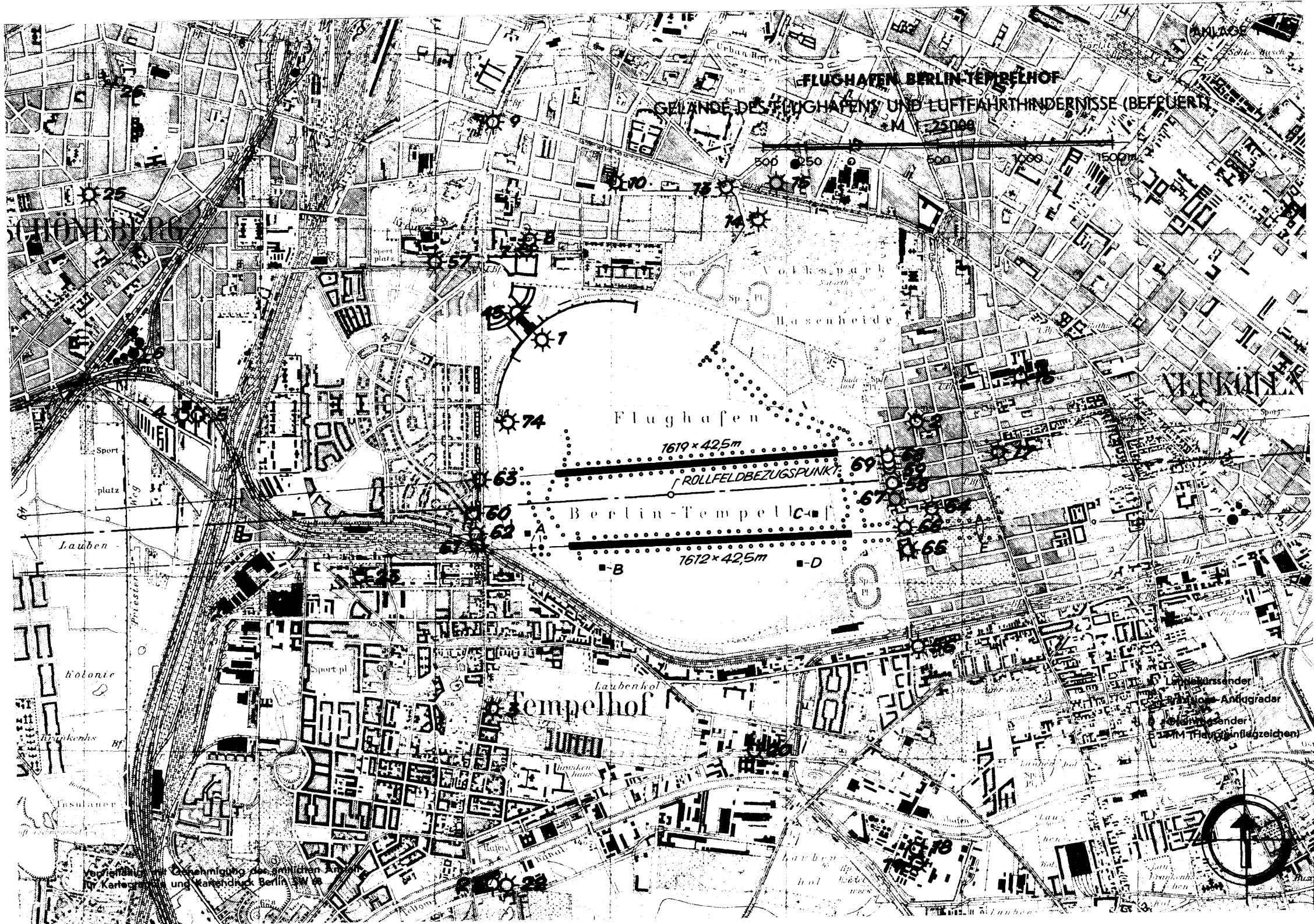
F) Zuwiderhandlungen gegen die Flughafenbenutzungsordnung

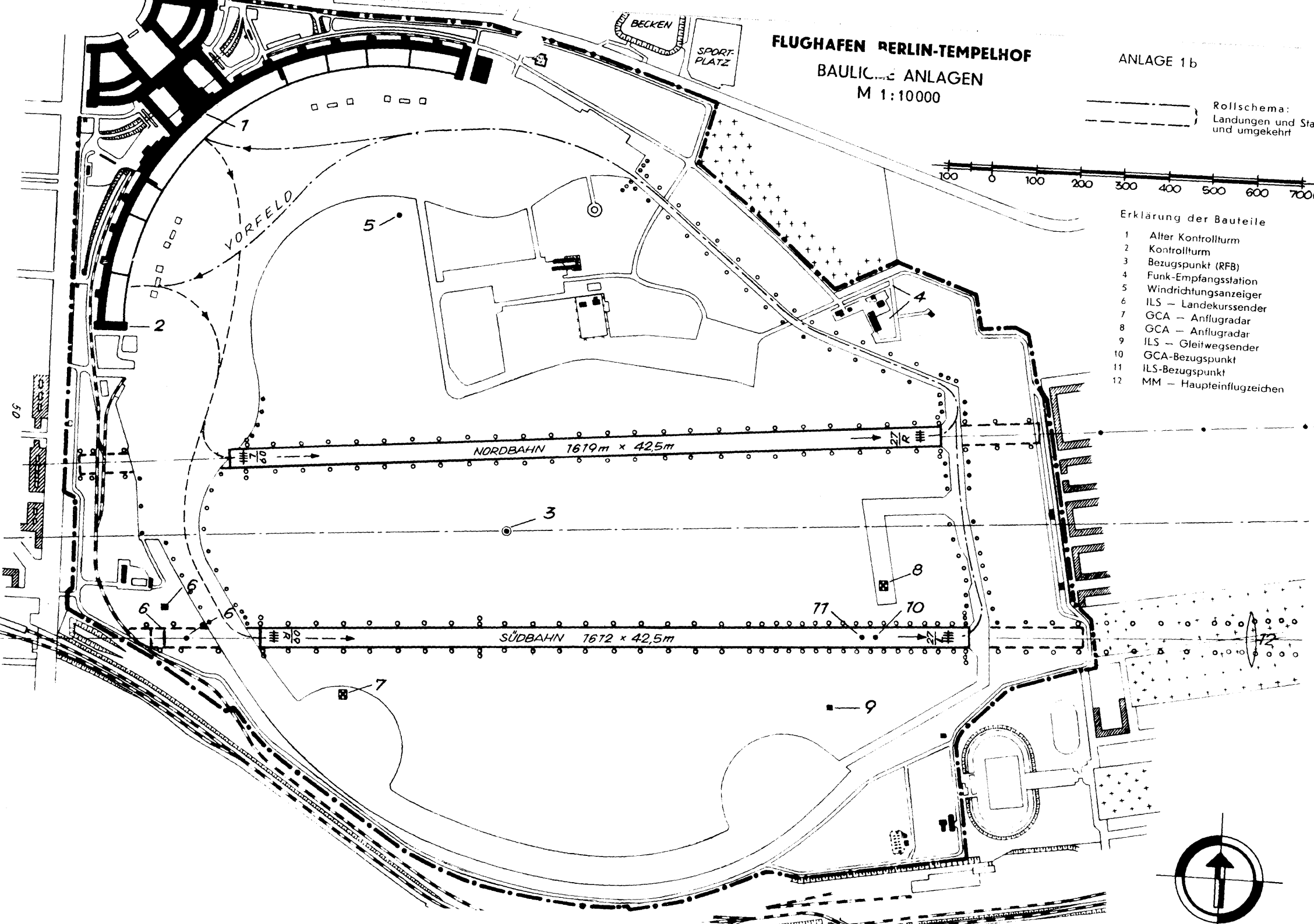
Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Anweisungen des Flughafenunternehmers, die auf Grund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch den Flughafenunternehmer vom Flughafen verwiesen werden.

Die Flughafenbenutzungsordnung tritt mit den Anlagen 1 a, 1 b, 1 c, 1 d, 2, 5 am 1. Januar 1956 in Kraft.

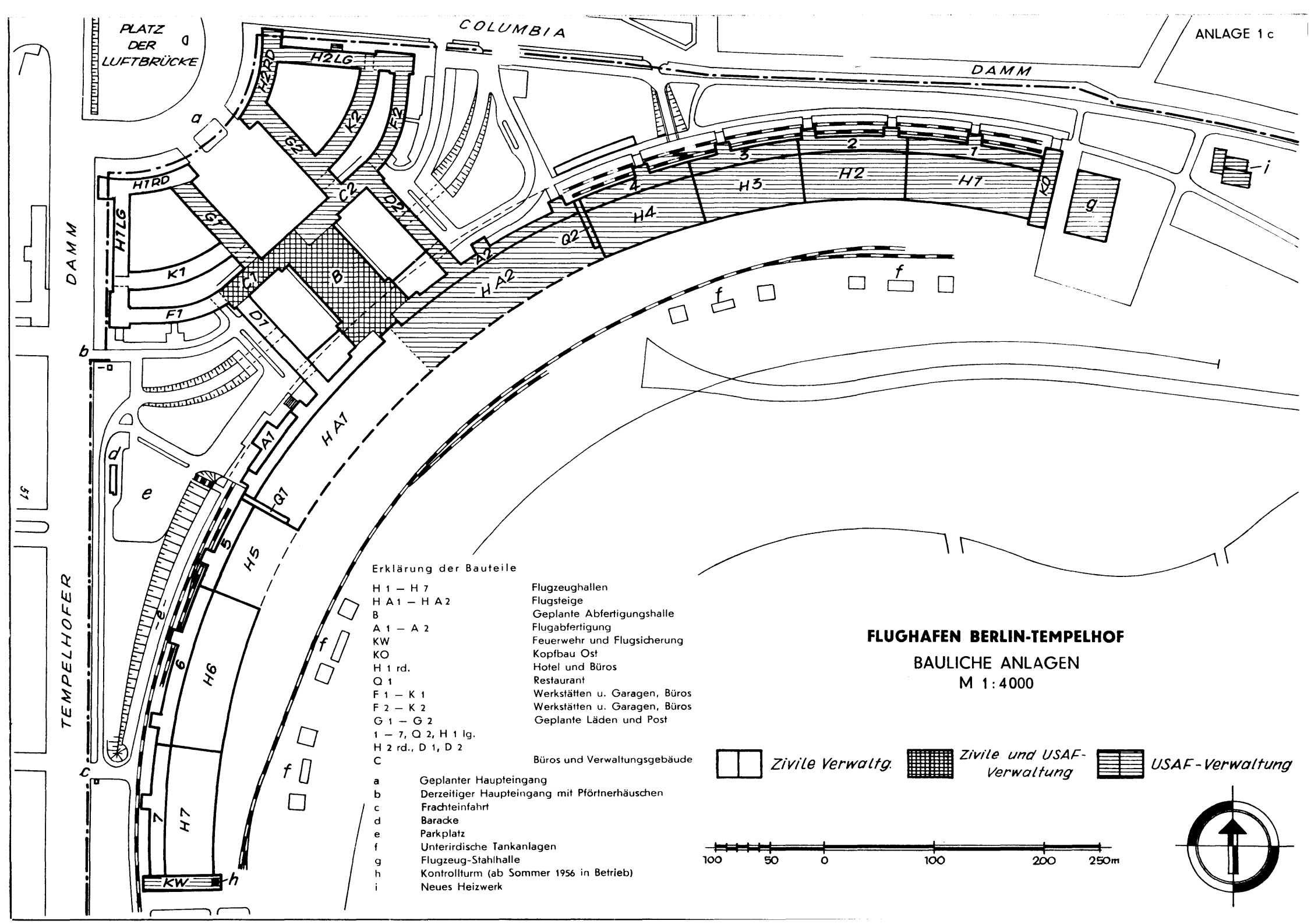
Der Flughafenunternehmer
Berliner Flughafen-Gesellschaft m. b. H.
Loebermann

Genehmigt:
US-Mission Berlin
R. W. Pears


ANLAGE
FLUGHAFEN BERLIN-TEMPELHOF
GELÄNDE DES FLUGHAFENS UND LUFTFAHRTHINDERNISSE (BEFEUERT)
M 1:25000
500 250 0 500 1000 1500m
Flughafen
1619 × 42,5m
ROLLFELDBEZUGSPUNKT
Berlin-Tempelhof
1612 × 42,5m
A
B
C
D
Tempelhof
Hasenheide
Volkspark
Laubenhof
Lauben
Kolonie
Insulaner
Sport
platz
Sport pl
Priesten
Lange Weg
Jahn
Tempelhofer Berg
Verlagsanstalt
Landessender
Rundsicht-Flugsicherungsradar
Drehfunkfeuer
(Hauptorientierungszeichen)


FLUGHAFEN BERLIN-TEMPELHOF
BAULICHE ANLAGEN
M 1:10000
ANLAGE 1b
Rollschema:
Landungen und Sta
und umgekehrt
100 0 100 200 300 400 500 600 700
Erklärung der Bauteile
1 Alter Kontrollturm
2 Kontrollturm
3 Bezugspunkt (RFB)
4 Funk-Empfangsstation
5 Windrichtungsanzeiger
6 ILS – Landekurssender
7 GCA – Anflugradar
8 GCA – Anflugradar
9 ILS – Gleitwegsender
10 GCA-Bezugspunkt
11 ILS-Bezugspunkt
12 MM – Haupteinflugzeichen
BECKEN
SPORT-PLATZ
VORFELD
NORDBAHN 1619m x 42,5m
SÜDBAHN 1672 x 42,5m
27/R
27
72

ANLAGE 1 c



Erklärung der Bauteile

H 1 — H 7	Flugzeughallen
H A 1 — H A 2	Flugsteige
B	Geplante Abfertigungshalle
A 1 — A 2	Flugabfertigung
KW	Feuerwehr und Flugsicherung
KO	Kopfbau Ost
H 1 rd.	Hotel und Büros
Q 1	Restaurant
F 1 — K 1	Werkstätten u. Garagen, Büros
F 2 — K 2	Werkstätten u. Garagen, Büros
G 1 — G 2	Geplante Läden und Post
1 — 7, Q 2, H 1 lg. H 2 rd., D 1, D 2	
C	Büros und Verwaltungsgebäude

a	Geplanter Haupteingang
b	Derzeitiger Haupteingang mit Pförtnerhäuschen
c	Frachteinfahrt
d	Baracke
e	Parkplatz
f	Unterirdische Tankanlagen
g	Flugzeug-Stahlhalle
h	Kontrollturm (ab Sommer 1956 in Betrieb)
i	Neues Heizwerk

FLUGHAFEN BERLIN-TEMPELHOF

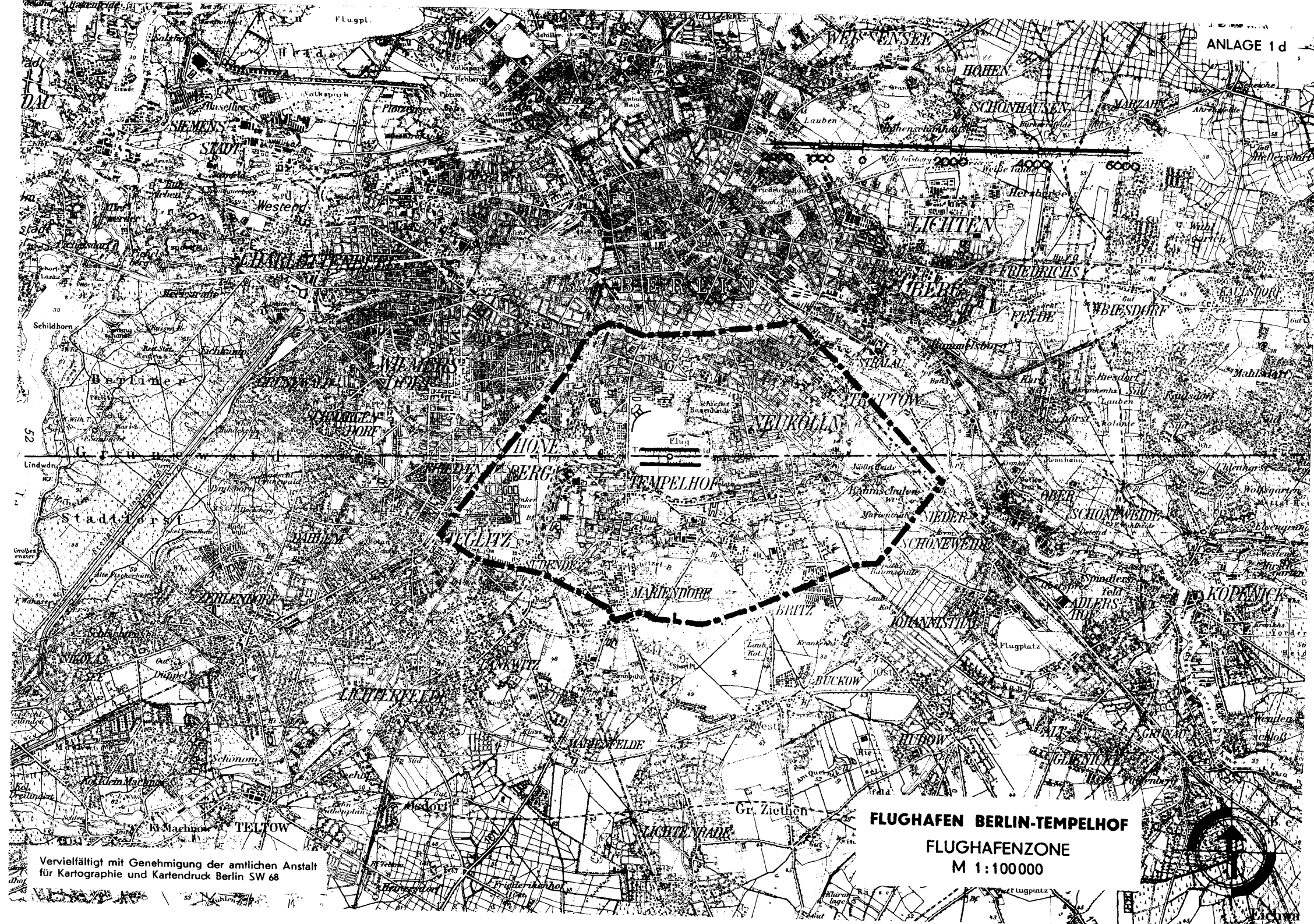
BAULICHE ANLAGEN

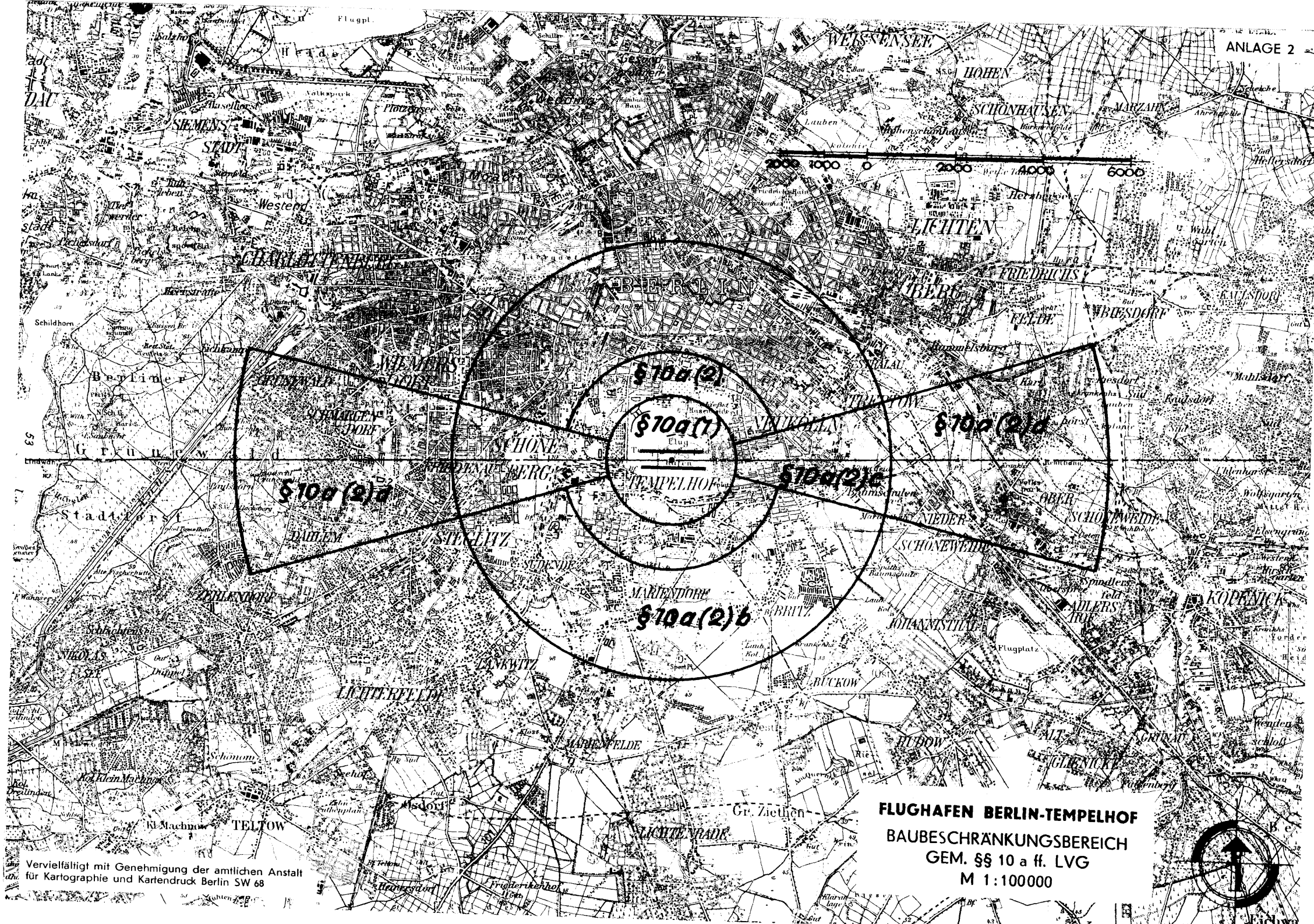
M 1:4000

Zivile Verwaltg. — Zivile und USAF-Verwaltung — USAF-Verwaltung

100 50 0 100 200 250m

ANLAGE 1 d


FLUGHAFEN BERLIN-TEMPELHOF
FLUGHAFENZONE
M 1:100000
Vervielfältigt mit Genehmigung der amtlichen Anstalt für Kartographie und Kartendruck Berlin SW 68
Flugplatz
Flugpl.
Tempelhof
Neukölln
Schöneberg
Charlottenburg
Wilmersdorf
Steglitz
Zehlendorf
Lichterfelde
Lichtenrade
Marienfelde
Marienfelde
Britz
Buckow
Rudow
Johannisthal
Adlershof
Köpenick
Treptow
Baumschulenweg
Schöneweide
Niederschöneweide
Oberschöneweide
Friedrichsfelde
Lichtenberg
Weißensee
Hohenschönhausen
Marzahn
Biesdorf
Kaulsdorf
Mahlsdorf
Siemensstadt
Westend
Spandau
Tegel
Reinickendorf
Wedding
Moabit
Tiergarten
Zehlendorf
Dahlem
Steglitz
Lankwitz
Friedenau
Schmargendorf
Grunewald
Stadtforst
Teltow
Kl. Machnow
Gr. Ziethen
Alsdorf
Lichtenrade
Friedrichshof
Hausgrund
Kohlhasenbrück
Wannsee
Nikolassee
Schlachtensee
Schildhorn
Berliner Stadtforst
Grunewald
Flug
Lindwdn.
Lauben
Hermsdorf
Frohnau
Pankow
Weißensee
Hohenschönhausen
Marzahn
Biesdorf
Kaulsdorf
Mahlsdorf
Hellersdorf
Wuhlgarten
Wuhlheide
Plötzensee
Volkspark Rehberge
Volkspark Humboldthain
Schillerpark
Westhafen
Bahnhof Friedrichstraße
Bahnhof Zoologischer Garten
Bahnhof Wilmersdorf
Bahnhof Halensee
Bahnhof Grunewald
Bahnhof Westend
Bahnhof Spandau
Bahnhof Tegel
Bahnhof Reinickendorf
Bahnhof Wedding
Bahnhof Moabit
Bahnhof Tiergarten
Bahnhof Zehlendorf
Bahnhof Dahlem
Bahnhof Steglitz
Bahnhof Lankwitz
Bahnhof Friedenau
Bahnhof Schmargendorf
Bahnhof Grunewald
Bahnhof Stadtforst
Bahnhof Teltow
Bahnhof Kl. Machnow
Bahnhof Gr. Ziethen
Bahnhof Alsdorf
Bahnhof Lichtenrade
Bahnhof Friedrichshof
Bahnhof Hausgrund
Bahnhof Kohlhasenbrück
Bahnhof Wannsee
Bahnhof Nikolassee
Bahnhof Schlachtensee
Bahnhof Schildhorn
Bahnhof Berliner Stadtforst
Bahnhof Grunewald
Bahnhof Flug
Bahnhof Lindwdn.
Bahnhof Lauben
Bahnhof Hermsdorf
Bahnhof Frohnau
Bahnhof Pankow
Bahnhof Weißensee
Bahnhof Hohenschönhausen
Bahnhof Marzahn
Bahnhof Biesdorf
Bahnhof Kaulsdorf
Bahnhof Mahlsdorf
Bahnhof Hellersdorf
Bahnhof Wuhlgarten
Bahnhof Wuhlheide
Bahnhof Plötzensee
Bahnhof Volkspark Rehberge
Bahnhof Volkspark Humboldthain
Bahnhof Schillerpark
Bahnhof Westhafen
Bahnhof Bahnhof Friedrichstraße
Bahnhof Bahnhof Zoologischer Garten
Bahnhof Bahnhof Wilmersdorf
Bahnhof Bahnhof Halensee
Bahnhof Bahnhof Grunewald
Bahnhof Bahnhof Westend
Bahnhof Bahnhof Spandau
Bahnhof Bahnhof Tegel
Bahnhof Bahnhof Reinickendorf
Bahnhof Bahnhof Wedding
Bahnhof Bahnhof Moabit
Bahnhof Bahnhof Tiergarten
Bahnhof Bahnhof Zehlendorf
Bahnhof Bahnhof Dahlem
Bahnhof Bahnhof Steglitz
Bahnhof Bahnhof Lankwitz
Bahnhof Bahnhof Friedenau
Bahnhof Bahnhof Schmargendorf
Bahnhof Bahnhof Grunewald
Bahnhof Bahnhof Stadtforst
Bahnhof Bahnhof Teltow
Bahnhof Bahnhof Kl. Machnow
Bahnhof Bahnhof Gr. Ziethen
Bahnhof Bahnhof Alsdorf
Bahnhof Bahnhof Lichtenrade
Bahnhof Bahnhof Friedrichshof
Bahnhof Bahnhof Hausgrund
Bahnhof Bahnhof Kohlhasenbrück
Bahnhof Bahnhof Wannsee
Bahnhof Bahnhof Nikolassee
Bahnhof Bahnhof Schlachtensee
Bahnhof Bahnhof Schildhorn
Bahnhof Bahnhof Berliner Stadtforst
Bahnhof Bahnhof Grunewald
Bahnhof Bahnhof Flug
Bahnhof Bahnhof Lindwdn.
Bahnhof Bahnhof Lauben
Bahnhof Bahnhof Hermsdorf
Bahnhof Bahnhof Frohnau
Bahnhof Bahnhof Pankow
Bahnhof Bahnhof Weißensee
Bahnhof Bahnhof Hohenschönhausen
Bahnhof Bahnhof Marzahn
Bahnhof Bahnhof Biesdorf
Bahnhof Bahnhof Kaulsdorf
Bahnhof Bahnhof Mahlsdorf
Bahnhof Bahnhof Hellersdorf
Bahnhof Bahnhof Wuhlgarten
Bahnhof Bahnhof Wuhlheide
Bahnhof Bahnhof Plötzensee
Bahnhof Bahnhof Volkspark Rehberge
Bahnhof Bahnhof Volkspark Humboldthain
Bahnhof Bahnhof Schillerpark
Bahnhof Bahnhof Westhafen



FLUGHAFEN BERLIN-TEMPELHOF

BAUBESCHRÄNKUNGSBEREICH
GEM. §§ 10 a ff. LVG
M 1:100000

Vervielfältigt mit Genehmigung der amtlichen Anstalt für Kartographie und Kartendruck Berlin SW 68

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 Motorlaufs die Schaltung bedient, hat sich zu vergewissern, daß durch die von den Luftschrauben 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 Luftfahrzeugs 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 (App. 188 oder 209) mitzuteilen. Bei Flugzeugbränden auch der Feuerwehr der USAF, App. 5044.

Bis zum Eintreffen der Feuerlöschkräfte des Flughafens ist der Brand mit den in den Gebäuden und Hallen verteilten Feuerlöschgeräten zu bekämpfen.

b) Am südlichen Ende des Flugsteiges A 1 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 St. Joseph Krankenhaus (Tel. 66 55 91) an und teilt die Art der Verletzung und den Zeitpunkt des Eintreffens des Verletzten im Krankenhaus mit, damit dort alle erforderlichen Vorbereitungen getroffen werden können.

B 25-31/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang — NfL Teil B — Frankfurt (Main), 1. Mai 1956

B 25/56 — Genehmigung des Landeplatzes Mainwiesen/Lkr. Haßfurt für Motorflugzeuge

Frankfurt a. M., den 24. 4. 1956
BFS/Z Az. 234

Das nachstehend bezeichnete Gelände ist vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr am 26. 3. 1956 unter dem Aktenzeichen Nr. 0557 — IV/45a — 18572 als Landeplatz für Motorflugzeuge der Baumuster Piper, Bücker 131, Bücker 181, Tiger Moth und Hubschrauber genehmigt worden.

Bezeichnung des Geländes:	Landeplatz Mainwiesen
Lage:	1,5 km südöstlich der Stadt Haßfurt
Geographische Koordinaten:	50°01'11" Nord 10°31'30" Ost
Höhe über NN:	220 m
Start- und Landebahn	
Richtung:	120°/300° rechtweisend
Ausdehnung:	450 × 50 m
Decke:	Gras
Unternehmer:	Motorflug-Club Haßfurt e.V., Haßfurt/Main
Zoll- und Paßabfertigung:	Nein
Besondere Auflagen:	1. Flugbetrieb nur zulässig nach den Sichtflugregeln. 2. Motorflugzeuge dürfen nur von erfahrenen, mit den Platzverhältnissen vertrauten Flugzeugführern geflogen werden. 3. Flüge innerhalb der Luftabwehr- und Erkennungszone (ADIZ — siehe Luftfahrthandbuch Deutschland, RAC-1/A-1-1) sind verboten, sofern nicht vorher die Zustimmung der Bundesanstalt für Flugsicherung, FS-Stelle Nürnberg, eingeholt worden ist.

Bundesanstalt für Flugsicherung
Der Direktor
Dr.-Ing. Heer

B 26/56 Genehmigung des Landeplatzes Wesel-Römerward für Motorflugzeuge

Frankfurt a. M., den 24. 4. 1956
BFS/Z Az. 234

Das nachstehend bezeichnete Gelände ist vom Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen am 5. März 1956 unter dem Aktenzeichen IV/D 2 als Landeplatz für Motorflugzeuge genehmigt worden.

Bezeichnung des Geländes:	Landeplatz Wesel-Römerward
Lage:	Nordwestl. Stadtrand von Wesel und Rheinufer
Geographische Koordinaten:	51°39'45" Nord 06°35'30" Ost
Höhe über NN:	22 m
Start- und Landebahn	
Richtung:	262°/082° mißweisend
Ausdehnung:	1000 × 150 m
Decke:	Gras
Höchstzulässiges Fluggewicht:	2000 kg
Unternehmer:	Luftsportfreunde Wesel e.V., Wesel, Postfach. Fernsprecher: Wesel: 2653 u. 2482
Zoll- und Paßabfertigung:	Nein
Besondere Auflagen:	Flugbetrieb nur zulässig nach den Sichtflugregeln für kontrollierten Luftraum.

Bundesanstalt für Flugsicherung
Der Direktor
Dr.-Ing. Heer

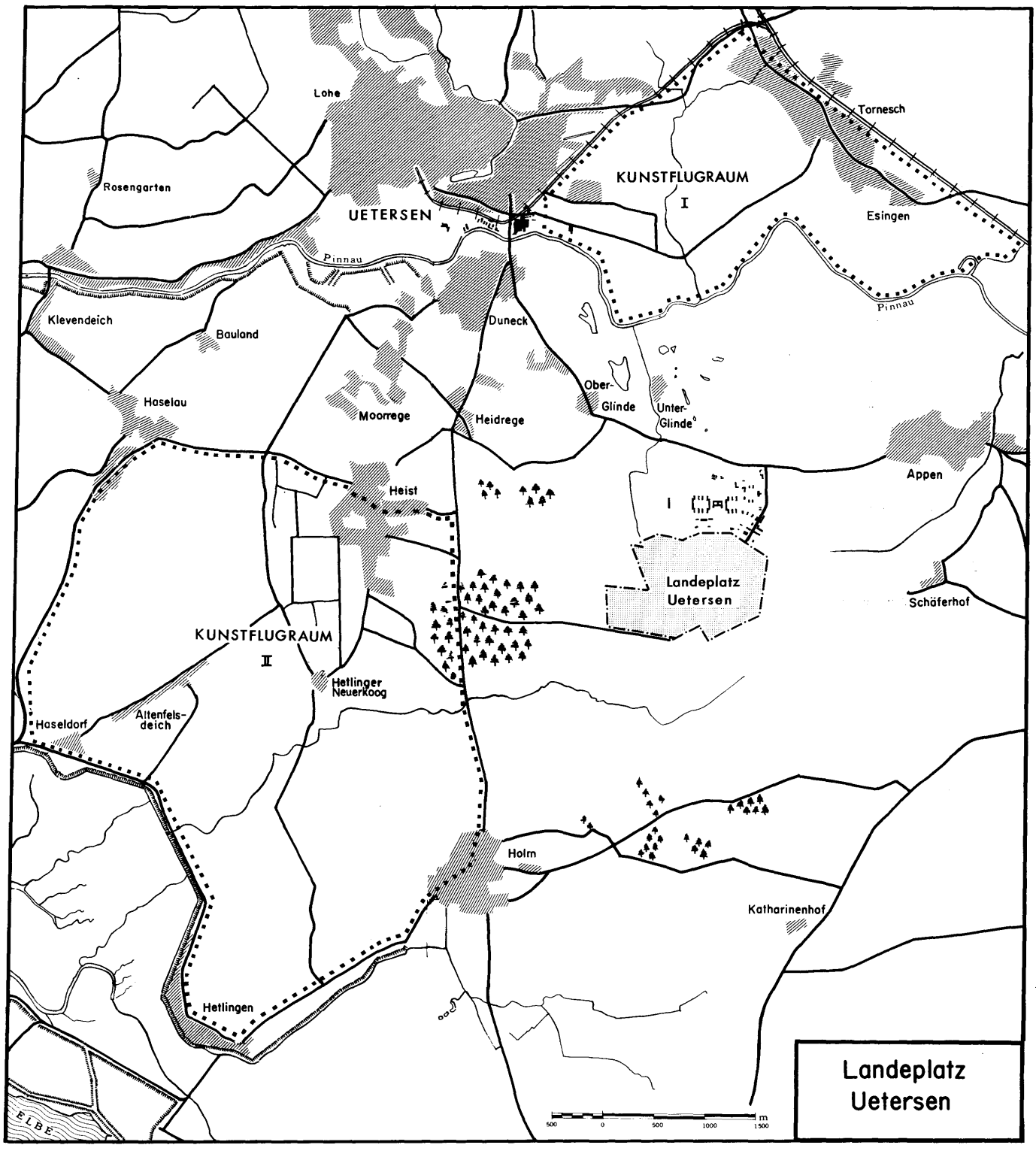
B 27/56 Genehmigung des Landeplatzes Uetersen/Kr. Pinneberg für Motorflugzeuge

Frankfurt a. M., den 24. 4. 1956
BFS/Z Az. 234

Das nachstehend bezeichnete Gelände ist vom Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein am 5. März 1956 unter dem Aktenzeichen IV/571 — T 6009/4 als Landeplatz für Motorflugzeuge genehmigt worden.

Bezeichnung des Geländes:	Landeplatz Uetersen
Lage:	Vom Zentrum Hamburg-Stadtmitte 21 km Pinneberg 4 km Uetersen 4 km Elmshorn 12 km
Geographische Koordinaten:	53°39'00" Nord 09°42'30" Ost
Höhe über NN:	7 m
Ausdehnung:	Unregelmäßiges Viereck mit folgenden Seitenlängen: im Süden 1500 m im Osten 1000 m im Norden 1200 m im Westen 1000 m
Decke:	Gras
Höchstzulässiges Fluggewicht:	5700 kg
Unternehmer:	Luftsportverein Kreis Pinneberg e.V. im Deutschen Aero-Club e.V., Elmshorn, Adolfstr. 3
Zoll- und Paßabfertigung:	Nein
Besondere Auflagen:	1. Flugbetrieb nur zulässig nach den Sichtflugregeln für kontrollierten Luftraum. 2. Benutzung des Luftraums über 300 m (1000 Fuß) über Grund nur mit Genehmigung der FS-Stelle Hamburg erlaubt. 3. Kunstflug nur mit Genehmigung der FS-Stelle Hamburg im Umkreis von 10 km um den Rollfeldmittelpunkt. Kunstflugraum I nördlich und Kunstflugraum II westlich des Platzes siehe Geländeskizze. Höhenbeschränkung des Kunstflugraums: 500—2000 m über Grund.

Bundesanstalt für Flugsicherung
Der Direktor
Dr.-Ing. Heer


Lohe
Rosengarten
UETERSEN
Pinnau
KUNSTFLUGRAUM
I
Tornesch
Esingen
Pinnau
Klevendeich
Bauland
Haselau
Moorrege
Heidrege
Duneck
Ober-
Glinde
Unter-
Glinde
Appen
Heist
Landeplatz
Uetersen
Schäferhof
KUNSTFLUGRAUM
II
Hetlinger
Neuerkoog
Haseldorf
Altenfels-
deich
Holm
Katharinenhof
Hetlingen
ELBE
500
0
500
1000
1500
m
Landeplatz
Uetersen

B 28/56

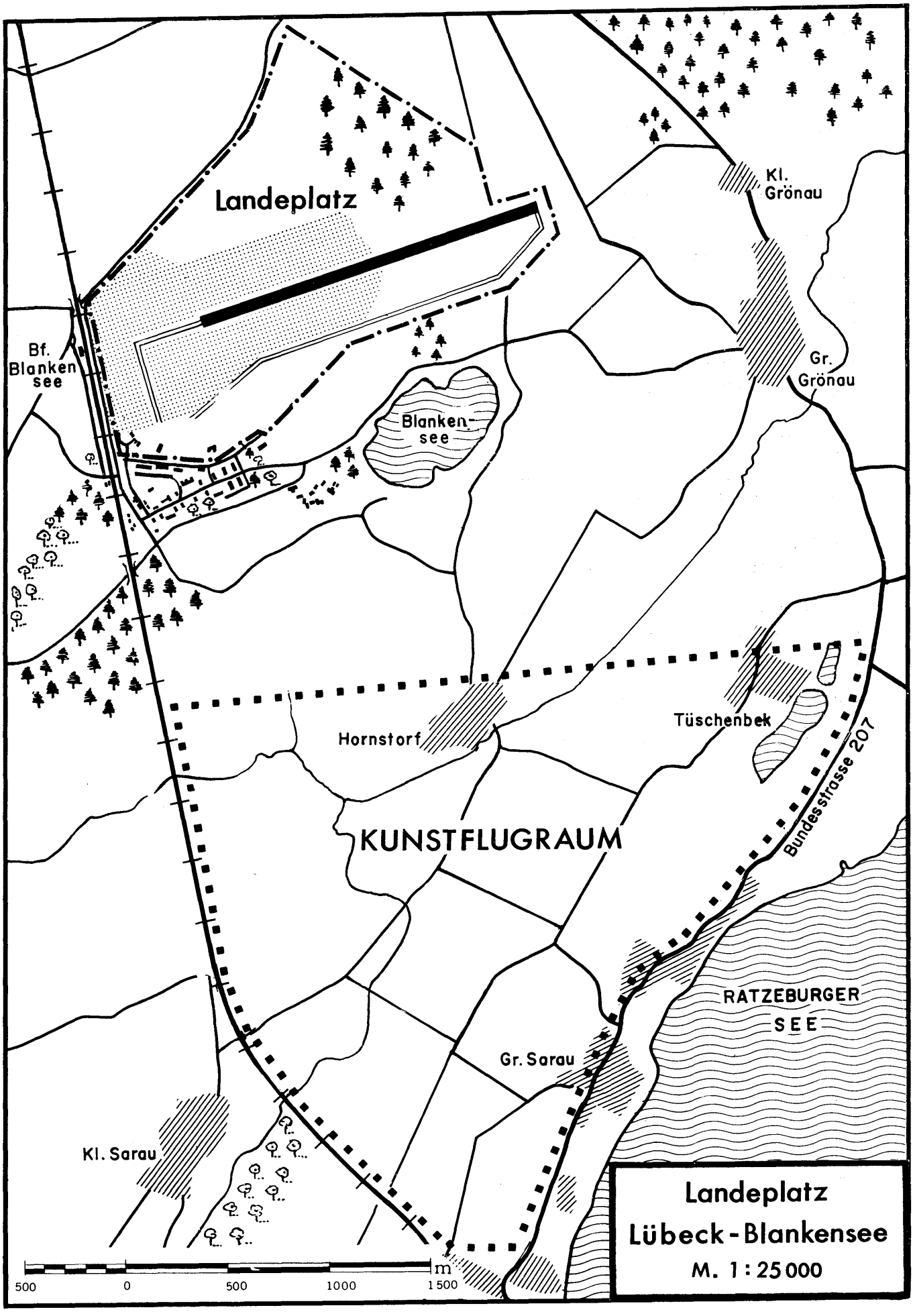
Genehmigung des Landeplatzes Lübeck-Blankensee für Motorflugzeuge

Frankfurt a. M., den 24. 4. 1956
BFS/Z Az. 234

Das nachstehende Gelände ist vom Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein am 23. Februar 1956 unter dem Aktenzeichen IV/571 — T 6009/4 als Landeplatz für Motorflugzeuge genehmigt worden.

Bezeichnung des Geländes:	Landeplatz Lübeck-Blankensee
Lage:	6 km vom Stadtzentrum Lübecks
Geographische Koordinaten:	53°48'20" Nord 10°42'35" Ost
Höhe über NN:	etwa 16 m
Start- und Landebahn	
Richtung:	Ost-West
Ausdehnung:	a) 1800 × 60 m (Beton) b) 1800 × 250 m (Gras beiderseits der Betonbahn)
Höchstzulässiges Fluggewicht:	a) 30 000 kg (Betonbahn) b) 2 000 kg (Rasenstreifen)
Unternehmer:	Aero-Club von Lübeck e.V. im Deutschen Aero-Club e.V., Lübeck
Zoll- und Paßabfertigung:	Nach 4stündiger vorheriger Anmeldung
Besondere Auflagen:	1. Flugbetrieb nur zulässig nach den Sichtflugregeln. 2. Das Überfliegen der Bundesstraße 207 (Lübeck—Gr. Grönau—Gr. Sarau) ab Grönauer Baum bis Gr. Sarau nach Osten ist verboten. 3. Kunstflug darf nur im Umkreis von 10 km um den Rollfeldmittelpunkt durchgeführt werden. Kunstflugraum südlich des Platzes siehe Geländeskizze. Höhenbeschränkung des Kunstflugraums: 1000—2000 m über Grund.

Bundesanstalt für Flugsicherung
Der Direktor
Dr.-Ing. Heer


Landeplatz
Kl.
Grönau
Gr.
Grönau
Bf.
Blanken
see
Blanken-
see
Hornstorf
Tüschenbek
Bundesstrasse 207
KUNSTFLUGRAUM
RATZEBURGER
SEE
Gr. Sarau
Kl. Sarau
m
500
0
500
1000
1500
Landeplatz
Lübeck - Blankensee
M. 1 : 25000

B 29/56 Zulassung von Flugzeugen zum Luftverkehr

Braunschweig, den 19. März 1956
L. B. A. — 303.14

Folgende Flugzeuge sind nach § 3 LVO zum Luftverkehr zugelassen und in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik Deutschland eingetragen worden:

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
Avro 19	1323	D-IDEL	Aero Exploration K. G., Flughafen Frankfurt/Main
Bell 47 G, Hubschrauber	1515	D-HEBO	Hubschrauber Vertriebs G. m. b. H., Düsseldorf, Grünstr. 24
Fieseler Fi 156	8156	D-EGON	Bedarfsluftfahrt, J. C. Pracht, Frankfurt/Main, Kettenhofweg 96
Viking 1B Admiral	222	D-ABEL	Flugzeugeigner Gesellschaft Seibert-Sachsenberg-Conle, Bonn
Viking 1B Admiral	217	D-ADAM	
Viking 1B Admiral	223	D-ABIR	
Bücker Bü 181-Bestmann	25084	D-ELAM	Egon Graf i. Fa. EGRA, Ehningen, Krs. Böblingen
Bücker Bü 181-Bestmann	25086	D-EGYL	Otto Neddermeyer, Straßen- und Eisenbahnbau, Wabern
Piper J3C	13134	D-ECUD	Rheinland Flugwerbung G. m. b. H., Düsseldorf, Kleverstr. 34
Piper PA-22	22-329	D-EMOL	Minister f. Wirtschaft u. Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf
Learstar Mod. 18-56	2499	D-CAFU	Friedrich Krupp, Essen, Altendorfer Straße 103
Tiger Moth DH 82 A	T 6909	D-EMUS	Fa. Möbel Wermuth, Nürnberg, Bauerngasse 10
Piper J3C	12593	D-EBUK	Aero Lux OHG, Frankfurt/Main, Soemmeringstraße 8
Piper J3C	12591	D-EGAR	Aero Lux OHG, Frankfurt/Main, Soemmeringstraße 8
Piper PA-18 „95"	18-4649	D-EKAF	Nordrhein-Westf. Luftsportverband, Mülheim/Ruhr, Kohlenkamp 34
Piper PA-18 „95"	18-4642	D-EBAG	Fa. INTRACO G. m. b. H., München, Landwehrstraße 3
Auster V	TJ 587	D-EFIR	Deutsche Luftwerbung, Walter Dahl, Düsseldorf-Lohausen
Bücker Bü 181-Bestmann	25056	D-EJIL	Aero Club Hamburg e. V.,Hamburg-Othmarschen, Hammerichstraße 24
Cessna 120	10646	D-EDAC	Fa. Geluna G. m. b. H., Flugtechn. Betriebe, München-Oberwiesenfeld
Klemm Kl 35 D	1854	D-EBIB	Aero Club Braunschweig e. V., Braunschweig, Hagenmarkt 6
Piper J3C	12320	D-EFIL	Frankfurter Verein f. Luftfahrt e. V., Frankfurt/Main, Steinweg 9

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 30/56 Änderung der Luftfahrzeugrolle

Braunschweig, den 19. März 1956
L. B. A. — 303.14

Nach § 7 LVO wurde für die nachstehenden Flugzeuge die Zulassung zurückgezogen und die Eintragung in der Luftfahrzeugrolle gelöscht:

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
Piper J3C	10331	D-EBUS	Bedarfsluftfahrt J. C. Pracht, Frankfurt/Main, Kettenhofweg 96
Bücker Bü 181-Bestmann	25060	D-EBAD	T. Hengsbach, Dortmund, Juliusstraße 28

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 31/56 Zulassung von Segelfluggeländen

Bonn, den 7. April 1956
L 4 — 420 — 2111 B/56

Nachstehende Gelände sind für den Segelflug zugelassen worden:

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
	A. Baden-Württemberg	
119	Neresheim, Krs. Aalen 48°44'15"N 10°20'15"O	Windenstart
120	Mannheim-Neuostheim Kreis Mannheim 49°28'30"N 08°30'40"O	Windenstart
121	Völkleshofen-Lichtenberg Kreis Backnang 49°00'40"N 09°21'00"O	Winden- und Hangstart
	B. Bayern	
150	Fürth 49°28'54"N 10°57'28"O	Windenstart sowie Schlepp durch Motorflugzeuge bis zu 1000 kg Fluggewicht
151	Schwabach, Gemeinde Penzendorf-Dietersdorf 49°21'N 11°01'O	Windenstart
	D. Hessen	
47	Biskuppe bei Maar Kreis Lauterbach 50°40'N 09°24'O	Hangstart
	F. Nordrhein-Westfalen	
64	Galgenfeld Kreis Remscheid-Lennep 51°07'N 07°16'O	Windenstart

Die Zulassungen für folgende Segelfluggelände sind zurückgezogen worden:

1. Sigishofen, Kreis Sonthofen, veröffentlicht in NfL B 58/55 unter B. lfd. Nr. 108.
2. Merzenich, Kreis Düren, veröffentlicht in NfL B 58/55 unter F. lfd. Nr. 35.
3. Hummerich bei Kretz, veröffentlicht in NfL B 58/55 unter G. lfd. Nr. 12.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
v. Widekind

B 32/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang — NfL Teil B — Frankfurt (Main), 15. Mai 1956

Flughafenbenutzungsordnung des Flughafens Düsseldorf

Inhaltsangabe

I. Teil
Beschreibung des Flughafens

		Seite
1.	Gelände des Flughafens	64
2.	Wetterverhältnisse	65
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	66
10.	Abfertigungsgeräte	68
11.	Sonstige Einrichtungen	69
12.	Verkehrsverbindungen	

II. Teil
Benutzungsvorschriften

A. Allgemeine Bestimmungen

1.	Befugnis zur Benutzung des Flughafens	69
2.	Nicht allgemein zugängliche Anlagen	
3.	Lagerung	
4.	Bauarbeiten	70
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	70
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	71
7.	Abfertigung von Luftfahrzeugen	
8.	Luftfahrtveranstaltungen	

Seite

C. Bestimmungen für Benutzer, Besucher und sonstige Personen

1. Betreten des Flughafens
2. Besichtigungen
3. Halten und Parken von Fahrzeugen — 71
4. Fahrzeugverkehr
5. Verkehr auf dem nicht allgemein zugänglichen Gelände des Flughafens

D. Schutzmaßnahmen

E. Gewerbliche Nutznießung — 72

F. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung

Anlagen

Anlage 1: Kartenpläne des Flughafens
- 1a. Gelände des Flughafens und Luftfahrthindernisse (befeuert) — 73
- 1b. Flughafenzone — 74
- 1c. Bauliche Anlagen — 75

Anlage 2: Baubeschränkungsplan gemäß § 10 a—d des Luftverkehrsgesetzes — 76
Anlage 3: Gebührenordnung für Flughäfen *
Anlage 4: Rollpläne — 77
Anlage 5: Sicherheitsvorschriften
- Nr. 1 Umgang mit Betriebsstoffen
- Nr. 2 Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken — 78
- Nr. 3 Unfallverhütung
- Nr. 4 Feuerlösch- und Rettungsdienst — 79

I. Teil

Beschreibung des Flughafens

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

1. Gelände des Flughafens

a) Lage

Geographische Breite:	51°16'56"Nord
Geographische Länge:	06°45'29"Ost
Lage des Bezugspunktes:	65° rechtweisend und 460 m (1510 Fuß) von der Schwelle der Startbahn QFU 057.
Entfernung und Richtung von der Stadt:	Der Flughafen liegt im nördlichen Teil der Stadt Düsseldorf, zwischen der Eisenbahnlinie Düsseldorf-Duisburg und der Bundesstraße 8 Düsseldorf-Duisburg im Stadtteil Lohausen. Entfernung von der Stadtmitte 7 km Luftlinie.
Höhe über NN:	Das Flughafengelände liegt 37,2 m über NN.
Ortsmißweisung:	5°5' W
Jährliche Änderung:	–7,2'

b) Start- und Landeanlagen

Startbahn QFU 057/237:
Länge 2475,00 m, Breite 46,50 m; Betonbahn 25 cm stark auf einer 50 cm starken Sauberkeitsschicht. Breite des Sicherheitsstreifens je 130,00 m. Tragfähigkeit 35 t Einzelradlast. Die Startbahn liegt vollkommen waagerecht. Die Startstrecke ist gleich der Landestrecke 2475,00 m lang. Sie ist als Instrumentenbahn mit einer ILS-Anlage ausgerüstet.

Startbahn QFU 158/338:
Länge 1450,00 m, Breite 50,00 m; Betonbahn 25 cm stark auf einer 50 cm starken Sauberkeitsschicht. Tragfähigkeit 35 t Einzelradlast. Breite des Sicherheitsstreifens je 70,00 m. Die Startstrecke ist gleich der Landestrecke 1450,00 m lang. Die Startbahn hat ein Längsgefälle von 0,2%.
Die Startbahnen sind mit 24,4 m breiten Rollbahnen, ebenfalls in 25 cm starkem Beton, mit dem Vorfeld verbunden (siehe Anlage 4).
Die Größe des Vorfeldes beträgt z. Zt. 70 000,00 qm.

* Siehe NfL B 8/56

c) **Klassifizierung des Flughafens nach ICAO**
Der Flughafen ist nach B2 eingestuft unter Berücksichtigung der hindernisfreien Anflugsektoren von 1 : 50.

d) Der Flughafen ist als **Zoll- und Sanitätsflughafen** zugelassen.

2. Wetterverhältnisse

Die vorherrschende Windrichtung ist West/Süd-West. Das Wetterminimum für den ILS-Anflug ist 44 m (140 Fuß).

3. Betriebszeiten des Flughafens

Der Flughafen ist täglich 24-stündig anfliegbar.

4. Bauliche Anlagen

1. Fluggastabfertigungsgebäude, Abfertigungshalle von 1280 qm mit den entsprechenden Warteräumen für In- und Auslandsreisende, einem öffentlichen Aussichtsrestaurant mit Terrasse sowie einem Gartenrestaurant mit 400 Plätzen.
2. Verwaltungsgebäude mit Büros der Luftverkehrsgesellschaften, der Bundesanstalt für Flugsicherung, der Wetterwarte und der Flughafenbetriebsgesellschaft.
3. Kontrollturm
4. Luftfahrzeughalle mit den Hallenmaßen von 82,50 m Breite und 52,50 m Tiefe bei einer lichten Toröffnung von 12,50 m als Unterstellhalle für 3 Großflugzeuge, mit 2000 qm Anbauten, ausgerüstet mit einem 5 t Kran.
5. Luftfahrzeughalle mit den Hallenabmessungen 50,00 m Breite, 38,00 m Tiefe, 9,00 m lichte Toröffnung, mit 4000 qm Anbauten, in denen die Zollverwaltung, die Frachtbüros der Luftverkehrsgesellschaften, die Speditionsgesellschaften, die Luftpostleitstelle, die Werkstätten der Luftverkehrsgesellschaften und die Flughafenfeuerwehr untergebracht sind. Dazu ein Hallenanbau mit den Abmessungen 32 m Breite, 18 m Tiefe, 6×20 m lichte Toröffnung.
6. Halle für Luftfracht (Zollboden) und Luftpost mit je 450 qm.
7. Tankdienstgebäude zur Unterbringung der 3 Tankdienstgesellschaften BP, Esso und Shell, mit einer unterirdischen Tankanlage mit einem Gesamtfassungsvermögen von ca. 500 cbm.
8. Werkstattgebäude, in dem die Betriebswerkstätten mit anschließendem Material- und Ersatzteillager sowie die Fahrbereitschaft untergebracht sind.
9. Haupttrafo- und Notstromstation mit angeschlossener Elektrowerkstatt und Batterieladestation. Die Notstromanlage besteht aus 2 Dieselaggregaten mit je 100 KW, bei Ausfall der Netzspannung umschaltbar in 30 Sekunden. Hierzu gehören 4 Trafostationen, jeweils in der Höhe der Startbahnköpfe, die innerhalb eines geschlossenen 6 KV-Ringes liegen.
10. Kesselhaus
11. Garagenhalle zur Unterstellung von 30 Kraftfahrzeugen der Fluggäste. Weitere 10 Einzelgaragen.
12. Befestigter Parkplatz für 400 Fahrzeuge.
13. Behelfsmäßiger Parkplatz für weitere 400 Kraftfahrzeuge (siehe Anlage 1c).

5. Flughafenzone

Die Flughafenzone für Probe-, Prüfungs- und Ausbildungsflüge nicht zugelassener Luftfahrzeuge oder Luftfahrer wurde wie folgt festgelegt:

Westliche Begrenzung: der Rhein unter Umgehung der Ortschaft Kaiserswerth
Südliche Begrenzung: der Nordrand der Ortschaften Stockum, Unterrath
Östliche Begrenzung: Eisenbahnlinie Duisburg-Ratingen
Nördliche Begrenzung: Südlicher Rand der Ortschaften Hüttenheim und Großenbaum (siehe Anlage Kartenpläne 1b).

6. Baubeschränkungsbereich

Der für den Flughafen gemäß § 10 a ff des Luftverkehrsgesetzes geltende Baubeschränkungsbereich ergibt sich aus Anlage 2.

7. Luftfahrthindernisse

Die Luftfahrthindernisse sind unter Berücksichtigung der ICAO-Empfehlungen bestimmt und befeuert (siehe Anlage 1a).

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

a) **Der Flughafenunternehmer**

1. Rechtsform: Gesellschaft mit beschränkter Haftung
2. Organe: Gesellschafter, Aufsichtsrat und Geschäftsführung
3. Vertretungsbefugnis: ein Geschäftsführer allein, zwei Prokuristen gemeinsam
4. Betriebsbüro des Flughafenunternehmers: Verwaltungsgebäude auf dem Düsseldorfer Verkehrsflughafen
5. Anschrift: Düsseldorfer Flughafenbetriebsgesellschaft m. b. H., Düsseldorf-Lohausen, Flughafen
6. Fernsprecher: Sammelnummer 445381

b) **Behördenstellen**

Zollamt I Flughafen
Paß-Kontrollstelle Flughafen Düsseldorf
Luftpostleitstelle Düsseldorfer Flughafen
Bundesanstalt für Flugsicherung, Flugsicherungsstelle Düsseldorf
Deutscher Wetterdienst, Flugwetterwarte Düsseldorf

c) **Luftfahrtunternehmen**

Air France
Air India International
Airwork Ltd.
British European Airways
British Overseas Airways Corporation
Hunting Clan Airtransport Ltd.
Königlich Niederländische Luftverkehrsgesellschaft (KLM)
Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft
Deutsche Luftwerbung Walther Dahl
Deutsche Lufttransport G. m. b. H. — Rheinisch Westfälische Luftreederei
Deutscher Luftfahrtberatungsdienst Wiesbaden
El Al Israel Airlines Ltd.
Lufttransport-Union G. m. b. H.
Pan American World Airways System
Panair do Brasil
Scandinavian Airlines System
Sabena Belgische Luftverkehrsgesellschaft
Swissair, Schweizerische Luftverkehr A. G.
Transair Ltd. (Vertretung durch Lufttransport-Union G. m. b. H.)
Trans-Canada Air Lines

d) **Speditionsunternehmen**

L. W. Cretschmar
Danzas & Cie.
Deutsche Großtransport G. m. b. H.
Düsseldorfer Luftfrachtkontor G. m. b. H.
„Haco" Transportgesellschaft
C. J. Jonen Wwe.
Kühne & Nagel
Schenker & Co. G. m. b. H.
Union Transport-Betriebe Paul Posselt
Hans Wagner
„Cargo" Reederei-Kontor G. m. b. H.

e) **Gaststättenbetriebe**

Flughafenrestaurant, Inh. Dieter Bracht
Flughafenkantine, Inh. A. Engel

f) **Sonstige Unternehmen**

Deutsche Verkehrs-Kreditbank
Freie Innung des Autodroschkengewerbes
Hotel Eden
Reisebüro Hartmann & Glembotzky
Rheinische Bahngesellschaft A. G.
SITA, Société Internationale des Télécommunications Aéronautiques
Friseur (Kurz)
Zeitungen (Hollmann)
Süßwaren (Schneider)
Blumen (Herrmann)
Tabakwaren (Schultz)
Fotograf (Hoppen)
Esso A. G.
BP Aviation Service
Deutsche Shell A. G.
Düsseldorfer Aero-Club e. V.

9. Flugsicherungseinrichtungen

a) **Tageskennzeichen**

Anflug:	Keine Kennzeichen
Hindernisse:	" "
Randkennzeichen:	" "
Sicherheitsstreifen:	" "

Rollbahn-Längsrichtung:	Durch gelb und weiß gefärbte Kegelstreifen auf den Lampenschirmen der Randbefeuerungslampen
Rollhaltepunkte:	Durch einen gelben Querstrich
Start-und Landebahnbezeichnung:	Durch Zahlen in weißer Farbe
Schwellenkennzeichnung:	Durch weiße Farbbalken
Start- und Landebahn-Mittellinie:	Durch weiße gestrichelte Linie
Start- und Landebahn-Seitenkennzeichen:	Nicht vorhanden
Start- und Landebahn-Aufsetzzone:	Durch weiße Gitterstreifen
Start- und Landebahn-Randkennzeichen:	Keine Kennzeichen
Ortsbeschriftung:	Nicht vorhanden
Signalfläche:	Durch weißen Anstrich
Landeweiser:	Durch weißen Anstrich
Windrichtungsanzeiger:	Durch weißen und roten Anstrich (Windsack)
Schneekennzeichnung:	Gemäß ICAO-Anhang 14

b) **Befeuerung**

Leuchtfeuer: Drehfeuer grün-weiß 2000 W

Anflugfeuer:

Anflug QFU 057 (Calvertsystem)

Anflugmittellinie mit 15 Masten in je 60 m Abstand, bestückt mit:

a) HI Befeuerung, Siemens-AHF-Lampen weiß, 200 W, schaltbar in Stufen zu 10, 30 und 100%.
b) NI Befeuerung, BAFO-Siemens-Lampen rot, 200 W, schaltbar in Stufen zu 50 und 100%.

Horizonte auf 360 und 720 m.

Horizont 360 m bestückt mit:

a) HI Befeuerung, 10 Stck. Natriumdampflampen 140 W, schaltbar 100%.
b) NI Befeuerung, 10 Stck. BAFO-Siemens-Lampen rot 200 W, schaltbar 50 und 100%.

Horizont 720 m bestückt mit:

a) HI Befeuerung, 14 Stck. Natriumdampflampen 140 W, schaltbar 100%.
b) NI Befeuerung, 14 Stck. BAFO-Siemens-Lampen rot 200 W, schaltbar 50 und 100%.

Anflug QFU 237 (Calvertsystem)

Anflugmittellinie mit 30 Masten in je 30 m Abstand, bestückt mit:

a) HI Befeuerung, jeder Mast (31,5 m) Siemens-AHF-Lampen weiß, 200 W, schaltbar 10, 30 und 100%.
b) NI Befeuerung, jeder zweite Mast (63 m) BAFO-Siemens-Lampen rot, 200 W, schaltbar 50 und 100%.

Horizonte auf 189, 378, 567, 756 und 945 m.

Horizont 189 m bestückt mit:

HI Befeuerung, 8 Stck. Natriumdampflampen, 140 W, schaltbar 100%.

Horizont 378 m bestückt mit:

a) HI Befeuerung, 10 Stck.. Natriumdampflampen, 140 W, schaltbar 100%.
b) NI Befeuerung, 10 Stck. BAFO-Siemens-Lampen, 200 W, rot, schaltbar 50 und 100%.

Horizont 567 m bestückt mit:

HI Befeuerung, 12 Stck. Natriumdampflampen, 140 W, schaltbar 100%.

Horizont 756 m bestückt mit:

a) HI Befeuerung, 14 Stck. Natriumdampflampen, 140 W, schaltbar 100%.
b) NI Befeuerung, 14 Stck. BAFO-Siemens-Lampen, 200 W, rot, schaltbar 50 und 100%.

Horizont 945 m bestückt mit:

HI Befeuerung, 16 Stck. Natriumdampflampen, 140 W, schaltbar 100%.

Anflug QFU 158 (Calvertsystem)

Anflugmittellinie mit 15 Masten in je 60 m Abstand, bestückt mit:

NI Befeuerung, BAFO-Siemens-Lampen, rot, 200 W, schaltbar 50 und 100%.

Horizonte auf 360 und 720 m.

Horizont 360 m bestückt mit:

10 Stck. BAFO-Siemens-Lampen rot, 200 W, schaltbar 50 und 100%.

Horizont 720 m bestückt mit:

14 Stck. BAFO-Siemens-Lampen rot, 200 W, schaltbar 50 und 100%.

Anflug QFU 338 (Calvertsystem)

Anflugmittellinie mit 15 Masten in je 60 m Abstand, bestückt mit:

NI Befeuerung, BAFO-Siemens-Lampen rot, 200 W, schaltbar 50 und 100%.

Horizonte auf 360 und 720 m.

	Horizont 360 m bestückt mit: 10 Stck. BAFO-Siemens-Lampen rot, 200 W, schaltbar 50 und 100%. Horizont 720 m bestückt mit: 14 Stck. BAFO-Siemens-Lampen rot, 200 W, schaltbar 50 und 100%.
Schwellen:	Anflug QFU 057 a) HI Befeuerung, 12 Stck. Bosch-Scheinwerfer grün, 100 W, schaltbar in Stufen zu 10, 30 und 100%. b) NI Befeuerung, 13 Stck. Siemens-ZF-Lampen grün, 40 W, schaltbar 50 und 100%. Anflug QFU 237 wie Anflug QFU 057 Anflug QFU 158 13 Stck. Siemens-ZF-Lampen grün, 40 W, schaltbar 50 und 100%. Anflug QFU 338 wie Anflug QFU 158
Start- und Landebahnen:	QFU 057/237 Mittellinienbefeuerung in Abständen von 30 m, Siemens-Unterflurleuchten-UF 10, grün, im letzten Drittel gelb, 60 W, schaltbar in einer Stufe 100%. Startbahnseitenbefeuerung in Abständen von 30 m, Siemens-SHF 25, weiß, 200 W, schaltbar in 6 Stufen ½, 1, 3, 10, 30 und 100%. QFU 158/338 Mittellinienbefeuerung in Abständen von 60 m, Siemens-UF 10, grün im letzten Drittel gelb, schaltbar in einer Stufe 100%. Startbahnseitenbefeuerung in Abständen von 60 m, Siemens-SHF 25, weiß, 60 W, schaltbar in 2 Stufen, 50 und 100%.
Notbefeuerung:	a) Notstromversorgung 2 Stck. Dieselgeneratoren je 100 KW Leistung, welche innerhalb 30 Sekunden nach Netzausfall den Strom für die Startbahnbefeuerung und für die funktechnischen Einrichtungen liefern. b) 50 Stck. offene Petroleumfeuer, welche im Bedarfsfall aufgestellt werden.
Hindernisse:	Die Hindernisse, siehe Anlage 1 a, sind gemäß ICAO mit roten BAFO-Lampen, 200 W, befeuert. Die Gebäude und Antennen am Platzrand sind mit 100 W starken roten Lampen befeuert.
Rollbahnen:	Die Rollbahnen sind mit blauen Lampen, in den Außenkurven bernsteingelb, Siemens-2 F 10, 40 W, in Abständen von 30 m, in den Kurven enger, bestückt (gelbweiße Tagessichtschirme).
Scheinwerfer:	Die Abstellfläche (Vorfeld) wird mit Siemens-Scheinwerfern NS 35, 1000 W, ausreichend beleuchtet.
Signalfläche:	Nicht beleuchtet.
Windrichtungsanzeiger:	Mit 1 Stck. 100 W Lampe beleuchtet.

c) **Funktechnische Einrichtungen**

Kontrollturm mit Boden-Bord-Funksprecheinrichtung auf mehreren Frequenzen
Flughafenkontrolle
Nahverkehrskontrolle
Peiler
Landehilfen: ILS bestehend aus:
1 Leitstrahlsender auf dem Platz
1 Gleitpfadsender auf dem Platz
1 Voreinflugzeichen am Krummenweg
1 Haupteinflugzeichen im Kalkumer Wald
UKW-Drehfunkfeuer (VOR) auf dem Platz
Hauptanflugfeuer „DLI" in Hösel
Platzfunkfeuer „LI" im Kalkumer Wald

Einzelheiten über Frequenzen, Betriebszeiten, Betriebszustand usw. sind im Luftfahrthandbuch Deutschland Teil COM veröffentlicht.

10. Abfertigungsgeräte

Zur Durchführung der Abfertigungsdienste stellt der Flughafenunternehmer alle erforderlichen Geräte und Einrichtungen, insbesondere:
Frischwasser-Wagen
Gleichrichteranlaßgeräte
Enteisergeräte
Reinigungsspritzapparate
Motoren- und Kabinen-Heizgerät

Verladeeinrichtungen wie:
Fahrbare Krananlage
Förderband mit elektr. Antriebsmotor
Verladerampe für lebende Tiere, Fahrzeuge und Schwergut
Gabelstapler
Fluggasteinsteigleitern usw.
nach Maßgabe der Bodendienstverträge zur Verfügung.

11. Sonstige Einrichtungen

a) Unfallstelle und Erste-Hilfe-Leistung

Flughafenfeuerwehr: Wache am Flugzeughallenvorfeld
Ambulanzraum dortselbst
Krankenwagen
Ärztliche Hilfe: 3 in Lohausen bzw. Unterrath wohnende Ärzte
Krankenhaus: Diakonissenanstalt Kaiserswerth

b) Feuermeldestellen und Feuerlöschdienst:

Flughafenfeuerwehr in der Luftfahrzeughalle
(dortselbst zusätzliche Alarmanlage für städtische Feuerwehr)

c) Weitere Flughafeneinrichtungen:

Gleisanschluß innerhalb des Flughafengeländes;
3 Schneeräumgeräte, 1 Schneeschleudergerät;
diverse Bergungsfahrzeuge.

12. Verkehrsverbindungen

Anfahrtstraßen: Der Flughafen ist von der Autobahn Ruhrgebiet-Köln zu erreichen über
die Abfahrt Hilden = 24 km Entfernung
die Abfahrt Mettmann = 17 km „
die Abfahrt Ratingen = 8 km „
die Abfahrt Düsseldorf-Nord = 8 km „
Die Entfernung von der Bundesstraße 8 Duisburg-Düsseldorf beträgt 1 km, von der Stadtmitte Düsseldorf 9,5 km.

Fahrgelegenheiten: Städtischer Autobusverkehr zwischen Hauptbahnhof Düsseldorf und der Fluggastabfertigungshalle, Verkehrsfolge halbstündlich.
Straßenbahnverbindungen der Linien 11 und 7 aus Düsseldorf bis auf 1 km an den Flughafen heran, ebenso die
Schnellbahn-Linie D, Düsseldorf-Duisburg-Düsseldorf
Taxi-Standplätze vor der Fluggastabfertigungshalle.

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 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 festgelegten Entgelte mit folgenden Arten von Luftfahrzeugen gestattet:
Segelflugzeuge, Hubschrauber und Flugzeuge bis zu einem Höchststartgewicht von 80 000 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. (Das Einwinken der Luftfahrzeuge wird vom Personal des Flughafenunternehmers vorgenommen.

c) Luftfahrzeuge dürfen sich auf dem Abfertigungsvorfeld nur bis zu 1 ½ Stunden aufhalten. Der Flughafenunternehmer kann Ausnahmen zulassen.

3. Ab- und Unterstellung von Luftfahrzeugen

a) Wenn sich der Aufenthalt eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen über 1 ½ Stunden ausdehnt, so ist der Halter oder Führer des Luftfahrzeuges verpflichtet, das Luftfahrzeug auf den vorgesehenen Abstellflächen abzustellen oder in einer Halle unterzustellen. Plätze für die Ab- oder Unterstellung werden vom Flughafenunternehmer zugewiesen.

b) Für die Ab- und Unterstellung von Luftfahrzeugen gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere Vereinbarung getroffen ist.
Für eine Beschädigung von Luftfahrzeugen, die auf dem Flughafen ab- oder untergestellt sind, haftet der Flughafenunternehmer nur, wenn der Schaden von ihm oder seinen Erfüllungsgehilfen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht worden ist.

4. Benutzung der Hallen, Werkstätten und anderen Räume

a) Die Benutzung der Luftfahrzeughallen, 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 über die ihnen überlassenen Werkstätten, Tankanlagen, Büroräume usw. abgeschlossen.

5. Betriebsstoffversorgung

a) Die Betriebsstoffversorgung erfolgt auf Grund unmittelbarer Verträge zwischen den Betriebsstoffgesellschaften Deutsche Shell AG., Esso AG., BP Aviation Service und den Luftfahrzeughaltern. Für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften sind die Betriebsstoffgesellschaften und die Luftfahrzeughalter verantwortlich.

b) Für den Umgang mit Betriebsstoffen sind insbesondere die aus der Anlage 5 Nr. 1 ersichtlichen Sicherheitsvorschriften zu beachten.

6. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

Für 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 näherer Vereinbarung durch den Flughafenunternehmer.

b) Geräte zum Be- und Entladen der Luftfahrzeuge, Gabelstapler, Ladetreppen, 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, soweit sie von den Luftfahrzeughaltern gestellt werden, an den hierfür bestimmten Plätzen gegen Entgelt gemäß der Gebührenordnung abzustellen.

8. Luftfahrtveranstaltungen

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

C. Bestimmungen für Benutzer, Besucher und sonstige Personen

1. Betreten des Flughafens

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

a) für Fluggäste der Flugschein;

b) für alle auf dem Flughafen beschäftigten Personen ein vom Flughafenunternehmer ausgestellter oder anerkannter Dauer-Ausweis, 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) für Personen, die geschäftlich eine auf dem Flughafen befindliche Dienststelle besuchen, der vom Pförtner ausgestellte Laufzettel;

d) für 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 übrigen Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung 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.

b) Omnibusse, Taxen und Mietwagen dürfen Fluggäste und Gepäck nur auf dem Platz vor der Fluggastabfertigungshalle aufnehmen oder absetzen. Fracht darf nur bei den Luftfrachtbüros der Luftverkehrsgesellschaften bzw. Spediteuren an der Ostseite der Luftfahrzeughalle ab- oder aufgeladen werden.

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. Der Flughafenunternehmer kann die Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Straßen innerhalb des Flughafens nach den jeweiligen Verkehrsbedürfnissen festlegen.

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 Startbahn 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 Befeuerung). 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 Rollflächen auf 40 km/h begrenzt. Für Feuerlösch- und Rettungsfahrzeuge gilt diese Geschwindigkeitsbegrenzung 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 Flughafenbenutzungsordnung

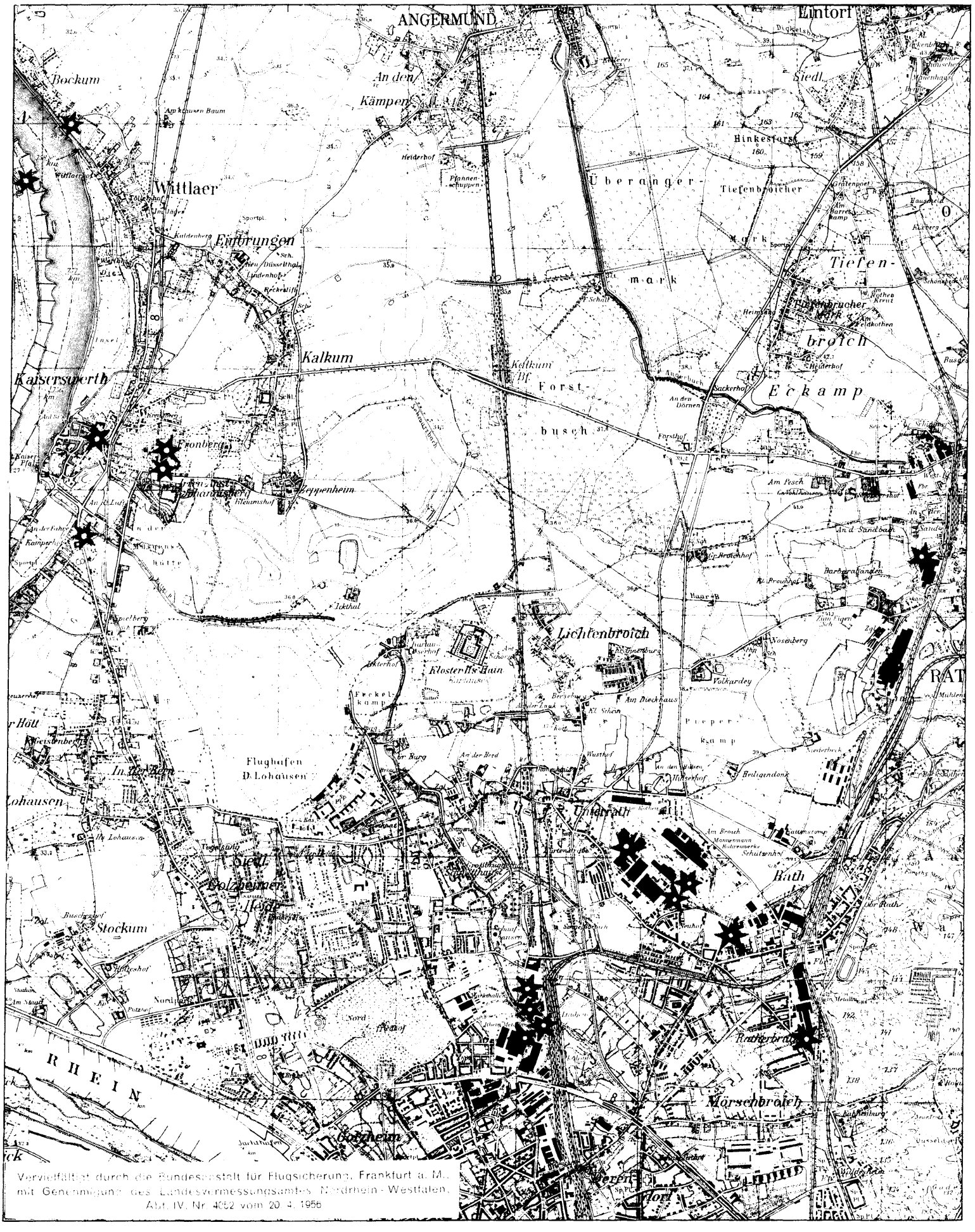
Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Anweisungen des Flughafenunternehmers, die auf Grund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch den Flughafenunternehmer vom Flughafen verwiesen werden.

Die Flughafenbenutzungsordnung tritt mit den Anlagen 1 a, 1 b, 1 c, 2, 4, 5 am 1. April 1956 in Kraft.

Düsseldorf, den 13. 4. 1956

Düsseldorfer
Flughafenbetriebsgesellschaft m. b. H.
v. Buddenbrock

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



Flughafen Düsseldorf

Gelände des Flughafens und Luftfahrthindernisse ✱

Anlage 1a



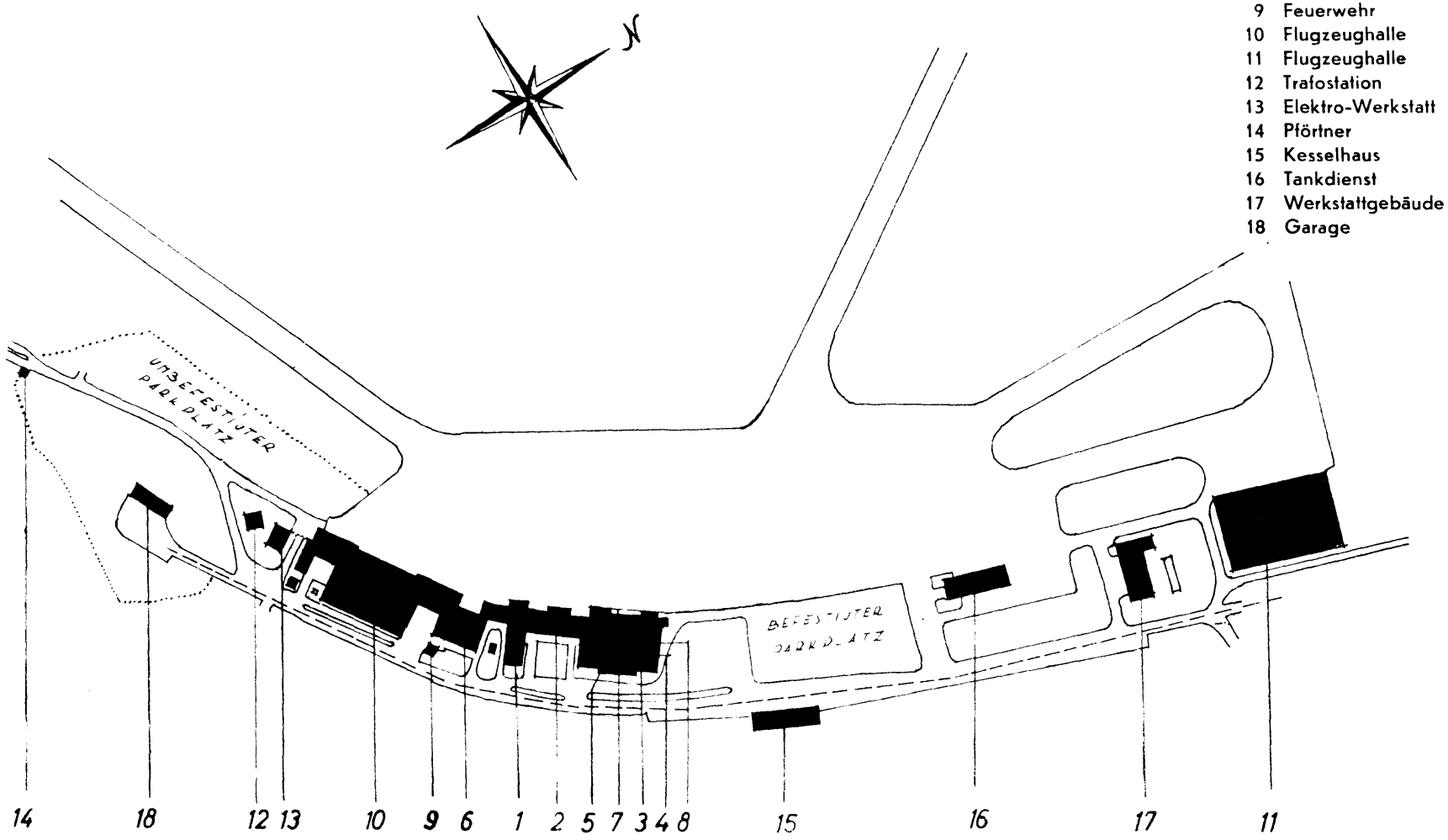
Vervielfältigt durch die Bundesanstalt für Flugsicherung, Frankfurt a. M., mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes Nordrhein - Westfalen. Abt. IV, Nr. 4062 vom 20. 4. 19[illegible]

FLUGHAFEN-DÜSSELDORF

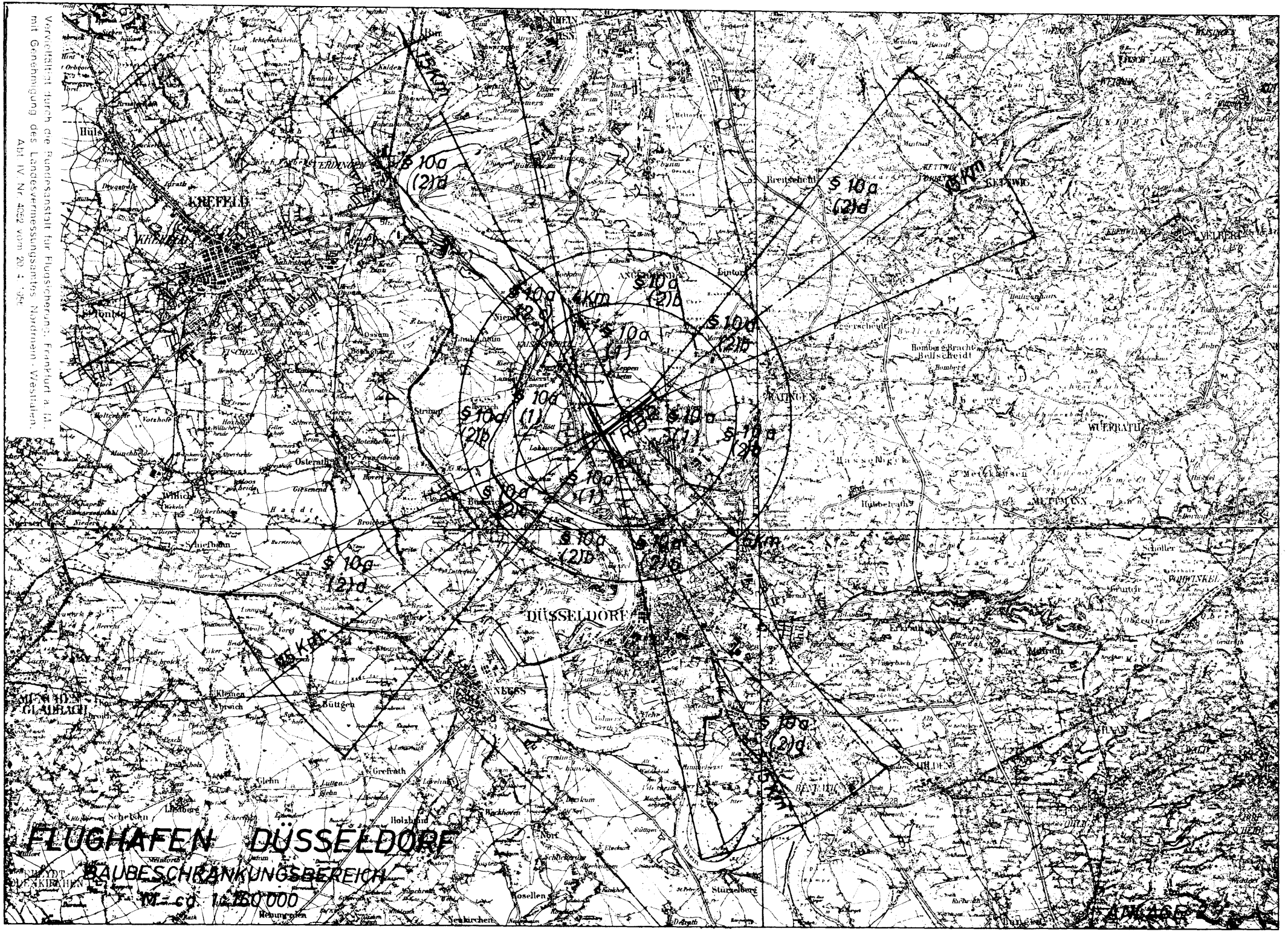
BAULICHE ANLAGEN

M. 1 : 5000

1 Kontrollturm
2 Verwaltungsgebäude
3 Empfangshalle
4 Abfertigungsgebäude und
5 Zollhalle
6 Zollboden (Fracht)
7 Besucher-Balkon
8 Restaurant
9 Feuerwehr
10 Flugzeughalle
11 Flugzeughalle
12 Trafostation
13 Elektro-Werkstatt
14 Pförtner
15 Kesselhaus
16 Tankdienst
17 Werkstattgebäude
18 Garage



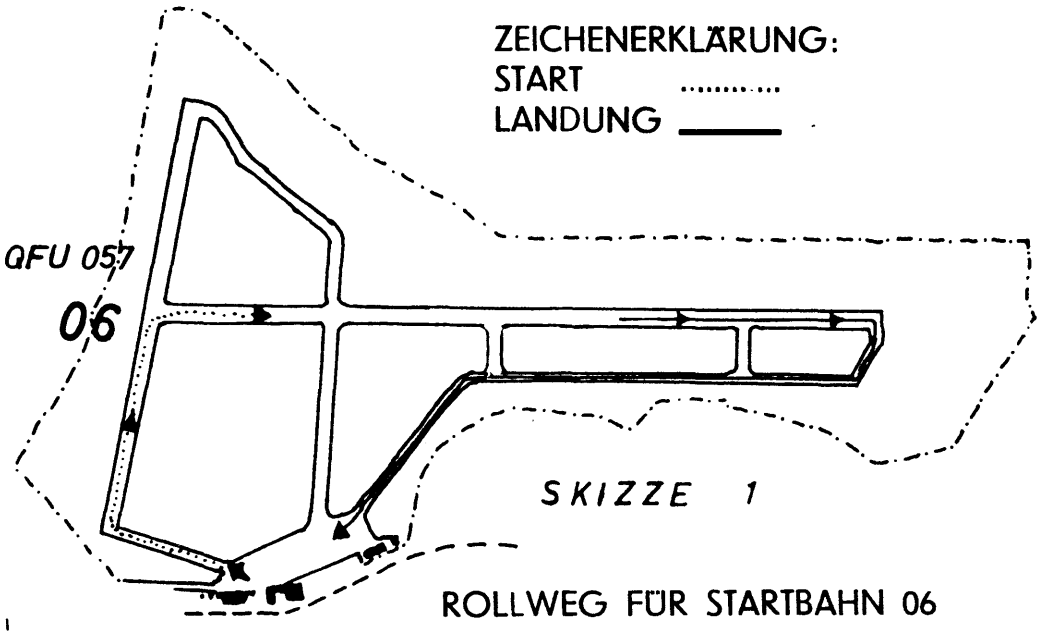
Anlage 1c



Vervielfältigt durch die Bundesanstalt für Flugsicherung, Frankfurt a. M.
mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes Nordrhein-Westfalen.
Abt. IV Nr. 4552 vom 20. 4. 1954

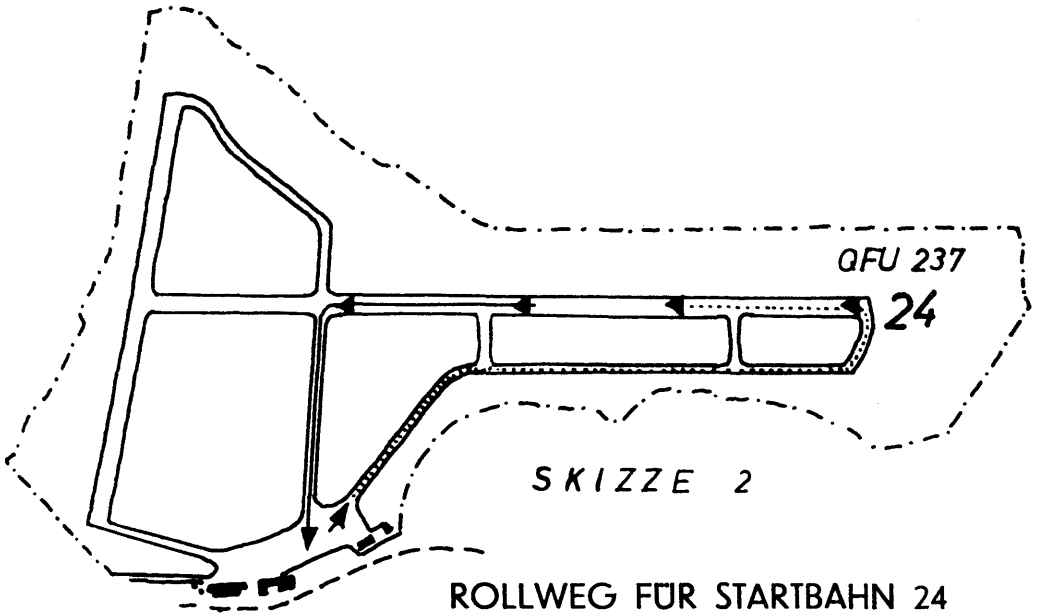
FLUGHAFEN DÜSSELDORF · ROLLPLÄNE

ZEICHENERKLÄRUNG:
START .....
LANDUNG ——



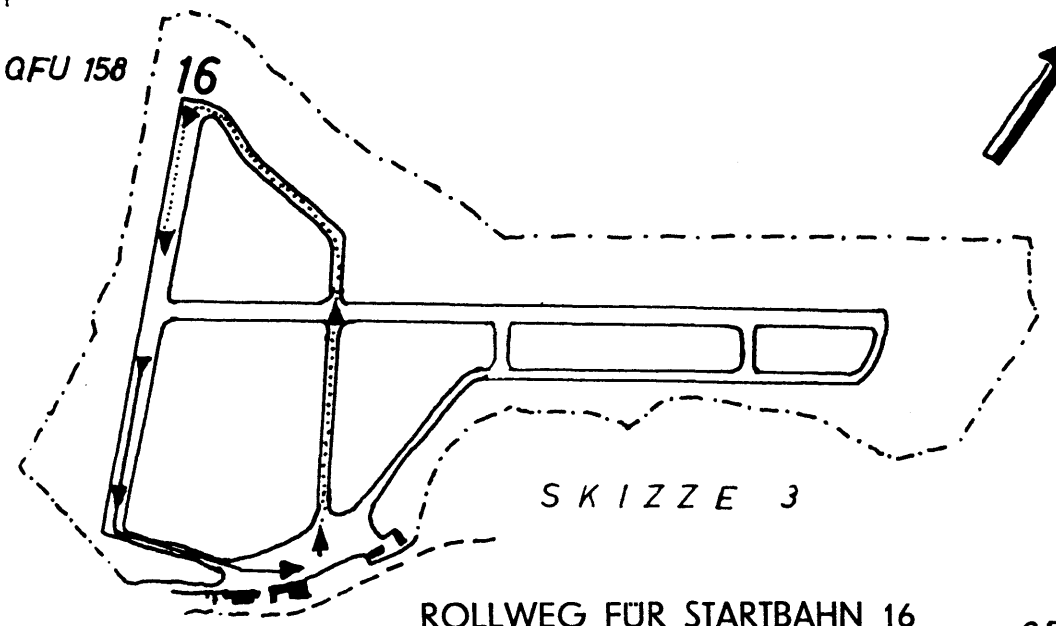
SKIZZE 1

ROLLWEG FÜR STARTBAHN 06



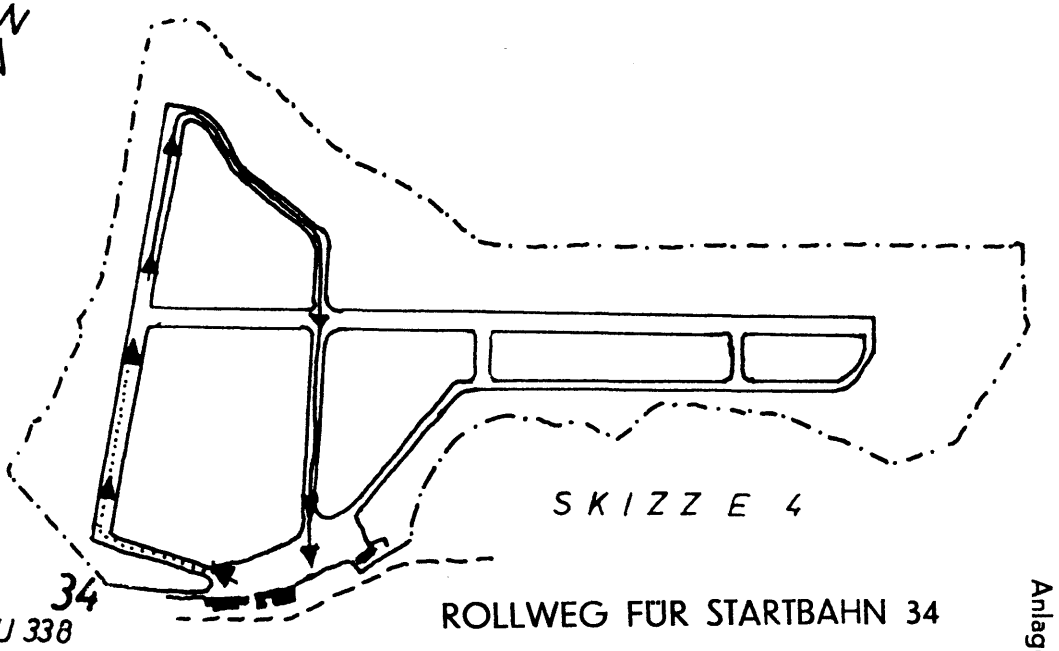
SKIZZE 2

ROLLWEG FÜR STARTBAHN 24



SKIZZE 3

ROLLWEG FÜR STARTBAHN 16



SKIZZE 4

ROLLWEG FÜR STARTBAHN 34

Anlage 4

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 Motorlaufs die Schaltung bedient, hat sich zu vergewissern, daß durch die von den Luftschrauben 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 Luftfahrzeugs 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 ist sofort die Flughafen-Feuerwache, Telefon Nr. 222 oder 231, zu verständigen. Bis zum Eintreffen der Feuerlöschkräfte des Flughafens ist der Brand mit den in den Gebäuden und Hallen verteilten Feuerlöschgeräten zu bekämpfen.

b) Im Flugzeughallenanbau 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 die Diakonissenanstalt (Tel.: 401041 bis 401045) an und teilt die Art der Verletzung und den Zeitpunkt des Eintreffens des Verletzten im Krankenhaus mit, damit dort alle erforderlichen Vorbereitungen getroffen werden können.

B 33-38/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang — NfL Teil B — Frankfurt (Main), 15. Mai 1956

B 33/56 Genehmigung des Landeplatzes Kassel-Waldau für Motorflugzeuge

Frankfurt a. M., den 8. 5. 1956
BFS/Z Az. 234

Das nachstehend bezeichnete Gelände ist vom Hessischen Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr am 28. 4. 56 unter dem Aktenzeichen W III a/3 — 66 m als Landeplatz für Motorflugzeuge genehmigt worden.

Bezeichnung des Geländes:	Landeplatz Kassel-Waldau
Lage:	0,8 km südlich Waldau
Geographische Koordinaten:	51°16'40" Nord 09°30'45" Ost
Höhe über NN:	156 m (512 Fuß)
Start- und Landebahn	
Richtung:	Nord-Süd
Ausdehnung:	1000×50 m
Decke:	Beton
Höchstzulässiges Fluggewicht:	14 000 kg
Unternehmer:	Magistrat der Stadt Kassel
Zoll- und Paßabfertigung:	Nach vorheriger Vereinbarung mit der örtlich zuständigen Zollbehörde
Besondere Auflagen:	1. Flugbetrieb nur zulässig nach den Sichtflugregeln. 2. Das Überfliegen der Luftabwehr- und Erkennungszone (ADIZ) — siehe Luftfahrthandbuch Deutschland, RAC—1) ist verboten.

Bundesanstalt für Flugsicherung
Der Direktor
Dr.-Ing. Heer

B 34/56 Genehmigung von Luftfahrtunternehmen und Fluglinien

Bonn, den 3. Mai 1956
L 2-232/2 — 353 Vm/55 II

In Ergänzung meines Schreibens L 2-232/3-243 Vm/55 vom 10. 8. 1955 betr. Genehmigung von Luftfahrtunternehmen und Fluglinien (abgedruckt in den NfL B 1955 S. 162 unter B 60/55) habe ich den Herren Verkehrsministern und -senatoren der Länder mein Einverständnis mitgeteilt, daß Unternehmen, die sich ausschließlich auf dem Gebiete des Luftbildwesens betätigen, für diese Tätigkeit dem Genehmigungsverfahren nach § 11 LVG nicht mehr unterworfen werden. Die für solche Unternehmen nach § 14 LVG und §§ 46 ff LVO bestehende Genehmigungspflicht bleibt davon unberührt. Im 1. Abschnitt meines Schreibens vom 10. 8. 1955 sind daher unter I 2) die Worte

f) Luftbildflüge
(Überfliegen von Gelände zur Aufnahme von Luftbildern)

zu streichen.

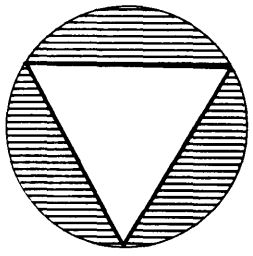
Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

B 35/56 Hoheitszeichen österreichischer militärischer Luftfahrzeuge

Bonn, den 2. Mai 1956
L 1 — 113 — 211 A/56

Mit Verbalnote vom 31. März 1956 hat die österreichische Botschaft in Bonn mitgeteilt, daß alle österreichischen militärischen Luftfahrzeuge der Fliegertruppe des österreichischen Bundesheeres ab 1. April 1956 die nachstehend näher beschriebenen Hoheitszeichen tragen:

Das Hoheitszeichen ist durch ein weißes, auf die Spitze gestelltes, gleichseitiges Dreieck in einem roten Kreis, wobei die Spitzen des Dreiecks den Kreis berühren, dargestellt.



Schraffierte Teile: rot

Auf militärischen Luftfahrzeugen schwerer als Luft ist das Hoheitszeichen folgendermaßen angebracht:

a) bei Tragflächen auf deren oberster und unterster Fläche, und zwar auf beiden Flügeln. Das Hoheitszeichen ist so angebracht, daß eine Seite des Dreiecks parallel zur Richtung der Tragflächen, eine Spitze gegen die Flugrichtung zeigt;

b) weiterhin stets auf beiden Seiten des Rumpfes (oder den ihm entsprechenden Bauteilen) zwischen den Tragflächen und dem Leitwerk;

c) wenn weder die unter a) noch die unter b) genannten Bauteile vorhanden sind oder wenn diese Teile die entsprechende Anbringung der Hoheitszeichen nicht zulassen, sind diese so angebracht, daß das Luftfahrzeug von den Seiten her, von oben her und vom Erdboden aus leicht als ein solches der österreichischen Luftstreitkräfte festgestellt werden kann.

Zur weiteren Kennzeichnung militärischer Luftfahrzeuge schwerer als Luft kann beiderseits der an den Rumpfseiten angebrachten Hoheitszeichen die Dienstbezeichnung in Form von Buchstaben und (oder) Ziffern angegeben sein. Die Nummer, unter der das Luftfahrzeug im Verzeichnis der militärischen Luftfahrzeuge eingetragen ist, ist auf dem Seitenruder angebracht.

Für Luftfahrzeuge leichter als Luft gilt die vorstehend beschriebene Kennzeichnung sinngemäß, wobei insbesondere auf lit. c) verwiesen wird.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Faull

B 36/56 Zulassung von Flugzeugen zum Luftverkehr

Braunschweig, den 19. 4. 1956
L B A — 303.14

Folgende Flugzeuge sind nach § 3 LVO zum Luftverkehr zugelassen und in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik Deutschland eingetragen worden:

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
Piper PA 22, Tri-Pacer	72	D-EGED	Laboratorium für Arzneimittelprüfung, Dr. Uhlenbrook, Hamburg
DH 82 A, Tiger Moth	T 5369	D-EDIN	Gesellschaft zur Förderung des Segelfluges e. V., Nordseebad Juist
Piper PA 18 „95"	4650	D-ELED	Nordrhein-Westfälischer Luftsportverband e. V. Mülheim/R., Kohlenkamp 34
Bücker Bü 181-Bestmann	25078	D-EHOM	Deutscher Aeroexpreß, R. P. Rennecke, Hamburg-Fuhlsbüttel, Flughafen
Piper PA 22, Tri-Pacer	3369	D-EFIT	Deutsche Luftbild K. G. W. Seelmann u. Co., Hamburg-Fuhlsbüttel

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
Piper PA 18 „150"	4639	D-ENOL	Max Egon Becher, Autoradiowerk, Karlsruhe, Rüppurrerstraße 23
Bücker Bü 181-Bestmann	25015	D-EDAB	Düsseldorfer Aeroclub e. V., Düsseldorf, Flughafen
Comte AC IV	34	D-ELIS	Aero-Club Bamberg e. V., Bamberg, Langestraße 15
Auster J1, Autocrat	1880	D-ELYM	Musterring Möbel G. m. b. H., Wiedenbrück, Westfalen
DH 89 A Rapide	5930	D-IDAK	Hamburger Aero-Lloyd, Hamburg-Fuhlsbüttel
Bücker Bü 181-Bestmann	25081	D-ENUS	Manfred Hammer, Ludwigsburg, Am Zuckerberg 41
DH 82 A, Tiger Moth	DE 526	D-EDIS	Godesberger Sportflieger-Club e. V., Bad Godesberg, Rungsdorfer Straße 20
DH 89 A Rapide	L 6347	D-IGEL	Nico Rüpke, Vermessungsbüro, Hamburg, Schloßgarten 67
DH 82 A, Tiger Moth	E 13	D-EDOM	Emil Kemmer, Bamberg
Piper J3C	11204	D-ENIX	Willy Rudi Rudolph, Offenbach/M., Schäferstraße 12
Vickers Viking 1B	167	D-ABOM	Deutsche Flugdienst G.m.b.H., Frankfurt/M., Weißfrauenstr. 3
Vickers Viking 1B	219	D-AGIL	Deutsche Flugdienst G.m.b.H., Frankfurt/M., Weißfrauenstr. 3
Piper J3C	10776	D-EDIF	Motorflug G. m. b. H., Donaueschingen, Hofjägerberg
Piper J3C	11818	D-ECIN	Motorflug G. m. b. H., Donaueschingen, Hofjägerberg
KZ VII	174	D-ECOC	Motorflug G. m. b. H., Donaueschingen, Hofjägerberg
Aeronca-Chief, 11 AC	TC/761	D-ECAB	Deutscher Luftdienst, Egelsbach, Flughafen
Cessna 172	28380	D-ELAS	Rudolf Albert, Hemer/Westfalen
Bücker Bü 181-Bestmann	25066	D-EKAR	Hannoverscher Aero-Club e. V., Hannover, Flughafen
Vickers Viking 1B	250	D-AFUS	Deutsche Flugdienst G.m.b.H., Frankfurt/M.,Weißfrauenstr. 3
AT-6A	4259	D-IBEC	Deutscher Luftfahrt Beratungsdienst, Wiesbaden, Burgstraße 1
Avro 19	1326	D-IDAM	Bedarfs-Luftfahrt J. C. Pracht, Frankfurt/M., Kettenhofweg. 96
Super Constellation 1049G	4637	D-ALAP	Deutsche Lufthansa AG., Köln, Claudiusstraße 1
Avro 19	1278	D-IGOR	Aero-Exploration, Klaus Völger, Frankfurt/M., Flughafen
Bücker Bü 131-Jungmann	35	D-ECAM	Geluna G. m. b. H., Flugtechn. Betriebe, München, Lilienthalstraße 5
Bücker Bü 181-Bestmann	25039	D-EDIB	Fliegergruppe Aalen, Aalen/Württ., Mörikestraße 2
Fairchild 24 W — 41A	871	D-EDEG	Südflug G. m. b. H., Stuttgart Flughafen
DH 82 A, Tiger Moth	T 6390	D-ELOM	Gesellschaft zur Förderung des Segelfluges e. V., Nordseebad Juist
Cessna T — 50	5297	D-IDAH	Südflug G. m. b. H., Stuttgart-Flughafen
Piper J3C	12341	D-EBIS	Deutsche Luftwerbung Walter Dahl, Düsseldorf-Lohausen — Flughafen
Piper J3C	12741	D-EBYR	Segelflugverein Gütersloh e. V., Gütersloh, Scharnhorststr. 6
Piper J3C	11782	D-EDYS	Karl Johnen, Kaiserslautern, Altenwoogestraße 37
Aeronca Chief	1603	D-EJUN	Otto Falter, Frathau, Post Oberried Wald, Niederbayern
Auster V „Autocrat"	2009	D-EDIV	Hamburger Aero-Lloyd G. m. b. H., Hamburg-Fuhlsbüttel, Flughafen
FW 44 J „Stieglitz"	648	D-EBOB	Aero-Club Braunschweig e. V., Braunschweig, Flughafen

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 37/56 Änderung der Luftfahrzeugrolle

Braunschweig, den 19. 4. 1956
LBA — 303.14

Nach § 7 LVO wurde für die nachstehenden Flugzeuge und Hubschrauber die Zulassung zurückgezogen und die Eintragung in der Luftfahrzeugrolle gelöscht:

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
Bücker Bü 181-Bestmann	25026	D-EDEB	Luftfahrtverein Bielefeld e.V., Bielefeld, Goldstraße
Hiller UH-12B	744	D-HABA	Bundesminister des Innern, Bonn, Rheindorfer Straße 198

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 38/56

Luftfahrtkarte ICAO 1:500000 von Deutschland

Frankfurt a. M., den 11. 5. 1956
BFS/Z — ID — Az. 693

Laut „Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung" vom 23. März 1953, § 2, Ziffer 6, gibt die Bundesanstalt für Flugsicherung die Luftfahrtkarte ICAO 1:500000 von Deutschland heraus. Das erste Blatt — Raum Frankfurt am Main — ist jetzt fertiggestellt und gelangt in den nächsten Tagen zur Auslieferung.
Die Karte ist in 3 Ausgaben erhältlich.

Ausgabe I

mit Aufdruck der Flugsicherungsangaben (Stand März 1956)
Preis voraussichtlich DM 3.90

Von dieser Ausgabe werden nach Bedarf Neudrucke veranstaltet, sobald sich größere Änderungen in den Flugsicherungseinrichtungen ergeben.

Ausgabe II

wie Ausgabe I, jedoch ohne Flugsicherungsangaben
Preis voraussichtlich DM 3.75

Ausgabe III

wie Ausgabe II, jedoch ohne Eindruck der Waldsignatur
Preis voraussichtlich DM 3.60

Das Erscheinen der übrigen Blätter des Kartenwerks und von Ausgaben mit geändertem Flugsicherungsaufdruck wird jeweils an dieser Stelle bekanntgegeben.

Bundesanstalt für Flugsicherung
Der Direktor
Dr.-Ing. Heer

B 39/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang | NfL Teil B | Frankfurt (Main), 1. Juni 1956

B 39/56 Gesetz zu dem Abkommen vom 7. Juli 1955 über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika vom 4. April 1956

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

Artikel 1

Dem in Washington am 7. Juli 1955 unterzeichneten Abkommen über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die in Artikel 7 Buchstabe b Sätze 2 und 3 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch für Nahrungs- und Genußmittel zu gewähren, die im internationalen Verkehr an Bord von Luftfahrzeugen der von anderen Staaten benannten Unternehmen oder von deutschen Luftfahrzeugen eingeführt werden.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 17 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.
Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 4. April 1956.

Der Bundespräsident
Theodor Heuss

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Blücher

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

Für den Bundesminister des Auswärtigen
Der Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Blücher

Der Bundesminister der Finanzen
Schäffer

Abkommen über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Vereinigten Staaten von Amerika

haben in dem Wunsche, ein Abkommen zur Förderung des Luftverkehrs zwischen ihren Gebieten zu schließen, hierzu beglaubigte Bevollmächtigte ernannt, die wie folgt übereingekommen sind:

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten

a) „Luftfahrtbehörden" in der Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr sowie jede Person oder Stelle, die zur Ausübung der dem Bundesminister für Verkehr obliegenden Aufgaben ermächtigt ist,
in den Vereinigten Staaten von Amerika der Civil Aeronautics Board sowie jede Person oder Stelle, die zur Ausübung der dem Civil Aeronautics Board obliegenden Aufgaben ermächtigt ist.

b) „Gebiet" in bezug auf einen Staat die Landgebiete und die daran angrenzenden Küstengewässer, die unter dessen Staatsgewalt, Suzeränität, Schutzherrschaft, Mandats- oder Treuhandverwaltung stehen.

c) „Benanntes Unternehmen" ein Luftverkehrsunternehmen, das der eine Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat schriftlich als Unternehmen bezeichnet hat, das eine oder mehrere der durch Notenaustausch nach Artikel 2, Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Fluglinien betreiben wird.

d) „Fluglinienverkehr" der planmäßige Luftverkehr, der zur öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht durch Luftfahrzeuge betrieben wird.

e) „Internationaler Fluglinienverkehr" ein Fluglinienverkehr, der durch den Luftraum über dem Gebiet von mehr als einem Staat führt.

f) „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" eine Landung für andere Zwecke als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Post oder Fracht.

Artikel 2

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat folgende zur Durchführung von internationalem Fluglinienverkehr durch die benannten Unternehmen erforderlichen Rechte:

das Recht des Überflugs,

das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken und

das Recht des Ein- und Ausflugs zur Durchführung von gewerblichem internationalen Verkehr mit Fluggästen, Post und Fracht an den Orten in seinem Gebiet, die bei jeder nach Artikel 2, Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linie aufgeführt sind.

(2) Die Linien, welche die benannten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten befugt sind zu betreiben, werden in einem Fluglinienplan aufgeführt, der zu vereinbaren und in einem diplomatischen Notenaustausch festzulegen ist.

Artikel 3

Der Fluglinienverkehr auf einer festgelegten Linie kann von einem oder mehreren Unternehmen eines Vertragsstaates jederzeit aufgenommen werden, nachdem dieser Vertragsstaat das betreffende oder die betreffenden Unternehmen für diese Linie benannt und der andere Vertragsstaat die entsprechende Betriebserlaubnis erteilt hat. Der andere Vertragsstaat ist vorbehaltlich des Artikels 4 dieses Abkommens verpflichtet, diese Erlaubnis zu erteilen, wobei das benannte oder die benannten Unternehmen aufgefordert werden können, vor den zuständigen Luftfahrtbehörden dieses Vertragsstaates den Nachweis zu erbringen, daß sie den Erfordernissen der von diesen Behörden im allgemeinen angewandten Gesetze und Vorschriften entsprechen, bevor ihnen die Erlaubnis zur Aufnahme des in diesem Abkommen vorgesehenen Betriebs erteilt wird.

Artikel 4

Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, die in Artikel 3 dieses Abkommens vorgesehene Betriebserlaubnis für ein von dem anderen Vertragsstaat benanntes Unternehmen zu verweigern oder zurückzuziehen, wenn ihm nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Unternehmens bei Staatsangehörigen des anderen Vertragsstaates liegen oder wenn dieses Unternehmen die in Artikel 5 dieses Abkommens erwähnten Gesetze und Vorschriften nicht befolgt, oder wenn das Unternehmen oder die benennende Regierung es sonst unterläßt, ihren daraus sich ergebenden Verpflichtungen nachzukommen oder die Bedingungen zu erfüllen, unter denen die Rechte nach diesem Abkommen gewährt werden.

Artikel 5

(1) Die Gesetze und Vorschriften eines Vertragsstaates betreffend den Einflug in sein Gebiet oder den Ausflug aus seinem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb seines Gebietes gelten für die Luftfahrzeuge, die von den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaats verwendet werden, und sind von diesen Luftfahrzeugen beim Ein- oder Ausflug und innerhalb des Gebietes des ersten Vertragsstaats zu befolgen.

(2) Die Gesetze und Vorschriften eines Vertragsstaates betreffend den Einflug in sein Gebiet oder den Ausflug aus seinem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht von Luftfahrzeugen, wie zum Beispiel Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, sind beim Einflug in das Gebiet oder beim Ausflug aus dem Gebiet und innerhalb des Gebietes dieses Vertragsstaats von den Fluggästen und Besatzungen des anderen Vertragsstaats oder für diese und hinsichtlich der Fracht des anderen Vertragsstaats zu befolgen.

Artikel 6

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von einem Vertragsstaat erteilt oder als gültig anerkannt sind und noch Gültigkeit besitzen, werden von dem anderen Vertragsstaat für den Betrieb der in diesem Abkommen vorgesehenen Linien und den vorgesehenen Linienverkehr als gültig anerkannt, vorausgesetzt, daß die Bedingungen, unter denen diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine erteilt oder für gültig erklärt worden sind, den auf Grund des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegten Mindestanforderungen entsprechen oder über diese hinausgehen. Jeder Vertragsstaat behält sich indessen das Recht vor, die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die seinen eigenen Staatsangehörigen von einem anderen Staat erteilt worden sind, für Flüge über seinem eigenen Gebiet zu verweigern.

Artikel 7

Um Diskriminierungen zu vermeiden und Gleichheit der Behandlung zu gewährleisten, vereinbaren beide Vertragsstaaten folgendes:

a) Jeder Vertragsstaat kann für die Benutzung der seiner Kontrolle unterstehenden öffentlichen Flughäfen und anderer Einrichtungen gerechte und angemessene Gebühren erheben oder deren Erhebung gestatten. Die Vertragsstaaten kommen jedoch überein, daß diese Gebühren nicht höher sein dürfen als sie für die Benutzung dieser Flughäfen und Einrichtungen von ihren eigenen, im gleichartigen internationalen Fluglinienverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen gezahlt werden würden.

b) Treibstoff, Schmieröle, verbrauchbare Betriebsmittel, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Vorräte, die sich an Bord von Luftfahrzeugen der benannten Unternehmen des einen Vertragsstaates bei der Ankunft im Gebiet des anderen Vertragsstaates befinden und beim Verlassen des Gebietes dieses Vertragsstaates an Bord verbleiben, sind auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von Zöllen, Kontrollgebühren und sonstigen innerstaatlichen Abgaben befreit. Solche Gegenstände können ohne Erhebung der Eingangsabgaben bei Flügen im Gebiet des anderen Vertragsstaates auch an Bord verbraucht werden. Für Nahrungs- und Genußmittel gilt dies jedoch nur, soweit sie in Luftfahrzeugen, die Fluggäste ausschließlich im internationalen Fluglinienverkehr befördern und bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden können, zum alsbaldigen Verzehr an Bord ausgegeben werden.

c) Treibstoff, Schmieröle, verbrauchbare Betriebsmittel, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Gebiet des einen Vertragsstaates von dem anderen Vertragsstaat oder dessen Staatsangehörigen oder in ihrem Auftrag unter Zollüberwachung eingeführt werden und lediglich für die Verwendung in Luftfahrzeugen der benannten Unternehmen dieses Vertragsstaates im internationalen Fluglinienverkehr bestimmt sind und in diesen Luftfahrzeugen verwendet werden, sind auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von Zöllen, Kontrollgebühren und sonstigen innerstaatlichen Abgaben befreit.

d) Soweit die in den vorstehenden Absätzen genannten Gegenstände von Zöllen, Gebühren und Abgaben befreit sind, unterliegen sie nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel 8

Den Unternehmen jedes Vertragsstaates wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Betrieb auf jeder der nach Artikel 2, Absatz 2 dieses Abkommens vereinbarten Linien durchzuführen.

Artikel 9

Bei dem Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2, Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien durch die Unternehmen eines jeden der beiden Vertragsstaaten sind die Interessen der Unternehmen des anderen Vertragsstaates zu berücksichtigen, damit der auf allen oder einem Teil der gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr dieser Unternehmen nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

Artikel 10

(1) Der Fluglinienverkehr, welcher der Öffentlichkeit von den auf Grund dieses Abkommens betriebenen Unternehmen zur Verfügung gestellt wird, soll dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis Rechnung tragen.

(2) Zwischen beiden Vertragsstaaten besteht Einverständnis darüber, daß der von einem benannten Unternehmen auf Grund dieses Abkommens eingerichtete Fluglinienverkehr die Bereitstellung einer Kapazität zum Hauptziel hat, die der Verkehrsnachfrage zwischen dem Staate, dem das Unternehmen angehört, und den letzten Bestimmungsstaaten des Verkehrs entspricht. Das Recht, bei diesem Linienverkehr internationalen Verkehr, der für dritte Länder bestimmt ist oder aus dritten Ländern kommt, an einem oder mehreren Orten auf den gemäß Artikel 2, Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien aufzunehmen oder abzusetzen, wird gemäß den allgemeinen Grundsätzen einer ordnungsmäßigen Entwicklung, die beide Vertragsstaaten anerkennen, angewendet und unterliegt dem allgemeinen Grundsatz, daß sich die Kapazität richten soll nach

a) dem Verkehrsbedürfnis zwischen dem Herkunftsland und den letzten Bestimmungsländern des Verkehrs,

b) dem Bedürfnis des Durchgangsverkehrs,

c) dem Verkehrsbedürfnis in dem von dem Unternehmen durchflogenen Gebiet, unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs.

Artikel 11

Die Tarife, die auf den gemäß Artikel 2, Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien zu berechnen sind, müssen angemessen sein unter gebührender Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren, wie zum Beispiel der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, der von anderen Unternehmen berechneten Tarife sowie der Besonderheiten der jeweiligen Dienste, und werden nach den Bestimmungen der folgenden Absätze festgesetzt:

a) Die von den Unternehmen eines Vertragsstaates zu berechnenden Tarife zwischen Orten im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und Orten im Gebiet der Vereinigten Staaten von Amerika, wie sie in dem gemäß Artikel 2, Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linienplan angegeben sind, unterliegen gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten, die im Rahmen ihrer gesetzlichen Befugnisse entsprechend ihren Verpflichtungen nach diesem Abkommen handeln werden.

b) Die von einem Unternehmen eines Vertragsstaates vorgeschlagenen Tarife sind mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt der Einführung den Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten vorzulegen, wobei in besonderen Fällen diese Frist von dreißig (30) Tagen abgekürzt werden kann, wenn die Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten einverstanden sind.

c) Für jeden Zeitraum, für den der Civil Aeronautics Board der Vereinigten Staaten die Verfahren der Verkehrskonferenz des Internationalen Lufttransportverbandes (im folgenden als IATA bezeichnet) gebilligt hat, unterliegen alle Tarifabmachungen, die auf diesem Wege abgeschlossen werden und an denen Unternehmen der Vereinigten Staaten beteiligt sind, der Genehmigung des Board. Alle auf diese Weise abgeschlossenen Tarifabmachungen bedürfen gegebenenfalls auch der Zustimmung der Luftfahrtbehörden der Bundesrepublik Deutschland nach den in Absatz b aufgestellten Grundsätzen.

d) Die Vertragsstaaten stimmen darin überein, daß das in den Absätzen e, f und g dieses Artikels beschriebene Verfahren angewendet werden soll:

   aa) wenn, solange die beiden Vertragsstaaten das IATA-Verkehrskonferenz-Verfahren billigen, entweder ein besonderes Tarifabkommen nicht innerhalb einer angemessenen Frist von einem Vertragsstaat gebilligt wird oder eine Verkehrskonferenz der IATA sich über einen Tarif nicht einigen kann;

   bb) jederzeit, wenn ein IATA-Verfahren nicht anwendbar ist, oder

   cc) wenn ein Vertragsstaat zu irgendeiner Zeit seine Zustimmung zu demjenigen Teil des Verfahrens der Verkehrskonferenz der IATA, der für diesen Artikel gilt, zurückzieht oder nicht erneuert.

e) Falls den Luftfahrtbehörden der Vereinigten Staaten gesetzlich die Befugnis übertragen wird, in ähnlicher Weise gerechte und wirtschaftliche Tarife für die Beförderung von Personen und Gütern im internationalen Luftverkehr festzusetzen und vorgeschlagene Tarife auszusetzen, wie dies der Civil Aeronautics Board gegenwärtig bezüglich der Tarife für die Beförderung von Personen und Gütern in der Luft innerhalb der Vereinigten Staaten tun kann, wird jeder Vertragsstaat seine Befugnisse danach so ausüben, daß das Inkrafttreten von Tarifen verhindert wird, die von einem seiner Unternehmen für den Fluglinienverkehr aus dem Gebiet des einen Vertragsstaats nach einem oder mehreren Punkten des Gebietes des anderen Vertragsstaates vorgeschlagen sind, falls diese nach Auffasssung der Luftfahrtbehörde des Vertragsstaates, dessen Unternehmen die Tarife vorgeschlagen hat, ungerecht oder unwirtschaftlich sind. Ist einer der Vertragsstaaten nach Eingang der in Absatz b erwähnten Mitteilung mit dem von einem Unternehmen des anderen Vertragsstaates vorgeschlagenen Tarif nicht einverstanden, so hat er dies dem anderen Vertragsstaat vor Ablauf der ersten fünfzehn (15) der erwähnten dreißig (30) Tage mitzuteilen; die Vertragsstaaten werden sich in diesem Falle bemühen, eine Einigung über einen angemessenen Tarif zu erreichen.

   aa) Falls eine solche Einigung erzielt wird, wird jeder Vertragsstaat sein Möglichstes tun, um den Tarif für seine Unternehmen in Kraft zu setzen.

   bb) Wird bis zum Ablauf der in Absatz b erwähnten Frist von dreißig (30) Tagen eine Einigung nicht erzielt, so kann der vorgeschlagene Tarif bis zur Regelung aller Meinungsverschiedenheiten nach dem in Absatz g dargelegten Verfahren vorläufig in Kraft treten, wenn nicht die Luftfahrtbehörden des Landes, dessen Luftverkehrsunternehmen die Änderung des Tarifs vorgeschlagen hat, es für richtig hält, dessen Anwendung auszusetzen.

f) Sollte vor dem Zeitpunkt, zu dem den Luftfahrtbehörden der Vereinigten Staaten eine solche Befugnis übertragen ist, einer der Vertragsstaaten mit einem Tarif nicht einverstanden sein, der von einem Unternehmen eines Vertragsstaates für Linienverkehr von dem Gebiet eines Vertragsstaates nach einem oder mehreren Punkten in dem Gebiet des anderen Vertragsstaates vorgeschlagen wird, so hat er dies vor Ablauf der ersten fünfzehn (15) Tage der in Absatz b erwähnten Frist von dreißig (30) Tagen dem anderen Vertragsstaat mitzuteilen; die Vertragsstaaten werden sich in diesem Falle bemühen, eine Einigung über einen angemessenen Tarif zu erzielen.

   aa) Falls eine derartige Einigung erzielt wird, wird jeder Vertragsstaat sein Möglichstes tun, um diesen vereinbarten Tarif durch seine Unternehmen in Kraft setzen zu lassen.

   bb) Es wird anerkannt, daß der gegen den Tarifsatz Einspruch erhebende Vertragsstaat, wenn eine solche Einigung nicht vor Ablauf der dreißig (30) Tage erzielt wird, diejenigen Maßnahmen treffen kann, die er für notwendig erachtet, um die Einführung oder Fortsetzung des betreffenden Linienverkehrs zu dem beanstandeten Tarif zu verhindern.

g) Können sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten in einem der unter den Absätzen e oder f erwähnten Fälle nicht innerhalb einer angemessenen Frist auf den entsprechenden Tarif einigen, nachdem auf Grund einer Beschwerde eines Vertragsstaates über den vorgeschlagenen oder einen bestehenden Tarif eines oder mehrerer Unternehmen des anderen Vertragsstaates eine Konsultation eingeleitet wurde, so werden auf Antrag eines Vertragsstaates die Bestimmungen des Artikels 13 dieses Abkommens angewandt.

Artikel 12

(1) Eine Konsultation zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder Änderung des Abkommens oder des Linienplans zwischen den zuständigen Behörden der beiden Vertragsstaaten kann jederzeit von jedem Vertragsstaat beantragt werden. Diese Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen nach Eingang des Antrags beim Auswärtigen Amt der Bundesrepublik Deutschland oder beim Department of State der Vereinigten Staaten von Amerika.

(2) Falls Änderungen dieses Abkommens vereinbart werden, treten sie in Kraft, sobald sie nach dem in Artikel 17 dieses Abkommens vorgesehenen Verfahren gebilligt werden.

(3) Falls Änderungen des Fluglinienplans vereinbart werden, treten sie am Tage des diplomatischen Notenaustausches nach dem in Artikel 2, Absatz 2 dieses Abkommens für die erste Festlegung des Fluglinienplans vorgesehenen Verfahren in Kraft.

(4) Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten findet ein häufiger Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen dieses Abkommen betreffenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 13

(1) Soweit in diesem Abkommen nichts anderes vorgesehen ist, wird jeder Streitfall zwischen den Vertragsstaaten über Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, der nicht durch Konsultation geregelt werden kann, einer aus drei Mitgliedern bestehenden gemischten Kommission zur Erstellung eines Gutachtens vorgelegt; jeder Vertragsstaat benennt ein Mitglied; die beiden so gewählten Mitglieder einigen sich aufdas dritte Mitglied, das aber nicht Staatsangehöriger eines der beiden Vertragsstaaten sein darf. Jeder Vertragsstaat hat innerhalb von zwei Monaten von dem Zeitpunkt ab, an dem ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat eine diplomatische Note mit dem Antrag auf Regelung eines Streitfalles durch die gemischte Kommission überreicht hat, ein Mitglied zu benennen. Innerhalb eines Monats nach dieser Frist von zwei Monaten ist eine Einigung auf das dritte Mitglied zu erzielen.

(2) Ernennt ein Vertragsstaat sein Mitglied nicht innerhalb von zwei Monaten oder wird innerhalb der angegebenen Frist keine Einigung über das dritte Mitglied erzielt, so kann jeder Vertragsstaat den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofs bitten, die erforderliche Ernennung durch Wahl eines oder mehrerer Mitglieder vorzunehmen.

(3) Die Vertragsstaaten werden im Rahmen ihrer Befugnisse ihr Möglichstes tun, um die in dem Gutachten zum Ausdruck gebrachte Auffassung zu verwirklichen. Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten für die Tätigkeit seines Mitgliedes sowie die Hälfte der Kosten für die Tätigkeit des dritten Mitgliedes.

Artikel 14

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und damit zusammenhängenden Verträge werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 15

Tritt ein von beiden Vertragsstaaten angenommenes allgemeines multilaterales Luftverkehrsabkommen in Kraft, so gehen die Bestimmungen des multilateralen Abkommens vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein multilaterales Abkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 12 dieses Abkommens statt.

Artikel 16

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Eine derartige Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Das Abkommen endet ein Jahr nach Eingang der Kündigung, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Frist mit Zustimmung des anderen Vertragsstaates zurückgenommen wird. Erfolgt eine Bestätigung des Eingangs der Kündigung durch den anderen Vertragsstaat nicht, so beginnt die Kündigungsfrist vierzehn (14) Tage nach Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Artikel 17

Dieses Abkommen tritt an dem Tage in Kraft, an dem die Vereinigten Staaten von Amerika durch eine Note die Mitteilung erhalten, daß das Abkommen durch die Bundesrepublik Deutschland gebilligt worden ist.

ZU URKUND DESSEN haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Washington am siebten Juli 1955, in doppelter Urschrift in deutscher und englischer Sprache, wobei der Wortlaut beider Sprachen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
For the Federal Republic of Germany:
Kessel

Für die Vereinigten Staaten von Amerika:
For the United States of America:
Herbert Hoover jr.

Auszug aus der Begründung zum vorstehenden Abkommen

Die beiderseits eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenaustausch bestätigt wurde (s. Art. 2, Abs. 2 des Abkommens). Eine Vereinbarung in dieser Form ist gewählt worden, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen leichter anpassen zu können.

Die deutschen Luftverkehrsunternehmen sind zum Betrieb der folgenden Linien berechtigt:

1. vom Bundesgebiet über Zwischenlandepunkte nach Boston, New York und Philadelphia, also zur nordamerikanischen Ostküste, und darüber hinaus über Punkte in der Caribischen See nach Südamerika;
2. vom Bundesgebiet über Zwischenlandepunkte außerhalb der Vereinigten Staaten nach Chicago — eine insbesondere im Hinblick auf den hohen Anteil deutschstämmiger Bevölkerung in diesem Raum wichtige Linie;
3. vom Bundesgebiet über Zwischenlandepunkte außerhalb der Vereinigten Staaten nach San Francisco oder Los Angeles; diese Strecke zur nordamerikanischen Westküste kann auch über das Polargebiet geführt werden.

Die amerikanischen Luftverkehrsunternehmen sind zum Betrieb folgender Linien berechtigt:

1. von den Vereinigten Staaten über Zwischenlandepunkte nach Hamburg und darüber hinaus nach Punkten in Europa nördlich und östlich des Bundesgebietes;
2. von den Vereinigten Staaten über Zwischenlandepunkte nach Düsseldorf, Köln/Bonn, Frankfurt, Stuttgart und München und darüber hinaus nach Punkten in Europa östlich und südöstlich des Bundesgebietes und darüber hinaus;
3. von den Vereinigten Staaten über Zwischenlandepunkte nach Frankfurt und darüber hinaus nach Punkten in Europa südlich und südöstlich des Bundesgebietes und darüber hinaus nach Nordafrika, Naher Osten und darüber hinaus.

B 40-49/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang — NfL Teil B — Frankfurt (Main), 15. Juni 1956

B 40/56

Bonn den 17. Mai 1956
L 5 — 520 — 2029 N/56

Nachstehend gebe ich die Regelung der „Vergütungen für Leistungen der Prüfstellen für Luftfahrtgerät" (Prüfkostenordnung) bekannt. Die Prüfkostenordnung ist vom Aufsichtsausschuß der Prüfstellen zunächst bis zum 31. März 1957 genehmigt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

Vergütungen für Leistungen der Prüfstellen für Luftfahrtgerät

(Prüfkostenordnung)
Gültig zunächst bis 31. März 1957

Bonn, den 9. Mai 1956

Die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V. (DVL) und die Deutsche Forschungsanstalt für Luftfahrt e.V. (DFL) führen als amtlich anerkannte Prüfstellen für Luftfahrtgerät die Prüfung von Luftfahrtgerät auf Grund eines mit dem Auftraggeber geschlossenen Prüfvertrages durch. Hierfür wird die vom Auftraggeber zu entrichtende Vergütung wie folgt berechnet:

§ 1

Die Vergütung setzt sich aus den nach §§ 2 bis 16 zu berechnenden Vergütungssätzen und den Reisekosten der an der Prüfung Beteiligten zusammen.
Umfang und Höhe der Reisekosten bemessen sich nach den für Bundesbedienstete jeweils geltenden Bestimmungen.

§ 2

Die Vergütungssätze für A.—F. bestimmen sich nach § 14:

A. Musterprüfung von Luftfahrtgerät
B. Zusätzliche Musterprüfung bei Änderungen an einem zugelassenen Muster
C. Vereinfachte Musterprüfung bei ausländischem Luftfahrtgerät
D. Flugeigenschaftsprüfung
E. Flugleistungsmessung
F. Prüfung von Einzelteilen, Bauteilen und Werkstoffen

§ 3

Flugzeuge

einschl. Triebwerk und Ausrüstung

A. Stückprüfung	
je kg Höchstfluggewicht	0,20 DM
mindestens jedoch	100,— DM
B. Nachprüfung	
je kg Höchstfluggewicht	0,20 DM
mindestens jedoch	50,— DM

§ 4

Hubschrauber

einschl. Triebwerk und Ausrüstung

A. Stückprüfung	
je kg Höchstfluggewicht	0,60 DM
mindestens jedoch	300,— DM
B. Nachprüfung	
je kg Höchstfluggewicht	0,60 DM
mindestens jedoch	150,— DM

§ 5

Segelflugzeuge

A. Stückprüfung	40,— DM
B. Nachprüfung	15,— DM

§ 6

1. **Freiballone**

Stückprüfung	150,— DM
Nachprüfung	
nach 25 Fahrten	35.— DM
nach 50 Fahrten	70.— DM

2. **Fesselballone**

Stück- und Nachprüfung	
je cbm Inhalt	0,50 DM
mindestens jedoch	50,— DM

§ 7

Zulassungspflichtige Flugmodelle und Drachen

Stück- und Nachprüfung	
je kg Fluggewicht	0,10 DM
mindestens jedoch	5,— DM

§ 8

Luftschiffe

Die Vergütungssätze für Stück- und Nachprüfung bestimmen sich nach § 14.

§ 9

Motoren und Turbinen

(ohne Luftschrauben)

A. Stückprüfung	
je PS oder Kgp	0,50 DM
mindestens jedoch	100,— DM
B. Nachprüfung nach Grundüberholung	
je PS oder Kgp	0,50 DM
mindestens jedoch	50,— DM

C. Prüfläufe

Die Vergütungssätze bestimmen sich nach § 14.

§ 10

1. **Feste Luftschrauben**

A. Stückprüfung	
je PS	0,10 DM
mindestens jedoch	10,— DM
B. Nachprüfung	
je PS	0,05 DM
mindestens jedoch	5,— DM

2. **Verstell-Luftschrauben**

Die Vergütungssätze für Stück- und Nachprüfung bestimmen sich nach § 14.

§ 11

Fallschirme

A. Stückprüfung	20,— DM
B. Nachprüfung	20,— DM

C. Flugbetriebskosten bei Probeabwürfen bestimmen sich nach § 14.

§ 12

Startgerät

	Startwinden	Seilrückholwinden
A. Stückprüfung	20,— DM	10,— DM
B. Nachprüfung	10,— DM	5,— DM

§ 13

Sonstiges Luftfahrtgerät

Die Vergütungssätze für die Stück- und Nachprüfung bestimmen sich nach § 14.

§ 14

Soweit Vergütungssätze nach §§ 3 bis 13 nicht festgelegt sind, werden sie nach dem Aufwand berechnet, und zwar:

(1) a)	Material- und Flugbetriebskosten	nach den Selbstkosten
b)	Personalkosten	
	für einen Ingenieur	je Stunde 11.— DM
	für einen Facharbeiter oder sonstiges Personal	nach den Selbstkosten
c)	Kosten für Bemühungen wissenschaftlicher Institute und Sachverständiger, die zu den Prüfungen besonders herangezogen werden	auf Nachweis

(2) Zu den Kosten nach Absatz 1 tritt ein angemessener Gemeinkostenzuschlag.

§ 15

Ist im Rahmen der Prüfung eine Wiederholung einzelner Teilprüfungen notwendig, so werden die entsprechenden Mehrkosten zusätzlich zu den nach §§ 3—14 zu entrichtenden Vergütungssätzen berechnet.

§ 16

Falls die nach dem Prüfaufwand entstandenen tatsächlichen Kosten die Vergütungssätze nach §§ 3—13 erheblich überschreiten, bestimmen sich die Vergütungssätze nach § 14.

§ 17

(1) Auf Anforderung ist dem Auftraggeber ein Kostenvoranschlag mitzuteilen. Der Auftraggeber ist berechtigt, den Kostenvoranschlag dem Aufsichtsausschuß zur Nachprüfung vorzulegen, wenn er ihn für zu hoch hält. *)

(2) Die Prüfstelle kann vor und während der Prüfung die Zahlung eines angemessenen Vorschusses auf die Vergütung verlangen.

§ 18

Der Aufsichtsausschuß der Prüfstellen kann auf Antrag *) in besonderen Fällen Ermäßigungen der Vergütungen bewilligen.

*) **Anmerkung:**
Einsprüche nach § 17 (1) und Anträge nach § 18 sind an das Bundesverkehrsministerium — Bonn, Kaufmannstr. 58, als geschäftsführendes Mitglied des Aufsichtsausschusses zu senden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

B 41/56 Zulassung des Musters des Segelflug-Sprechfunkempfängers FE 11

Frankfurt a. M., den 5. Juni 1956
BFS — I C/II B — Az. 543

Der Segelflug-Sprechfunkempfänger FE 11 (Bordgerät), Hersteller Funktechnische Werke G.m.b.H., Weinheim-Lützelsachsen, wird als Muster zur Herstellung und zum Vertrieb in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen, nachdem in einer Musterprüfung der Nachweis erbracht worden ist, daß er den von der Bundesanstalt für Flugsicherung im Einvernehmen mit dem Fernmeldetechnischen Zentralamt der Deutschen Bundespost und dem Luftfahrt-Bundesamt aufgestellten Bau- und Prüfvorschriften für UKW-Empfangsgeräte in Segelflugzeugen vom 10. 10. 1955 entspricht.

Zulassungsdaten

Zulassungsnummer:	L 3 — IV D — 207 — 149 — 55
Verwendungszweck:	Sprechfunkempfänger für den beweglichen Flugfunkdienst an Bord von Segelflugzeugen
Technische Daten:	1) 1 gequarzte Festfrequenz im Frequenzbereich 118 bis 128 MHz. 2) Betriebsart A3 (Empfang) 3) Empfängerempfindlichkeit 50 µV bei 20 db Geräuschabstand und Modulation mit 1000 Hz, 60%. 4) Trennschärfe ausreichend für 200-kHz-Raster 5) NF-Ausgangsleistung etwa 0,2 W

Abmessungen und Gewicht:	135×225×100 mm (ohne Aufhängerahmen) 190×250×135 mm (mit Aufhängerahmen) etwa 3,6 kg (mit Aufhängerahmen und Batterien)
Sonstige Angaben:	Stromversorgung aus 3 Monozellen (Pertrix Type 231) und einer Mikrodyn-Batterie 75 V (Pertrix Type 58) λ/4-Stabantenne Lautsprecher.

Der Direktor
der Bundesanstalt für Flugsicherung
i. V. Felgentreu

B 42/56 Zulassung der Muster der Segelflug-Sprechfunkgeräte AFH 12 a und AFH 12 b

Frankfurt a. M., den 5. Juni 1956
BFS — I C/II B — Az. 543

Die Segelflug-Sprechfunkgeräte AFH 12a (Bordanlage) und AFH 12b (Bodenanlage), Hersteller Akademische Fliegergruppe e.V., Hannover, werden als Einzelgeräte in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen, nachdem in einer Musterprüfung der Nachweis erbracht worden ist, daß sie den von der Bundesanstalt für Flugsicherung im Einvernehmen mit dem Fernmeldetechnischen Zentralamt der Deutschen Bundespost und dem Luftfahrt-Bundesamt aufgestellten Bau- und Prüfvorschriften für UKW-Sende-Empfangsgerät für Segelflugzeuge vom 25. 1. 1955 entsprechen.

Zulassungsdaten

Zulassungsnummer: (für beide Geräte)	L 4 — IV D — 208 — 181 — 55
Verwendungszweck:	Sprechfunkgerät für den beweglichen Flugfunkdienst an Bord von Segelflugzeugen bzw. am Boden
Technische Daten:	1) 1 gequarzte Festfrequenz im Frequenzbereich 118 bis 128 MHz. 2) Betriebsart Wechselsprechen, A3. 3) Senderleistung AFH 12a etwa 0,2 W, Senderleistung AFH 12b etwa 2,2 W 4) Empfängerempfindlichkeit bei 20 db Geräuschabstand und Modulation 800 Hz, 60%: AFH 12a 10 μV AFH 12b 15 μV 5) Trennschärfe ausreichend für 200-kHz-Raster 6) NF-Ausgangsleistung AFH 12a etwa 1 Watt AFH 12b etwa 5 Watt
Abmessungen und Gewicht:	AFH 12a: 198×132×300 mm, 18 kg für 2 Stunden Betrieb 27 kg für 7 Stunden Betrieb AFH 12b: 210×405×320 mm, etwa 25 kg
Sonstige Angaben:	Stromversorgung aus Akkumulatoren (Autobatterien) λ/4-Stabantenne Handapparat, Lautsprecher.

Der Direktor
der Bundesanstalt für Flugsicherung
i. V. Felgentreu

B 43/56 Zulassung des Musters der Segelflug-Sprechfunkanlage BU 190

Frankfurt a. M., den 5. Juni 1956
BFS — I C/II B — Az. 543

Die Segelflug-Sprechfunkanlage BU 190 (Bord- oder Bodenanlage), Hersteller Firma Rohde und Schwarz, München, wird als Muster zur Herstellung und zum Vertrieb in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen, nachdem in einer Musterprüfung der Nachweis erbracht worden ist, daß sie den von der Bundesanstalt für Flugsicherung im Einvernehmen mit dem Fernmeldetechnischen Zentralamt der Deutschen Bundespost und dem Luftfahrt-Bundesamt aufgestellten Bau- und Prüfvorschriften für UKW-Sende-Empfangsgerät für Segelflugzeuge vom 25. 1. 1955 entspricht.

Zulassungsdaten

Zulassungsnummer:	L 5 — IV D — 206 — 186 — 55
Verwendungszweck:	Sprechfunkanlage für den beweglichen Flugfunkdienst an Bord von Segelflugzeugen oder am Boden
Technische Daten:	1) 3 rastbare, gequarzte Festfrequenzen im Bereich 118 bis 128 MHz. 2) Betriebsart Wechselsprechen, A3. 3) Senderleistung etwa 0,2 Watt 4) Empfängerempfindlichkeit 8 μV bei 20 db Geräuschabstand und Modulation mit 1000 Hz, 60%. 5) Trennschärfe 6 db in ± 30 kHz Abstand von der Sollfrequenz 40 db in ± 80 kHz Abstand von der Sollfrequenz 60 db in ± 100 kHz Abstand von der Sollfrequenz 6) NF-Ausgangsleistung etwa 0,5 Watt
Abmessungen und Gewicht:	Sende-Empfangsgerät (S/EU 190) 270×155×85 mm, 3,1 kg Stromversorgungsteil (HS 815) 270×155×95 mm, 5,7 kg
Sonstige Angaben:	Stromversorgung aus Kleinakkumulatoren über Zerhacker λ/4-Stabantenne mit Gegengewicht (HA 149 oder HA 150) Mikrofon oder Handapparat (Lautsprecher eingebaut)

Das Gerät kann in Ausnahmefällen auch zur Benutzung in kleinen Motorflugzeugen zugelassen werden.

Der Direktor
der Bundesanstalt für Flugsicherung
i. V. Felgentreu

B 44/56 Genehmigung von Luftfahrtunternehmen

Bonn, den 9. Mai 1956
L 3 — 311 — 3 N/56 II

Nachstehend gebe ich nach dem Stand vom 1. Mai 1956 die nach § 11 des Luftverkehrsgesetzes zugelassenen deutschen Luftfahrtunternehmen mit Angabe der genehmigten Verkehrsarten bekannt:

1. Karl Herfurtner,	Düsseldorf, Fleherstraße 307, für Ausflugsverkehr
2. Deutsche Lufttransport G.m.b.H.,	Hamburg-Fuhlsbüttel, Flughafen, für Ausflugs- und Anforderungsverkehr
3. Hamburger Luftreederei Ermer, Lempp & Zippert o.H.G.,	Hamburg 1, Messberghof 1, für Ausflugs-, Tramp- und Anforderungsverkehr sowie für Rund- und Gesundheitsflüge
4. Bayerischer Flugdienst Hans Bertram,	München 13, Heßstr. 2, für Ausflugs-, Tramp- und Anforderungsverkehr sowie für Rund- und Gesundheitsflüge
5. Stuttgarter Flugdienst G.m.b.H.,	Stuttgart, Flughafen, für Rund- und Gesundheitsflüge
6. Hubschrauber Vertriebs G.m.b.H.,	Koblenz, für Sondereinsätze und Vorführungsflüge
7. Christa Vollhardt,	Egelsbach, Ernst-Ludwig-Str. 13, für Rund- und Gesundheitsflüge
8. „Airang" Nordbayerische Luftfahrt G.m.b.H.,	Nürnberg, Flughafen, für Rund- und Gesundheitsflüge
9. Lufttransport Union G.m.b.H.,	Frankfurt/M., für Ausflugs-, Tramp- und Anforderungsverkehr
10. Südflug G.m.b.H.,	Stuttgart, Flughafen, für Ausflugs-, Tramp- und Anforderungsverkehr sowie für Rund- und Gesundheitsflüge

11.	Deutsche Flugdienst G.m.b.H.,	Frankfurt/M., Weißfrauenstraße 3, für Ausflugsverkehr
12.	Aero-Exploration Klaus Völger	Frankfurt/M., Flughafen, für Rund- und Gesundheitsflüge
13.	Deutsche Luftbild K.G. W. Seelmann & Co.,	Hamburg, für Rundflüge
14.	Rheinland Flugwerbung G.m.b.H.,	Düsseldorf, für Rundflüge
15.	Hamburger Aero Lloyd G.m.b.H.,	Hamburg-Flughafen, für Rund- und Gesundheitsflüge.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

B 45/56 Zulassung der Muster amerikanischer Flugzeuge

Braunschweig, den 14. Mai 1956
LBA 303.14

Nachstehende Flugzeuge werden nach § 2, Abs. 2 des LVG vom 21. August 1936 unter Anerkennung des Type Certificate und der zugehörigen Aircraft Specification der Civil Aeronautics Administration des Department of Commerce der USA als Muster für das Bundesgebiet zugelassen:

1. **Aeronca 11** Hersteller: Aeronca Manufacturing Corporation, Middletown, Ohio
   Type Certificate und Aircraft Specification No. A-761
   Die Zulassung umfaßt folgende Baureihen: 11 AC; 11 BC
2. **Champion 7** Hersteller: Champion Aircraft Corporation, Holman Field, St. Paul 1, Minnesota
   Type Certificate und Aircraft Specification No. A-759
   Die Zulassung umfaßt folgende Baureihen: 7 AC; 7 BCM; 7 CCM; 7 DC; 7 EC
3. **Fairchild 24 W** Hersteller: Fairchild Engine and Airplane Corporation, Strother Field, Winfield, Kansas
   Type Certificate und Aircraft Specification No. A-707
   Die Zulassung erstreckt sich auf folgende Baureihen: 24 W-9; 24 W-40; 24 W-41; 24 W-41A; 24 W-46
4. **Taylorcraft 15 A Tourist**
   Hersteller: Taylorcraft Inc., Convay, Pa
   Type Certificate und Aircraft Specification No. 3 A 3
5. **Temco 8** Hersteller: Luscomb — Airplane Corp., Garland, Pa
   (Luscomb-Silvaire)
   Type Certificate und Aircraft Specification No. A — 694
   Die Zulassung erstreckt sich auf folgende Baureihen: 8C; 8D; 8E; 8F; T-8F.
   Die Zulassung der Baureihen 8, 8A und 8B erstreckt sich nur auf solche Flugzeuge, deren Motoren mit Doppelzündung ausgestattet sind.
6. **Aeronca KC 50** Hersteller: Aeronca Aircraft Corp., Middletown, Ohio
   Type Certificate und Aircraft Specification No. 655
7. **Ercoupe 415** Hersteller: Forney Manufacturing Comp.
   Aviation Division
   Fort Collins, Colorado
   Type Certificate und Aircraft Specification No. A — 718
   Die Zulassung umfaßt die Baureihen 415; 415C und 415CD.

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 46/56 Zulassung von Flugzeugen zum Luftverkehr

Braunschweig, den 23. Mai 1956
LBA 303.14

Folgende Flugzeuge sind nach § 3 LVO zum Luftverkehr zugelassen und in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik eingetragen worden:

Muster	Werknummer	Kennzeichen	Eigentümer
Bü 181 Bestmann	25110	D-EJUF	Dr. Felix Komor, Berlin-Dahlem, Miquelstraße 1
Bü 131 Jungmann	27	D-ELAN	Woldemar Kost, Bonn, Arndtstraße 28
DH 82 A Tiger Moth	DE 931	D-EMAX	Westdeutsche Luftwerbung, Essen, Krayerstraße 245

Muster	Werknummer	Kennzeichen	Eigentümer
Piper J3C	44-80612	D-ELUG	Fa. Anton Terporten, Herongen, Kreis Geldern
Bü 181 Bestmann	LFSm-2-1950	D-EDOF	Geluna GmbH, Flugtechn. Betriebe, München 19, Lilienthalstr. 5
DH 82 A Tiger Moth	746	D-ECEB	Motorfluggruppe —55— Berlin e.V., Berlin, Konstanzer Str. 1
Piper J3C	11740	D-EMYL	Luftsportverein Cloppenburg, Cloppenburg, Bahnhofstraße 13
KZ VII	154	D-EDUC	Luftreisedienst Niedersachsen, Hannover, Luisenstraße 1
Piper J3C	13051	D-ECIR	Südflug, Süddeutsche Fluggesellschaft m.b.H., Stuttgart, Flughafen
Kl 35 D	1961	D-EKAN	Werner Fischer, Braunschweig, Schunterstraße 6
Bü 181	25085	D-EDYB	Wolfram Winkler, Brake/Bielefeld
Piper PA 22 Tripacer	3370	D-EGAB	Luftfahrt-Technik G.m.b.H., Düsseldorf, Tonhallenstraße 10
Fairchild 24 W-41A	857	D-EHUL	Fred Zimmermann, Stuttgart, Hackstraße 24
KZ III	80	D-EHUT	Westdeutscher Luftfoto Palle Thomsen, Bremen, Flughafen
KZ III	77	D-EGIR	Westdeutscher Luftfoto Palle Thomsen, Bremen, Flughafen
KZ III	54	D-EDUD	Hamburger Aero-Lloyd G.m.b.H., Hamburg, Flughafen
Cessna 170 B	20579	D-EGUN	Dr. C. Schleussner, Fotowerke G.m.b.H., Frankfurt/Main, Niedenau 47
KZ III	56	D-EFID	Luftreisedienst Niedersachsen, Hannover, Luisenstraße 1
Piper J3C	11578	D-EBIR	Aeroexpress, Verkehrsgesellschaft m.b.H., München-Riem, Flughafen
Bü 181 Bestmann	25073	D-ELET	Aero Club Essen, Essen, Kettwigerstraße 20
Super Constellation 1049G	4640	D-ALEC	Deutsche Lufthansa A.G., Köln, Claudiusstraße 1
Piper J3C	13197	D-EBAF	Motorflug-Club Hassfurt e.V., Hassfurt/M., Schließfach 1
DH 82 A Tiger Moth	T 7129	D-EGIT	Allgemeiner Aero Lloyd G.m.b.H., Dortmund, Rote Beckerstr. 28
Cessna 170 B	26216	D-EMIL	Fa. Wentorf G.m.b.H., Osterode/Harz, Petershütter Allee 23
KZ III	199	D-EKID	Georg Fürst von Waldburg Zeil, Schloß Zeil, Krs. Wangen im Allgäu
Hubschrauber Bell 47 G	1517	D-HIFU	Hubschrauber Vertriebsgesellschaft m.b.H., Düsseldorf, Grünstraße 24
Cessna 180	32018	D-EGEN	Fa. Georg Schneider, Holzindustrie, Lindau
Cessna 170A	19758	D-EHON	Horst Nikelsky, Düsseldorf-Oberkassel, Düsseldorfer Str. 154
DH 82 A Tiger Moth	NM 185	D-EMOR	Interessengemeinschaft für Motorflug e.V., Regensburg, v. d. Tannstraße 5
Piper PA 18 „95"	4666	D-EMIC	Deutscher Aeroexpreß, Rudolf P. Rennecke, Hamburg-Flughafen
Piper J3C	11191	D-ENEL	Fliegerschule Weichelt, Bielefeld-Windelsbleiche
Bü 181 Bestmann	25096	D-EKOB	Aero Club Heidelberg, Heidelberg, Hauptstraße 27
AT — 6A	78-6922	D-IGAL	Deutscher Luftfahrtberatungsdienst, Wiesbaden, Burgstraße 1
Hubschrauber Bell 47 H	1366	D-HEBI	Hubschrauber Vertriebsgesellschaft m.b.H., Düsseldorf, Grünstraße 24
Fairchild 24 W-41A	38856	D-EJES	Fa. Airang Nordbayerische Luftfahrt G.m.b.H., Nürnberg-Flughafen
Piper J3C	12914	D-EMUR	Fa. Aero Lux, Büscher & Co., Frankfurt/M., Soemmeringstr. 8
Auster MK V	NJ 689	D-EGOF	Luftsportverein Lübbecke e.V., Lübbecke/Westf., Alswederstraße 37
Piper J3C	12552	D-EDIT	Motorflugsportgruppe im Aero-Club Sobernheim, Sobernheim/Nahe, Meddersheimer Straße 8
Kl 35	1797	D-EBEB	Bremer Verein für Luftfahrt e.V., Bremen-Flughafen
Piper J3C	12484	D-EMAT	Direktor August Zink, Roth bei Nürnberg, An der Gredl 4
Piper J3C	12967	D-EMYR	Flugwissenschaftliche Vereinigung e.V., Aachen, Haus der Studentenschaft
Bü 181 Bestmann	25071	D-EDUB	Flug- und Arbeitsgruppe, Schwäbisch Hall, Auwiesenstraße
Cessna 182	33048	D-ELUN	Allgemeine Baumaschinen G.m.b.H., Hameln/Weser, Am Damm
Aeronca Chief 11 AC	1600	D-EHIC	Johann Doppelmann, Lorsch/Hessen, Flugfeld
Bü 181 Bestmann	25028	D-EFIS	Luftsportvereinigung Nürnberg, Nürnberg, Königstraße 45

Der Direktor des

Luftfahrt-Bundesamtes

i. V. von Pilgrim

B 47/56 Änderung der Luftfahrzeugrolle

Braunschweig, den 23. Mai 1956
LBA 303.14

Nach § 7 LVO wurde für die nachstehenden Flugzeuge und Hubschrauber die Zulassung zurückgezogen und die Eintragung in der Luftfahrzeugrolle gelöscht:

Muster	Werknummer	Kennzeichen	Eigentümer
Tiger Moth DH 82 A	1514	D-EDOL	Flugsportverein Bochum e.V., Bochum, Emscher Straße 30
Piper J3C	1943	D-ENIX	W. R. Rudolph, Offenbach/Main, Schäferstraße 12

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
i. V. von Pilgrim

B 48/56 Zulassung von Segelfluggeländen

Bonn, den 9. Mai 1956
L 4 — 420 — 2111 B/56

Nachstehende Gelände sind für den Segelflug zugelassen worden:

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
	B. Bayern	
152	Brandensteinsebene Krs. Coburg 50°16'N 10°55'O	Gummiseil- und Windenstart
153	Netzaberg, Kreis Eschenbach 49°44'N 11°51'O	Windenstart
	E. Niedersachsen	
54	Aue, Kreis Osterode/Harz 51°37'35"N 10°16'59"O	Windenstart
55	Gemarkung Lichtenberg, Kreis Salzgitter 52°09'00"N 10°18'00"O	Gummiseil- und Windenstart

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

von Widekind

B 49/56 Verlust eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer

Stuttgart-N., den 23. Mai 1956
Verk. 8566 Allg. (Stähle)

Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Kl. I und II Nr. 552, ausgestellt vom früheren Innenministerium Württemberg-Hohenzollern am 30. April 1952, ist dem Inhaber, Herrn Bodo Stähle, Kaufmann in Schwenningen, Friedrich-Ebert-Straße 12 entwendet worden.

Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Nr. 552 wird hiermit für ungültig erklärt.

Innenministerium Baden-Württemberg

In Vertretung

Dr. Fetzer

B 50-55/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang — NfL Teil B — Frankfurt (Main), 15. Juli 1956

B 50/56 Inkrafttreten des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die internationale Zivilluftfahrt und der Vereinbarung vom 7. Dezember 1944 über den Durchflug im Internationalen Fluglinienverkehr

Bonn den 8. Juni 1956
L 1/8 — 822 —

Das Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt und die Vereinbarung vom 7. Dezember 1944 über den Durchflug im Internationalen Fluglinienverkehr sind für die Bundesrepublik Deutschland am 8. Juni 1956 in Kraft getreten.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Hübener

B 51/56 Genehmigung von Reklameflügen nach § 75 LVO durch die obersten Landesverkehrsbehörden

Bonn, den 20. Juni 1956
L 3 — 316-1 — 131 B/56

Nach den mir vorliegenden Mitteilungen erteilen die obersten Landesverkehrsbehörden die Genehmigung zur Durchführung von Reklameflügen nach § 75 LVO nur unter den in nachstehender Bekanntmachung genannten Auflagen.
Eine von einer obersten Landesverkehrsbehörde erteilte Genehmigung wird von einem anderen Land unter der Voraussetzung anerkannt, daß im Gebiet dieses Landes zusätzlich die nach Nr. II der Bekanntmachung in Betracht kommenden Auflagen befolgt werden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Kreipe

Bekanntmachung
über Auflagen bei der Genehmigung von Reklameflügen nach § 75 LVO durch die obersten Landesverkehrsbehörden

I. Auflagen, die von allen Ländern gemacht werden

1. Bei Reklameflügen ist eine Flughöhe von mindestens 300 m über dem höchsten Hindernis, das sich in einem Umkreis von 600 m vom Flugzeug befindet, einzuhalten.
2. Reklameflüge dürfen nicht von mehreren Flugzeugen im Verband durchgeführt werden. Werden mehrere Flugzeuge im Bannerschlepp für einen einheitlichen Reklamezweck verwendet, so dürfen
   a) höchstens drei Flugzeuge beteiligt sein,
   b) der Abstand zwischen dem Ende des Banners des voranfliegenden Flugzeugs und der Nase des folgenden Flugzeugs nicht weniger als 60 m und
   c) die seitliche Staffelung ebenfalls nicht weniger als 60 m betragen.

3. Bannerschleppflüge dürfen nur durchgeführt werden, wenn das Flugzeug für diesen Zweck im Lufttüchtigkeitszeugnis zugelassen ist.
4. Lautsprecherreklame ist nicht gestattet.
5. Reklameflüge dürfen nicht durchgeführt werden über Kur- und Erholungsorten täglich zwischen 14,00 und 16,00 Uhr.

II. Auflagen, die zusätzlich von einzelnen Ländern gemacht werden

Baden-Württemberg:

Reklameflüge einschließlich der Flüge mit Leuchtbuchstaben dürfen nur an Werktagen von 08,00 bis 20,00 Uhr durchgeführt werden. Während des Fluges müssen zur Überwachung der Flughöhen Barographen mitgeführt werden.

Bayern:

Die Gebiete der Großstädte München, Augsburg, Nürnberg, Fürth, Regensburg und Würzburg dürfen bei Reklameflügen nur in einer Höhe von mehr als 500 m über Grund überflogen werden. Reklameflüge dürfen nicht durchgeführt werden von samstags 20,00 Uhr bis sonntags 11,00 Uhr und an Feiertagen während der Gottesdienstzeit zwischen 09,00 und 11,00 Uhr. Reklameflüge mit Leuchtbuchstaben dürfen nur an Werktagen

a) während der Sommerzeit bis längstens 22,00 Uhr,

b) während der Winterzeit bis längstens 20,00 Uhr

durchgeführt werden.

Bremen:

Reklameflüge einschließlich der Flüge mit Leuchtbuchstaben dürfen nur an Werktagen zu folgenden Zeiten durchgeführt werden:

montags bis freitags von 08,00—18,00 Uhr
samstags von 08,00—14,00 Uhr.

Hamburg:

Reklameflüge dürfen nur an Werktagen zu folgenden Zeiten durchgeführt werden:

montags bis freitags von 08,00—18,00 Uhr
samstags von 08,00—14,00 Uhr.

Reklameflüge mit Leuchtbuchstaben dürfen n i c h t durchgeführt werden.

Hessen:

Reklameflüge dürfen nur an Werktagen zu folgenden Zeiten durchgeführt werden:

montags bis freitags von 08,00—18,00 Uhr
samstags von 08,00—14,00 Uhr.

Reklameflüge mit Leuchtbuchstaben dürfen nur an Werktagen montags bis freitags

a) während der Sommerzeit bis längstens 22,00 Uhr

b) während der Winterzeit bis längstens 20,00 Uhr

durchgeführt werden.

Niedersachsen:

Reklameflüge einschließlich der Flüge mit Leuchtbuchstaben dürfen nur an Werktagen zu folgenden Zeiten durchgeführt werden:

montags bis freitags von 08,00—13,00 Uhr und
15,00—18,00 Uhr
samstags von 08,00—14,00 Uhr.

Über Seebädern, Kur- und Erholungsorten dürfen Reklameflüge nur zu folgenden Zeiten durchgeführt werden:

a) Seebäder: montags bis samstags von 09,00—12,30 Uhr und
16,00—18,30 Uhr.
Über den Seebädern darf nur 200 m seewärts von der jeweiligen Wassergrenze geflogen werden, mit Ausnahme der bei Start und Landung sich ergebenden notwendigen Abweichungen.

b) Kur- und Erholungsorte im Binnenland:
montags bis samstags von 12,00—13,00 Uhr.
Während des Fluges müssen zur Überwachung der Flughöhen Barographen mitgeführt werden.

Nordrhein-Westfalen:

Reklameflüge dürfen nur an Werktagen zu folgenden Zeiten durchgeführt werden:

montags bis freitags von 08,00—18,00 Uhr
samstags von 08,00—14,00 Uhr.

Reklameflüge mit Leuchtbuchstaben dürfen nur an Werktagen montags bis freitags

a) während der Sommerzeit bis längstens 22,00 Uhr

b) während der Winterzeit bis längstens 20,00 Uhr

durchgeführt werden.
Während des Fluges müssen zur Überwachung der Flughöhen Barographen mitgeführt werden.

Rheinland-Pfalz:

Reklameflüge dürfen nur an Werktagen zu folgenden Zeiten durchgeführt werden:
montags bis freitags von 09,00—17,00 Uhr
samstags von 09,00—14,00 Uhr.
Reklameflüge mit Leuchtbuchstaben dürfen nur an Werktagen montags bis freitags
a) während der Sommerzeit bis längstens 22,00 Uhr
b) während der Winterzeit bis längstens 20,00 Uhr
durchgeführt werden.
Während des Fluges müssen zur Überwachung der Flughöhen Barographen mitgeführt werden.

Schleswig-Holstein:

Reklameflüge dürfen nur an Werktagen zu folgenden Zeiten durchgeführt werden:
montags bis freitags von 08,00—18,00 Uhr
samstags von 08,00—14,00 Uhr.
Reklameflüge mit Leuchtbuchstaben dürfen nur an Werktagen montags bis freitags
a) während der Sommerzeit bis längstens 22,00 Uhr
b) während der Winterzeit bis längstens 20,00 Uhr
durchgeführt werden.
Während des Fluges müssen zur Überwachung der Flughöhen Barographen mitgeführt werden.

B 52/56 Zulassung der Muster amerikanischer Flugzeuge

Braunschweig, den 26. Juni 1956
LBA — 303.14

Nachstehende Flugzeuge werden nach § 2 Abs. 2 des LVG vom 21. August 1936 unter Anerkennung des Type Certificate und der dazugehörigen Aircraft Specification der Civil Aeronautics Administration des Department of Commerce der USA als Muster für das Bundesgebiet zugelassen:

1. Aeronca 50 C	Hersteller: Aeronca Aircraft Corporation, Middletown, Ohio, USA Type Certificate und Aircraft Specification No A-675
2. Cessna 310	Hersteller: Cessna Aircraft Company, Wichita, Kansas, USA Type Certificate und Aircraft Specification No 3 A 10
3. Cessna 172	Hersteller: Cessna Aircraft Company, Wichita, Kansas, USA Type Certificate und Aircraft Specification No 3 A 12
4. Cessna 182	Hersteller: Cessna Aircraft Company, Wichita, Kansas, USA Type Certificate und Aircraft Specification No 3 A 13
5. Piper PA 12S	Hersteller: Piper Aircraft Corporation, Lock Haven, Pennsylvania, USA Type Certificate und Aircraft Specification No A-780
6. Fairchild 24R 46A	Hersteller: Fairchild Engine and Airplane Corporation, Hagerstown, Maryland, USA Type Certificate und Aircraft Specification No A-706
7. Aero Commander 560	Hersteller: Aero Design and Engineering Company, Bethany, Oklahoma, USA Type Certificate und Aircraft Specification No 6 A 1 Die Zulassung umfaßt die Baureihen 560 und 560 A.

Luftfahrt-Bundesamt
Der Direktor
Möhlmann

B 53/56 Überfliegen von Pelztierzuchtfarmen

Bonn, den 16. Juni 1956
L 6 — 682 — 2003 S/56

Wegen der großen Schäden, die durch Flugzeuggeräusche bei der Aufzucht von Edelpelztieren entstehen können, bitte ich, Pelztierzuchtfarmen nicht in niedriger Höhe zu überfliegen.
Eine solche Farm befindet sich etwa 1 km westlich der Bahnstrecke Oldesloe—Schwarzenbeck unmittelbar an der Landstraße Lütjensee—Trittau am Mönchs-Teich auf etwa 53°38′ Nord 10°23′ Ost.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Glunz

B 54/56 Zulassung von Flugzeugen zum Luftverkehr

Braunschweig, den 18. 6. 1956
LBA — 303.14

Folgende Flugzeuge sind nach § 3 LVO zum Luftverkehr zugelassen und in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik eingetragen worden:

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
Piper PA 18	4648	D-EBYB	Foto-Lindenberger KG., Künzelsau/Württ.
D. H. 82A Tiger Moth	NL 704	D-EFYN	Luftsportclub „Bayer" Leverkusen, Leverkusen
Kl 35 D	1917	D-EDOD	Frau Liesel Bach, Köln, Lindenthalgürtel 82
Cessna 172	28682	D-EHOT	Deutscher Luftfahrt-Beratungsdienst o.H.G., Wiesbaden Burgstraße 1
D. H. 82A Tiger Moth	T 6110	D-EDAL	Alfred Jonat, Krefeld, Rheinstraße 20
D. H. 82A Tiger Moth	NM 211	D-EDOR	Flughafengemeinschaft e.V., Oerlinghausen
D. H. C1 MK 22 „Chipmunk"	665	D-EDUG	Deutsche Lufthansa AG., Köln, Claudiusstraße 1
Piper J3C	12859	D-EGUM	Gerhart u. Günther Single, Plochingen/Neckar, Fabrikstr. 45
Ambrosini F7 Rondone II	01	D-EFOX	Günther Bechem, Hagen-Berchum/Westf., Tiefendorfer Weg
Piper J3C	13136	D-EFAM	Baden-Württ. Luftfahrtverb. e.V., Stuttgart, Kienestraße 18
Cessna 170 B	26030	D-EHIF	Röhm & Haas G.m.b.H., Darmstadt, Mainzer Straße 42
Piper J3C	11313	D-EFUL	Max Seyffer, München-Pasing, Grandlstraße 62
K Z VII	192	D-EKOF	Adolf Glunz, Lüdenscheid/Westf., Am Ramsberg 51 und Helmut Dohrmann, Lüdenscheid/Westf., Parkstraße 106
Piper PA-12 Super Cruiser	12-188	D-EMAL	Rudi Willy Rudolph, Offenbach, Schäferstraße 12
D. H. 82A Tiger Moth	85212	D-EJIF	Geluna G.m.b.H., Flugtechn. Betriebe München-Oberwiesenfeld, Lilienthalstraße 5
D. H. C1 MK 22 „Chipmunk"	756	D-EGIM	Deutsche Lufthansa AG., Köln, Claudiusstraße 1
Kl 35 D	1810	D-EFUB	Akaflieg München e.V., Techn. Hochschule, München Arcisstraße 21
D. H. 82A Tiger Moth	R 5115	D-EGER	Internationaler Aero-Club Koblenz-Hummerich Koblenz-Oberwerth, Schillerstraße 22a
D. H. 82A Tiger Moth	N 9310	D-ECUP	Luftsport-Verein Oldenburg e.V., Oldenburg, Mottenstraße 14
K Z VII	177	D-EDOP	Hamburger Aero-Lloyd G.m.b.H., Hamburg-Fuhlsbüttel Flughafen
Piper J3C	12763	D-EBOR	Bedarfs-Luftfahrt J. C. Pracht, Frankfurt/M., Kettenhofweg 96

Luftfahrt-Bundesamt
Der Direktor
Möhlmann

B 55/56 Änderung der Luftfahrzeugrolle

Braunschweig, den 18. Juni 1956
LBA — 303.14

Nach § 7 LVO wurde die Zulassung nachstehenden Flugzeuges zurückgezogen und die Eintragung in die Luftfahrzeugrolle gelöscht.

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
Beechcraft E 18 S	BA 73	D-IBAC	Firma Helmut Horten G.m.b.H., Duisburg, Münzstraße 19

Luftfahrt-Bundesamt
Der Direktor
Möhlmann

B 56-62/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang | NfL Teil B | Frankfurt (Main), 15. August 1956

B 56/56 Erneuerung der Verkehrszulassung von Flugzeugen

Braunschweig, den 25. Juli 1956
LBA 300.9

1. Die Verkehrszulassung eines Flugzeuges wird ungültig,
   a) wenn die auf Seite 7 des „Flugzeug-Eintragungs- und Zulassungsscheins und Lufttüchtigkeitszeugnisses" (Zulassungsurkunde) eingetragene Zeitdauer der Gültigkeit abgelaufen ist, oder
   b) wenn die in den zugehörigen Betriebsanweisungen vorgeschriebenen oder in den LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen angeordneten besonderen Nachprüfungen nicht termingerecht durchgeführt worden sind.
   Die besonderen Nachprüfungen können bestimmte Baugruppen oder Bauteile des Flugzeuges betreffen. Sie können erforderlich werden nach Erreichen einer bestimmten Betriebsstundenzahl oder nach Ablauf einer festgelegten Zeitdauer.
2. Nach § 6 Luft-VO darf ein Flugzeug, dessen Zulassung aus den unter Nr. 1 aufgeführten Gründen ungültig geworden ist, bis zur Erneuerung der Zulassung nicht mehr außerhalb von Flughäfen in Betrieb genommen werden.
3. Die Erneuerung der Zulassung regelt sich wie folgt:
   a) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer:
   Der Halter des Flugzeuges hat beim Luftfahrt-Bundesamt, Braunschweig, einen Antrag auf Erneuerung der Zulassung zu stellen. Der Antrag muß enthalten·
      1. die Zulassungsurkunde,
      2. die Ergänzende Betriebsanweisung,
      3. den Nachweis, daß die Haftpflicht gedeckt ist,
      4. Durchschrift des Auftragschreibens auf Nachprüfung.

   Der Auftrag auf Nachprüfung ist rechtzeitig in schriftlicher Form der zuständigen PfL-Bezirksstelle zu erteilen. Die Erneuerung der Zulassung kann erst erfolgen, wenn das Luftfahrt-Bundesamt von der PfL-Bezirksstelle den Prüfschein erhalten hat, in dem bescheinigt wird, daß das Flugzeug den Anforderungen der Lufttüchtigkeit genügt.
   Sofern das Ergebnis der Nachprüfung nicht eine kürzere Gültigkeitsdauer erforderlich macht, wird die Gültigkeit der Zulassung auf 12 Monate erneuert.
   b) Bei vorgeschriebener oder angeordneter besonderer Nachprüfung:
   Der Halter des Flugzeuges hat der zuständigen PfL-Bezirksstelle einen Auftrag auf Durchführung der besonderen Nachprüfung schriftlich zu erteilen.
   Wird in der Nachprüfung die Lufttüchtigkeit festgestellt, so bescheinigt der Prüfer auf Seite 5 der Zulassungsurkunde die Prüfung. Durch diese Bescheinigung wird die Zulassung wieder gültig.

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 57/56 Verkehrsflughafen Hannover

Bonn, den 1. August 1956
L 4 — 431 — 5 — 2118 N/56

Auf dem Verkehrsflughafen Hannover ist parallel zur Betonlandebahn 28/10 an deren Südseite mit 5 m Zwischenraum eine Graslandebahn angelegt worden.

Abmessungen:	Länge 920 m Breite 45 m
Tragfähigkeit:	2000 kg
Längsgefälle:	0,3%
Quergefälle:	3,0%

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lippe

B 58/56 Streckenflugausweise für Flüge mit Segelflugzeugen aus der Schweiz in die Bundesrepublik Deutschland

Bonn, den 24. Juli 1956
L 3 — 361 — 133 H/56

Im Einvernehmen mit den Herren Bundesministern des Innern und der Finanzen habe ich mit dem Eidgenössischen Luftamt in Bern Erleichterungen für den Überflug der Bundesgrenze durch Schweizer Segelflugzeuge anläßlich von Streckenflügen vereinbart, um Schweizer Segelfliegern die Ausführung von Bedingungsflügen für das internationale Leistungsabzeichen für Segelflieger zu ermöglichen.

Schweizer Segelflieger, die Streckenflüge mit Ziel oder möglicher Landung in der Bundesrepublik ausführen wollen, erhalten einen Streckenflugausweis (weiße und blaue Ausfertigung), der sie vom Zollflughafenzwang befreit. Der Streckenflugausweis ist ein erweiterter Flugplan, der alle für eine ordnungsgemäße Abfertigung erforderlichen Angaben vorsieht (s. Anlage). Auf der Rückseite des Streckenausweises ist ein Auszug aus den Vorschriften über die Durchführung von Streckenflügen abgedruckt, ebenso eine Anleitung zum Ausfüllen des Ausweises mit Angaben über die von deutscher Seite aus zu treffenden Maßnahmen nach erfolgter Landung.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

STRECKENFLUG - AUSWEIS

FÜR FLÜGE MIT SEGELFLUGZEUGEN AUS DER SCHWEIZ IN DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Beachte die Vorschriften und Anleitung auf der Rückseite. Weisse und blaue Kopie sind vom Segelflugzeugführer mitzuführen

PERMISSION POUR VOL DE DISTANCE

EN PLANEUR DE LA SUISSE VERS LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE ALLEMANDE

Observer les prescriptions et instructions figurant au verso. Le pilote du planeur doit prendre avec lui les copies blanche et bleue

FLUGPLAN — PLAN DE VOL

STARTFLUGPLATZ AÉRODROME DE DÉPART	TELEPHON - NO.	FLUGPLAN-NUMMER PLAN DE VOL NO.	DATUM DATE

1	SEGELFLUGZEUGFÜHRER / FLUGGAST PILOTE DE PLANEUR / PASSAGER	
2	SEGELFLUGZEUG : KENNZEICHEN u. BAUMUSTER PLANEUR : IMMATRICULATION et TYPE	
3	ALLGEMEINE FLUGRICHTUNG / ZIELORT DIRECTION GÉNÉRALE DE VOL / DESTINATION FIXÉE	
4	BENÜTZTE RADIOFREQUENZEN (VHF) FRÉQUENCES RADIO UTILISÉES	
	ZOLLFREIPASS-NR. (Formular 26 b1) PASSAVANT-NO. (form. 26 b1)	

6	Der unterzeichnete Segelflugzeugführer bestätigt, ausser den persönlichen Gebrauchsgegenständen keine Waren und kein Lichtbildgerät an Bord mitzuführen. Le pilote soussigné confirme n'avoir à bord aucun appareil photographique et aucune marchandise en dehors des effets personnels nécessaires.	UNTERSCHRIFT DES SEGELFLUGZEUGFÜHRERS : SIGNATURE DU PILOTE :
7	STARTERLAUBNIS nach Kontrolle des Segelflugzeuges, der Bord und persönlichen Ausweispapiere erteilt. DÉPART AUTORISÉ après contrôle du planeur, des documents de bord et des papiers personnels.	STEMPEL u. UNTERSCHRIFT DES FLUGFELDLEITERS : TIMBRE ET SIGNATURE DU CHEF D'AÉRODROME :
8	BESONDERE AUFLAGEN CONDITIONS SPÉCIALES	
9	STARTZEIT HEURE DE DÉPART	FLUGPLAN AN VERKEHRSKONTROLLE ZÜRICH WEITERGELEITET UM PLAN DE VOL TRANSMIS A L'ATC ZÜRICH A (Tél. 051 93 74 11)

LANDEBESTÄTIGUNG — ATTESTATION D'ATTERRISSAGE

10	VERMERK DER POLIZEIDIENSTSTELLE — NOTIFICATION DU POSTE DE POLICE Die Landung des vorgenannten Segelflugzeuges und der Besatzung wird bestätigt. Bord- u. pers. Ausweispapiere (Pass) wurden geprüft. L'atterrissage du planeur et de son équipage susmentionné est confirmé. Les documents de bord et les papiers personnels (passeport) ont été contrôlés.				
	TAG u. ZEIT DER LANDUNG DATE et HEURE D'ATTERRISSAGE		LANDEORT LIEU D'ATT.		LANDKREIS DISTRICT
11	BESONDERE POLIZEILICHE FESTSTELLUNGEN REMARQUES SPÉCIALES DE LA POLICE				
12	DER SEGELFLUGZEUGFÜHRER IST ERREICHBAR LE PILOTE PEUT ÊTRE ATTEINT A			Tel. :	
13	DIE TEL. MELDUNG DER LANDUNG AN DIE FLUGSICHERUNGS-LEITSTELLE MÜNCHEN (Tel. 47 00 14) ERFOLGTE UM L'HEURE D'ATTERRISSAGE A ÉTÉ TRANSMISE A L'ATC MUNICH A (Tél. 47 00 14)		UNTERSCHRIFT DER POLIZEIDIENSTSTELLE SIGNATURE DU POSTE DE POLICE		Polizeistempel
14	VERMERK DER ZOLLSTELLE * — NOTIFICATION DU SERVICE DES DOUANES * Die obengannante Besatzung hat sich zur Zollabfertigung gemeldet am L'équipage susmentionné s'est annoncé au poste douanier le		ZOLLSTEMPEL u. UNTERSCHRIFT TIMBRE ET SIGNATURE DOUANIERS		Zollstempel

* Das blaue Doppel dieses Streckenflugausweises wird vom deutschen Zollamt einbehalten und der Flughafenzollstelle MÜNCHEN-RIEM übersandt. Die Flughafenzollstelle meldet auf dem Dienstwege Unregelmässigkeiten oder Beanstandungen dem Bundesfinanzministerium.

* La copie bleue de cette autorisation sera retenue par l'office des douanes allemand et envoyée à l'office des douanes à l'aéroport MUNICH-RIEM.

S 27 26616 V 55

Auszug aus den Vorschriften für die Durchführung von Streckenflügen mit Segelflugzeugen in der Richtung Schweiz-Deutschland

1. Für Streckenflüge mit Segelflugzeugen mit Ziel oder möglicher Landung im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ist beim Flugfeldleiter ein Streckenflugausweis einzuholen. Dieser ist im Doppel (weisse und blaue Kopie) mitzuführen. Der Flug darf nur flugsportlichen Zwecken dienen.
2. Der Träger des Streckenflugausweises ist vom Eidgenössischen Luftamt im Einvernehmen mit der Eidgenössischen Oberzolldirektion in Anwendung von Art. 9 Ziff. 2 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21.12.48 sowie von Art. 6 der Luftzollordnung vom 7.7.50 und vom deutschen Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen (§ 104 der VO über Luftverkehr vom 21.8.36 u. § 2 der Luftverkehrszollordnung vom 5.5.41) vom Zollflughafenzwang befreit. Die Befreiung vom Zollflughafenzwang bezieht sich nur auf Segelflugzeuge, die nicht von Motorflugzeugen geschleppt werden.
3. Ausser den persönlichen Gebrauchsgegenständen und dem Reiseproviant dürfen keine Waren an Bord mitgeführt werden. Das Mitführen von photographischen Apparaten ist verboten.
4. Führerausweis, Verkehrsbewilligung, Bordbuch, Zollfreipass (Form 26 b1), Carnet de passages en douane und Reisepass sind in allen Fällen mitzuführen.
5. Der Start ist durch den Flugfeldleiter an die Verkehrskontrolle Zürich, (Tel. 051 93 74 11) zur Weitergabe an die Flugsicherungsleitstelle München zu melden.
6. Auf Militärflughäfen sowie dem Flughafen Frankfurt/Main darf nicht gelandet werden. Der Einflug in deren Flugsicherungs-Nahverkehrsbereich ist verboten.
7. Ueber deutschem Gebiet ist ausschliesslich nach den Sichtflugregeln zu fliegen. Für Wolkenflüge über schweizerischem Gebiet gelten die Vorschriften nach Art. 33-40 der Verfügung des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements über Verkehrsregeln und Signalordnung für die Luftfahrt vom 20.9.50.
8. Nach der Landung und Sicherung des Segelflugzeuges hat sich die Besatzung unverzüglich unter Vorlage des Streckenflugausweises sowie der Bord- u. persönlichen Ausweispapiere (Pass) bei der nächsten deutschen Polizeidienststelle und zur Durchführung der Zollabfertigung bei der nächsten Zollstelle zu melden und nach deren Weisungen zu verfahren.
9. Die Flugsicherungsleitstelle München (Tel. 47 00 14) sowie der Leiter des Startflugfeldes sind von der Polizeidienststelle aus sofort telephonisch von der Landung zu benachrichtigen. Muss noch auf Schweizergebiet gelandet werden, so ist der Flugfeldleiter des Startflugfeldes sofort zu orientieren. Dieser gibt die Meldung unverzüglich an die Verkehrskontrolle Zürich, z.Hd. der Flugsicherungsleitstelle München weiter.
10. Bei der Rückreise im Schlepp eines Motorflugzeuges darf nur von einem deutschen Zollflughafen aus nach der Schweiz gestartet werden. In der Schweiz ist zuerst ein Zollflughafen anzufliegen.
11. Sofort nach der Rückkehr hat der Segelflugzeugführer dem Flugfeldleiter das Rückkehrzollamt zu melden.
12. Nichtbeachtung der Vorschriften wird bestraft.

Anleitung zum Ausfüllen des Streckenflugausweises

— Es sind immer drei Formulare im Durchschlag auszufüllen (weiss, blau, gelb).

— Das weisse und blaue Exemplar hat der Segelflugzeugführer mitzuführen. Das gelbe Exemplar bleibt beim Flugfeldleiter.

— Der Segelflugzeugführer füllt die weissen Felder 1-6 aus.

— Der Flugfeldleiter füllt die linierten Felder 7 u. 8 bzw. 9 aus und meldet den Flugplan 1-4, 8 u. 9 an die Verkehrskontrolle Zürich.

— Polizeidienststelle und Zollstelle füllen die für sie bestimmten linierten Felder der Landebestätigung auf dem weissen und blauen Exemplar aus.

— Die Polizeidienststelle meldet telephonisch die Angaben 1, 2 u. 10 ev. 11 an die Flugsicherungsleitstelle München-Riem. Die Tel.-Spesen gehen zulasten der Besatzung.

— Die Zollstelle leitet das blaue Exemplar des Streckenflugausweises an die von der Flugsicherungsleitstelle München beim Einflug benachrichtigte Flughafenzollstelle München-Riem weiter. Das weisse Exemplar bleibt beim Segelflugzeugführer.

Extrait des prescriptions concernant l'exécution de vols de distance à bord de planeurs, en direction Suisse-Allemagne

1. Pour tous les vols ayant pour but la République Fédérale Allemande, ou pour ceux dont il est probable que l'atterrissage aura lieu sur territoire de l'Allemagne, le chef de place établira un certificat pour vol de distance en double exemplaire. Le vol ne peut être accompli que dans un but sportif.
2. Le détenteur d'un certificat pour vols de distance est libéré de l'obligation d'utiliser des aérodromes douaniers. Ceci résulte en Allemagne d'une décision du Ministre des Transports et du Ministre des Finances (§ 104 de l'ordonnance sur le trafic aérien du 21.8.36 et § 2 de l'ordonnance douanière concernant le trafic aérien du 5.5.41) ainsi que, en Suisse, d'une décision de l'Office fédéral de l'air en accord avec la Direction générale des douanes (application de l'article 9, chiffre 2, de la loi sur la navigation aérienne du 21.12.48 et de l'ordonnance douanière du 7.7.50). Cet allègement ne s'applique qu'aux planeurs non remorqués par des avions à moteur.
3. A part les objets personnels courants et les provisions de voyage, il est interdit de prendre à bord des marchandises ainsi que des appareils photographiques. Les devises sont limitées aux montants qu'il est permis d'exporter.
4. Le pilote doit pouvoir présenter les papiers usuels, soit: licence de pilote, passeport, passavant (form. 26 b1), carnet de passage en douane, certificat d'immatriculation et d'admission à la navigation et certificat d'aptitude au vol.
5. Le chef de place communique immédiatement le départ d'un planeur au contrôle du trafic aérien Zurich (tél. 051/93 74) qui fera suivre le message au centre de sécurité aérienne de Munich.
6. Il est interdit d'atterrir sur les aérodromes militaires, ainsi que sur l'aéroport de Frankfurt/Main. Il est également interdit de s'approcher des zones de sécurité de ces aérodromes.
7. Au-dessus du territoire allemand, on volera exclusivement en appliquant les règles de vol à vue. Au-dessus du territoire de la Confédération suisse, on se conformera aux prescriptions fixées par les art. 33 à 40 de l'ordonnance du Département des postes et des chemins de fer concernant les règles de l'air, du 20.9.1950.
8. Après l'atterrissage et mise en lieu sûr du planeur, l'équipage prendra immédiatement contact avec le poste de police le plus proche et présentera le certificat pour vols de distance, ainsi que les papiers personnels et papiers de bord de l'aéronef. Il se mettra en relation avec le poste de douane le plus proche situé sur sa trajectoire de vol et se conformera aux instructions qu'il recevra de celui-ci.
9. Le centre de sécurité aérienne de Munich (tél. 47 00 14), ainsi que le chef de place du terrain de départ seront avisés téléphoniquement de l'atterrissage par le poste de police. Si l'équipage est contraint d'atterrir sur territoire suisse, le chef de place du terrain de départ en sera immédiatement informé. Celui-ci le communiquera sans retard au contrôle du trafic aérien Zurich, à l'intention du centre de sécurité aérienne Munich.
10. Si le retour a lieu en vol remorqué, la sortie du territoire allemand ne peut avoir lieu qu'à partir d'un aérodrome douanier.
11. Après le retour, le pilote annoncera au chef d'aérodrome où les formalités de douane au retour ont eu lieu.
12. Les infractions aux prescriptions seront punies.

Directives pour l'établissement du certificat de vol de distance

— Le certificat de vol de distance doit être établi en 3 exemplaires (blanc, bleu, jaune).

— Les exemplaires blanc et bleu sont remis au pilote du planeur. L'exemplaire jaune reste en main du chef de place.

— Le pilote du planeur remplit les espaces numéroté 1 à 6.

— Le chef de place remplit les espaces lignés 7 à 9 et transmet le plan de vol 1-4, 8 et 9 au contrôle du trafic aérien Zurich.

— Les postes de police et de douane remplissent les espaces lignés réservés pour confirmer l'atterrissage sur les exemplaires blanc et bleu.

— Les postes de police transmettent les indications figurant sous les rubriques 1, 2, et 10, éventuellement 11, au centre de sécurité aérienne de Munich. Les frais de ce téléphone sont à la charge de l'équipage.

— La douane fait suivre l'exemplaire bleu du certificat de vol de distance au service des douanes de l'aéroport de Munich. L'exemplaire blanc reste en possession du pilote du planeur.

B 59/56 Zulassung von Flugzeugen zum Luftverkehr

Braunschweig, den 18. Juli 1956

LBA — 303.14

Folgende Flugzeuge sind nach § 3 LVO zum Luftverkehr zugelassen und in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik eingetragen worden:

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
Kl 35 D	1853	D-EFES	Vermögensverwaltung H. Klemm, Flugzeugbau, Böblingen/Württ.
Bü 181 Bestmann	25091	D-EKOR	Augsburger Verein für Luftsport e.V., Augsburg, Kitzenmarkt 18
D.H. 82 A Tiger Moth	PG 738	D-EDUL	Luftsportclub Gelsenkirchen und Buer e.V., Gelsenkirchen, Postfach 521
Piper J3C	11874	D-EHID	Luftsport-Club Bad Homburg e.V., Bad Homburg, Römerstr. 28
Fairchild 24W-41A	41A-865	D-EFAN	Firma Aero-Lux, Büscher u. Co KG., Frankfurt a. M., Soemmeringstraße 8
Proctor 1	P 6174	D-EFAG	Firma Mehrwald u. Co, Bremen, Breitenweg 49
Ercoupe 415 CD	4683	D-ELIG	Gerhard Krautheim, Nürnberg, Elsa-Brandström-Straße 34
Piper J3C	12851	D-EDUS	Firma Wilhelm Kuhn, Hanau, Kinzigstraße 2
Piper J3C	14430	D-EKEF	Motorflug G.m.b.H., Donaueschingen, Hofjägerberg
DH C1 MK 22 Chipmunk	WB 751	D-EFOL	Deutsche Lufthansa AG, Köln, Claudiusstraße 1
DH C1 MK 22 Chipmunk	WB 745	D-EHOF	Deutsche Lufthansa AG, Köln, Claudiusstraße 1
Bü 181 Bestmann	25053	D-ELES	Motorfluggemeinschaft im Luftsportclub e.V. Rheine, Rheine/Westf., Postfach 208
Auster MK5	1812	D-ENIS	Nudia Feinstrumpf-Werke G.m.b.H., Krefeld, Grüner Dyk 54
Piper J3C	16842	D-EMOT	Motorflug G.m.b.H., Donaueschingen, Hofjägerberg
Piper J3C	16885	D-ELID	Motorflug G.m.b.H., Donaueschingen, Hofjägerberg
Piper PA-22	22-4093	D-EFOT	Luftfahrt-Technik G.m.b.H., Düsseldorf, Tonhallenstraße 10
D.H. 82A Tiger Moth	PG 745	D-EDYL	Theodor Hengsbach, Dortmund, Saarlandstraße 45

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
Auster MK 5	2018	D-EGUT	Rudolf Witteler, Essen, Berliner Straße 134
Fairchild W 24-41A	FK 313	D-EKAS	Firma Anton Terporten, Inh. K. Terporten, Herongen, Krs. Geldern
Auster MK 5	1415	D-ELEG	Firma Lister Möbellager, Heinrich Weiberg, Hannover, Alte Celler Heerstraße 51
Piper J3L	23165	D-ENUL	Motorflug G.m.b.H., Donaueschingen, Hofjägerberg
Kl 35 D	1981	D-EFEG	Luftsport-Club Bad Homburg e.V., Bad Homburg, Römerstr. 28
Piper J3C	15179	D-EFIB	Hanseatischer Fliegerclub e.V., Hamburg-Flughafen, von Gablenzweg 1
Cessna 170 A	19483	D-EHIG	Gebr. Hengsbach, Dortmund, Juliusstraße 28
Auster 5/J4	LB 381	D-ECOD	Peter Krug, Letmathe/Sauerland, Kampstraße 9
Cessna 182	33296	D-EJOC	Berolina-Farbfilm-Produktion G.m.b.H., München 2, Weinstraße 11
Kl 35 D	1918	D-EJUL	Albert Wildförster, Düsseldorf, Wilhelmplatz 13
Bü 181 Bestmann	25017	D-EGUF	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Mülheim/Ruhr, Flughafen
Auster 5/J1	2249	D-EGAD	Firma Fischer u. Co, Kraftfahrzeuge, Münster/Westf., Friedrich-Ebert-Straße 75—77
Fi 156 Storch	741	D-EKUS	Fa. Leonhard Monheim K.G., Aachen, Deliusstraße 6

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 60/56 Änderung der Luftfahrzeugrolle

Braunschweig, den 18 Juli 1956
LBA 303.14

Nach § 7 LVO wurde für die nachstehenden Flugzeuge die Zulassung zurückgezogen und die Eintragung in die Luftfahrzeugrolle gelöscht.

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
Aeronca Chief 11 AC	1601/TC 761	D-ECAB	Deutscher Luftdienst, Egelsbach, Flughafen
Tiger Moth D.H. 82A	746	D-ECEB	Motorfluggruppe -55-Berlin e.V., Berlin, Konstanzer Straße 1
Beechcraft E 18 S	BA-73	D-IBAC	Fa. Helmut Horten G.m.b.H., Duisburg, Münzstraße 19
Tiger Moth D.H. 82A	R 5174	D-EGAL	Luftsportclub Euskirchen e.V., Euskirchen, Gerberstraße 22

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 61/56 Verlust eines Luftfahrerscheines für Segelflugzeugführer

Stuttgart-N., den 27. Juli 1956
Verk. 8565/305

Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Klasse I und II Nr. 62, ausgestellt vom Regierungspräsidium Südwürttemberg-Hohenzollern am 14. Januar 1956, ist dem Inhaber, Herrn Eugen Höfle, Kraftfahrer in Wildberg (Kreis Calw), Bahnhofstraße 426, abhanden gekommen.

Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Nr. 62 wird hiermit für ungültig erklärt.

Innenministerium Baden-Württemberg
In Vertretung
Kistner

B 62/56 Zulassung von Segelfluggeländen

Bonn, den 6. August 1956
L 4 — 420 — 2230 Vm/56

Nachstehende Gelände sind für den Segelflug zugelassen worden:

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
	A. Baden-Württemberg	
122	Glockeneichwiesen Kreis Saulgau 48°02'00"N 09°30'00"O	Windenstart
123	Heiligenberg Kreis Überlingen 47°50'00"N 09°17'30"O	Windenstart
124	Markdorf Kreis Überlingen 47°42'25"N 09°23'20"O	Windenstart
	B. Bayern	
154	Bergheide Kreis Schweinfurt 50°02'30"N 10°18'30"O	Windenstart
155	Donauwörth-Schellenberg Kreis Donauwörth 48°43'30"N 10°47'40"O	Windenstart
156	Regensburg, Flugplatz 49°01'25"N 12°03'00"O	Windenstart sowie Schlepp durch Motorflugzeuge bis zu 2500 kg Fluggewicht

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
	E. Niedersachsen	
56	Schmedenstedt Kreis Peine 52°17'54"N 10°16'48"O	Windenstart
	F. Nordrhein-Westfalen	
65	Enkesen im Klei Kreis Soest 51°33'30"N 08°11'30"O	Windenstart
66	Neye-Wiesen Rhein-Wupperkreis 51°08'00"N 07°22'00"O	Windenstart
67	Vehlinger Berge Kreis Borken 51°49'20"N 06°26'30"O	Gummiseil- und Windenstart
	G. Rheinland-Pfalz	
31	Jakobsberg, Kreis Bingen 49°56'00"N 07°59'00"O	Windenstart
	I. Bremen	
1	Am Luneort in Bremerhaven 53°30'30"N 08°34'30"O	Windenstart

Die Zulassung für folgende Segelfluggelände ist zurückgezogen worden:

1. Obermooweiler, Landkreis Lindau (Bodensee), veröffentlicht in NfL B 58/55 unter lfd. Nr. B 86.
2. Bad Wörrishofen, veröffentlicht in NfL B 58/55 unter lfd. Nr. B 11.
3. Peterfeld, veröffentlicht in NfL B 58/55 unter lfd. Nr. B 92.
4. Wellin, veröffentlicht in NfL B 58/55 unter lfd. Nr. F 54.

In NfL B 58/55 vom 1. 9. 55 ist unter F. Nordrhein-Westfalen, lfd. Nr. 23, "Eulenbach" in "Eudenbach" abzuändern.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lippe

B 63/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang — NfL Teil B — Frankfurt (Main), 1. September 1956

B 63/56

Vorläufige Prüfordnung für das Personal des Flugsicherungsdienstes

Teil I: FS-Kontrolldienst

1. Änderung

Frankfurt/Main, den 1. September 1956
BFS/Z — IE — Az. 87

Der Teil I der Vorläufigen Prüfordnung für das Personal des Flugsicherungsdienstes (NfL B 3/53) ist den derzeitigen Bedürfnissen entsprechend geändert worden.

Die Neufassung nach dem Stande vom 1. September 1956 wird nachstehend bekanntgegeben.

Der Direktor der
Bundesanstalt für Flugsicherung

Dr.-Ing. Heer

Vorläufige Prüfordnung für das Personal des Flugsicherungsdienstes

Teil I: FS-Kontrolldienst

Inhaltsübersicht

I. Arten der Erlaubnis:

1. Erlaubnis zur Ausübung der Gehilfentätigkeit
2. Erlaubnis zur Ausübung des Flughafenkontrolldienstes
3. Erlaubnis zur Ausübung des Bezirkskontrolldienstes a
4. Erlaubnis zur Ausübung des Anflugkontrolldienstes
5. Erlaubnis zur Ausübung des Bezirkskontrolldienstes

II. Befähigungsnachweise:

1. Befähigungsnachweis G (Gehilfentätigkeit im FS-Kon
2. Befähigungsnachweis A1 (Flughafenkontrolle)
3. Befähigungsnachweis A2 (Bezirkskontrolle auf Arbeits
4. Befähigungsnachweis B (Anflugkontrolle)
5. Befähigungsnachweis C (Bezirkskontrolle)

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-Kontrolldienstes bedarf es einer Erlaubnis. Die Erlaubnis wird durch einen Befähigungsnachweis entsprechend den vom Bewerber nachgewiesenen Fähigkeiten und Kenntnissen erteilt als:

1. Erlaubnis zur Ausübung der Gehilfentätigkeit (G)
2. Erlaubnis zur Ausübung des Flughafenkontrolldienstes (A1)
3. Erlaubnis zur Ausübung des Bezirkskontrolldienstes (A2) auf Arbeitsplatz A
4. Erlaubnis zur Ausübung des Anflugkontrolldienstes (B)
5. Erlaubnis zur Ausübung des Bezirkskontrolldienstes (C).

II. Befähigungsnachweise:

Zur Erlangung der Befähigungsnachweise für den FS-Kontrolldienst sind von dem Bewerber nachstehend aufgeführte Bedingungen zu erfüllen und Kenntnisse und Fähigkeiten nachzuweisen. Die Prüfungen umfassen jeweils einen schriftlichen und einen mündlichen Teil.

1. Befähigungsnachweis G (Gehilfentätigkeit)

a) Vorbedingungen:

Mindestalter 18 Jahre.

Deutsche Staatsangehörigkeit oder Staatsbürgerschaft eines ausländischen Staates, der den deutschen Staatsbürgern ebenfalls das Recht einräumt, in seiner FS-Kontrollorganisation Dienst zu tun, und zwar unter gleichen Bedingungen wie seine Staatsangehörigen.

Einwandfreier Charakter, taktvolle Persönlichkeit mit ausgeglichenem Temperament und guten Umgangsformen.

Starkes Verantwortungsbewußtsein und peinliche Gewissenhaftigkeit, Ruhe und Selbstbeherrschung in kritischen Lagen.

Gutes Gedächtnis, besonders für Namen und Zahlen, schnelle Auffassungsgabe und rasche Entschlußfähigkeit; selbständiges, sicheres Urteilsvermögen, räumliches Vorstellungsvermögen.

Erfolgreicher Besuch einer Mittelschule oder eine entsprechende Vorbildung.

Beherrschung der deutschen und gute Kenntnisse der englischen Sprache in Wort und Schrift; akzentfreie Aussprache ohne Sprachbehinderung, die sich bei einem Funkgespräch störend auswirken könnte; Mikrophoneignung mit ruhiger und klarer Stimmlage.

Nachweis des Besitzes des Allgemeinen Flugfunksprechzeugnisses (siehe NfL B 33/55), der während der Ausbildung zum Befähigungsnachweis G erbracht werden kann.

b) Körperliche Eignung:

Der Bewerber muß den für den Dienstzweig vorgeschriebenen körperlichen Anforderungen genügen. Diese körperliche Tauglichkeit muß durch eine amtliche Fliegeruntersuchungsstelle festgestellt werden.

c) Theoretische Ausbildung:

Teilnahme an einem Grundlehrgang mit Abschlußprüfung, die in der Gesamtbeurteilung zur endgültigen Feststellung der Eignung für die Laufbahn im FS-Kontrolldienst führen muß.

d) Praktische Ausbildung:

Praktische Ausbildung unter Aufsicht bei einer FS-(Leit-)Stelle, die zur Feststellung der Kenntnis der örtlichen Verfahren und zur Zulassung zur Gehilfentätigkeit durch den Leiter des örtlichen Kontrolldienstes führen muß.

e) Prüfung:

Englische Fachsprache.
Grundlagen des Nah- und des Bezirkskontrolldienstes.
Grundlagen der Navigation und der Flugwetterkunde.
Grundlagen des FS-Fernmelde- und des FS-Beratungsdienstes.
Grundlagen der FS-Technik.
Grundlagen der Verkehrsgeographie.
Luftverkehrslinien.
Luftverkehrsgesellschaften.
Entgegennahme und Weitergabe von Flugplänen, FS-Freigaben und Wettermeldungen.
Fehlerfreie Höraufnahme von Morsezeichen, 40 Zeichen in der Minute.

2. **Befähigungsnachweis A1 (Flughafenkontrolle)**

a) **Vorbedingungen:**

Mindestalter 21 Jahre.

Mindestens 3 Monate zufriedenstellende Tätigkeit im FS-Kontrolldienst nach Erwerb des Befähigungsnachweises G.

b) **Körperliche Eignung:**

Wie zu 1b.

c) **Theoretische Ausbildung:**

Teilnahme an einem Lehrgang für Flughafenkontrolle. Dieser Lehrgang kann mit dem Grundlehrgang gemäß Ziffer 1c zusammengefaßt werden.

d) **Praktische Ausbildung:**

Mindestens 3 Monate Tätigkeit im Flughafenkontrolldienst unter Aufsicht eines zugelassenen FS-Lotsen im Anschluß an die theoretische Ausbildung, die zur Feststellung einer ausreichenden Eignung und der praktischen Fertigkeiten durch den Leiter des örtlichen Nahkontrolldienstes führen muß.

e) **Prüfung nach Abschluß der theoretischen Ausbildung:**

Beherrschung der englischen Sprache in Wort und Schrift, insbesondere in den Fachausdrücken der Luftfahrt.
Luftverkehrsregeln nach den einschlägigen deutschen Gesetzen und Vorschriften und Veröffentlichungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO).

FS-Kontrollverfahren für die Flughafenkontrolle nach den deutschen Betriebsvorschriften und den einschlägigen zwischenstaatlichen Bestimmungen für Flüge unter Sichtflug- und Instrumentenflugbedingungen, soweit letztere den Flughafenkontrolldienst betreffen.

Durchführung von praktischen Aufgaben für Anflug- und Landeverfahren nach Sichtflugregeln (VFR).

Ausfüllen von Bewegungskontrollstreifen für die Nahkontrolle.

Navigation: Gestalt und Einteilung der Erdoberfläche, Zeitrechnung, Kompaßlehre, Erdmagnetismus, Kartenkunde, Grundzüge der Koppelnavigation und der Funknavigation, Gebrauch des Navigationsrechners.

Flugwetterkunde: Elemente des Flugwetters; typische Wetterlagen und ihre Auswirkungen auf die Luftfahrt; Lesen von Wettermeldungen, Wettervorhersagen und synoptischen Karten.

Aufgaben und Organisation des FS-Beratungsdienstes.

FS-Fernmeldeverfahren nach den deutschen Betriebsvorschriften und den einschlägigen zwischenstaatlichen Bestimmungen.

Wirkungsweise und Anwendung FS-Technischer Anlagen.

Anlagen und Einrichtungen von Flughäfen.

Allgemeine Betriebsdaten von Flugzeugen der gebräuchlichen Typen.

Grundlagen der Luftfahrttechnik.

Deutsche und internationale Luftfahrtorganisation.

Grundlagen des Luftrechts.

Luftverkehrslinien.

f) **Prüfung nach Abschluß der praktischen Ausbildung:**

Vorschriften, Eigenarten und Verfahren des örtlichen Flughafenverkehrs.

Zusammenarbeit mit der Anflugkontrolle.

Kennungen, Frequenzen und andere Daten der Flugsicherungseinrichtungen, insbesondere der Funknavigationsanlagen, für den Zuständigkeitsbereich des betreffenden Flughafens.

Ausrüstung des örtlichen Flughafens mit Boden-, Befeuerungs- und Signaleinrichtungen und deren Bedienung.

Besondere Geländemerkmale der Umgebung des Flughafens.

Allgemeine und örtliche Vorschriften für Luftnotfälle.

Die Prüfung kann frühestens drei Monate, spätestens 9 Monate nach Bestehen der Prüfung zu Ziffer e) stattfinden.

3. **Befähigungsnachweis A2 (Bezirkskontrolle auf Arbeitsplatz A)**

a) **Vorbedingungen:**

Mindestalter 21 Jahre.

Mindestens 3 Monate zufriedenstellende Tätigkeit im FS-Kontrolldienst nach Erwerb des Befähigungsnachweises G.

b) **Körperliche Eignung.**

Wie zu 1b.

c) Theoretische Ausbildung:

Teilnahme an einem Lehrgang für Bezirkskontrolle. Dieser Lehrgang kann mit dem Grundlehrgang gemäß Ziffer 1c zusammengefaßt werden.

d) Praktische Ausbildung:

Mindestens 3 Monate Tätigkeit im Bezirkskontrolldienst unter Aufsicht eines zugelassenen FS-Lotsen im Anschluß an die theoretische Ausbildung, die zur Feststellung einer ausreichenden Eignung und der praktischen Fertigkeiten durch den Leiter des örtlichen Bezirkskontrolldienstes führen muß.

e) Prüfung nach Abschluß der theoretischen Ausbildung:

Beherrschung der englischen Sprache in Wort und Schrift, insbesondere in den Fachausdrücken der Luftfahrt.

Luftverkehrsregeln nach den einschlägigen deutschen Gesetzen und Vorschriften und Veröffentlichungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO).

FS-Kontrollverfahren für die Bezirkskontrolle nach den deutschen Betriebsvorschriften und den einschlägigen zwischenstaatlichen Bestimmungen.

Durchführung von praktischen Aufgaben für die Bezirkskontrolle auf Arbeitsplatz A.

Ausfüllen von Bewegungskontrollstreifen für die Bezirkskontrolle. Errechnen von voraussichtlichen Überflug- und Ankunftszeiten.

Navigation: Gestalt und Einteilung der Erdoberfläche, Zeitrechnung, Kompaßlehre, Erdmagnetismus, Kartenkunde, Grundzüge der Koppelnavigation und der Funknavigation, Gebrauch des Navigationsrechners.

Flugwetterkunde: Elemente des Flugwetters; typische Wetterlagen und ihre Auswirkungen auf die Luftfahrt; Lesen von Wettermeldungen, Wettervorhersagen und synoptischen Karten.

Aufgaben und Organisation des FS-Beratungsdienstes.

FS-Fernmeldeverfahren nach den deutschen Betriebsvorschriften und den einschlägigen zwischenstaatlichen Bestimmungen.

Wirkungsweise und Anwendung FS-Technischer Anlagen.

Anlagen und Einrichtungen von Flughäfen.

Allgemeine Betriebsdaten von Flugzeugen der gebräuchlichen Typen und Grundlagen der Luftfahrttechnik.

Deutsche und internationale Luftfahrtorganisation.

Grundlagen des Luftrechts.

Luftverkehrslinien.

f) Prüfung nach Abschluß der praktischen Ausbildung:

Vorschriften, Eigenarten und Verfahren des jeweiligen Fluginformationsgebietes.

Zusammenarbeit zwischen den Sektoren, mit den Nahkontrollstellen des jeweiligen Fluginformationsgebietes und den angrenzenden Bezirkskontrollstellen.

Kennungen, Frequenzen und andere Daten der Flugsicherungseinrichtungen, insbesondere der Funknavigationsanlagen für das jeweilige Fluginformationsgebiet.

Technische Ausrüstung der örtlichen Kontrollzentrale.

Besondere Geländemerkmale im jeweiligen Fluginformationsgebiet.

Allgemeine und örtliche Vorschriften für Luftnotfälle.

Die Prüfung soll frühestens drei Monate, spätestens neun Monate nach Bestehen der Prüfung zu Ziffer e) stattfinden.

4. Befähigungsnachweis B (Anflugkontrolle)

a) Vorbedingungen:

Mindestens 6 Monate zufriedenstellende Tätigkeit im FS-Kontrolldienst nach Erwerb des Befähigungsnachweises A1 (Flughafenkontrolle).

b) Körperliche Eignung:

Wie zu 1b.

c) Theoretische Ausbildung:

Teilnahme an einem Lehrgang für Anflugkontrolle.

d) Praktische Ausbildung:

Mindestens 3 Monate Tätigkeit in der Anflugkontrolle unter Aufsicht eines zugelassenen FS-Lotsen B im Anschluß an die theoretische Ausbildung, die zur Feststellung einer ausreichenden Eignung und praktischen Fertigkeit durch den Leiter des örtlichen Nahkontrolldienstes führen muß.

e) **Prüfung nach Abschluß der theoretischen Ausbildung:**

Deutsche und zwischenstaatliche Betriebsvorschriften und Verfahren für FS-Nahverkehrskontrolle. Vertiefte Kenntnisse des für den Befähigungsnachweis A1 geforderten Stoffes.

Durchführung von praktischen Aufgaben für Flüge unter Instrumentenflugbedingungen.

Erweiterte und vertiefte Kenntnisse in der Navigation unter Berücksichtigung der Instrumentenanflug- und -abflugverfahren; Lösen von Navigationsaufgaben und schwierigen Aufgaben mit dem Navigationsrechengerät.

Erweiterte Kenntnisse in der Flugwetterkunde, meteorologische Flugnavigation.

Erweiterte und vertiefte Kenntnisse über Funknavigationsanlagen, Flughäfen, Luftfahrzeuge, Luftverkehr, Luftfahrtorganisation und Luftrecht.

f) **Prüfung nach Abschluß der praktischen Ausbildung:**

Praktische Beherrschung des FS-Kontrolldienstes für Flüge unter Instrumentenflugbedingungen.

Örtliche Instrumentenanflug- und -abflugverfahren sowie Warte- und Überflugverfahren.

Luftfahrtgelände im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Flughafens.

Erweiterte und vertiefte Kenntnisse des für den Befähigungsnachweis A1 geforderten Stoffes.

5. **Befähigungsnachweis C (Bezirkskontrolle)**

a) **Vorbedingungen:**

Mindestens 6 Monate zufriedenstellende Tätigkeit im FS-Kontrolldienst nach Erwerb des Befähigungsnachweises A2 (Bezirkskontrolle auf Arbeitsplatz A).

b) **Körperliche Eignung:**

Wie zu 1b.

c) **Theoretische Ausbildung:**

Teilnahme an einem Lehrgang für Bezirkskontrolle.

d) **Praktische Ausbildung:**

Mindestens 3 Monate Tätigkeit in der Bezirkskontrolle unter Aufsicht eines zugelassenen FS-Lotsen C im Anschluß an die theoretische Ausbildung, die zur Feststellung einer ausreichenden Eignung und praktischen Fertigkeit durch den Leiter des örtlichen Bezirkskontrolldienstes führen muß.

e) **Prüfung nach Abschluß der theoretischen Ausbildung:**

Deutsche und zwischenstaatliche Betriebsvorschriften und -verfahren für die FS-Bezirkskontrolle. Vertiefte Kenntnisse des für den Befähigungsnachweis A2 geforderten Stoffes.

Durchführung von praktischen Aufgaben für die Bezirkskontrolle.

Erweiterte und vertiefte Kenntnisse in der Navigation unter Berücksichtigung der Aufgaben für Bewegungskontrolle und Langstreckennavigation; Lösen von Navigationsaufgaben und schwierigen Aufgaben mit dem Navigationsrechengerät.

Erweiterte Kenntnisse in der Flugwetterkunde, meteorologische Flugnavigation.

Erweiterte und vertiefte Kenntnisse über Funknavigotionsanlagen, Flughäfen, Luftfahrzeuge, Verkehrsgeographie, Luftverkehrslinien, Luftfahrtorganisation und Luftrecht.

f) **Prüfung nach Abschluß der praktischen Ausbildung:**

Praktische Beherrschung des FS-Kontrolldienstes im jeweiligen Fluginformationsgebiet.

Instrumentenanflug- und -abflugverfahren sowie Warte- und Überflugverfahren im jeweiligen Informationsgebiet.

Luftfahrtgelände im jeweiligen Fluginformationsgebiet.

Ausweichflughäfen für den Verkehr im jeweiligen Fluginformationsgebiet.

Verfahren für Obere FS-Kontrollbezirke.

Erweiterte und vertiefte Kenntnisse des für den Befähigungsnachweis A2 geforderten Stoffes.

III. Prüfungsverfahren

1. Meldung und Zulassung zur Prüfung:

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

Der Meldung sind beizufügen:

a) Die beglaubigte Abschrift der Geburtsurkunde,

b) der Nachweis der Staatsangehörigkeit,

c) das polizeiliche Führungszeugnis der für den Wohnsitz des Bewerbers zuständigen Behörde. Hat der Bewerber innerhalb der letzten 3 Jahre auch an anderen Orten als seinem jetzigen Wohnsitz gewohnt, hat er von den zuständigen Behörden dieser Orte ebenfalls polizeiliche Führungszeugnisse beizubringen.

d) 2 Paßbilder (Größe 3,5×5 cm).

Die Unterlagen zu a), b) und c) können entfallen, sofern der Bewerber Bediensteter der Bundesanstalt für Flugsicherung ist.

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 Vorsitzer und

2 Beisitzern, die Erfahrungen für den entsprechenden Zweig des FS-Kontrolldienstes besitzen müssen, für den die Prüfung stattfindet.

b) Personen, die an der Ausbildung der Prüflinge beteiligt sind, dürfen dem Prüfungsrat nicht angehören. Der Vorsitzer des Prüfungsrates kann jedoch den an der Ausbildung beteiligten Personen gestatten, der Prüfung beizuwohnen und in Spezialfächern Prüfungsfragen zu stellen.

c) An Prüfungen für den Erwerb des Befähigungsnachweises zur Ausübung des FS-Kontrolldienstes auf bestimmten Flughäfen oder in FS-Kontrollzentralen hat der örtliche Leiter der Flugsicherung des betreffenden Flughafens oder der FS-Kontrollzentrale als Zuhörer an der Prüfung teilzunehmen.

3. Ort und Zeit der Prüfung:

Der Prüfungsrat setzt Zeitpunkt und Ort der Prüfung fest. Die Prüfung soll möglichst im Anschluß an die theoretische oder praktische Ausbildung stattfinden und nicht länger als 3 Tage dauern. Mehr als 6 Prüflinge werden in der Regel zu einer Prüfung nicht zugelassen. Der Prüfling hat vor der Prüfung dem Prüfungsrat einen Ausweis über seine Person vorzulegen, soweit er dem Prüfungsrat nicht persönlich bekannt ist.

4. Prüfungsgebühren:

Für die Ausbildung, Prüfung und Ausstellung der Befähigungsnachweise werden von Personen, die nicht zur Bundesanstalt für Flugsicherung gehören, Gebühren erhoben, die in einer Gebührenordnung festgelegt werden (vgl. § 8 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung).

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 = ausreichend 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. Werden für einen Befähigungsnachweis mehrere Prüfungen gefordert (Prüfung nach Abschluß der theoretischen und praktischen Ausbildung), so gilt der Befähigungsnachweis erst als erbracht, wenn beide Prüfungen bestanden sind.

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 vom Prüfungsrat zu bestimmende Teil der Prüfung zu prüfen.

c) Wird der Antrag auf Zulassung zur Wiederholungsprüfung nicht rechtzeitig gestellt oder die Wiederholungsprüfung nicht bestanden, so ist der Erwerb des betreffenden Befähigungsnachweises ausgeschlossen.

IV. Form und Umfang der Erlaubnis:

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

2. 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.

3. Um zu gewährleisten, daß der Inhaber eines Befähigungsnachweises mit den örtlichen Verhältnissen und Sonderbestimmungen vertraut ist, darf der FS-Kontrolldienst in eigener Verantwortung erst ausgeübt werden, nachdem der örtliche Leiter des Flugsicherungsdienstes die Zulassung für die betreffende FS-Kontrollstelle im Befähigungsnachweis bescheinigt hat.

4. Die Befähigungsnachweise G, A, B und C berechtigen zur Ausübung des Funksprechdienstes auf Frequenzen über 30 MHz. Funksprechverkehr auf Frequenzen unter 30 MHz darf nur in Notfällen ausgeübt werden.

V. Nachprüfung der Eignung und Befähigung:

1. Die Fortdauer der körperlichen Eignung und das Vorhandensein der Fertigkeiten und Kenntnisse wird in Abständen von höchsten 12 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 den fristgerechten Nachprüfungsvermerk der Bundesanstalt für Flugsicherung ungültig.

3. Das Vorhandensein der Fertigkeiten und Kenntnisse gilt als nachgewiesen, wenn der Inhaber des Befähigungsnachweises in den vorangegangenen 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 Fertigkeiten 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 dem Fortbestehen der körperlichen Tauglichkeit bestehen.

6. Für die Fortdauer der körperlichen Tauglichkeit ist das Zeugnis einer amtlichen Fliegeruntersuchungsstelle beizubringen.

VI. Entzug der Erlaubnis:

Die Bundesanstalt für Flugsicherung kann den zeitweiligen oder dauernden Entzug der Erlaubnis zur Ausübung des FS-Kontrolldienstes 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-Kontrolldienstes nicht mehr geeignet erscheinen lassen, insbesondere bei erheblichem Verschulden an einem Unfall oder schwerem Verstoß oder wiederholten Verstößen gegen die zur öffentlichen Sicherheit oder Ordnung in der Luftfahrt erlassenen Vorschriften oder 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.

B 64-71/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang — NfL Teil B — Frankfurt (Main), 15. September 1956

B 64/56 Zweite Bekanntmachung über Abfertigungspapiere für den grenzüberschreitenden Luftverkehr

Bonn, den 6. September 1956
— L 2-220/2-168 Vm/56 II —

Nachstehend wird die Zweite Bekanntmachung über Abfertigungspapiere für den grenzüberschreitenden Luftverkehr vom 23. August 1956 (Bundesanzeiger Nr. 167 vom 29. August 1956) nachrichtlich veröffentlicht. Die darin aufgeführte Bekanntmachung vom 9. Februar 1956 ist in den Nachrichten für Luftfahrer B 20/56 abgedruckt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Kreipe

Zweite Bekanntmachung über Abfertigungspapiere für den grenzüberschreitenden Luftverkehr

vom 23. August 1956

Bonn, den 23. August 1956
— L 2-220/2-168 Vm/56 —

Im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen und dem Bundesminister des Innern gebe ich im Anschluß an meine Bekanntmachung über Abfertigungspapiere für den grenzüberschreitenden Luftverkehr vom 9. Februar 1956 (Bundesanzeiger Nr. 32 vom 15. Februar 1956) bekannt:

> Bei der Eintragung im Abschnitt „Crew Manifest" der „General Declaration" ist es nicht mehr erforderlich, die Besatzungsmitglieder namentlich aufzuführen; es genügt die zahlenmäßige Angabe.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Kreipe

B 65/56 Anerkennung ausländischer Bau- und Prüfvorschriften für Luftfahrtgerät

Bonn, den 5. September 1956
L 5 — 527 — 2129 L/56

Nach § 1 Abs. 2 der Prüfordnung für ausländisches Luftfahrtgerät vom 19. August 1953 (BGBl. I S. 1033) gebe ich folgendes bekannt:

Für die zum Nachweis der Verkehrssicherheit notwendige Prüfung ausländischen Luftfahrtgerätes werden für Flugzeuge, die in Frankreich als Muster geprüft und zugelassen worden sind, folgende Vorschriften anerkannt:

1. AIR 2004 Conditions générales de résistance statique des avions et hydravions
Ausgabe 15. Februar 1947

2. AIR 2050 Conditions techniques de délivrance des certificats de navigabilité des avions civils de la catégorie I
Ausgabe 15. Juni 1954

3. AIR 2060 Conditions technique de délivrance des mentions spéciales applicables aux Certificats de Navigabilité d'avions
Ausgabe 30. April 1953.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Kreipe

B 66/56 Absetzen von Fallschirmspringern aus Flugzeugen

Braunschweig, den 15. August 1956
LBA 303.14

Ein Flugzeug darf nur dann zum Absetzen von Fallschirmspringern eingesetzt werden, wenn im Lufttüchtigkeitszeugnis (Seite 4 der Zulassungsurkunde) der Verwendungszweck „Absetzen von Fallschirmspringern" eingetragen ist. Anträge auf Eintragung dieses Verwendungszweckes sind an das Luftfahrt-Bundesamt zu richten.

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 67/56 Zulassung der Muster ausländischer Flugzeuge

Braunschweig, den 13. August 1956
LBA 303.14

A. Zulassung der Muster amerikanischer Flugzeuge

Nachstehende Flugzeuge wurden nach § 2 Abs. 2 des LVG vom 21. August 1936 unter Anerkennung des Type Certificate und der dazugehörigen Aircraft Specification der Civil Aeronautics Administration des Department of Commerce der USA als Muster für das Bundesgebiet zugelassen:

1. **Piper J — 4** Hersteller: Piper Aircraft Corporation, Lock Haven, Pennsylvania, USA
Type Certificate und Aircraft Specification No. A-703

2. **Cessna 195** Hersteller: Cessna Aircraft Company Inc., Wichita, Kansas, USA
Type Certificate und Aircraft Specification No. A-790
Die Zulassung umfaßt die Baureihen 195, 195 A und 195 B.

3. **Beech 35** Hersteller: Beech Aircraft Corporation, Wichita, Kansas, USA
Type Certificate und Aircraft Specification No. A-777
Die Zulassung umfaßt die Baureihen B bis G.

4. **Beech 50** Hersteller: Beech Aircraft Corporation, Wichita, Kansas, USA
Type Certificate und Aircraft Specification No. 5 A 4
Die Zulassung umfaßt die Baureihen B und C.

B. Zulassung der Muster britischer Flugzeuge

Nachstehendes Flugzeug wird nach § 2 Abs. 2 des LVG vom 21. August 1936 unter Anerkennung des Certificate of Airworthiness des Air Registration Board als Muster für das Bundesgebiet zugelassen:

DH C 1 MK 22 „Chipmunk" Hersteller: De Havilland Aircraft Co. Ltd., Hatfield, England.

Luftfahrt-Bundesamt
Der Direktor
Möhlmann

B 68/56 Zulassung von Flugzeugen zum Luftverkehr

Braunschweig, den 18. August 1956
LBA 303.14

Folgende Flugzeuge sind nach § 3 LVO zum Luftverkehr zugelassen und in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik eingetragen worden:

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
DH 82 A Tiger Moth	De 269	D-EFAT	Westdeutscher Luftfoto, P. Thomsen, Bremen-Flughafen
Learstar Mod. 18	2606	D-COCA	Firma Helmut Horten G.m.b.H., Düsseldorf, Grafenberger Allee 125
Nord 1203 Norecrin II	330	D-ECIM	Leichtgummi G.m.b.H., Wuppertal-Barmen, Werk Allendorf, Allendorf, Krs. Marburg/Lahn
Kl 35 D	2013	D-ECIC	ATOS Zigarettenfabrik G.m.b.H., Schwetzingen, Scheffelstr. 65
Kl 35 D	1597	D-EDAF	ATOS Zigarettenfabrik G.m.b.H., Schwetzingen, Scheffelstr. 65
Erla 5 A	14	D-ENAL	Flug- u. Arbeitsgruppe Schwäbisch Hall, Schwäbisch Hall, Salinenstraße 33
Piper J3C	22617	D-EDAP	Motorflug G.m.b.H., Donaueschingen, Hofjägerberg
Beechcraft Bonanza B-35	D 2495	D-EKIM	A. S. Strüver G.m.b.H, Hamburg 20, Niendorfer Weg 11
Piper J3C	11680	D-EBYK	Max Dieterle, Göppingen, Böcklinstraße 27
Champion 7EC (759)	429	D-EMEN	Harold Harmsen, Hamburg 1, An der Alster 63
Luscombe 8A	3748	D-EFEB	Lothar Zobel u Gerd W. Scheel, i. Fa. Foto Scheel, Hamburg, Mönckebergstraße 5
Piper J3C	20395	D-EMET	Motorflug G.m.b.H., Donaueschingen, Hofjägerberg
Bü 181 Bestmann	25051	D-EJIM	Verein für Luftfahrt e.V., Motorfliegergruppe, Mönchen-Gladbach
Aeronca Chief A 50C	C 1848	D-EMON	Otto Kraus, Manching bei Ingolstadt (Kunstmühle)
Auster 5/JI Autocrat	124	D-EKOM	Bremer Verein für Luftfahrt e.V., Bremen-Flughafen
Bü 181 Bestmann	120518	D-EMAS	Heinrich Simon, Bonn, Rosental 88
KZ III	103	D-ECUF	Westdeutscher Luftfoto, Palle Thomsen, Bremen-Flughafen
Piper J3C	12945	D-EJUR	Fliegerschule Weichelt, Senne I, Krs. Bielefeld, Flughafen
Kl 35 D	1956	D-EDOX	Helmut Bernhardt, Schönau, Krs. Berchtesgaden, Haus Gackstetter
Super Constellation 1049 G	4642	D-ALOF	Deutsche Lufthansa AG., Köln, Claudiusstraße 1

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 69/56 Änderung der Luftfahrzeugrolle

Braunschweig, den 18. August 1956
LBA 303.14

Nach § 7 LVO wurde die Zulassung nachstehender Flugzeuge zurückgezogen und deren Eintragung in die Luftfahrzeugrolle gelöscht:

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
Piper J3C	12033	D-ENAS	Deutscher Reklameflug Ch. Vollhardt, Egelsbach, Ernst-Ludwig-Straße 13
Bücker 181 Bestmann	25032	D-EHOL	Aero Club Mühlheim/Ruhr, Goethestraße 1
Cessna 180	32018	D-EGEN	Firma Georg Schneider, Holzindustrie KG., Lindau

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 70/56 Zulassung von Segelfluggeländen

Bonn, den 6. September 1956
L 4 — 420 — 2277 B/56

Nachstehende Gelände sind für den Segelflug zugelassen worden:

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung u. Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
	A. Baden-Württemberg	
125	Dornstetten Kreis Freudenstadt 48°28'00"N 08°29'00"O	Gummiseil- und Windenstart
126	Rohracker Kreis Karlsruhe 48°56'45"N 08°22'50"O	Windenstart
	D. Hessen	
48	Braunfels I Kreis Wetzlar 50°29'40"N 08°21'15"O	Gummiseilstart
49	Braunfels II Kreis Wetzlar 50°30'40"N 08°22'15"O	Gummiseil- und Windenstart
50	Tiergarten, Forsthaus Kreis Wetzlar 50°30'00"N 08°23'00"O	Gummiseil- und Windenstart
	E. Niedersachsen	
57	Elliehausen Kreis Göttingen 51°33'08"N 09°51'00"O	Windenstart
	F. Nordrhein-Westfalen	
68	Scheuerhof Kreis Leverkusen 51°00'25"N 07°00'15"O	Gummiseil- und Windenstart
	G. Rheinland-Pfalz	
32	Heimbacher Hang Kreis Neuwied/Rhein 50°28'00"N 07°34'00"O	Windenstart

In NfL B 58/55 sind unter A. Baden-Württemberg die Koordinaten des Segelfluggeländes lfd. Nr. 28 — Forchheim — abzuändern in „48°59'N 08°21'O".

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
von Widekind

B 71/56 Berichtigung der Flughafenbenutzungsordnung des Flughafens Düsseldorf

Düsseldorf, den 28. August 1956
Wie/Stg.

In der Flughafenbenutzungsordnung des Flughafens Düsseldorf, veröffentlicht in NfL B 32/56 vom 15. Mai 1956, ist folgende Berichtigung durchzuführen:

Auf Seite 66 muß unter Absatz d) „Speditionsunternehmen" die Firma ‚Cargo' Reederei-Kontor G.m.b.H. gestrichen werden und dafür unter Absatz c) „Luftffahrtunternehmen" hinter dem Unternehmen Hunting Clan Airtransport Ltd. in Klammern „Vertretung durch Cargo-Reedereikontor G.m.b.H." eingesetzt werden.

Düsseldorfer Flughafenbetriebsgesellschaft mbH.
ppa. Vorspel

B 72/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang — NfL Teil B — Frankfurt (Main), 15. Oktober 1956

B 72/56

Flughafenbenutzungsordnung des Flughafens Bremen

Inhaltsangabe

I. Teil

Beschreibung des Flughafens

		Seite
1.	Gelände des Flughafens	122
2.	Wetterverhältnisse	123
3.	Betriebszeiten des Flughafens	
4.	Bauliche Anlagen	
5.	Flughafenzone	124
6.	Baubeschränkungsbereich	
7.	Luftfahrthindernisse	
8.	Der Flughafenunternehmer und die auf dem Flughafen untergebrachten behördlichen Dienststellen und Unternehmen	
9.	Flugsicherungseinrichtungen	125
10.	Abfertigungsgeräte	126
11.	Sonstige Einrichtungen	
12.	Verkehrsverbindungen	

II. Teil

Benutzungsvorschriften

A. Allgemeine Bestimmungen

1.	Befugnis zur Benutzung des Flughafens	126
2.	Nicht allgemein zugängliche Anlagen	
3.	Lagerung	127
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	127
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	128
7.	Abfertigung von Luftfahrzeugen	
8.	Luftfahrtveranstaltungen	

C. Bestimmungen für Benutzer, Besucher und sonstige Personen — Seite

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

} 128

D. Schutzmaßnahmen

E. Gewerbliche Nutznießung } 129

F. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung

Anlagen:

Anlage 1: 3 Kartenpläne des Flughafens 1 a-c — 130—132
Anlage 2: Baubeschränkungsplan — 133
Anlage 3: Gebührenordnung für Flughäfen *
Anlage 4: Rollpläne 4 a-c — 134—136
Anlage 5: Sicherheitsvorschriften:

Nr. 1: Umgang mit Betriebsstoffen
Nr. 2: Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken } 137
Nr. 3: Unfallverhütung
Nr. 4: Feuerlösch- und Rettungsdienst — 138

I. Teil

Beschreibung des Flughafens

(Änderungen der Beschreibung werden in den Nachrichten für Luftfahrer bzw. im Luftfahrthandbuch Deutschland bekanntgegeben.)

1. Gelände des Flughafens

a) Lage:

Geographische Breite:	53°02'56"N
Geographische Länge:	08°47'16"O
Lage des Bezugspunktes:	35 m (115 Fuß) nördlich der Kreuzung der Startbahnen 09/27 und 14/32
Entfernung und Richtung von der Stadt:	3,5 km (2 sm) S von der Stadtmitte Bremens
Höhe über NN:	3,2 m (11 Fuß)
Ortsmißweisung:	4°13'W (1955)
Jährliche Änderung:	—7,2'

b) Start- und Landeanlagen:

Abmessungen der Start- und Landebahnen:	Startbahn 06/24:	1060×52 m (3467×170 Fuß)
	Startbahn 09/27:	1909×52 m (6262×172 Fuß)
	Startbahn 14/32:	1293×52/40 m (4241×170/131 Fuß)
Abmessungen der Sicherheitsstreifen:	Startbahn 06/24:	1180×210 m (3867×700 Fuß)
	Startbahn 09/27:	2154×300 m (7072×1000 Fuß)
	Startbahn 14/32:	1413×210 m (4641×700 Fuß)
Start- und Landebahndecke:	Startbahn 06/24:	Beton und Asphalt
	Startbahn 09/27:	Beton
	Startbahn 14/32:	Beton, Asphalt und PSP
Tragfähigkeit:	Startbahn 06/24:	8 000 kg (17 500 lbs) Einzelradlast (SIWL)
	Startbahn 09/27:	27 000 kg (60 000 lbs) Einzelradlast (SIWL)
	Startbahn 14/32:	11 500 kg (25 600 lbs) Einzelradlast (SIWL)

* Siehe Luftfahrthandbuch Deutschland, Teil FAL

Gefälle:	Kein Gefälle
Start- und Landestrecke:	Startbahn 06/24: 1060 m (3467 Fuß) Landestrecke und Startstrecke Startbahn 09/27: 1909 m (6262 Fuß) Landestrecke und Startstrecke Startbahn 14/32: 1293 m (4241 Fuß) Landestrecke und Startstrecke
Instrumenten-Landeanlagen:	ILS
Rollbahnen:	a) Zurollbahn West (Ringrollbahn): Vorfeld-Startbahn 14 — Startbahn 09 — Startbahn 06 — 15 m (50 Fuß) breit, Beton, Tragfähigkeit 27 000 kg (60 000 lbs) Einzelradlast (SIWL). b) Vorfeld — Startbahn 14 — 15 m (50 Fuß) breit, Beton, Tragfähigkeit 27 000 kg (60 000 lbs) Einzelradlast (SIWL). c) Nord/Süd — Querrollbahn — 52 m (170 Fuß) breit, Asphalt, Tragfähigkeit 12 500 kg (28 000 lbs) Gesamtgewicht (AUW). d) Zurollbahn Ost: Vorfeld — Startbahn 24 — 22 m (72 Fuß) breit, Beton, Tragfähigkeit 27 000 kg (60 000 lbs) Einzelradlast (SIWL).
Größe der Vorfelder:	a) Abfertigungsvorfeld: 450×120 m (Beton) (1480×400 Fuß) b) Hallenvorfeld: 400×100 m (1219×333 Fuß)

Die Start- und Landeanlagen sind aus dem beigefügten Kartenplan (Anlage 1 a) zu ersehen.

c) Klassifizierung des Flughafens nach ICAO: C 3

d) Zulassung als Zoll- und Sanitätsflughafen: Der Flughafen Bremen ist als Sanitäts- und Zollflughafen zugelassen.

2. Wetterverhältnisse

Vorherrschende Windrichtung: SW

Mindesthöhen und Wettermindestbedingungen

Für jedes Instrumenten-Anflugverfahren sind folgende Mindesthöhen über Flughafenhöhe festgesetzt:

ILS	NDB	Platzrundenanflug	
		⟨65 Kt	⟩ 65 Kt
170 Fuß	450 Fuß*	530 Fuß	630 Fuß

*) 580 Fuß, wenn Platzfunkfeuer außer Betrieb.

Die Verpflichtung des Luftfahrzeughalters zur Festlegung von Wettermindestbedingungen gemäß ICAO, Anhang 6, wird hierdurch nicht berührt.

3. Betriebszeit des Flughafens: 24 Stunden

4. Bauliche Anlagen

Stand vom 1. 4. 1955 -Anlage 1 c-

1. Flugzeughalle E mit Anbauten:	Halle: 100×30 m Torbreite: 50 m Torhöhe: 7 m Hallenboden: Beton	Anbauten: eingeschossiger Massivbau
2. Fallschirmlegegebäude:	Eingeschossiger Massivbau 35×6,20 m Turmhöhe: 13,20 m	
3. Luftschutzbunker:	Eingeschossiger Betonbau	
4. Flughafenverwaltungsgebäude:	Zweigeschossiger, teilweise unterkellerter Massivbau.	
5. Transformatorengebäude:	Eingeschossiger Massivbau (mit Notstromanlage).	
6. Pförtnergebäude I:	Nissen-Hütte, eingeschossiger Behelfsbau.	
7. Betriebsbürogebäude:	Eingeschossiger Massivbau mit angebautem Lagerraum (Holzbau).	
8. Auswandererhalle:	Eingeschossiger Massivbau	
9. Garage mit Anbau:	Eingeschossiger Massivbau	
10. Anbau der ehemaligen Halle A:	Zweigeschossiger Massivbau	
11. Feuerwehrgebäude:	Eingeschossiger Massivbau	
12. Flugzeughalle B mit Anbauten:	Halle: 46×20 m Torbreite: 20 m Torhöhe: 4,66 m Hallenboden: Beton Anbauten: eingeschossig, massiv 40×15 m	

13. Pförtnergebäude II:	Eingeschossiger Massivbau
14. Unterkunftsgebäude:	Zweigeschossiger Massivbau
15. Wirtschaftsgebäude:	Dreigeschossiger Massivbau
16. Garagen:	Eingeschossiger Massivbau
17. Flugzeughalle F:	Halle: 100×30 m Torbreite: 50 m Torhöhe: 7 m Hallenboden: Beton
Anbauten:	Anbauten: eingeschossig, massiv
18. Trafo-Station III:	Eingeschossiger Massivbau
19. Dienstwohngebäude:	Zweigeschossiger Massivbau
20. Staatsarbeiterhaus:	Zweigeschossiger Massivbau
21. Landekurssender:	Eingeschossiger Massivbau
22. Gleitwegsender:	Eingeschossiger Massivbau
23. Haupteinflugzeichen:	Eingeschossiger Massivbau
24. Voreinflugzeichen:	Eingeschossiger Massivbau
25. Pumpenhaus:	unterirdischer Massivbau Gesamt-Höhe: 10,80 m davon unterirdisch 9,30 m
26. Tankanlagen:	2×50 000 Ltr. unterirdisch 2×25 000 Ltr. unterirdisch 1× 3 000 Ltr. unterirdisch 1× 2 000 Ltr. unterirdisch 1×40 000 Ltr. oberirdisch
27. Trafostationen IV—VI:	Eingeschossige Massivbauten
28. Bauliche Einrichtungen:	Gleisanlage, Anschluß-Gleis L 1: 45 m Anschluß-Gleis L 2: 190 m Anschluß-Gleis L 4: 450 m

5. Flughafen-Zone

Die Flughafen-Zone (10 km Radius gem. § 27 LVO) verfolgt die Linie:
Dreye (Brücke) — Arbergen — Rockwinkel — Oberneuland — Borgfeld (Deich) — Blockland (Deich) — Oslebshausen — Nordd. Hütte — Hafeneinfahrt — Industriehafen — Hasbergen — Delmenhorst (Ostrand) — Kleinbahn Heiligenrode — Kirchweyhe.
Ausgenommen ist die Luftsäule über der Stadt Bremen.
(Siehe Kartenplan Anlage 1 b).

6. Baubeschränkungsbereich

Der für den Flughafen Bremen gemäß §§ 10 a ff. des Luftverkehrsgesetzes geltende Baubeschränkungsbereich ergibt sich aus dem beigefügten Kartenplan (Anlage 2).

7. Luftfahrthindernisse

Auf den Kartenplan Anlage 1 a wird verwiesen.

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

a) **Der Flughafenunternehmer**

Bremer Flughafenbetriebsges. m. b. H.,
Bremen-Flughafen

Rechtsform:	Gesellschaft mit beschränkter Haftung.
Organe:	Geschäftsführer, Aufsichtsrat, Gesellschafterversammlung.
Vertretungs-Befugnis:	Geschäftsführer
Betriebsbüro des Flughafenunternehmers:	Flughafenverwaltungsgebäude
Anschrift:	Bremer Flughafenbetriebsges. m. b. H., Bremen, Am Flughafendamm.
Bahnanschrift:	Bremen-Neustadt, Anschlußgleis Flughafen.
Fernsprecher:	Sammel-Nummer: 5 40 71
Fernschreiber:	—

b) **Behördenstellen:**

1. Amt für Straßen- und Brückenbau, Abt. Flughafen
2. Bundesanstalt für Flugsicherung
   Flugsicherungsstelle Bremen
3. Deutsche Paßkontrollstelle, Flughafen — Bremen
4. Deutscher Wetterdienst, Wetteramt Bremen
5. Postamt XIV, Flughafen Bremen
6. Zollamt — Flughafen Bremen
   mit Devisenkontrolle

c) **Luftfahrtunternehmen**

1. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)
2. Pan American World Airways (PAA)
3. Scandinavian Airlines System (SAS)
4. Westdeutscher Luftfoto, Palle Thomsen
5. Flugschule der Deutschen Lufthansa

d) **Speditionsunternehmen**

1. J. H. Bachmann	Flughafen Bremen	Bremen, Schlachte
2. Max Grünhut		Bremen, Obernstraße 43/45
3. Kühne & Nagel		Bremen, Pelzerstraße 38
4. Carl Prior		Bremen, am Wall 177

e) **Gaststättenbetriebe**

Flughafen-Gaststätte mit Transit-Raum, Kantine und Zuschauerterrasse.

f) **Sonstige gewerbliche Unternehmen**

1. Bremer Sitzmöbelversorgung M. L. Huntemann	Bremen, Lahnstraße 98
2. ESSO AG.	Bremen, Langenstraße 104-106
3. Möbel-Bock	Bremen, Ostertorsteinweg 48
4. Nordd. Verkehrskreditbank, Wechselstube	Bremen, Obernstraße
5. Georg Schünemann & Co.	Bremen, Altenwall 4

g) **Sonstige Organisationen**

Bremer Verein für Luftfahrt e.V. — Bremen, Flughafen

9. **Flugsicherungs-Einrichtungen**

(Siehe auch Luftfahrthandbuch AGA 2-5 bis 2-7.)

a) **Tageskennzeichen**

Anflug:	Nicht vorhanden
Hindernisse:	Gemäß ICAO-Anhang 14
Randkennzeichen:	Nicht vorhanden
Sicherheitsstreifen:	Nicht gekennzeichnet
Rollbahn-Längsrichtung:	Gemäß ICAO-Anhang 14
Rollhaltepunkte:	Gemäß ICAO-Anhang 14
Start- und Landebahn-Bezeichnung:	Gemäß ICAO-Anhang 14
Schwellenkennzeichnung:	Vorhanden
Start- und Landebahn-Mittellinie:	Startbahn 09/27
Start- und Landebahn-Seitenkennzeichen:	Nicht vorhanden
Start- und Landebahn-Aufsetzzone:	Nicht vorhanden
Start- und Landebahn-Randkennzeichen:	Startbahn 09/27
Ortsbeschriftung:	Leuchtschriftanlage am westlichen Giebel des Flughafen-Verwaltungsgebäudes
Signalfläche:	Vorhanden
Landeweiser:	Nicht vorhanden
Windrichtungsanzeiger:	Vorhanden
Schneekennzeichnung:	Vorhanden

b) **Befeuerung**

Leuchtfeuer:	ABn: Drehfeuer weiß-grün auf dem Dach der Halle E
Anflug:	Anflugsektoren-Befeuerung Ost kombiniert mit Hochleistungs-Anflugbefeuerung Startbahn 09/27, regelbare Leuchtstärke
Anflugwinkel:	Nicht vorhanden
Schwellen:	6 grüne Schwellenfeuer an den Enden der Startbahn 09/27
Start- und Landebahn:	Hochleistungs-Befeuerung auf Startbahn 09/27, regelbare Leuchtstärke
Notbefeuerung:	Vorhanden
Hindernisse:	Rote Hindernisleuchten
Randbefeuerung:	Nicht vorhanden
Rollbahnen:	Gemäß ICAO — Anhang 14 (beiderseits blaue Leuchten)
Scheinwerfer:	Vorfeldbeleuchtung
Signalfläche:	Nicht vorhanden
Windrichtungsanzeiger:	Befeuert
Landeweiser:	Nicht vorhanden

c. **Funktechnische Einrichtungen**

Kontrollturm:	Mit Boden-Bord-Funksprecheinrichtung auf mehreren Frequenzen
Landehilfen:	ILS-Instrumenten-Landeanlage NDB-Anflug-Funkfeuer L-Platzfunkfeuer

Einzelheiten ergeben sich aus dem Luftfahrthandbuch Deutschland.

10. Abfertigungsgeräte

Zur Durchführung der Abfertigungsdienste stellt der Flughafenunternehmer alle erforderlichen Geräte und Einrichtungen nach Maßgabe der Bodendienstverträge zur Verfügung.

11. Sonstige Einrichtungen

a) Unfallstelle und Erste-Hilfe-Leistung:	Sanitätsstelle mit Untersuchungsraum Personelle Besetzung: Arzt im Bedarfsfall, 1 Sanitäter (24 Std.-Besetzung) Sanitätsfahrzeuge auf Anforderung durch ROTES KREUZ, Unfallstation
b) Feuermeldestellen und Feuerlöschdienst	
1. Flughafen-Feuerwehr:	2 Feuerlöschfahrzeuge
2. Feuermeldeanlagen:	8 Außen-Feuermeldestellen 6 Innen-Feuermeldestellen
c) Weitere Geräte und Einrichtungen	Bahnhof Bremen-Neustadt, Anschlußgleis Flughafen, mit 3 Gleisanschlüssen hinter Halle B, E und F Schneeräumgeräte: 1 5-to Büssing 5 Planierraupen m. Schneeschiebern Krankenhaus: ROTES KREUZ Krankenhaus, Osterstraße 1 Fernsprecher 54001 Krankentransport: ROTES KREUZ, Osterdeich 5, Fernsprecher: 22291 Unfallstation: An der Schleifmühle 57/61, Fernsprecher 28316, 28328 Quarantäne-Station: Im Betriebsgebäude-Büro des Flughafens Feuerlöschfahrzeuge: 1 Hentschel-Magirus TLF-25 1 Opel LF-15 Bergungsfahrzeuge: Auf Anforderung durch Städt. Feuerwehr

12. Verkehrsverbindungen

1. Zufahrtsstraßen	Neuenlander Straße/Flughafendamm
2. Zubringerverkehr	a) Straßenbahn, Linie 15, Haltestelle Flughafen b) Taxen- und Mietwagenverkehr

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 Frachträume,
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.

In Ausnahmefällen kann das Betreten der Anlagen vom Flughafenunternehmer — gegebenenfalls im Einvernehmen mit den zuständigen behördlichen Dienststellen — 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 — 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 * festgelegten Entgelte mit folgenden Arten von Luftfahrzeugen gestattet: Segelflugzeuge, Ballone, Hubschrauber und Flugzeuge bis zu einem Höchstgewicht von 60 000 kg.
b) Die Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, dem behördlich beauftragten und besonders ausgewiesenen Personal des Flughafenunternehmers die Eintragungsscheine und Lufttüchtigkeits-Zeugnisse 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. Das Einwinken der Luftfahrzeuge wird vom Personal des Flughafenunternehmers vorgenommen.
c) Luftfahrzeuge dürfen sich auf dem Abfertigungsvorfeld nur bis zu 6 Stunden aufhalten. Der Flughafenunternehmer kann Ausnahmen zulassen.

3. **Ab- und Unterstellung von Luftfahrzeugen**
a) Wenn sich der Aufenthalt eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen über 6 Stunden ausdehnt, so ist der Halter oder Führer des Luftfahrzeugs verpflichtet, das Luftfahrzeug auf den vorgesehenen Abstellflächen abzustellen oder in einer Halle unterzustellen. Plätze für die Ab- oder Unterstellung werden vom Flughafenunternehmer zugewiesen.
b) Für die Ab- und Unterstellung von Luftfahrzeugen gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere Vereinbarung getroffen ist.
Für eine Beschädigung von Luftfahrzeugen, die auf dem Flughafen ab- oder untergestellt sind, haftet der Flughafenunternehmer nur, wenn der Schaden von ihm oder seinen Erfüllungsgehilfen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht worden ist.

4. **Benutzung der Hallen, Werkstätten und anderen Räume**
a) 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 über die ihnen überlassenen Werkstätten, Tankanlagen, Büroräume usw. abgeschlossen.

5. **Betriebsstoffversorgung**
a) Die Betriebsstoffversorgung erfolgt auf Grund unmittelbarer Verträge zwischen den Betriebsstoffgesellschaften, ESSO AG., SHELL, BP und den Luftfahrzeughaltern. Für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften sind die Betriebsstoffgesellschaften und die Luftfahrzeughalter verantwortlich.
b) Für den Umgang mit Betriebsstoffen sind insbesondere die aus der Anlage 5 Nr. 1 ersichtlichen Sicherheitsvorschriften zu beachten.

* Siehe Luftfahrthandbuch Deutschland, Teil FAL

6. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

Für 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 näherer Vereinbarung durch den Flughafenunternehmer.

b) Geräte zum Be- und Entladen der Luftfahrzeuge, Gabelstapler, Ladetreppen, 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 hierfür bestimmten Plätzen gegen Entgelt gemäß der Gebührenordnung abzustellen.

8. Luftfahrtveranstaltungen

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

C. Bestimmungen für Benutzer, Besucher und sonstige Personen

1. Betreten des Flughafens

Der eingefriedete Teil des Flughafens darf nur mit Erlaubnis des Flughafenunternehmers durch die hierfür freigegebenen Eingänge betreten und befahren werden. Als Erlaubnis gilt:

a) für Fluggäste der Flugschein;

b) für alle auf dem Flughafen beschäftigten Personen ein vom Flughafenunternehmer ausgestellter oder anerkannter Dauer-Ausweis, 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 (Ausnahmen kann nur der Flughafenunternehmer genehmigen);

c) für Personen, die geschäftlich eine auf dem Flughafen außerhalb des Flughafenverwaltungsgebäudes befindliche Dienststelle besuchen, der vom Pförtner ausgestellte Tagesausweis, der beim Verlassen der Flughafenanlage beim Pförtner wieder abzugeben ist;

d) für Besucher — sofern Eintrittsgeld erhoben wird — die an der Tageskasse gelöste Eintrittskarte. Die Höhe der Eintrittsgelder, Ermäßigungen usw. ist durch Aushang bekanntgegeben.

2. Besichtigungen

Luftfahrzeuge sowie Luftfahrzeughallen und die übrigen Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung 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. Besucherfahrzeuge sind auf dem an der Westseite des Flughafenverwaltungsgebäudes gelegenen öffentlichen Parkplatz, Betriebsfahrzeuge auf dem an der Ostseite des Flughafenverwaltungsgebäudes gelegenen Betriebsparkplatz abzustellen. Der Flughafenunternehmer behält sich die Erhebung von Gebühren für die Benutzung der Parkplätze vor.

b) Omnibusse, Taxen und Mietwagen dürfen Fluggäste und Gepäck nur an der Auffahrt an der Nordseite des Flughafenverwaltungsgebäudes absetzen oder aufnehmen.
Fracht darf nur auf dem an der Ostseite des Flughafenverwaltungsgebäudes gelegenen Betriebsparkplatz ab- oder aufgeladen werden.

c) Das Aufstellen und Unterstellen von kleineren Fahrzeugen, insbesondere Fahrrädern, auf Vorplätzen, an Eingängen, 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 den Flughafenunternehmer (Pförtner) benachrichtigen zu lassen, der seinerseits die Flugsicherungsstelle verständigt. Er darf sich nur nach deren Weisungen bewegen. Vor Betreten oder der Einfahrt in die Startbahn oder vor deren Überquerung ist auf das Freizeichen vom FS-Kontrollturm (grünes Lichtsignal oder Freigabe durch Funkspruch) zu warten. Die Lichtsignale des FS-Kontrollturms sind stets zu beachten. (Grünes oder rotes Lichtsignal, Ein- und Ausschalten der Befeuerung). Die Benutzer haben sich beim Flughafenunternehmer (Pförtner) über die Bedeutung der Lichtsignale und das Verhalten auf dem Rollfeld 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 Abfertigungs- und Hallenvorfeld 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 Abfertigungs- und Hallenvorfeld 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 Geschwindigkeitsbegrenzung 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 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 Flughafenbenutzungsordnung

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 verwiesen werden.

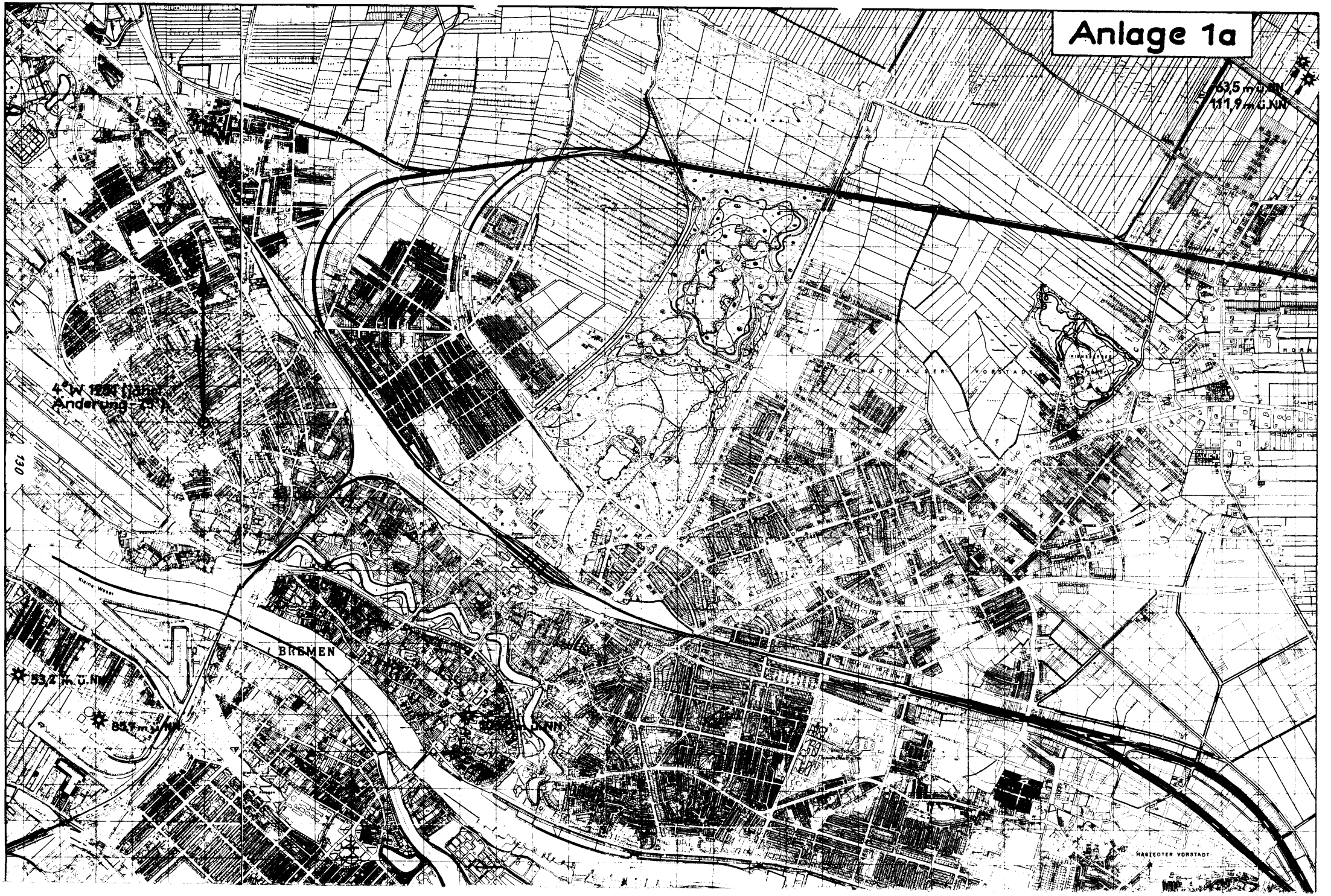
Die Flughafen-Benutzungsordnung tritt mit den Anlagen 1 — 5 am 13. September 1955 in Kraft.

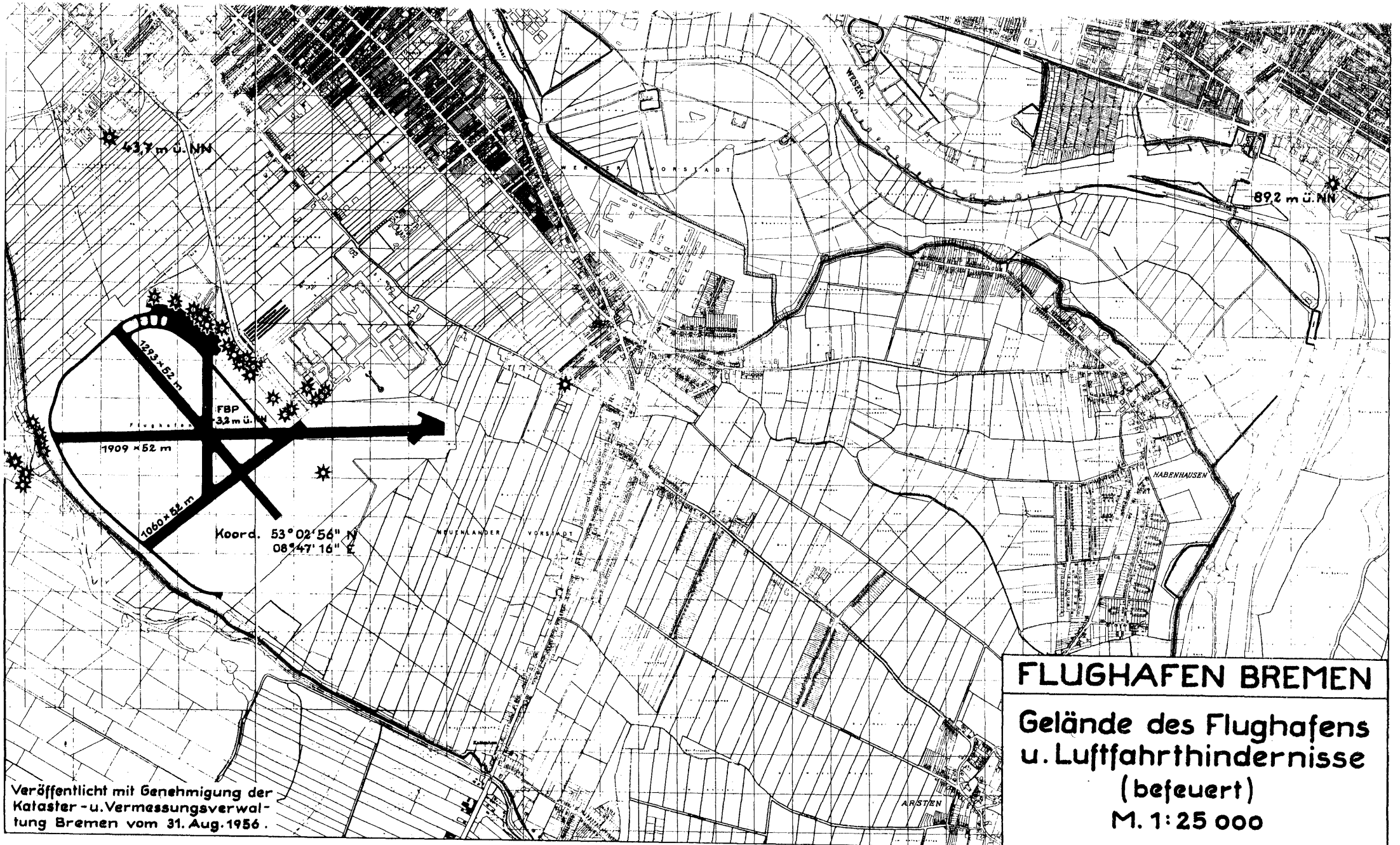
Bremen, den 25. April 1955

Der Flughafenunternehmer
Bremer Flughafenbetriebs-G. M. B. H.
W u r l l

Genehmigt:
Die oberste Landesverkehrsbehörde:
Der Senator für
Häfen, Schiffahrt und Verkehr
i. V. Dr. P l a t z

Bremen, den 13. September 1955

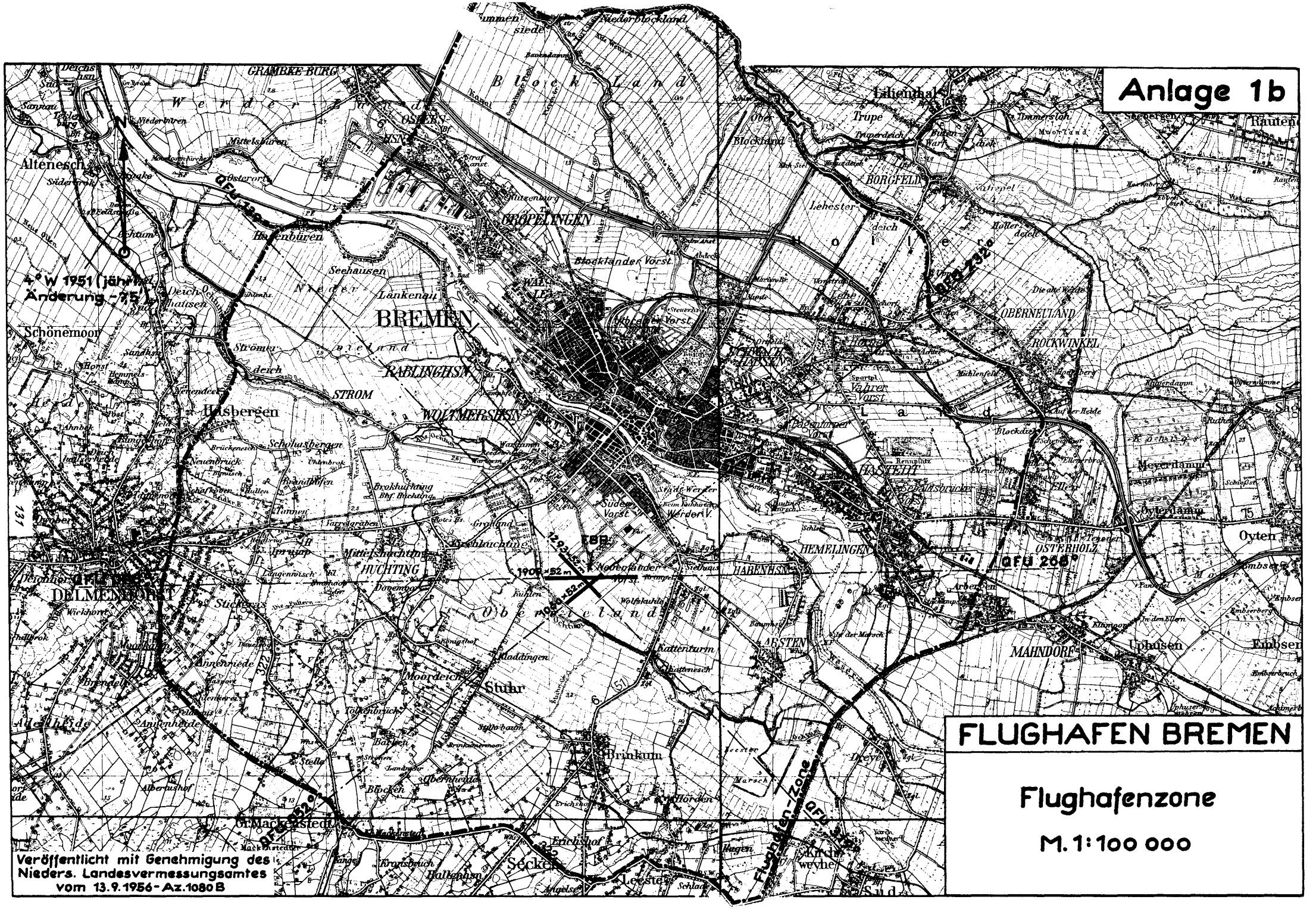

Anlage 1a
63,5 m ü.NN
111,9 m ü.NN
4° W 1981 (Jahr)
Änderung - 9' (J)
130
BREMEN
53,2 m ü.NN
83,7 m ü.NN
HASTEDTER VORSTADT

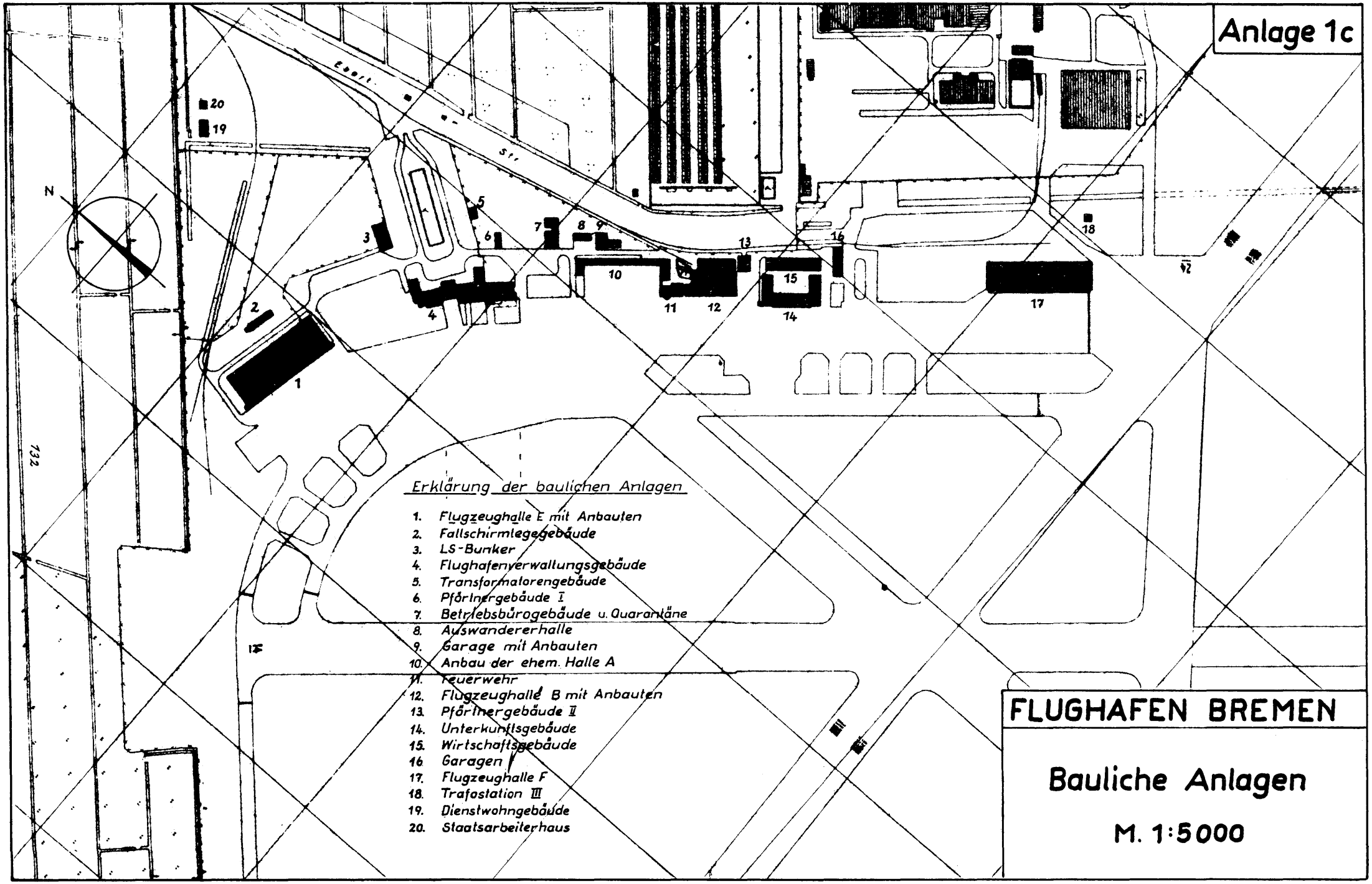


FLUGHAFEN BREMEN

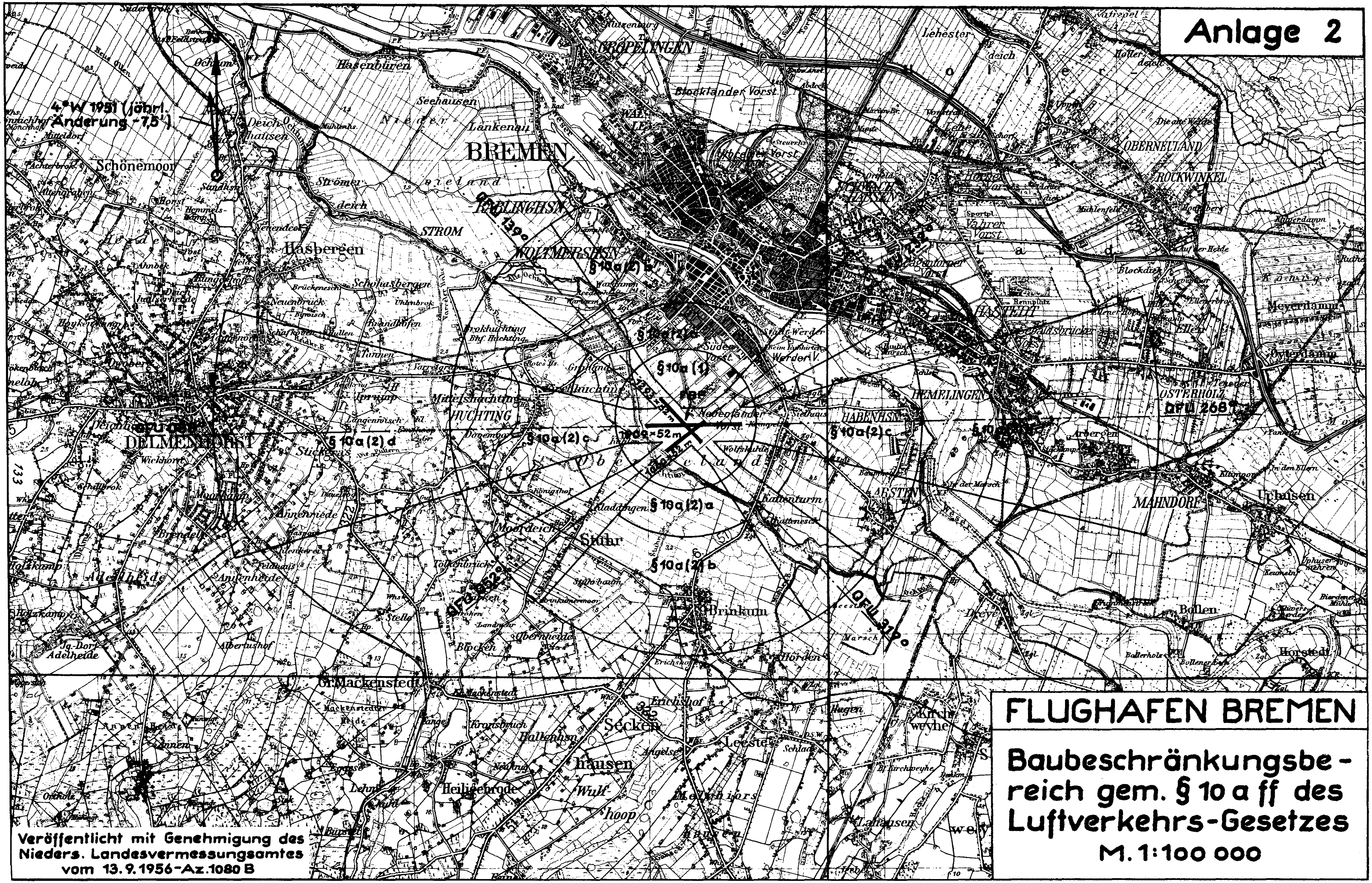
Gelände des Flughafens u. Luftfahrthindernisse (befeuert) M. 1:25 000

Veröffentlicht mit Genehmigung der Kataster-u. Vermessungsverwaltung Bremen vom 31. Aug. 1956.


Anlage 1b
FLUGHAFEN BREMEN
Flughafenzone
M. 1:100 000
4° W 1951 (jährl. Änderung -7,5')
Veröffentlicht mit Genehmigung des Nieders. Landesvermessungsamtes vom 13.9.1956 - Az. 1080 B
Flughafen-Zone
BREMEN
GRAMBKE-BURG
Block Land
Altenesch
Osterort
Hasenbüren
Seehausen
Niedervieland
Lankenau
Schönemoor
Strömerdeich
RABLINGHSN
STROM
WOLTMERSHSN
Habergen
Scholusbergen
Neuenbrück
Brandhoffen
Brokhuchting
Bhf. Huchting
Tarpelgraben
Mittelshuchting
HUCHTING
Oberneuland
Stuhr
Moordeich
Brinkum
Groß Mackenstedt
Klein Mackenstedt
Seckenhausen
Leeste
Hemelingen
Habenhsn
Arbergen
Osterholz
Mahndorf
Uphusen
Embsen
Oyten
Meyerdamm
Rockwinkel
Oberneuland
Borgfeld
Lilienthal
Trupe
Blockland
Lehester Deich
Blocklander Vorst
Vahrer Vorst
Sodenmatter Vorst
Südender Vorst
Steuerlts Vorst
Hasteder Vorst
Hasteder Bruch
Wallerfeld
Grolland
Stadt Werder
Werder V.
Rennplatz
Sportpl.
Schützenhof
Ellener Hof
Ellener Brok
Ellener Feld
Hollerfeld
Hollerdeich
Lehester Deich
Ochtum
Delme
Wümme
Lesum
Weser
Hamme
Wümmeniederung
Ochtumniederung
Delmenhorst
Ganderkesee
Stickgras
Annenriede
Moordeich
Stelle
Ahlhorn
Adelheide
Bookholt
Bookholter Moor
Bookholter Feld
Bookholter Bruch
Bookholter Wiesen
Bookholter Heide
Bookholter Kamp
Bookholter Weide
Bookholter Weg
Bookholter Straße
Bookholter Graben
Bookholter Brücke
Bookholter Schule
Bookholter Kirche
Bookholter Friedhof
Bookholter Pfarrhaus
Bookholter Gemeindehaus
Bookholter Sportplatz
Bookholter Schwimmbad
Bookholter Tennisplatz
Bookholter Reitplatz
Bookholter Golfplatz
Bookholter Campingplatz
Bookholter Zeltplatz
Bookholter Wohnmobilplatz
Bookholter Parkplatz
Bookholter Tankstelle
Bookholter Autowerkstatt
Bookholter Autohaus
Bookholter Autovermietung
Bookholter Autoverleih
Bookholter Autoverkauf
Bookholter Autoreparatur
Bookholter Autowaschanlage
Bookholter Autopflege
Bookholter Autozubehör
Bookholter Autoteile
Bookholter Autoersatzteile
Bookholter Autoreifen
Bookholter Autobatterien
Bookholter Autoöl
Bookholter Autofilter
Bookholter Autobremsen
Bookholter Autokupplung
Bookholter Autogetriebe
Bookholter Automotor
Bookholter Autokarosserie
Bookholter Autolack
Bookholter Autopolitur
Bookholter Autowachs
Bookholter Autoreinigung
Bookholter Autopflege
Bookholter Autozubehör
Bookholter Autoteile
Bookholter Autoersatzteile
Bookholter Autoreifen
Bookholter Autobatterien
Bookholter Autoöl
Bookholter Autofilter
Bookholter Autobremsen
Bookholter Autokupplung
Bookholter Autogetriebe
Bookholter Automotor
Bookholter Autokarosserie
Bookholter Autolack
Bookholter Autopolitur
Bookholter Autowachs
Bookholter Autoreinigung


Anlage 1c
N
20
19
3
5
6
7
8
9
13
16
18
10
15
2
4
11
12
14
17
1
132
Erklärung der baulichen Anlagen
1. Flugzeughalle E mit Anbauten
2. Fallschirmlegegebäude
3. LS-Bunker
4. Flughafenverwaltungsgebäude
5. Transformatorengebäude
6. Pförtnergebäude I
7. Betriebsbürogebäude u. Quarantäne
8. Auswandererhalle
9. Garage mit Anbauten
10. Anbau der ehem. Halle A
11. Feuerwehr
12. Flugzeughalle B mit Anbauten
13. Pförtnergebäude II
14. Unterkunftsgebäude
15. Wirtschaftsgebäude
16. Garagen
17. Flugzeughalle F
18. Trafostation III
19. Dienstwohngebäude
20. Staatsarbeiterhaus
FLUGHAFEN BREMEN
Bauliche Anlagen
M. 1:5000

Anlage 2



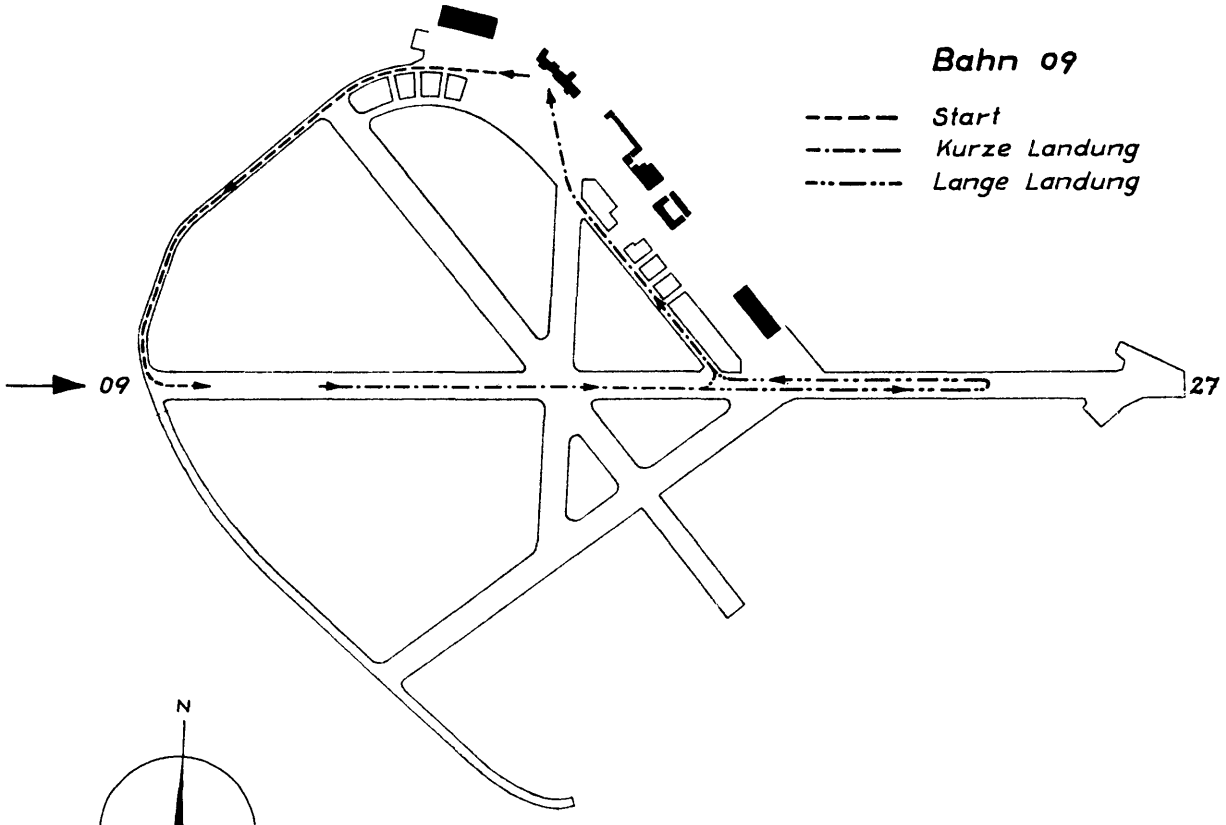
FLUGHAFEN BREMEN

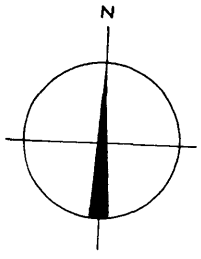
Baubeschränkungsbereich gem. § 10 a ff des Luftverkehrs-Gesetzes

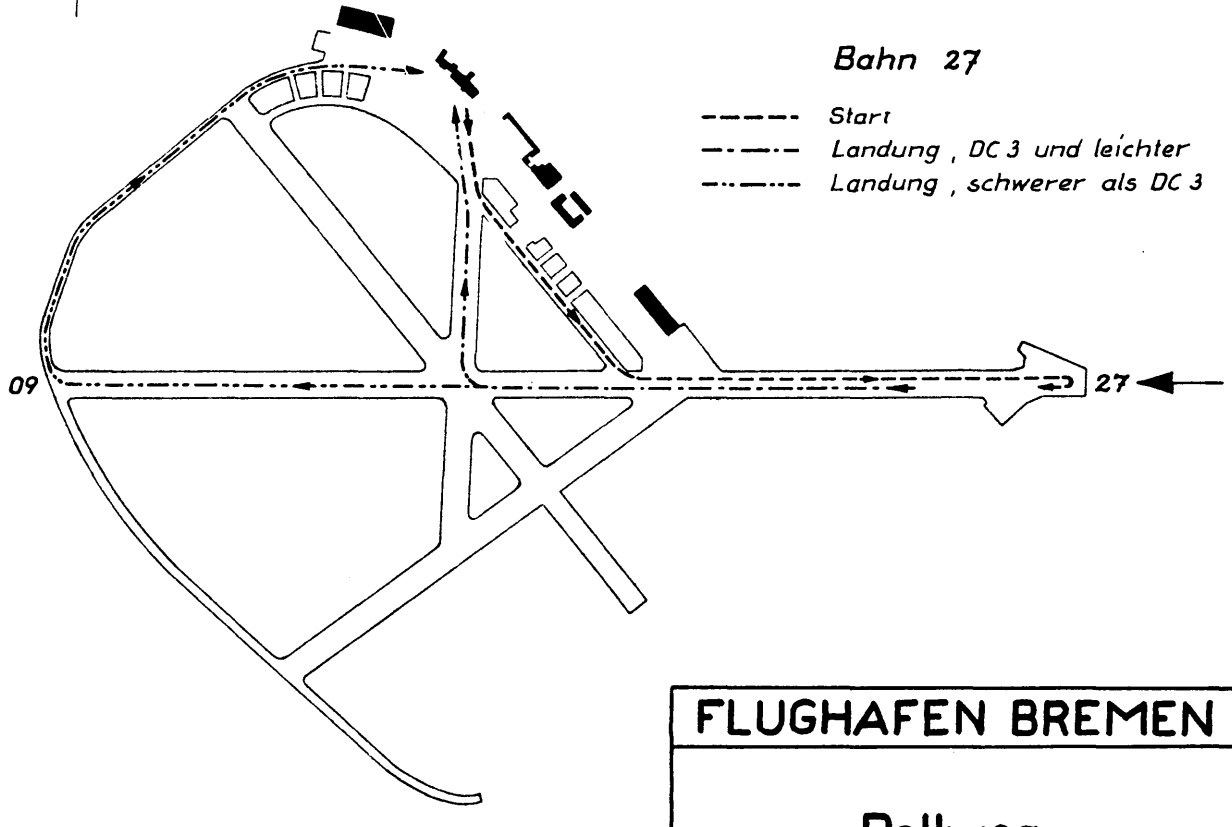
M. 1:100 000

Veröffentlicht mit Genehmigung des Nieders. Landesvermessungsamtes vom 13. 9. 1956 - Az. 1080 B

Anlage 4a



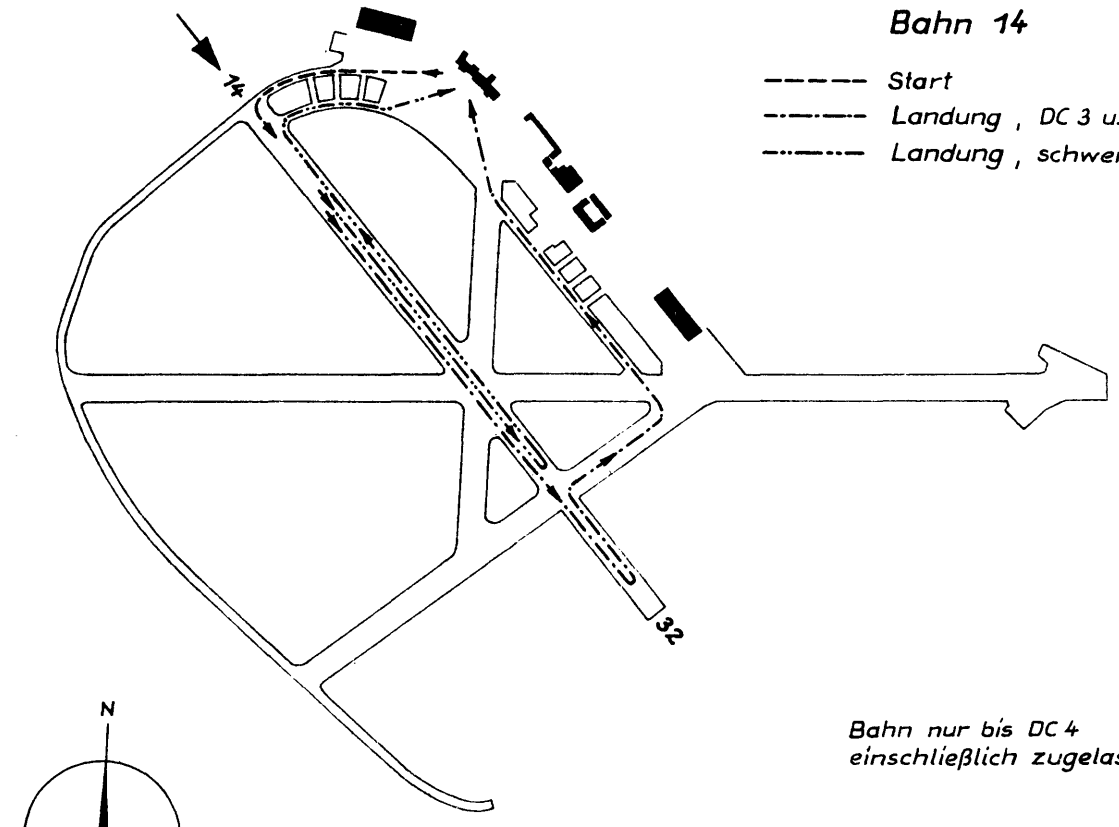




FLUGHAFEN BREMEN

Rollweg der Startbahn 09-27

Anlage 4b



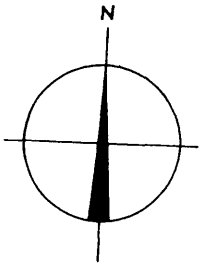
Bahn 14

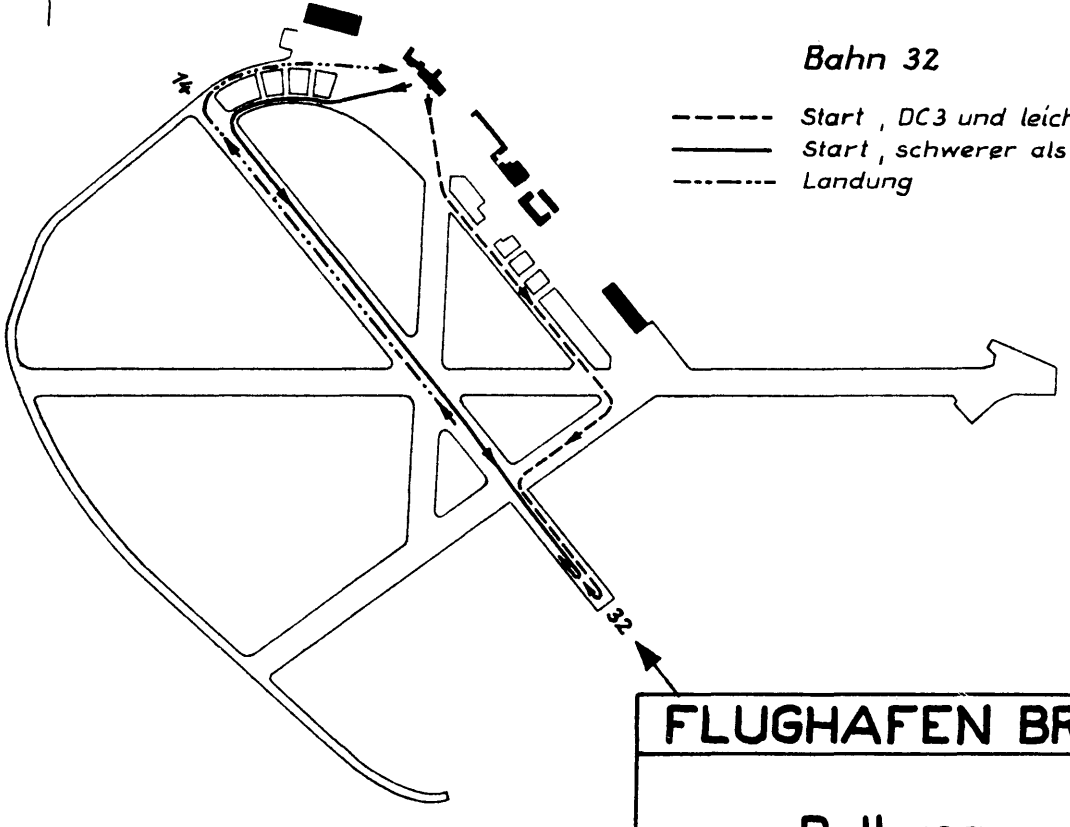
------ Start

-·-·-·- Landung , DC 3 u. leichter

-··—··- Landung , schwerer als DC 3

Bahn nur bis DC 4 einschließlich zugelassen.





Bahn 32

------ Start , DC 3 und leichter

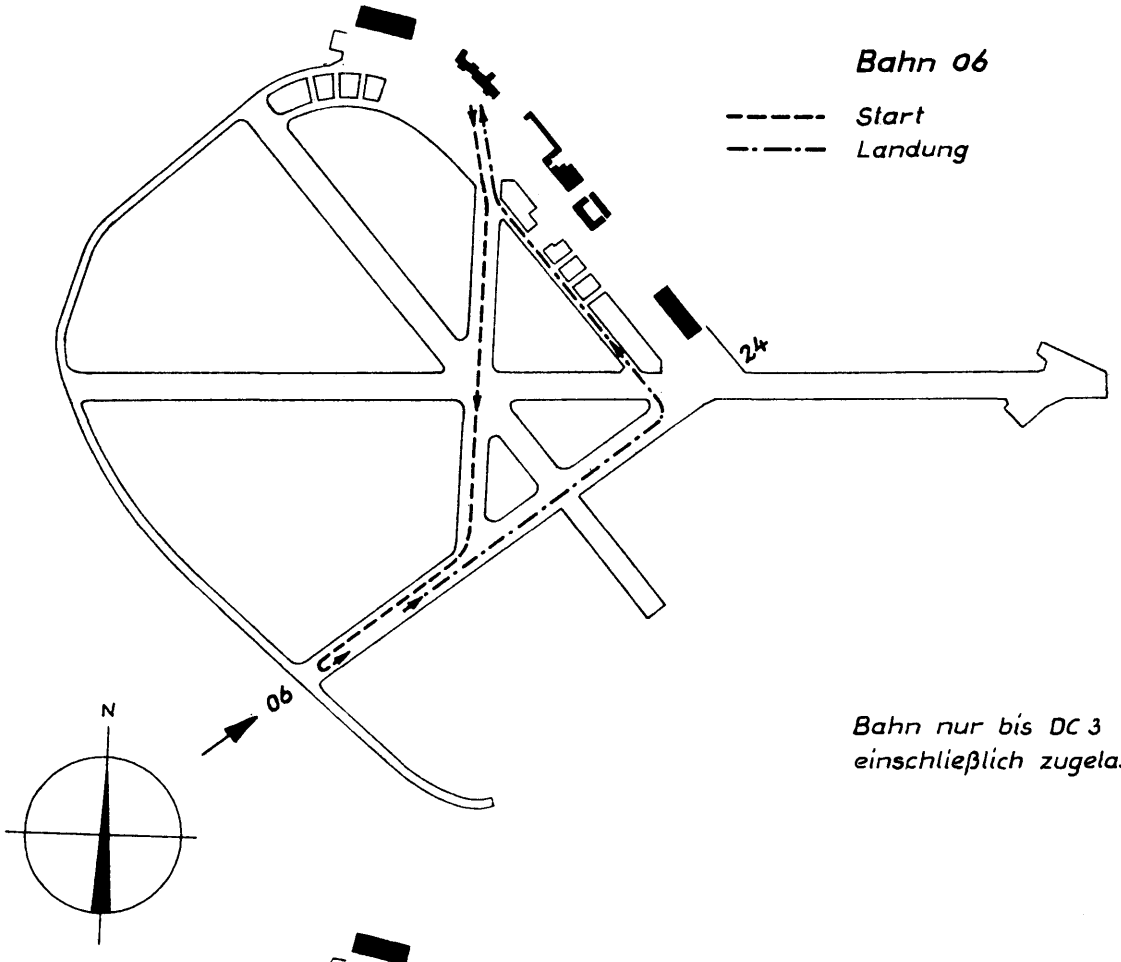
—————— Start , schwerer als DC 3

-·-·-·- Landung

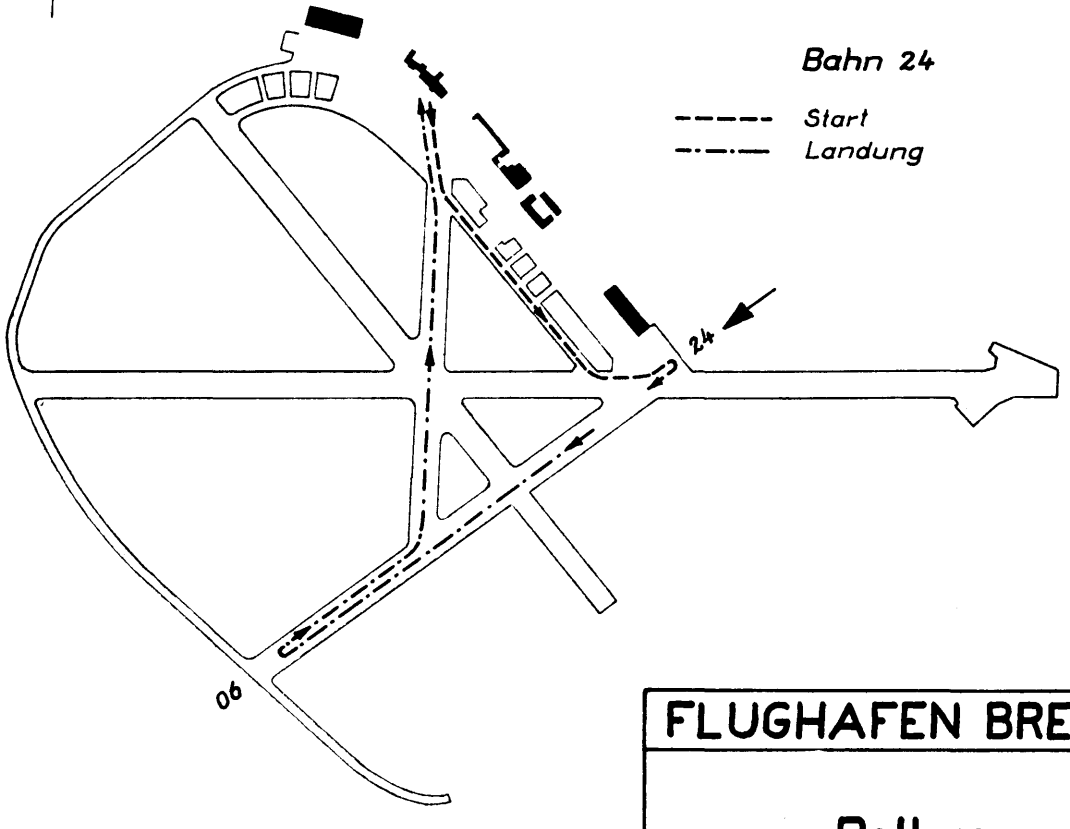
FLUGHAFEN BREMEN

Rollweg der Startbahn 14-32

Anlage 4c



Bahn nur bis DC 3 einschließlich zugelassen



FLUGHAFEN BREMEN

Rollweg der Startbahn 06-24

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 das 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) Triebwerke der Luftfahrzeuge dürfen sich nur in Betrieb befinden, wenn sich ein Luftfahrzeugführer oder ein fachkundiger Mechaniker im Führerstand des Luftfahrzeugs 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 Luftfahrzeugs gesetzt werden.

b) Wer während des Motorlaufs die Schaltung bedient, hat sich zu vergewissern, daß durch die von den Luftschrauben 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 Luftfahrzeugs 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 und 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.

1

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. 200) mitzuteilen. Bis zum Eintreffen der Feuerlöschkräfte des Flughafens ist der Brand mit den in den Gebäuden und Hallen verteilten Feuerlöschgeräten zu bekämpfen.

b) Im Ostflügel des Anbaues Halle A (Feuerwehrgebäude) 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 (Sanitätsstelle) das Rote-Kreuz-Krankenhaus (Tel.-Nr. 54001) an und teilt die Art der Verletzung und den Zeitpunkt des Eintreffens des Verletzten im Krankenhaus mit, damit dort alle erforderlichen Vorbereitungen getroffen werden können.

B 73-83/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang — NfL Teil B — Frankfurt (Main), 15. Oktober 1956

B 73/56

Bonn, den 5. Oktober 1956
L3-361-301 B/56 II

Ich gebe den nachstehenden Auszug aus meinem Rundschreiben L3-361-301 B/56 vom 10. 9. 1956 an die obersten Landesverkehrsbehörden zur Frage der Anerkennung ausländischer Luftfahrerscheine für Privatflugzeugführer bekannt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

Anerkennung ausländischer Luftfahrerscheine

Die Bestimmung des § 19a LVO (Anerkennung ausländischer Luftfahrerscheine) ist s. Z. mit Rücksicht auf den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zur ICAO in die Verordnung über Luftverkehr eingefügt worden, um ausländischen Luftfahrern die Möglichkeit zur fliegerischen Betätigung in der Bundesrepublik zu geben.
Daraus geht hervor, daß die Möglichkeit zur Anerkennung ausländischer Ausweise für ausländische Luftfahrer geschaffen wurde und nicht die Voraussetzung dafür bieten soll, daß deutsche Staatsangehörige, die ihren Wohnsitz im Bundesgebiet haben, zur Ausbildung ins Ausland gehen, um auf dem Umweg über die Anerkennung und Umschreibung ihres ausländischen Ausweises einen deutschen Luftfahrerschein zu erwerben.
Lediglich im Interesse des beschleunigten Aufbaus des Motorfluges in der Bundesrepublik habe ich wegen des Fehlens geeigneter Ausbildungsbetriebe im Bundesgebiet für eine begrenzte Übergangszeit die Anerkennung großzügig gehandhabt und ausländische Luftfahrerscheine deutscher Staatsangehöriger anerkannt.
Nachdem nunmehr in der Bundesrepublik ausreichende Ausbildungsmöglichkeiten für Privatflugzeugführer zur Verfügung stehen, kann ich ausländische Privatflugzeugführerscheine deutscher Staatsangehöriger, die ihren Wohnsitz in der Bundesrepublik haben, nur noch in begründeten Ausnahmefällen anerkennen.
Als hinreichende Begründung kann beispielsweise die Tatsache angesehen werden, daß der Antragsteller sich aus zwingenden dienstlichen oder geschäftlichen Gründen längere Zeit im Ausland aufhalten mußte; ein gelegentlicher Aufenthalt im Ausland oder der Hinweis auf Kosten- und Zeitersparnis bei Besuch einer ausländischen Schule kann künftig eine Ausnahmeregelung nicht rechtfertigen.
Die ausländischen Luftfahrerscheine in Berlin ansässiger deutscher Staatsangehöriger werde ich bis auf weiteres ohne besondere Begründung anerkennen.

B 74/56

Bonn, den 24. September 1956
L 6/L 5 — 605-2-02 — 2291 Vm/56

Mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen ist eine Neufassung der in den „Nachrichten für Luftfahrer", Teil B, Nr. 9/54 vom 15. 3. 1954 und Nr. 10/55 vom 15. 3. 1955 veröffentlichten

„Vorläufigen Vereinbarung über die Baumusterprüfung von Flugfunkanlagen und Genehmigung von Boden- und Luftfunkstellen vom 21. 12. 53/26. 1. 1954"

vereinbart worden. Die Neufassung wird nachstehend bekanntgegeben.
Die in den „Nachrichten für Luftfahrer", Teil B 9/54 vom 15. 3. 54 und B 10/55 vom 15. 3. 55 bekanntgemachte „Vorläufige Vereinbarung" und die Ergänzung dazu werden gleichzeitig aufgehoben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. Hentschel

Vorläufige Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen und dem Bundesminister für Verkehr über die Baumusterprüfung von Flugfunkanlagen und Genehmigung von Boden- und Luftfunkstellen vom 20. September 1956

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. August 1936.
2. Der Bundesminister für Verkehr (BMV) bestimmt, in welchen Luftfahrzeugen Funkgeräte und -anlagen vorhanden, und welcher Art diese Geräte und Anlagen sein müssen.
3. Musterprüfung:
   a) Ist eine Funkanlage der Musterprüfung noch nicht unterzogen, so ist zunächst diese beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zu beantragen (§ 52 Abs. 2 LVO).
   b) Die Musterprüfung ist nach den vom BMV im Benehmen mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen (BMP) aufzustellenden Bau- und Prüfvorschriften vorzunehmen (§ 10 Abs. 1 Nr. 1 und § 10 Abs. 4 des Gesetzes über die BFS).
   c) Die Musterprüfung für Flugsicherungsausrüstungen der Luftfahrzeuge wird nach den für sonstiges Luftfahrtgerät geltenden Bestimmungen durchgeführt. Bei der Durchführung der Prüfung werden nach den Festlegungen der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) die anzuwendenden Bau- und Prüfvorschriften sowie Auflagen, welche die Belange der Flugsicherung sicherstellen, berücksichtigt. Nach Abschluß der Musterprüfung spricht das LBA die Musterzulassung als Luftfahrtgerät aus.
   d) Zur Musterprüfung als Luftfahrtgerät werden nur solche Funkgeräte zugelassen, für die bereits eine Baumusterprüfung vom Fernmeldetechnischen Zentralamt (FTZ) abgenommen worden ist. Das LBA übersendet dem Antragsteller im Bedarfsfalle ein Merkblatt und die notwendigen Formblätter über das Verfahren der Baumusterprüfung eines Funkgerätes durch das FTZ.
4. Verkehrszulassung:
   a) Die Verkehrszulassung von Luftfahrzeugen mit betriebstüchtiger Funkausrüstung (§ 52 Abs. 3 und § 53 Abs. 1 LVO) wird in das Lufttüchtigkeitszeugnis durch das LBA nur eingetragen, wenn die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb der Funkanlage des FTZ vorliegt. Der Antragsteller hat zu diesem Zweck in Ergänzung der unter § 2 Abs. 2 LVO aufgeführten Unterlagen den Nachweis der Genehmigung beizubringen.
   b) Die Anträge auf Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb der Funkanlagen und -geräte an Bord von Luftfahrzeugen sind an das FTZ zu richten (§ 52 Abs. 1 LVO). Das LBA unterrichtet den Antragsteller im Bedarfsfalle durch Übersenden eines Merkblattes unter Beifügung der notwendigen Formblätter über das Verfahren zur Einholung dieser Genehmigung des FTZ.
   c) In der Genehmigungsurkunde werden die Sende- und Empfangsfrequenzen zugeteilt. Das Rufzeichen entspricht dem Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeuges, für das die Funkanlage bestimmt ist. Die gegenseitige Abstimmung zwischen FTZ und BFS bei Festlegung der Rufzeichen und Frequenzen bleibt hierdurch unberührt. Das FTZ stellt die Genehmigungsurkunde und den Auszug daraus aus (§ 53 Abs. 1 LVO) und übersendet diese der zuständigen Oberpostdirektion zur Übersendung an den Antragsteller.
   d) Der Funkausweis gemäß § 53 Abs. 1 und Abs. 3 LVO entfällt. Die Berechtigung zum Betrieb einer Funkanlage an Bord eines Luftfahrzeuges wird in dem Lufttüchtigkeitszeugnis bestätigt. Das LBA unterrichtet die BFS über die Luftfahrzeuge, welche mit betriebsfähigen Funkanlagen zugelassen sind.
5. Für die Musterprüfung und Zulassung von ausländischem Flugfunkgerät gelten die vorstehenden Bestimmungen im Rahmen der Prüfordnung für ausländisches Luftfahrtgerät vom 19. 8. 1953 (BGBl. 1953, Teil I, Seite 1033) mit folgender Ergänzung:
   a) Die nach § 1 und § 2 Abs. 1 der vorstehend angeführten Verordnung notwendige Musterprüfung wird auf Grund ausländischer Bau- und Prüfvorschriften vorgenommen, soweit diese durch den BMV und durch den BMP anerkannt und amtlich bekanntgemacht worden sind. Daneben können deutsche Vorschriften nach § 1 Abs. 1 der vorstehend angeführten Verordnung angewandt werden.
   b) Die nach § 2 Abs. 2 der vorstehend angeführten Verordnung mögliche vereinfachte Musterprüfung ist nur zulässig, wenn ein der vorgeschriebenen Lufttüchtigkeitsbescheinigung entsprechender Nachweis für das Gerät von dem Antragsteller erbracht wird. Zu diesem Zweck sind in jedem Falle vorzulegen:
      1. Amtliche Urkunden über die Prüfung des Geräts im Ausland,
      2. Gerätebeschreibung und Schaltunterlagen. Ist das Gerät bereits in ein Flugzeug eingebaut, so sind außerdem die Einbauunterlagen vorzulegen.
   c) Die Zulassung eines Gerätemusters und gegebenenfalls die Art des Einbaues in bestimmte Luftfahrzeuge wird amtlich in den „Nachrichten für Luftfahrer" bekanntgegeben.
   d) Im Lizenzbau in der Bundesrepublik Deutschland hergestelltes Gerät gilt als deutsches Gerät.
6. Bei ausländischem Funkgerät kann das FTZ im Einvernehmen mit der BFS auf eine Baumusterprüfung verzichten und eine befristete Genehmigung erteilen, soweit es sich um Einzelgerät handelt.

7. Für die Errichtung und den Betrieb von Luftfunkstellen mit zugelassenem ausländischem Gerät gelten die gleichen Bestimmungen wie für die Errichtung und den Betrieb von Luftfunkstellen mit deutschem Gerät.
8. Die Überwachung von Flugfunkanlagen gemäß § 6 Abs. 1 des Gesetzes über Fernmeldeanlagen in der Fassung vom 14. 1. 1928 und § 54 Satz 2 der LVO wird durch die Oberpostdirektion wahrgenommen, in deren Bezirk das Luftfahrzeug seinen Heimatort hat. Als Heimatort gilt der Ort, an dem das Luftfahrzeug nicht nur vorübergehend untergestellt ist. Die Bestimmungen des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung § 2 werden hierdurch nicht berührt.

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 Bundesanstalt für Flugsicherung.
2. Die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb einer privaten Bodenfunkstelle ist bei der BFS zu beantragen. Ist die Bodenfunkstelle für den Flugfunkverkehr geeignet, so übersendet die BFS den Antrag auf Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb der Funkanlage dem FTZ (§ 53 Abs. 3 der LVO). Das FTZ stellt die Genehmigungsurkunde aus und übersendet diese der zuständigen Oberpostdirektion zur Aushändigung an den Antragsteller.

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 BFS (§ 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 das Einhalten von Bestimmungen der VO Funk und von Forderungen des BMP behandeln, werden die Bau- und Prüfvorschriften im Einvernehmen mit dem FTZ herausgegeben. Für den Betrieb der Geräte und Anlagen ist gemäß Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung § 2 Abs. 1 Nr. 9 die BFS zuständig.
3. Das Verfahren der Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb von Funkanlagen für Zwecke der Flugsicherung im Bundesgebiet, die von der BFS betrieben werden, ist durch die dem BMV vom BMP am 8. 2. 1954 erteilte Genehmigung (Amtsblatt des BMP Nr. 34/1954, Seite 170 bzw. NfL Teil B 14/54) generell geregelt. Für die in dieser Genehmigung näher bezeichneten Funkanlagen werden demnach Genehmigungsurkunden im einzelnen nicht ausgestellt.

IV. Gebühren:

1. Die BFS erhebt für ihre Mitwirkung bei der Prüfung und Zulassung von Flugfunkgerät 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 die Baumusterprüfung und Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb von Funkanlagen im Flugfunkdienst besondere Gebühren.

B 75/56

Bonn, den 24. September 1956
L 6/L 5 — 605-2-02 — 2291 Vm/56

Nachstehend werden die Richtlinien für die Prüfung und Zulassung von Flugsicherungsausrüstungen der Luftfahrzeuge bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. Hentschel

Richtlinien für die Prüfung und Zulassung von Flugsicherungsausrüstungen der Luftfahrzeuge

I. Musterprüfung und Musterzulassung:

Bei der Musterprüfung und -zulassung von Flugsicherungsausrüstungen der Luftfahrzeuge wird die Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 7 des Gesetzes über die BFS beteiligt. Der Bundesminister für Verkehr (BMV) stellt eine Liste der als Flugsicherungsausrüstungen geltenden Bordgeräte auf. Vor einer Musterprüfung und -zulassung von Flugsicherungsausrüstungen der Luftfahrzeuge muß die Baumusterprüfung durch das Fernmeldetechnische Zentralamt (FTZ) der Deutschen Bundespost (DBP) bereits vorgenommen worden sein, wenn es sich um Funkanlagen handelt (vgl. I 2).

Bei der Musterprüfung und -zulassung ist wie folgt zu verfahren:

1. Sämtliche Anträge auf Musterprüfung und -zulassung von Flugsicherungsausrüstungen der Luftfahrzeuge als Luftfahrtgerät sind vom Antragsteller an das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zu richten. (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über das LBA.) Hierbei ist der Nachweis vorzulegen, daß die Baumusterprüfung durch das FTZ erbracht ist, wenn es sich um Funkanlagen handelt.
2. Das LBA übersendet dem Antragsteller im Bedarfsfalle ein Merkblatt und die notwendigen Formblätter über das Verfahren der Baumusterprüfung eines Funkgerätes durch das FTZ.

3. Das LBA übersendet einen Abdruck des Antrages an die BFS zwecks Festlegung der bei der Musterprüfung anzuwendenden Bau- und Prüfvorschriften sowie erforderlichen Auflagen, welche die Belange der Flugsicherung sicherstellen. Die BFS übersendet diese an das LBA.
4. Das LBA teilt dem Antragsteller die Bedingungen der BFS zu 3) mit und veranlaßt ihn, die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V. (DVL) mit der Durchführung der Musterprüfung zu beauftragen. Die Musterprüfung wird in der gleichen Weise wie bei sonstigem Luftfahrtgerät durchgeführt.
5. Nach Abschluß des Prüfungsverfahrens und Eingang des Musterprüfscheins erteilt das LBA die Musterzulassung einer Flugsicherungsausrüstung als Luftfahrtgerät. Das LBA übersendet der BFS Abschrift der Musterzulassung zur Kenntnis und zur Veröffentlichung in den „Nachrichten für Luftfahrer" (NfL).

II. Stückprüfung und Zulassung zum Verkehr:

1. Stückprüfung von Flugsicherungsausrüstungen
   Die BFS wird bei der Stückprüfung nicht beteiligt. Die Stückprüfung von Flugsicherungsausrüstungen der Luftfahrzeuge regelt sich nach dem gleichen Verfahren, wie es für sonstiges Luftfahrtgerät anzuwenden ist. Unberührt hiervon bleiben stichprobenartige Prüfungen durch die BFS, falls sich hierzu die Notwendigkeit ergeben sollte. Das LBA veranlaßt den Antragsteller, die zuständige Prüfstelle mit der Prüfung zu beauftragen.
2. Verkehrszulassung von Luftfahrzeugen mit Flugsicherungsausrüstung
   Soweit es sich um die Verkehrszulassung von Luftfahrzeugen mit Flugsicherungsausrüstung handelt, gilt folgende Regelung:
   a) Der Antrag auf Verkehrszulassung nach § 2 LVO ist an das LBA zu richten. Wenn es sich bei der Flugsicherungsausrüstung um Funkanlagen handelt, ist in Ergänzung zu den unter § 2 Abs. 2 LVO aufgeführten Unterlagen, die der Antrag enthalten muß, vorzulegen:
      „Der Nachweis, daß eine Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb der im Luftfahrzeug eingebauten Funkanlagen vom FTZ erteilt ist."
   b) Kann dieser Nachweis bei einem Antrag auf Verkehrszulassung nicht erbracht werden, weil die Genehmigung zu a) noch nicht eingeholt worden ist, so übersendet das LBA dem Antragsteller ein Merkblatt und die notwendigen Formblätter über das Genehmigungsverfahren durch das FTZ.
   c) Die Ausstellung eines Funkausweises für jedes Luftfahrzeug, das eine Funkanlage mitführt, gemäß § 53 Abs. 1 LVO entfällt. Statt dessen wird in der Genehmigung des FTZ zur Errichtung und zum Betrieb der Funkanlage entweder das Kennzeichen des Luftfahrzeugs eingetragen oder ein Hinweis aufgenommen, daß das Rufzeichen dem im Eintragungs- und Zulassungsschein des Luftfahrzeugs festgelegten Kennzeichen entspricht.
   d) Die Verkehrszulassung mit betriebstüchtiger Funkausrüstung wird durch das LBA in das Lufttüchtigkeitszeugnis nur eingetragen, wenn die vorgenannte Genehmigung des FTZ vorliegt.

III. Nachprüfung:

Die BFS wird bei der Nachprüfung nicht beteiligt. Die Nachprüfung von Flugsicherungsausrüstungen der Luftfahrzeuge regelt sich nach dem gleichen Verfahren wie bei der Nachprüfung sonstigen Luftfahrtgerätes, d. h. die Prüfungen werden von der zuständigen Prüfstelle im Auftrage des Halters vorgenommen. Unberührt hiervon bleibt das Recht der Überwachung der Flugsicherungsausrüstung durch die BFS und der Funkanlagen gemäß § 54 LVO durch die DBP.

IV. Bau- und Prüfvorschriften:

1. Die Bau- und Prüfvorschriften für Flugsicherungsausrüstungen der Luftfahrzeuge werden vom BMV auf Grund des § 10 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über die BFS erlassen.
2. Die Ausarbeitung der Vorschriften obliegt der BFS, die das FTZ beteiligt, wenn es sich um Funkanlagen handelt.
3. Die von der BFS ausgearbeiteten Vorschläge werden dem Deutschen Luftfahrzeugausschuß zur Stellungnahme übersandt.
4. Der BMV erläßt die Bau- und Prüfvorschriften für Flugsicherungsausrüstungen der Luftfahrzeuge im Benehmen mit dem BMP, wenn es sich um Funkanlagen handelt. (§ 10 Abs. 4 des Gesetzes über die BFS.)

B 76/56 Nachprüfung der Zollbehandlung von Luftfahrzeugen

Bonn, den 28. September 1956
— L 2-231/3 — 193 L/56 II —

Angesichts der Zunahme der Einfuhr von Luftfahrzeugen hat es sich als notwendig herausgestellt, bei der erstmaligen Zulassung aus dem Ausland eingeführter (Motor-)Flugzeuge, Hubschrauber und Luftschiffe in Angleichung an die bestehende Handhabung im Kraftfahrzeugwesen künftig die zollamtliche Behandlung bei der Einfuhr nachzuprüfen. Auf Vorschlag des Herrn Bundesministers der Finanzen habe ich daher am 15. September 1956 nachstehende Verwaltungsanordnung getroffen:

Das Luftfahrt-Bundesamt fordert im Verfahren zur Zulassung eines Luftfahrzeuges zum Verkehr als Nachweis über die Zollbehandlung

a) bei der erstmaligen Zulassung eines aus dem Zollausland eingeführten Flugzeuges, Hubschraubers oder Luftschiffes eine Zollquittung, eine Zollurkunde über die Zollfreischreibung oder eine Bescheinigung der Zollstelle, daß das Luftfahrzeug ordnungsmäßig zum freien Verkehr abgefertigt ist,

b) bei der erstmaligen Zulassung eines aus eingeführten Teilen im Zollgebiet hergestellten Flugzeugs, Hubschraubers oder Luftschiffes eine mit Datum und Unterschrift versehene Erklärung der inländischen Herstellerfirma, daß die zum Bau des Luftfahrzeugs verwendeten eingeführten Teile zollamtlich zum freien Verkehr abgefertigt sind.

Der Nachweis über die zollamtliche Abfertigung oder die Erklärung der inländischen Herstellerfirma wird zu den Zulassungsakten genommen, damit die Zollbehörde die zollamtliche Abfertigung nachprüfen kann. Zu diesem Zweck darf das Luftfahrt-Bundesamt die Zollbehörde in die Zulassungsakten Einsicht nehmen lassen. Wird ein Nachweis über die zollamtliche Abfertigung oder eine Erklärung der inländischen Herstellerfirma nicht vorgelegt, so benachrichtigt das Luftfahrt-Bundesamt — ohne das Zulassungsverfahren aus diesem Grunde zu unterbrechen — die Zollfahndungsstelle Hannover über diesen Sachverhalt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. Hentschel

B 77/56 Abfertigung von Luftfahrzeugen

Frankfurt a. M., den 11. Oktober 1956
BFS/Z I B Az. 228

Nachstehend wird die Neufassung der Richtlinien des BMV für die Abfertigung von Luftfahrzeugen bekanntgegeben. Der Bundesminister für Verkehr hat die Verkehrsminister (-senatoren) — Verkehrsministerien — der Länder und das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg gebeten, in Zusammenarbeit mit den Dienststellen der Flugsicherung und des Wetterdienstes die Abfertigung der Luftfahrzeuge ab 15. September 1956 nach den nachstehenden Richtlinien vornehmen zu lassen.

Bundesanstalt für Flugsicherung
Der Direktor
i. V. Felgentreu

Richtlinien für die Abfertigung von Luftfahrzeugen

Neufassung September 1956

Bonn, den 29. August 1956
— L 1 — 105-142 Vm/56 II —

Die Abfertigung von Luftfahrzeugen ist zukünftig in folgender Weise durchzuführen:

1. Tätigkeit der mit der Luftaufsicht betrauten Personen

Bevor die Flugsicherung sich mit dem beabsichtigten Flug des Luftfahrzeugführers befaßt, haben die mit der Luftaufsicht betrauten Stellen das Luftfahrzeug und seine Besatzung unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit zu überprüfen.

Es sind zu prüfen:

a) Gültigkeit des Zulassungs- und Eintragungsscheines des Luftfahrzeuges sowie des Lufttüchtigkeitszeugnisses,
b) Zulassung des Luftfahrzeuges für den beabsichtigten Verwendungszweck und Flug,
c) Luftfahrerscheine der Besatzung.

Nach Durchführung der Überprüfung wird ein Laufzettel (Muster s. Anlage) ausgestellt und mit einem Prüfvermerk versehen.

2. Tätigkeit des Wetterdienstes

Nach der Überprüfung durch die mit der Luftaufsicht beauftragten Stellen ist eine Wetterberatung einzuholen. (Die rechtliche Verpflichtung zur Einholung der Wetterberatung ergibt sich aus Nr. 2. 3. 2 der Verordnung über Luftverkehrsregeln.) Der Nachweis der Einholung der Wetterberatung ist durch einen entsprechenden Vermerk der Wetterwarte auf dem Laufzettel zu erbringen. Der Vermerk ist von der Wetterwarte zu unterschreiben und mit dem Tagesdatum zu versehen. Die Wetterwarte trägt die erteilte Wetterberatung in das Beratungstagebuch ein, soweit ihr Inhalt nicht auf andere Weise dokumentiert ist. Hierbei sind insbesondere die erteilten Hinweise auf die Gefahrenlagen aufzunehmen, damit bei späteren Untersuchungen von Störungen nachgeprüft werden kann, ob der Luftfahrzeugführer in ausreichender Weise auf diese hingewiesen worden ist.

3. Tätigkeit des Flugsicherungsdienstes

Der Flugsicherungsberatungsdienst stellt einen Flugplan nach den Angaben des Flugzeugführers aus, sofern der Laufzettel die Unterschrift der Luftaufsicht und des Wetterdienstes enthält. Ein Flugplan für IFR-Flüge wird nur ausgestellt, wenn die IFR-Berechtigung durch die Luftaufsicht bestätigt ist. Die Richtigkeit des Flugplanes ist von dem Luftfahrzeugführer oder dessen bevollmächtigten Vertreter zu bestätigen. Der FS-Kontrolldienst gibt, wenn der Flugplan mit dem Sichtvermerk des FS-Beratungsdienstes versehen ist, unter Berücksichtigung der flugsicherungsmäßigen Erfordernisse die Starterlaubnis.

4. **Maßnahmen bei festgestellten Mängeln**

Mängel, die sich während der Abfertigung an dem Luftfahrzeug oder hinsichtlich der Dokumente herausgestellt haben, sind den für die Aufrechterhaltung der Sicherheit im Luftverkehr zuständigen Stellen (oberste Landesverkehrsbehörden, Luftfahrtbundesamt, Bundesanstalt für Flugsicherung) zu berichten. In den Berichten ist auch zu der Frage Stellung zu nehmen, ob die festgestellten Mängel so schwerwiegend waren, daß die Einleitung eines Strafverfahrens nach § 31 des Luftverkehrsgesetzes geboten ist.

5. **Abfertigung von Luftfahrzeugen des planmäßigen gewerblichen Luftverkehrs**

Bei Luftfahrzeugen des planmäßigen gewerblichen Luftverkehrs kann in der Regel von der Prüfung nach Nr. 1 Abstand genommen werden, soweit nicht besondere Umstände eine Überprüfung als notwendig erscheinen lassen.

6. **Abfertigung auf Landeplätzen**

Auf Landeplätzen, auf denen sich keine Dienststellen des Flugsicherungs- und des Wetterdienstes befinden, haben die mit der Wahrnehmung der Luftaufsicht betrauten Flugleiter die Nummern 1—4 der Richtlinien sinngemäß anzuwenden. Der Flugplan wird nach den Angaben des Luftfahrzeugführers vom Flugleiter ausgefüllt. Es ist sicherzustellen, daß für den beabsichtigten Flug fernmündlich eine Wetterberatung vorliegt. Bei der fernmündlichen Durchgabe des Flugplaninhalts an die zuständige Flugsicherungsstelle hat der Flugleiter auch die sonstigen nach Nr. 1 und 2 im Laufzettel zu machenden Angaben zu übermitteln. Soweit erforderlich, ist hierbei dem Luftfahrzeugführer Gelegenheit zu geben, selbst mit der zuständigen Flugsicherungs- und Wetterdienststelle zu sprechen.

7. **Abfertigung von Luftfahrzeugen mit durchgehendem Flugplan**

Von einer Prüfung nach Nr. 1 der Richtlinien sowie Einholung einer Wetterberatung kann bei Zwischenlandungen abgesehen werden, wenn für den Flug ein durchgehender Flugplan für den Bereich der Bundesrepublik ausgestellt und das Luftfahrzeug bei dem ersten Start in der Bundesrepublik ordnungsgemäß abgefertigt ist.

8. **Geltungsdauer**

Die vorstehenden Richtlinien gelten zunächst für Dauer eines Jahres. Sollte sich herausstellen, daß die Luftfahrzeugführer den Flug gemäß Nr. 2. 3. 2 der Verordnung über Luftverkehrsregeln nicht unter Beachtung der erteilten Wetterberatung und Flugsicherungsberatung sorgfältig genug vorbereiten und sich die Luftfahrer nicht gemäß § 63 LVO so verhalten, daß Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind, wird eine Überprüfung der Richtlinien stattfinden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Kreipe

Anlage zu NfL B 77/56

Laufzettel für Flugabfertigung

Flughafen/Landeplatz Tag Monat Jahr

Name des Lfz.-Führers .....

Lfz.-Kennzeichen ..... Bestimmungsort .....

Zweck des Fluges .....
(z. B. Sportflug, Schulflug, Bildflug usw.)

Prüfvermerk der mit der Luftaufsicht betrauten Personen:

Besatzungs- und Bordpapiere ohne Beanstandungen.

IFR-Berechtigung: ja/nein

(Zulassung des Lfz. für IFR-Flüge, Zulassung des Funkgeräts, Erlaubnis des Flugzeugführers für IFR bzw. Bordfunkers für Funkverkehr)

Vermerk des Flugwetterdienstes:

Wetterberatung für den obigen Flug eingeholt: ja / nein
Wird von dem beabsichtigten Flug abgeraten? ja / nein
Wetterberatung gültig für Start

bis ..... über Flugstrecke .....

..... Uhr MGZ

....
Unterschrift, Stempel Unterschrift, Stempel

(Raum für sonstige örtlich gebotene Vermerke z. B. Zoll- und Paßkontrollen u. a. Vermerke des Flughafens):

B 78/56 Zulassung von Flugzeugen zum Luftverkehr

Braunschweig, den 18. September 1956
LBA — 303. 14

Folgende Flugzeuge sind nach § 3 LVO zum Luftverkehr zugelassen und in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik eingetragen worden:

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
DH 82 A Tiger Moth	T 7470	D-EMUT	Allgemeiner Aero-Lloyd, Dortmund, Rote-Becker-Straße 28
DH 82 A Tiger Moth	R 5216	D-EKIF	Borkenberge-Gesellschaft e.V., Recklinghausen, Werkstättenstraße 11—13
Bü 181 Bestmann	25027	D-EDOG	Deutscher Luftfahrt-Beratungsdienst, Wiesbaden, Burgstraße 1
Cessna 195	7406	D-EHUF	Overseas Motor Sales GmbH., Frankfurt a. M.
Piper J3C	49215	D-EDET	Motorflug G.m.b.H., Donaueschingen, Hofjägerberg
Piper J3C	11030/5552	D-EGIS	Otto Friedrich Fürst zu Ysenburg und Büdingen, Büdingen
KZ VII	155	D-EMES	Westdeutscher Luftfoto, Palle Thomsen, Bremen-Flughafen
DH C1 MK 22 Chipmunk	C1. 0079	D-ECEM	Deutsche Lufthansa AG. Köln, Claudiusstraße 1
DH C1 MK 22 Chipmunk	C1. 0147	D-EJAN	Deutsche Lufthansa AG. Köln, Claudiusstraße 1
Piper J3C	11671	D-EDOT	Niederhessischer Verein für Luftfahrt e.V., Kassel, Kurfürstenstraße 8
Cessna 172	28270	D-EFED	Prof. Ernst Neufert, Darmstadt, Dieburger Straße 216
Auster Mark V	TW 446	D-ELYD	Flugbetriebs-Gesellschaft mbH. Lüneburg, Lüneburg, Grapengießerstraße 39 b
Piper PA — 22	4212	D-EHUG	Deutscher Aero Expreß, R-P. Rennecke, Hamburg-Flughafen
Cessna 172	29059	D-EHAD	ELBA-Werk, Ettlinger Baumaschinen- und Hebezeugfabrik GmbH., Ettlingen/Baden
Super Constellation 1049 G	4647	D-ALID	Deutsche Lufthansa AG, Köln, Claudiusstraße 1
Auster Mark V	1171	D-EHEM	Fritz Meier, Dollberg-Westf., Krs. Beckum
Auster Mark V	497	D-EGAT	Flugsportverein Uelzen e.V., Uelzen, Lüneburger Straße 39
Piper J3C	12769	D-EGYS	Fliegergruppe Isny-Leutkirch e.V., Leutkirch i. A., Ev. Kirchgasse 6
Piper J3C	17017	D-EGEF	Motorfluggemeinschaft Eduard Schroeder und Josef König im Aero Club e.V., Telgte/Westf.
Auster VJ1	1843	D-EGEG	Metallwerk Gäbler u. Co. GmbH., Peine/Hannover
Cessna 182	33689	D-ELAF	Friedrich Riess, Nürnberg, Brettergartenstraße 8
Cessna 170A	19370	D-ERFA	Fa. Ernst E. Fastenrath, Plettenberg-Holthausen
Bü 181 Bestmann	25016	D-EKYF	Deutscher Luftfahrt-Beratungsdienst, Wiesbaden, Burgstr. 1
Piper J3C	10105	D-ECAT	Südflug, Süddeutsche Fluggesellschaft mbH., Stuttgart-Flughafen
Stinson 108-3	108-4847	D-EKES	Wentorf GmbH., Osterode/Harz, Petershütter Allee
Beech 35 A Bonanza	D- 836	D-EFOB	Südflug, Stuttgart-Flughafen

Der Direktor des Luftfahrt-Bundesamtes
In Vertretung
von Pilgrim

B 79/56 Änderung der Luftfahrzeugrolle

Braunschweig, den 18. September 1956
LBA 303.14

Nach § 7 LVO wurde die Zulassung nachstehender Flugzeuge zurückgezogen und deren Eintragung in die Luftfahrzeugrolle gelöscht:

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
KI 35 D	1802	D-EFAR	Hanns Klemm, Flugzeugbau, Böblingen/Württ.
Tiger Moth	3574	D-EBYN	Flugsport-Vereinigung Kassel e.V., Kassel, Uhlandstraße 1
Cessna 182	33048	D-ELUN	Allgemeine Baumaschinen-Gesellschaft mbH., Hameln/Weser

Der Direktor des Luftfahrt-Bundesamtes
In Vertretung
von Pilgrim

B 80/56 Verlust eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer

Düsseldorf, den 16. August 1956
Akz. IV/D 2

Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Nr. 15, ausgestellt am 9. 9. 1955, ist dem Inhaber Waldemar Oelmann, Düsseldorf, Saarwerdenstraße 68, abhanden gekommen.

Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Nr. 15 wird hiermit für ungültig erklärt.

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

B 81/56 Luftfahrtkarte ICAO 1:500 000 von Deutschland

Frankfurt/M., den 15. Oktober 1956
BFS/Z — I D — Az. 693

Blatt Frankfurt/M (NO 49/6) ist in neuer Bearbeitung erschienen,
Blatt Nürnberg (NO 49/10) liegt in erster Ausgabe vor.
Die Blätter zeigen im Flugsicherungsaufdruck:
1. Frankfurt/M. den Stand vom September 1956
2. Nürnberg den Stand vom Oktober 1956

Die Karten sind in 3 Ausgaben erhältlich:

Ausgabe	I mit Flugsicherungsaufdruck	Preis DM 3.90
Ausgabe	II wie Ausgabe I, jedoch ohne Flugsicherungsaufdruck	Preis DM 3.75
Ausgabe	III wie Ausgabe II, jedoch ohne Eindruck der Waldsignatur	Preis DM 3.60

Bestellungen sind zu richten an das Institut für Angewandte Geodäsie, Frankfurt/M., Forsthausstr. 151, das für die Bundesanstalt für Flugsicherung die Auslieferung übernommen hat.
Das Erscheinen der übrigen Blätter des Kartenwerkes und von Ausgaben mit geändertem Flugsicherungsaufdruck wird jeweils an dieser Stelle bekanntgegeben.

Bundesanstalt für Flugsicherung
Der Direktor
Dr.-Ing. Heer

B 82/56 Zulassung von Segelfluggeländen

Bonn, den 10. Oktober 1956
L 4 — 420 — 2335 B/56

Nachstehende Gelände sind für den Segelflug zugelassen worden:

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
	B. Bayern	
157	Altenmarkt 47°59'29"N 12°31'22"O	Windenstart
158	Gablingen, Flugplatz 48°26'56"N 10°51'53"O	Windenstart
159	Gelbe Bürg 49°02'56"N 10°47'28"O	Winden- und Gummiseilstart
160	Illesheim, Flugplatz 49°28'00"N 10°24'30"O	Windenstart
161	Kastenwiesen 50°01'15"N 11°55'47"O	Windenstart
162	Schweißlohe 49°50'48"N 12°04'00"O	Windenstart
163	Straubing-Bschlacht 48°54'10"N 12°34'00"O	Windenstart
164	Weinberg 49°46'00"N 12°06'00"O	Gummiseilstart

Die Genehmigung für das Segelfluggelände Michelsdorf, veröffentlicht in NfL B 97/55 vom 15. Dezember 1955 unter B. Bayern, lfd. Nr. 146, ist zurückgezogen worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Hentschel

B 83/56 Landeplatz Haßfurt-Mainwiesen

Bonn, den 10. Oktober 1956
L 4 — 420 — 2335 B/56

Der Landeplatz Mainwiesen, dessen Zulassung in NfL B 25/56 vom 1. Mai 1956 veröffentlicht wurde, ist umbenannt in "Haßfurt-Mainwiesen". Der Landeplatz darf von allen einmotorigen Flugzeugen bis 1000 kg höchstzulässiges Fluggewicht mit Ausnahme des Flugzeugmusters "Norecrin II" benutzt werden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Hentschel

B 84-95/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang — NfL Teil B — Frankfurt (Main), 15. November 1956

B 84/56 — Nachtrag Nr. 3 zum ICAO-Anhang 2

Bonn, den 6. November 1956
L 6 — 611-1-02- 3065 J/56 II

Der vom Rat der ICAO beschlossene Nachtrag zum ICAO-Abkommen, Anhang 2, wird hiermit bekanntgegeben und ist mit Wirkung vom 1. Dezember 1956 im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland in Ergänzung zu der „Verordnung über Luftverkehrsregeln für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland" (Bundesanzeiger Nr. 104 vom 4. 6. 53 und Nr. 222 vom 18. 11. 1954) anzuwenden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Hentschel

Amendment No. 3 to the International Standards Rules of the Air Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation

The amendment to Annex 2 contained in this document was adopted by the Council of ICAO on 11 May 1956. Such parts of this amendment as have not been disapproved by more than half of the total number of Contracting States on or before 15 September 1956 will become effective on that date; they will then be incorporated in a third edition of Annex 2 and will become applicable on 1 December 1956.

May 1956
International Civil Aviation Organization

Resolution of Adoption

The Council

Acting in accordance with the Convention on International Civil Aviation, and particularly with the provisions of Articles 37, 54 and 90 thereof:

1. hereby adopts on 11 May 1956 Amendment 3 to the international standards contained in the document entitled „International Standards, Rules of the Air", which for convenience are designated as Annex 2 to the Convention;

2. prescribes 15 September 1956 as the date upon which the standards shall become effective, except for any standard or any part thereof in respect of which a majority of the Contracting States have registered their disapproval with the Council before that date;

3. resolves that those standards that have become effective shall become applicable on 1 December 1956;

4. directs the Secretary General:

(i) to notify each Contracting State immediately of the above action and, immediately after 15 September 1956, of those parts of the standards that have become effective;

(ii) to request each Contracting State:

a) to notify the Organization (in accordance with the obligation imposed by Article 38 of the Convention) of the differences that will exist on 1 December 1956 between its national regulations or practices and the provisions of the standards as hereby amended, such notification to be made before 15 October 1956, and to keep the Organization currently informed of any further differences that may arise;

b) to notify the Organization before 15 October 1956 of the date or dates by which it will have complied with the provisions of the Standards as hereby amended.

Amendment 3
to the International Standards
Rules of the Air

(Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation)

Chapter 1 — Definitions

„Air traffic control clearance", amend to read:

„**Air traffic control clearance.** Authorization for an aircraft to proceed under conditions specified by an air traffic control unit."

„Current flight plan", delete the last two words

„or instructions".

„IFR weather conditions", amend the term and the definition to read:

„**Instrument meteorological conditions.** Meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, less than the minima specified for visual meteorological conditions.

Note: The specified minima for visual meteorological conditions are contained in Chapter 4."

Add: "**IMC.** The symbol used to designate instrument meteorological conditions."

„VFR weather conditions", amend the term and the definition to read::

„**Visual meteorological conditions.** Meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, equal to or better than specified minima.

Note: The specified minima are contained in Chapter 4."

Add: „**VMC.** The symbol used to designate visual meteorological conditions."

Paragraph 2.2

Amend the title to read:

„2. 2. — Compliance with the Rules of the Air."

Note 1, amend „VFR weather conditions" to read

„visual meteorological conditions".

Paragraph 3.5.1

Delete: „instructions or".

Paragraph 3.5.1.1

Amend to read:

"3. 5. 1. 1 An aircraft shall be operated in compliance with air traffic control clearances received."

Chapter 4

Add a new paragraph 4. 3, as follows:

„4. 3 VFR flights outside controlled airspace at a height of less than 200 metres (700 feet), or higher as specified by States concerned, above the ground or water, shall maintain sight of the ground or water."

Paragraph 5.3.4.1

Amend the term „VFR weather conditions" where ii occurs (twice) to read:

„visual meteorological conditions".

Paragraph 5.3.5.2

Delete: „except as provided in 5. 3. 5. 3".

Paragraph 5.3.5.2 1)

Amend the term „VFR weather conditions" to read:

„visual meteorological conditions".

Paragraph 5.3.5.2 1) a)

Amend the term „VFR weather conditions" to read:

„visual meteorological conditions".

Paragraph 5.3.5.2 2)

Amend the term „IFR weather conditions" to read:

„instrument meteorological conditions".

Paragraph 5.3.5.3

Delete.

Appendix A — Signals

Paragraph 1

Note following the title, number as

„Note 1".

Add a „Note 2" as follows:

„Note 2. — For full details of telecommunication transmission procedures for the distress, urgency and safety signals, see Annex 10, Part III, Chapter 5."

Paragraph 1.1 1)

Amend the last line to read:

„of the group SOS (. . . — — — . . . in the Morse Code);"

Paragraph 1.2.2 1) and 2)

Amend to read as follows:

„1) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group XXX;
2) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word PAN;"

Paragraph 1.3 a) and b)

Amend to read:

„a) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method, consisting of the group TTT;
b) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word SÉCURITÉ."

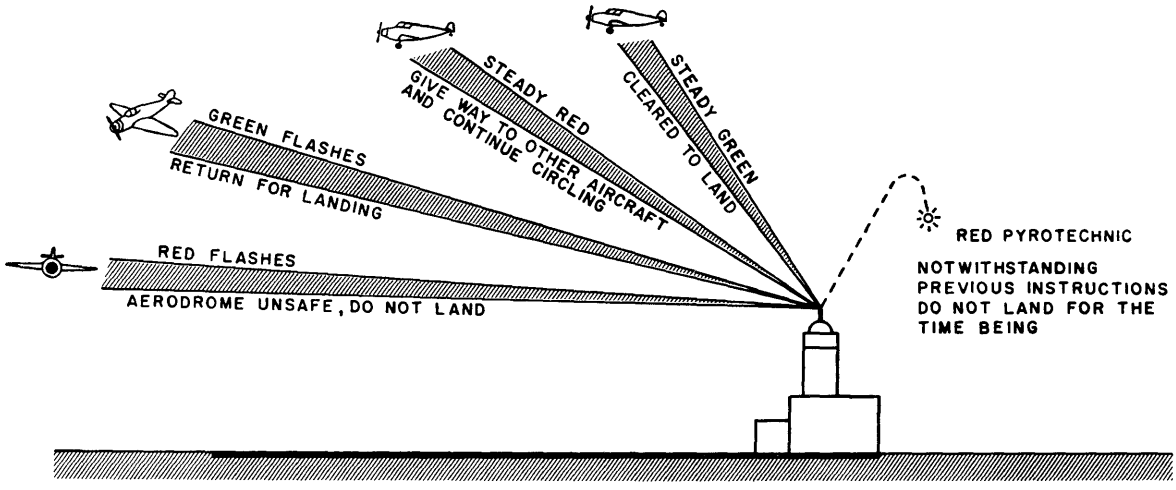
Paragraph 3.1.1

Amend the first column of the table to read:

Light	
Directed towards aircraft concerned	Steady green
	Steady red
	Series of green flashes
	Series of red flashes
	Series of white flashes
	Red pyrotechnical light

Figure 3

Delete the first diagram and substitute in lieu thereof:



Paragraph 4

Add a Note following the title:

„Note. — For guidance material on additional marshalling signals for hovering helicopters, see Attachment B."

Paragraph 4.1

Delete existing Note 1 and substitute in lieu thereof:

"Note 1. — The signals are designed for use by the signalman facing the aircraft in a position
a) for fixed-wing aircraft, forward of the left wing-tip within view of the pilot, and
b) for helicopters, where he can best be seen by the pilot."

Appendix B — Lights to be displayed by Aircraft

Paragraph 2.1

Amend the first line of the paragraph to read:

„The lights described in 1.1 appearing as steady lights and in addition . . ."

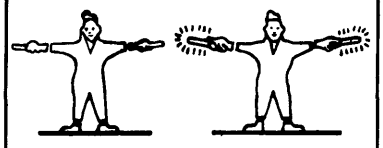
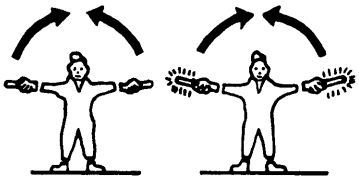
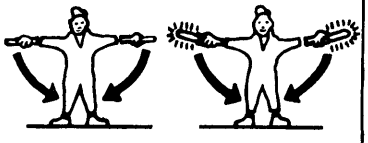
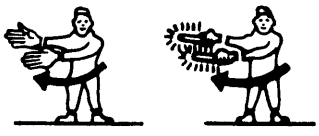
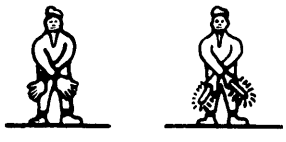
Appendix D — Information concerning a proposed Flight

Amend item I to read:

„I) number of persons on board, name of the pilot and, except where this is evident from other information filed, the identity of the operator of the particular flight concerned;"

Insert the following as Attachment B to Annex 2.

Attachment B. —
Marshalling Signals
(additional to those contained in Appendix A, Section 4)
for hovering Helicopters

Hover Arms extended horizontally sideways.	
Move upwards Arms extended horizontally to the side beckoning upwards, with palms turned up. Speed of movement indicates rate of ascent.	
Move downwards Arms extended horizontally to the side beckoning downwards, with palms turned down. Speed of movement indicates rate of descent.	
Move horizontally Signals Appropriate arm extended horizontally sideways in direction of movement and other arm swung in front of body in same direction, in a repeating movement.	 
Land Arms crossed and extended downwards in front of the body.	

Nachtrag Nr. 3
zu den
Internationalen Richtlinien
Luftverkehrsregeln
Anhang 2
des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt

Der in der vorliegenden Veröffentlichung enthaltene Nachtrag zum Anhang 2 wurde am 11. Mai 1956 vom Rat der ICAO angenommen. Diejenigen Teile dieses Nachtrags, die bis zum 15. September 1956 einschließlich nicht von mehr als der Hälfte aller Vertragsstaaten abgelehnt worden sind, gelten mit diesem Tage als gültig vereinbart; sie werden danach in einer dritten Ausgabe des Anhangs 2 berücksichtigt und gelangen am 1. Dezember 1956 zur Einführung.

Mai 1956
Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

Annahmebeschluß

In Übereinstimmung mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und insbesondere mit den Bestimmungen der Artikel 37, 54 und 90 dieses Abkommens

1. nimmt der Rat am 11. Mai 1956 den Nachtrag 3 zu den internationalen Richtlinien an, die in der Veröffentlichung „Internationale Richtlinien, Luftverkehrsregeln" enthalten sind und die der Einfachheit halber als Anhang 2 zu dem Abkommen bezeichnet werden;

2. bestimmt der Rat den 15. September 1956 als den Tag, an dem die Richtlinien als gültig vereinbart gelten sollen, mit Ausnahme solcher Richtlinien oder Teile davon, gegen die eine Mehrheit der Vertragsstaaten vor diesem Datum beim Rat Einspruch erhoben hat;

3. beschließt der Rat, daß diejenigen Richtlinien, die Gültigkeit erlangt haben, am 1. Dezember 1956 zur Einführung gelangen sollen;

4. weist der Rat den Generalsekretär an,

(i) jeden einzelnen Vertragsstaat sofort von dem vorerwähnten Vorgang in Kenntnis zu setzen und unmittelbar nach dem 15. September 1956 zu benachrichtigen, welche Teile der Richtlinien als gültig vereinbart anzusehen sind;

(ii) alle Vertragsstaaten aufzufordern,

a) der Organisation (gemäß der durch Artikel 38 des Abkommens auferlegten Verpflichtung) die am 1. Dezember 1956 bestehenden Abweichungen ihrer innerstaatlichen Vorschriften oder Verfahren von den durch diesen Nachtrag abgeänderten Richtlinien mitzuteilen, diese Benachrichtigung vor dem 15. Oktober 1956 vorzunehmen und die Organisation laufend von allen weiteren gegebenenfalls auftretenden Abweichungen in Kenntnis zu setzen;

b) der Organisation vor dem 15. Oktober 1956 mitzuteilen, von wann ab die Bestimmungen in der durch diesen Nachtrag geänderten Form eingeführt werden.

Nachtrag 3
zu den Internationalen Richtlinien
Luftverkehrsregeln

(Anhang 2 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt)

Kapitel 1 — Begriffsbestimmungen

„FS-Freigabe" — Abzuändern wie folgt:

„FS-Freigabe: Einem Luftfahrzeug erteilte Genehmigung, sich unter den von einer FS-Kontrollstelle angegebenen Bedingungen fortzubewegen."

„Gültiger Flugplan" — Die beiden Worte „oder Anweisungen" sind zu streichen.

„IFR-Wetterbedingungen" — Die Bezeichnung und die Begriffsbestimmung sind wie folgt abzuändern:

„Instrumentenflug-Wetterbedingungen: Wetterbedingungen, bei denen Sicht, Wolkenabstand und Haupt-Wolkenuntergrenze unter den für Sichtflug-Wetterbedingungen festgelegten Mindestwerten liegen.

Anmerkung: Die für Sichtflug-Wetterbedingungen festgelegten Mindestwerte sind in Kapitel 4 angegeben."

Einzufügen ist:

„**IMC.** — Abkürzung zur Bezeichnung von Instrumentenflug-Wetterbedingungen."

„VFR-Wetterbedingungen" — Die Bezeichnung und die Begriffsbestimmung sind wie folgt abzuändern:

„Sichtflug-Wetterbedingungen — Wetterbedingungen, bei denen Sicht, Wolkenabstand und Haupt-Wolkenuntergrenze den festgelegten Mindestwerten entsprechen oder darüber liegen.

Anmerkung: Die festgelegten Mindestwerte sind in Kapitel 4 angegeben."

Einzufügen ist:

„**VMC** — Abkürzung zur Bezeichnung von Sichtflug-Wetterbedingungen."

Ziffer 2.2
Die Überschrift ist wie folgt abzuändern:
„2. 2. — Befolgung der Luftverkehrsregeln."
Anmerkung 1: „VFR-Wetterbedingungen" ist abzuändern in
„Sichtflug-Wetterbedingungen".

Ziffer 3. 5. 1
Zu streichen ist „FS-Anweisungen und".

Ziffer 3. 5. 1. 1
Der Text ist wie folgt abzuändern:
„3. 5. 1. 1 Flüge sollen unter Befolgung der erhaltenen FS-Freigabe durchgeführt werden."

Kapitel 4
Als Ziffer 4. 3 ist folgendes hinzuzufügen:
„4. 3 VFR-Flüge außerhalb kontrollierter Lufträume in einer Höhe bis zu 200 m (700 Fuß) oder höher über Grund oder Wasser, je nach den Bestimmungen der betreffenden Staaten, sollen mit Erdsicht ausgeführt werden."

Ziffer 5. 3. 4. 1
Die Bezeichnung „VFR-Wetterbedingungen" ist (dreimal) abzuändern in
„Sichtflug-Wetterbedingungen".

Ziffer 5. 3. 5. 2
Zu streichen ist
„mit Ausnahme der Einschränkung in 5. 3. 5. 3".

Ziffer 5. 3. 5. 2 1)
Die Bezeichnung „VFR-Wetterbedingungen" ist abzuändern in
„Sichtflug-Wetterbedingungen".

Ziffer 5. 3. 5. 2 1) a)
Die Bezeichnung „VFR-Wetterbedingungen" ist abzuändern in
„Sichtflug-Wetterbedingungen".

Ziffer 5. 3. 5. 2 2)
Die Bezeichnung „IFR-Wetterbedingungen" ist abzuändern in
„Instrumentenflug-Wetterbedingungen".

Ziffer 5. 3. 5. 3
ist zu streichen.

Ergänzung A — Signale

Ziffer 1
Die nach der Überschrift folgende Anmerkung ist als
„Anmerkung 1" zu bezeichnen.
Als „Anmerkung 2" ist folgendes hinzuzufügen:
„Anmerkung 2. Vollständige Angaben über Fernmelde-Übermittlungsverfahren für Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitssignale siehe Anhang 10, Teil III, Kapitel 5."

Ziffer 1. 1 1)
Die letzte Zeile ist wie folgt abzuändern:
„Signal, das aus der Gruppe SOS (... — — — ... des Morsealphabetes) besteht;"

Ziffer 1. 2. 2. 1) und 2)
Wie folgt abzuändern:
„1) Ein durch Tastfunk oder auf andere Art gegebenes Signal, das aus der Gruppe XXX besteht;
2) Ein durch Sprechfunk gegebenes Signal, das aus dem gesprochenen Wort „PAN" besteht;"

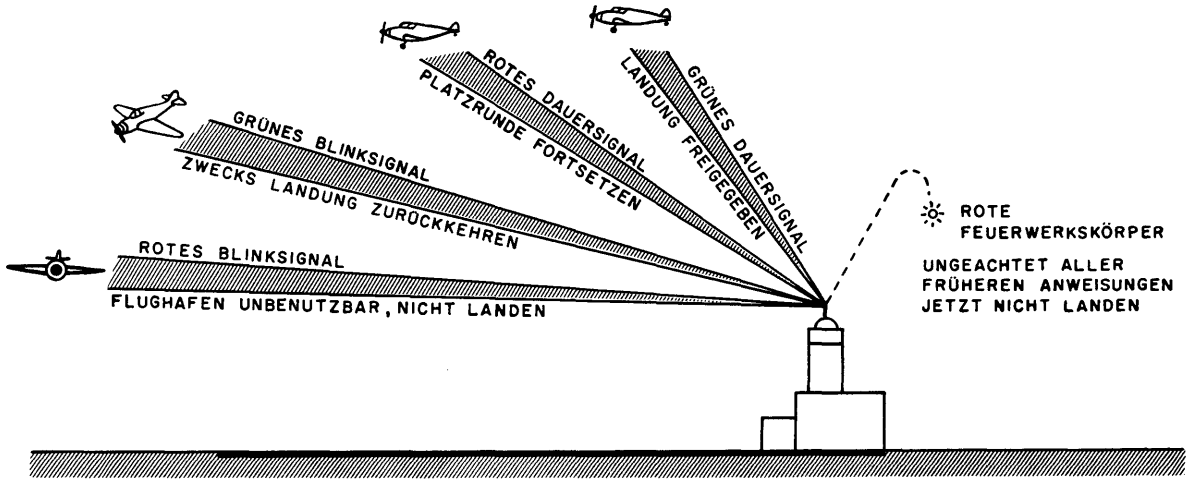
Ziffer 1. 3 a) und b)
Wie folgt abzuändern:
„a) Ein durch Tastfunk oder auf andere Art gegebenes Signal, das aus der Gruppe TTT besteht;
b) Ein durch Sprechfunk gegebenes Signal, das aus dem gesprochenen Wort „SECURITE" besteht."

Ziffer 3. 1. 1
Die erste Spalte der Tabelle ist wie folgt abzuändern:

	Lichtsignal
Auf das betroffene Luftfahrzeug gerichtet	Grünes Dauersignal Rotes Dauersignal Grünes Blinksignal Rotes Blinksignal Weißes Blinksignal
	Rote Feuerwerkskörper

Abbildung 3

Die entsprechende Abbildung ist zu streichen und wie folgt zu ersetzen:



Ziffer 4

Unter der Überschrift ist folgende Anmerkung hinzuzufügen:

„Anmerkung: Zusätzliche Einwinksignale für Hubschrauber im Schwebeflug siehe Anlage B."

Ziffer 4.1

Anmerkung 1 ist zu streichen und wie folgt zu ersetzen:

„Anmerkung 1: Bei der Anwendung der Signale soll der Einwinker mit dem Gesicht zum Luftfahrzeug stehen, und zwar

a) bei Luftfahrzeugen mit festen Tragflächen vor der linken Tragflächenspitze im Blickfeld des Luftfahrzeugführers und

b) bei Hubschraubern so, daß er für den Luftfahrzeugführer am besten sichtbar ist."

Ergänzung B —
Vorschriften über Lichterführung für Luftfahrzeuge

Ziffer 2.1

Die erste Zeile ist wie folgt abzuändern:

„Die in 1.1 beschriebenen Lichter, die als feste Lichter erscheinen, und ein zusätzliches . . ."

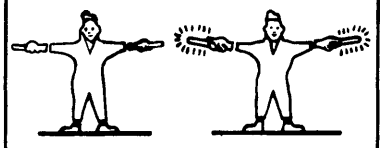
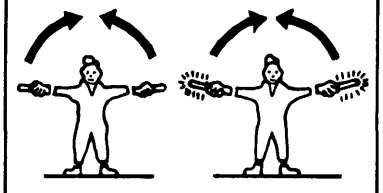
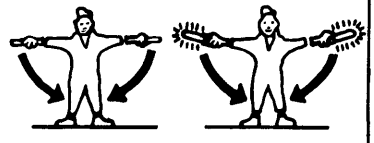
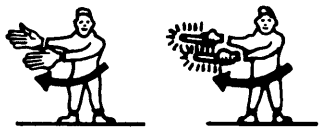
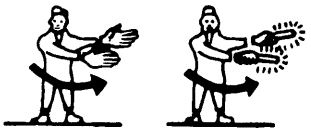
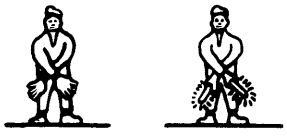
Ergänzung D —
Meldung über einen beabsichtigten Flug

Punkt l) ist wie folgt abzuändern:

„l) Zahl der an Bord befindlichen Personen, Name des Luftfahrzeugführers und, sofern dies nicht aus anderen Angaben hervorgeht, Bezeichnung des Luftfahrzeughalters für den betreffenden Flug;"

Das folgende ist als Anlage B zu Anhang 2 einzufügen:

Anlage B. —
Einwinksignale
(zusätzlich zu den in Ergänzung A, Ziffer 4 enthaltenen)
für Hubschrauber im Schwebeflug

Im Schwebeflug bleiben! Arme waagerecht seitwärts ausgestreckt.	
Steigen! Arme waagerecht seitwärts gestreckt und aufwärts winkend, mit den Handflächen nach oben. Die Schnelligkeit der Armbewegungen zeigt die Steiggeschwindigkeit an.	
Sinken! Arme waagerecht seitwärts gestreckt und abwärts winkend, mit den Handflächen nach unten. Die Schnelligkeit der Armbewegungen zeigt die Sinkgeschwindigkeit an.	
Horizontalflug! Entsprechender Arm waagerecht seitwärts in Flugrichtung ausgestreckt und den anderen Arm wiederholt in gleicher Richtung vor dem Körper schwingend.	 
Landen! Arme gekreuzt vor dem Körper abwärts gestreckt.	

B 85/56 Genehmigung von Reklameflügen nach § 75 LVO durch die obersten Landesverkehrsbehörden

Bonn, den 29. Oktober 1956
L 3 — 316-1 — 131 B/56 II

In den Nachrichten für Luftfahrer Teil B 51/56 vom 15. Juli 1956 habe ich die Auflagen bekanntgegeben, die von den obersten Landesverkehrsbehörden bei der Genehmigung von Reklameflügen nach § 75 LVO erteilt werden. Zu Nr. II der Bekanntmachung (Auflagen, die zu den von allen Ländern gemachten Auflagen zusätzlich von einzelnen Ländern erteilt werden) sind mir die nachstehend aufgeführten Ergänzungen und Änderungen mitgeteilt worden:

Hessen
Reklameflüge einschließlich der Flüge mit Leuchtbuchstaben dürfen nur an Werktagen von 08,00 Uhr bis zum Einbruch der Dunkelheit durchgeführt werden.
Niedersachsen
Die bei Reklameflügen mitzuführenden Barographen müssen im Flugzeug so angebracht sein, daß sie während des Fluges den Insassen des Flugzeuges nicht zugänglich sind. „Himmelschreiber" sind nicht den Einschränkungen unterworfen, die für andere Reklameflugzeuge gelten.
Nordrhein-Westfalen
„Himmelschreiber" sind nicht den Einschränkungen unterworfen, die für andere Reklameflugzeuge gelten.
Rheinland-Pfalz
Bei Reklameflügen über Stadtgebieten können besondere Auflagen zur Überprüfung der vorgeschriebenen Flughöhe gemacht werden. Reklameflüge mit Leuchtbuchstaben dürfen über Kur- und Erholungsorten nicht durchgeführt werden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Hentschel

B 86/56 Zulassung von Flugzeugen zum Luftverkehr

Braunschweig, den 18. Oktober 1956
LBA — 303.14

Folgende Flugzeuge sind nach § 3 LVO zum Luftverkehr zugelassen und in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik eingetragen worden:

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
FW 44 „Stieglitz"	631	D-EFUD	Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V. Stuttgart, Kienestraße 18
Cessna 182	33512	D-EJAC	Haribo-Lakritzen, Hans Riegel, Bonn, Bergstraße 37
DHC1 MK 22 Chipmunk	C1.0171	D-EFUS	Deutsche Lufthansa AG, Köln, Claudiusstraße 1
DHC1 MK 22 Chipmunk	C1/0045	D-EGOG	Deutsche Lufthansa AG, Köln, Claudiusstraße 1
Auster V J1	992	D-EMAG	Hans Jürgen Bud-Monheim, Berlin-Wannsee, Schwanenwerder 6
Miles M28 Mercury	6268	D-EHAB	Hans Küblbeck, Augsburg, Kaiserplatz 12
Piper PA 12 Super Cruiser	12-2810	D-EKED	Wentorf G.m.b.H., Osterode, Petershütter Allee
Bücker 181 Bestmann	25054	D-EMUL	Hans Held, Hamburg, Oberstraße 119
Fairchild 24H	3222	D-ECAF	Heinrich Ernst Albert, Trennfurt-Klingenberg/Main
Stinson 108-1 (Voyager)	108-1380	D-EFET	Firma AUTOHAGE, Ludwig Kühn, Frankfurt a. M., Schmittstraße 47
Stinson 108-2 (Voyager)	108-2700	D-ELOD	Firma Foto Barth, Manfred Barth, Fellbach, Cannstatter Straße 130a
Piper J3C	12837	D-EHAC	Firma Erwin Schäfer KG, Frankfurt a. M., Hafenstr. 69—71
Beechcraft G-35	D 4713	D-EKUF	Firma Dressler u. Co, Warenhandels-Kommanditgesellschaft, Bremen, Spitzenkiel 14/15
Piper J3C	8437	D-EJAF	Badisch-Pfälzischer Luftfahrt-Verein e.V., Mannheim-Neuostheim, Seckenheimer Landstraße 2a
Bü 131 Jungmann	6	D-ECIT	Fritz Ulmer jr., Göppingen/Wttbg., Waldeckstr. 15
Super Aero 45	03/007	D-EGAM	INTRACO, München, Landwehrstraße 3
Nord 1203/II Norecrin II	323	D-EKAM	Jofef Mayr, Uttenreuth b. Erlangen

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 87/56 Änderung der Luftfahrzeugrolle

Braunschweig, den 18. Oktober 1956
LBA — 303.14

Nach § 7 LVO wurde die Zulassung nachstehender Flugzeuge zurückgezogen und deren Eintragung in die Luftfahrzeugrolle gelöscht.

Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
Tiger Moth DH 82 A	N 6908	D-EKYN	Geluna G.m.b.H., München 19, Lilienthalstraße 5
Fairchild 24 W 41A	41-38833	D-EFUG	Rudolf Winnicke, Düsseldorf, Fritz-Reuter-Straße 25
Tiger Moth DH 82 A	PG 745	D-EDYL	Firma Gebr. Hengsbach, Dortmund, Juliusstraße 28
Tiger Moth DH 82 A	R 4878	D-EDIR	Luftsport-Club „Kohlenpott" e.V., Wattenscheid, Westenfelder Straße 60

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 88/56 Änderung der Fernsprechnummern des Luftfahrt-Bundesamtes

Braunschweig, den 25. Oktober 1956
LBA — Az. 009.1

Die Fernsprechnummern des Luftfahrt-Bundesamtes sind ab 3. November 1956:

30 808
30 809
30 800

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 89/56 Zulassung des Musters der Bodensendeanlage BS-12

Frankfurt a. M., den 17. Oktober 1956
BFS — IC/IIB — Az. 511

Die Sendeanlage BS-12, Hersteller Funktechnische Werke, Weinheim-Lützelsachsen, wird als Muster zur Herstellung und zum Vertrieb in der Deutschen Bundesrepublik zugelassen, nachdem in einer Baumusterprüfung der Nachweis erbracht worden ist, daß die Anlage den Forderungen entspricht, die in den von der Bundesanstalt für Flugsicherung im Einvernehmen mit dem Fernmeldetechnischen Zentralamt der Deutschen Bundespost aufgestellten Bau- und Prüfvorschriften für UKW-Sende-Empfangsgerät für Segelflugzeuge vom 25. 1. 1955 für den Sendeteil angegeben sind. Die Anlage kann als private Bodenfunkanlage zu Sonderzwecken für den Flugbetrieb zugelassen werden.

Zulassungsdaten

Zulassungsnummer:	L 6 — IV D — 209 — 204 — 56
Verwendungszweck:	Bodensendeanlage für den beweglichen Flugfunkdienst.
Technische Daten:	1) 3 rastbare, quarz-stabilisierte Festfrequenzen im Bereich 118 bis 128 MHz. 2) Betriebsart Senden, A3 3) Senderleistung max. 5 Watt. 4) NF-Ausgangsleistung des Modulationsverstärkers 5 Watt.
Einzelgeräte und Zubehör:	Sender-, Modulations- und Stromversorgungsteil in gemeinsamem Gehäuse. λ/2-Sperrtopf-Antenne, dynamisches Handmikrofon, gegebenenfalls Lautsprecher (für Verstärkerbetrieb). Stromversorgung aus einem 127/220-V-Wechselstromnetz oder aus einer 12-V-Batterie.
Abmessungen und Gewicht:	285×217×340 mm, etwa 25 kg.

Der Direktor
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Felgentreu

B 90/56 Zulassung des Musters der Kleinsprechfunkanlage BU 290

Frankfurt a. M., den 17. Oktober 1956
BFS — IC/IIB — Az. 543

Die Kleinsprechfunkanlage BU 290, Hersteller Firma Rohde und Schwarz, München, wird als Muster zur Herstellung und zum Vertrieb in der Deutschen Bundesrepublik zugelassen, nachdem in einer Baumusterprüfung der Nachweis erbracht worden ist, daß sie den von der Bundesanstalt für Flugsicherung im Einvernehmen mit dem Fernmeldetechnischen Zentralamt der Deutschen Bundespost und dem Luftfahrt-Bundesamt aufgestellten Bau- und Prüfvorschriften für UKW-Sende-Empfangsgerät für Segelflugzeuge vom 25. 1. 55 entspricht. Die Anlage kann als Bordfunkanlage oder private Bodenfunkanlage zu Sonderzwecken für den Flugbetrieb zugelassen werden. Die Zulassung in Motorflugzeugen ist möglich.

Zulassungsdaten

Zulassungsnummer:	L 7— IV D — 210 — 233 — 56
Verwendungszweck:	Bord- oder Bodensprechfunkanlage für den beweglichen Flugfunkdienst.
Technische Daten:	1) 5 rastbare, quarz-stabilisierte Festfrequenzen im Bereich 118 bis 128 MHz. 2) Betriebsart Wechselsprechen, A3.

3) Senderleistung etwa 0,2 Watt, mit Verstärkerstufe max. 5 Watt (siehe auch unter Einzelgeräte der Anlage).
4) Empfängerempfindlichkeit 5 μV bei 20 db Geräuschabstand und Modulation mit 1000 Hz 60%.
5) Trennschärfe 6 db in ±30 kHz Abstand von der Sollfrequenz
40 db in ±80 kHz Abstand von der Sollfrequenz
60 db in ±100 kHz Abstand von der Sollfrequenz
6) NF-Ausgangsleistung etwa 0,5 Watt.

Einzelgeräte der Anlage und Zubehör:

a) Sende-Empfangsgerät S/EU 290
b) Stromversorgungsgerät HS 815 oder
c) 5 Watt-Verstärkerstufe mit Stromversorgungsteil HS 872, ferner Aufhängerahmen oder Traggestell.
λ/4-Einbauantenne mit Gegengewicht, dynamisches Hand- oder Kehlkopf-Mikrofon, Handapparat, verschiedene Verbindungskabel. Lautsprecher eingebaut. Bleisammler im Stromversorgungsgerät.

Stromversorgung bei Benutzung des Stromversorgungsteiles HS 872 aus einem 220-V-Wechselstromnetz oder aus einer 12-V-Batterie.

Abmessungen und Gewichte:

Sende-Empfangsgerät 270×155×85 mm, 3,1 kg;
Stromversorgungsgerät
270×155×90 mm, 5,7 kg (HS 815);
bzw. 270×155×90 mm, 5 kg (HS 872).
Aufhängerahmen oder Traggestell etwa 1 kg.

Der Direktor
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Felgentreu

B 91/56 Nachtrag zur 2. Auflage des Fachwörterbuches für die Zivilluftfahrt, Band 1, Englisch-Deutsch

Frankfurt a. M., den 23. Oktober 1956
BFS/Z — IF 2 — Az.: 1951

Zu der im Jahre 1954 herausgegebenen 2. Auflage des Fachwörterbuches für die Zivilluftfahrt, Band 1, Englisch-Deutsch, ist ein umfangreicher Nachtrag erschienen, der 176 Seiten mit rund 1780 Fachwörtern, 105 Begriffsbestimmungen und 515 Abkürzungen enthält.
Der Nachtrag kann zum Preise von DM 6.65 bei der Bundesanstalt für Flugsicherung, Frankfurt/Main, Opernplatz 14 bezogen werden.
Interessenten werden gebeten, ihre Bestellung alsbald aufzugeben.

Bundesanstalt für Flugsicherung
Zentralstelle
Frankfurt/Main, Opernplatz 14
In Vertretung
Felgentreu

B 92/56 Verlust eines Erlaubnisscheines für Prüfer für Luftfahrtgerät

Braunschweig, den 24. Oktober 1956
LBA — 403.5

Der Erlaubnisschein für Prüfer für Luftfahrtgerät Nr. 15, ausgestellt vom Luftfahrt-Bundesamt, Braunschweig, am 8. 2. 1956, für Herrn Dipl.-Ing. Ferdinand Schatt, München, Fürstenstraße 22 II, ist in Verlust geraten.
Der Erlaubnisschein Nr. 15 wird hiermit für ungültig erklärt.

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 93/56 Verlust eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer

Düsseldorf, den 10. 10. 1956
IV/D

Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Nr. 4695, ausgestellt am 24. 4. 1953 ist dem Inhaber, Herrn Hermann Großjohann, Herford, Stadtholzstraße 63 in Verlust geraten. Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Nr. 4695 wird hiermit für ungültig erklärt.

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

B 94/56 Verlust eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer

Karlsruhe, den 20. September 1956
Nr. I/6a-68315/56

Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Klasse I und II Nr. 46, ausgestellt vom Regierungspräsidium Nordbaden am 27. März 1956, ist dem Inhaber, Herrn Theo Sigmund, wohnhaft in Mosbach (Baden), Am Henschelberg 78, verloren gegangen.

Der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Nr. 46 wird hiermit für ungültig erklärt.

Regierungspräsidium Nordbaden
Abteilung I
Allgemeine und Innere Verwaltung
Im Auftrag
Dr. Jost

B 95/56 Zulassung von Segelfluggeländen

Bonn, den 8. November 1956
L 4 — 420 — 2340 B/56

Nachstehende Gelände sind für den Segelflug zugelassen worden:

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
	B. Bayern	
165	Gibacht Kreis Waldmünchen 49°20'00"N 12°47'00"O	Gummiseilstart
166	Reutberg Kreis Mellrichstadt 50°25'00"N 10°20'00"O	Windenstart
167	Zeitelmoos Kreis Wunsiedel 50°03'17"N 11°57'55"O	Windenstart
	E. Niedersachsen	
58	Unterlüss-Kalsbloh Kreis Ülzen 52°51'18"N 10°14'03"O	Windenstart
	F. Nordrhein-Westfalen	
69	Halver Kreis Altena 51°13'50"N 07°30'36"O	Windenstart
70	Praest bei Emmerich Kreis Rees 51°50'35"N 06°20'05"O	Windenstart
71	Ruhrwiese Oeventrop Kreis Arnsberg 51°23'08"N 08°05'00"O	Windenstart
	G. Rheinland-Pfalz	
33	Dierdorfer Heide Kreis Neuwied (Rhein) 50°33'40"N 07°40'00"O	Windenstart
34	Feckweiler Kreis Birkenfeld/Nahe 49°39'20"N 07°10'00"O	Windenstart
35	Niedermendig Kreis Mayen 50°22'00"N 07°19'00"O	Windenstart sowie Schlepp durch Motorflugzeuge bis zu 2000 kg Fluggewicht

Das Segelfluggelände Bad Wörishofen, Kreis Mindelheim, veröffentlicht in NfL B 58/55 unter B. lfd. Nr. 10, ist nur für Windenstart zugelassen.

Die Genehmigung für das Segelfluggelände Neersen, Flugplatz, veröffentlicht in NfL B 58/55 unter F. lfd. Nr. 39, ist zurückgezogen worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lippe

B 96-99/56

Nachrichten für Luftfahrer

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

4. Jahrgang — NfL Teil B — Frankfurt (Main), 15. Dezember 1956

B 96/56 Tiefflugübungsgebiete

Bonn, den 13. November 1956
L 6 — 682-1 — 2344 Vm/56

Außer den in den NfL B 62/55 veröffentlichten Tiefflugübungsstrecken für den Such- und Rettungsdienst der amerikanischen Luftstreitkräfte und den in NfL B 14/56 veröffentlichten Tiefflugübungsgebieten im norddeutschen Raum werden weitere Tiefflugübungsgebiete und Tiefflugstrecken nachstehend veröffentlicht.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Hentschel

Tiefflugübungsgebiete für leichte, mit Kolbenmotor angetriebene Luftfahrzeuge

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

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

Tiefflugübungsstrecken 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'O) — 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.

i) Detmold — Kaunitz (51°52'N 08°34'O) — 51°36'N 08°20'O — Frondenburg (51°29'N 07°46'O) Brecker-feld (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) — Neu-enkirchen (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) — Wissel-hövede (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).

Tiefflugübungsgebiet für mittlere Luftfahrzeuge

Tieffluggebiet 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

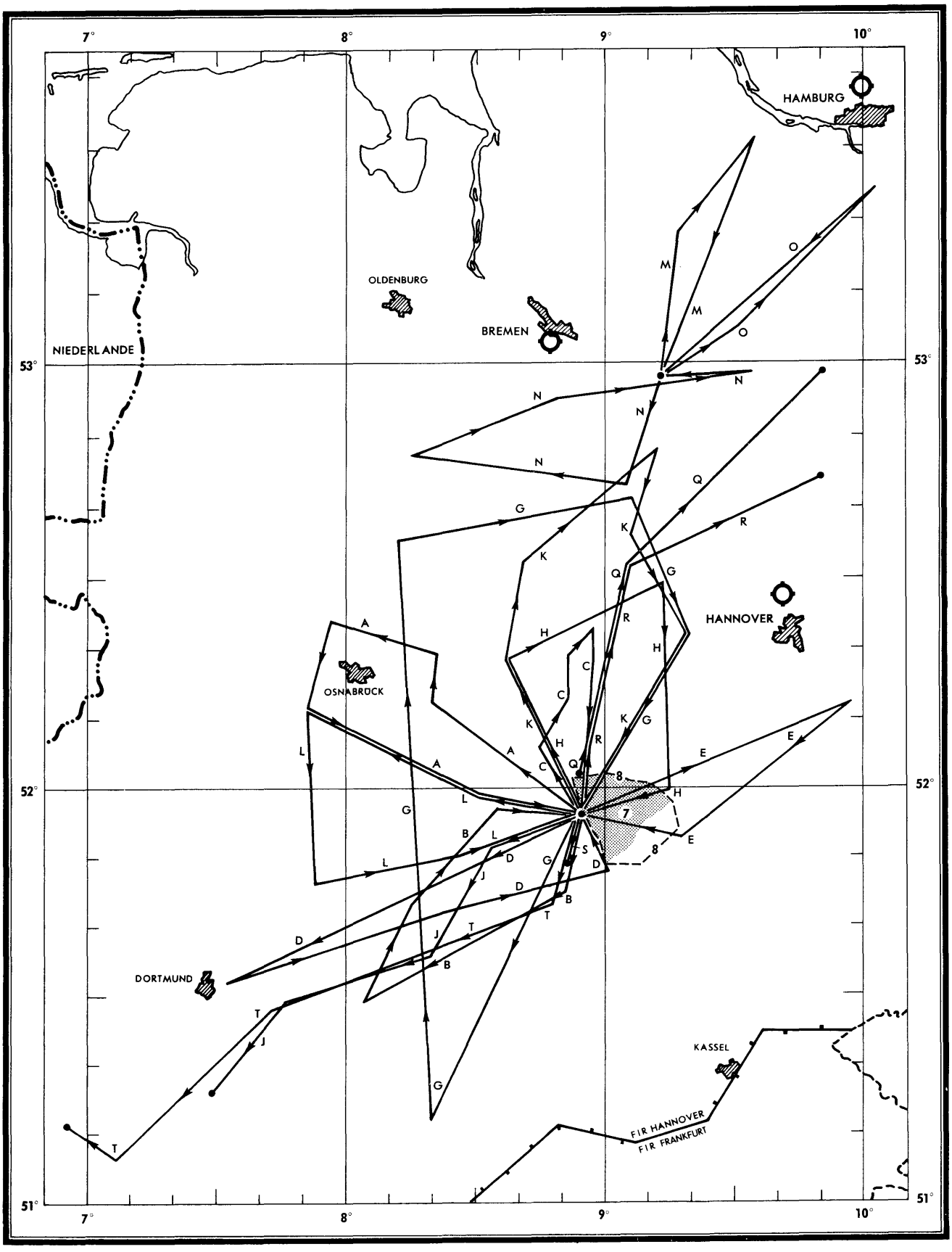
Oppenau (48°29'N 08°10'O)—Neuenburg (48°51'N 08°35'O)—
Reutlingen (48°29'N 09°13'O)—Laupheim (48°14'N 09°53'O)—
Aulendorf (47°57'N 09°38'O) — Eckartsbrunn (47°53'N 08°52'O)

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

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

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.

Tiefflugübungs - Strecken und - Gebiete



B 97/56 Zulassung von Flugzeugen zum Luftverkehr

Braunschweig, den 19. November 1956
L. B. A. 303.14

Folgende Flugzeuge sind nach § 3 LVO zum Luftverkehr zugelassen und in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik eingetragen worden:

Lfd. Nr.	Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer
1.	Piper J3C	42-36642	D-EMOG	Auto A-B-C, Siegesmund Thrun, Frankfurt a. M., Hanauer Landstraße 258
2.	Piper J3C	10993	D-EHAL	Flugdienst Oberwiesenfeld GmbH, München 19, Lilienthalstraße 5
3.	Cessna 310	35421	D-IGAR	Flugzeugeigner-Gesellschaft Seibert, Sachsenberg, Conle, Bonn, Agrippinenstraße 6
4.	DH 82 A Tiger Moth	E-10	D-EDEN	Westdeutsche Luftwerbung, Essen-Kray, Krayerstraße 245
5.	Super Aero 45	04-012	D-ECUN	Fa. Autohage, Ludwig Kühn, Frankfurt a. M., Schmittstr. 47
6.	DHC-1 MK22 Chipmunk	C1-0248	D-EFOM	Deutsche Lufthansa AG, Köln, Claudiusstraße 1
7.	DHC-1 MK 22 Chipmunk	C1-0046	D-EMID	Deutsche Lufthansa AG, Köln, Claudiusstraße 1
8.	DHC-1 MK22 Chipmunk	C1-0208	D-ELEF	Deutsche Lufthansa AG, Köln, Claudiusstraße 1
9.	Bücker 181 Bestmann	25099	D-EGOB	Luftsportring Grenzland e.V., Motorfluggruppe, Bentheim, Bundesstraße West 1
10.	DH 82 A Tiger Moth	9205	D-EGUR	Karl Heinz Pauli, Preetz/Holst., Bahnhofstraße 10
11.	Piper PA 12 Super Cruiser	12-2918	D-ECON	Flugsportvereinigung Kassel e.V., Kassel, Goethestr. 146

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 98/56 Änderung der Luftfahrzeugrolle

Braunschweig, den 19. November 1956
L. B. A. 303.14

Nach § 7 LVO wurde die Zulassung nachstehender Flugzeuge zurückgezogen und deren Eintragung in die Luftfahrzeugrolle gelöscht:

Lfd. Nr.	Muster	Werk-Nr.	Kennzeichen	Eigentümer	Veröffentlicht in NfL
1.	DH C1 MK 22 Chipmunk	665	D-EDUG	Deutsche Lufthansa AG., Köln, Claudiusstraße 1	B 54/56
2.	DH C1 MK 22 Chipmunk	756	D-EGIM	Deutsche Lufthansa AG., Köln, Claudiusstraße 1	B 54/56
3.	Aeronca Chief 11 AC	1600	D-EHIC	J. Doppelmann, Lorsch/Hess., Flugplatz	B 46/56

Der Direktor des
Luftfahrt-Bundesamtes
Möhlmann

B 99/56 Zulassung von Segelfluggeländen

Bonn, den 7. Dezember 1956
L 4 — 420 — 2389 B/56

Nachstehende Gelände sind für den Segelflug zugelassen worden:

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
	B. Bayern	
168	Burgheim, Landkreis Neuburg (Donau) 48°41'30"N 11°02'00"O	Windenstart

Lfd. Nr.	Amtliche Bezeichnung und Lage des Geländes	Zugelassene Startarten
169	Kitzingen, Flugplatz Landkreis Kitzingen 49°44'00"N 10°12'00"O	Windenstart
170	Passau-Kohlbruck, Stadtkreis Passau 48°33'33"N 13°24'48"O	Windenstart
	E. Niedersachsen	
59	Dahlemer Binz, Kreis Schleiden 50°24'00"N 06°42'00"O	Winden- und Gummiseilstart
60	Höpen, Kreis Soltau 53°08'00"N 09°47'00"O	Winden- und Gummiseilstart

Die Genehmigung des Segelfluggeländes Flugplatz Klausheide, veröffentlicht in NfL B 58/55 unter E. Niedersachsen, lfd. Nr. 24 ist wie folgt erweitert worden:

24	Klausheide, Flugplatz Kreis Bentheim 52°27'30"N 07°11'00"O	Windenstart sowie Schlepp durch Motorflugzeuge bis zu 1000 kg Fluggewicht

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lippe